

## HOOFDSTUK 10 MILIEUEFFECTRAPPORTAGES EN CONCRETE BELEIDSBESLISSINGEN

Dit hoofdstuk bevat de reacties die zijn ingediend over de concrete beleidsbeslissingen (CBB's) Projectvestiging glastuinbouw Californië, Projectvestiging glastuinbouw Siberië, Buitenring Parkstad, Oosttangent Roermond en Kleiwinning Tegelen-Belfeld. Ten behoeve van de projectvestigingen glastuinbouw, Buitenring en Oosttangent zijn milieueffectrapporten (MER's) opgesteld. De reacties kunnen ook op die MER's betrekking hebben. Voor de MER's voor de projectvestigingen glastuinbouw en de Buitenring hebben wij van de Commissie voor de Milieueffectrapportage toetsingsadviezen ontvangen. Deze adviezen (thans nog in concept) zijn integraal toegevoegd in de diverse paragrafen bij de onderwerpen waarop ze betrekking hebben. Omdat het besluit over de Oosttangent wordt doorgeschoven naar een POL-aanvulling, is ook het toetsingsadvies van de Commissie MER opgeschort en hier niet opgenomen.

### 10.1 projectvestigingen glastuinbouw Californië en Siberië

#### Toetsingsadvies van de Commissie MER

##### INLEIDING

De provincie Limburg heeft het voornemen de glastuinbouw in de omgeving van Venlo, conform het Structuurschema Groene Ruimte, te ontwikkelen. Daartoe zal een afweging van locaties plaatsvinden voor projectmatige vestiging van glastuinbouw. De geselecteerde locaties zullen in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) worden vastgelegd als zogeheten "projectvestigingen glastuinbouw". Gedeputeerde Staten van Limburg hebben besloten een milieueffectrapportage(MER)-procedure te starten omdat bij projectmatige vestiging voor glastuinbouw wordt uitgegaan van een totale oppervlakte van ca. 250-500 ha. Het is daarom waarschijnlijk dat specifieke locaties de drempel voor de MER-plicht van 100 ha zullen overschrijden.

Bij brief van 20 december 2000<sup>1</sup> hebben Gedeputeerde Staten van Limburg de Commissie voor de MER in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 24 januari 2001 ter inzage gelegd<sup>2</sup>.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de MER<sup>3</sup>. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de MER en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen<sup>4</sup>, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat over een essentiële tekortkoming in het MER, waarvoor de Commissie adviseert een aanvulling op het MER op te stellen alvorens de besluitvorming doorgang kan vinden;
- informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER<sup>5</sup>, zoals vastgesteld op 25 januari 2000;
- op eventuele onjuistheden<sup>6</sup>;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> Zie bijlage 1.

<sup>2</sup> Zie bijlage 2.

<sup>3</sup> Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

<sup>4</sup> Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

<sup>5</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>6</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>7</sup> Wm, artikel 7.10

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over het Provinciaal Omgevingsplan Limburg. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

## OORDEEL OVER HET MER EN AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING

### ALGEMEEN

**De Commissie is van oordeel dat ten behoeve van de keuze in het POL het MER de essentiële informatie bevat.** Deze informatie is echter niet altijd even helder, consistent en toegankelijk gerapporteerd. In dat kader vindt de Commissie het een gemiste kans dat de methode van multi-criteria analyse niet is gebruikt om tot een rangorde in kansrijkheid van de 16 beschouwde locaties te komen. De voor de besluitvorming belangrijke (milieu)argumenten op regionaal schaalniveau waren dan explicieter zichtbaar gemaakt. Het betreft bijvoorbeeld het gegeven dat de autonome ruimtelijke ontwikkeling aan de noordwestzijde van Venlo reeds sterke invloed heeft op de geschiktheidsbeoordeling van nieuwe projectvestiging ten opzichte van de landschapsstructuur. De Commissie adviseert om bij het definitieve besluit over het POL de voor- en nadelen voor milieu en duurzaamheid van de keuze voor de projectvestigingslocaties expliciet te benoemen op het regionale niveau en op het locatieniveau.

### MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF (MMA)

In de vergelijking van alternatieven komt er geen combinatie naar voren die met voorsprong het meest milieuvriendelijk genoemd kan worden. Ondanks de negatieve scores voor landschapsstructuur, flora, fauna en ecologische structuur wordt het alternatief Californië - Siberië als mma aangewezen, met name op grond van de aspecten verkeer en vervoer, en landschapsbeeld. Impliciet een logische afweging gezien genoemde reeds ingang gezette autonome ontwikkeling aan de noordwestzijde van Venlo.

In het addendum (hoofdstuk 12) is vervolgens, gezien de beslissing om de betreffende combinatie als voorkeursalternatief in het Ontwerp POL op te nemen, richting gegeven aan de meest milieuvriendelijk inrichtingswijze. De Commissie constateert dat daarmee voor de betreffende locaties de negatieve effecten op natuur gedeeltelijk worden gemitigeerd en gecompenseerd; knelpunten worden weggenomen of verzacht.

De Commissie onderschrijft de keuze om het alternatief Californië II en Siberië II in de plusvariant als mma aan te wijzen omdat een nieuwe ruimtelijke structuur wordt gevormd met een natuur- en landschapsontwikkeling die zo optimaal mogelijk wordt vormgegeven. De resulterende ecologische structuur kan voldoende kansen bieden voor nieuwe natuur.

De Commissie adviseert bij de besluitvorming aan te geven of de voorgestelde ecologische verbindingen robuust genoeg zijn. Dit is van belang omdat storende randinvloeden als licht, geluid en zicht (vanuit de kassengebieden) het effectieve oppervlak van de ecologische verbinding (over een groot deel van de lengte) verkleinen en daarmee de kwaliteit van de verbinding<sup>8</sup>. Dit betreft vooral de lange en smalle corridor tussen de kassen van Siberië door en langs en onderdoor de A67, voor deze aansluit op de geplande corridor westelijk langs Trade Port Noord. De Commissie adviseert na te gaan of door het plaatsen van meerdere ruime faunapassages onder de snelwegen en spoorwegen in dit gebied, de kans op blokkering van faunaroutes wordt verkleind.

<sup>8</sup> Zie ook inspraakreactie nr. 34 (bijlage 4) waarin bedenkingen tegen de afmeting en het functioneren van de verbindingzones wordt geuit.

#### TOEPASSING VERGELIJKINGSMETHODEN

De Commissie waardeert het dat geprobeerd is potentiële locaties onderling te vergelijken, te weten: de inperking tot 4 locaties en vervolgens de gedetailleerdere geschiktheidsbeoordeling van deze 4 locaties. De verschillen in milieueffecten tussen de locaties onderling zijn daarmee ten behoeve van besluitvorming voldoende in beeld gekomen.

De gevolgde werkwijze verdient echter geen navolging<sup>9</sup>. Zo komt de inzet van multi-criteria evaluatie beter tot zijn recht voor selectie bij een groot aantal locaties en veel minder bij het gedetailleerd vergelijken van 4 locaties. Vanuit beleidsmatig oogpunt is in beide stappen daarnaast onvoldoende beargumenteerd hoe tot beoordelingsschalen, prioriteiten en keuzen is gekomen. Dit blijkt onder meer uit het feit dat de gevoeligheidsanalyse in de rapportage weinig aandacht heeft gekregen en dat de autonome ontwikkeling niet altijd consistent in de geschiktheidsbeoordeling is betrokken.

Ondanks de geconstateerde methodische tekortkomingen biedt het MER naar het oordeel van de Commissie een goed beeld van de milieuaspecten die van belang zijn voor de besluitvorming. De geboden informatie toont immers dat de effecten op het bestaande milieu niet doorslaggevend zijn voor de locatiekeuze. Het gaat meer om de inpassingsmaatregelen en de gewenste integrale gebiedsontwikkeling inclusief realisatie van de ecologische hoofdstructuur.

#### HABITATSOORTEN

Uit het MER blijkt dat op verscheidene locaties soorten voorkomen die onder de Habitatrictlijn vallen, o.a. Rugstreeppad, Kamsalamander, Knoflookpad, Das. Deze soorten komen voor op de lijst van beschermde soorten onder de Habitatrictlijn. De soortbescherming volgt het nee-tenzij principe: verstoren van soorten en beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen is alleen toegestaan als er geen andere bevredigende oplossing bestaat en op voorwaarde dat er dwingende redenen van groot openbaar belang zijn.

In het MER worden de soorten wel genoemd en effecten beschreven, echter de alternatieven worden niet specifiek op het aspect Habitatsoorten vergeleken. Het stappenplan van de Habitatrictlijn wordt niet doorlopen, zodat niet helder wordt welke alternatieven meer of minder schade aan de Habitatsoorten te weeg brengen.

De Commissie adviseert bij het nemen van het besluit het stappenplan<sup>10</sup> voor de Habitatrictlijn te volgen, zodat bij het nemen van een keuze de belangen van Habitatsoorten een rol hebben kunnen spelen.

#### AUTONOME ONTWIKKELING

Bij de autonome ontwikkeling wordt een tijdhorizon gemist waarbinnen deze ontwikkelingen geplaatst worden. Er worden diverse bestemmingsplannen genoemd. Als deze plannen alle gehonoreerd worden lopen de centrumgebieden alsnog vol, naast de projectvestigingen<sup>11</sup>.

De Commissie adviseert inzicht te geven hoe het POL deze ontwikkelingen in goede banen kan leiden. Grondwaterstandverlagingen

In hoofdstuk 8 ontbreekt een beschrijving van de methode en de aannamen die gehanteerd en gedaan zijn voor de berekeningen van de grondwaterstandverlagingen. De orde van grootte van de verlagingen

<sup>9</sup> Zie ook inspraakreactie nr. 33 (bijlage 4) waarin wordt aangegeven dat er een ondoorzichtige beoordeling heeft plaatsgevonden.

<sup>10</sup> Stappenplan voor de Habitatrictlijn:

1. Bestaat er zekerheid dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast?
2. Als die zekerheid niet bestaat, zijn er alternatieve oplossingen die deze zekerheid wel kunnen geven?
3. Bestaan er dwingende redenen van groot openbaar belang om het project te rechtvaardigen indien aantasting van de natuurlijke kenmerken plaatsvindt en bij 'ontstentenis' van alternatieve oplossingen (zie ook § 3.1)?
4. Welke compenserende maatregelen worden getroffen indien het project wordt uitgevoerd?

<sup>11</sup> Zie ook inspraakreacties nrs. 1 en 27 (bijlage 4) welke aangeven (her)vestiging alleen mogelijk te maken in de aangewezen projectvestigingslocaties.

zijn wel reëel maar het is niet inzichtelijk of er verschillen bij de alternatieven ontstaan door bijvoorbeeld de dichtheid van het slotenstelsel.

Bij de verdere besluitvorming adviseert de Commissie aan te geven hoe de ligging van het oppervlaktewater wordt meegenomen bij berekening van de verlaging van de grondwaterstanden.

#### EVALUATIEPROGRAMMA

Naast de genoemde lijst van aandachtspunten in het MER vraagt de Commissie aandacht voor het proces van planbewaking.

---

### **Reactie op Ontwerp POL**

Indieners vragen om nader overleg over de door het Rijk gevraagde netto hectares en de verschillen in de verhouding naar bruto ruimtebeslag (156, 141, 154).

#### **Standpunt GS**

De onderstaande toelichting geeft helderheid over de benodigde hectares. de verschillen in de verhouding naar bruto-nettobeslag zijn toegelicht in het MER-addendum op p.188 en 189. In het MER-addendum is tevens een toelichting op de benodigde hectares gegeven.

#### **Voorstel aan PS**

Op p 107 de eerste alinea onder de concrete beleidsbeslissing over Californië en Siberië te vervangen door het volgende tekstvoorstel:

"De projectvestigingslocaties Siberië en Californië beslaan een gebied van 558 hectare. Naast de glastuinbouw zal een deel van dit gebied bestemd worden voor collectieve voorzieningen zoals wegen, groenaanleg en waterbassins. Er wordt middels de projectvestigingslocaties Siberië en Californië voldaan aan de ruimtevraag van 235 hectare netto glas conform het "Bestuurlijk Afsprakenkader Herstructurering Glastuinbouw," ondertekend door de minister van LNV en de voorzitter van de vakgroep Glastuinbouw van LTO-Nederland".

### **Reactie op Ontwerp POL**

Indiener vragen aandacht voor grondwateronttrekking voor de glastuinbouw en daarmee samenhangende kans op verdroging, o.a. van het Peelgebied (140, 172)

#### **Standpunt GS**

Wij zullen op basis van het soort gewas en teeltwijze de behoefte aan grondwater beoordelen. We houden daarbij rekening met mogelijke alternatieven zoals hergebruik en de opvang van regenwater. Ons uitgangspunt daarbij is dat gestreefd moet worden naar het maximaal inzetten van hemelwater. We streven ernaar dat de grondwaterbalans gesloten blijft. Vergunningaanvragen zullen getoetst worden aan de hand van het in te dienen waterbeheerplan.

Specifiek voor de projectvestigingen moet een duurzaamheidsscan overlegd worden aan de provincie waarin aandacht is voor retentiebekkens en collectieve voorzieningen ten aanzien van duurzaam waterbeheer. Het eventueel ontbreken van deze voorzieningen dient onderbouwd te worden.

#### **Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

### **Reactie op Ontwerp POL**

Indiener wil vermelden dat de kwaliteit van het visuele landschap in de directe nabijheid van zijn woning, sterk achteruitgaat indien pal aangrenzend een massaal glastuinbouwgebied zal worden gerealiseerd (3997)

#### **Standpunt GS**

De projectvestigingen zullen omgeven moeten zijn door een groenafscherming (opgenomen in kaart 3 en 4 Ontwerp POL). Deze kaarten maken onderdeel uit van de Concrete Beleidsbeslissing en zijn dan ook rechtstreeks juridisch bindend op bestemmingsplanniveau. In het MER is ten aanzien van de groenafscherming opgenomen dat deze minimaal 25 meter dient te zijn.

Landschappelijke inkleding is niet alleen een onderdeel van een modern ingerichte projectvestigingslocatie maar ook een onderdeel van de te toetsen aspecten bij de uiteindelijke goedkeuring van de bestemmingsplannen voor Siberië en Californië. Daarnaast is voor de keuze voor de locaties alsmede de specifieke begrenzingen van de gekozen locaties Californië en Siberië een milieueffectrapport (MER) opgesteld, waarin de potentiële locaties integraal zijn afgewogen.

**Voorstel aan PS**

Aan het eind van de eerste zin van het zesde tekstblok op p.107 toevoegen:  
"de landschappelijke inpassing zal mede gerealiseerd worden door de realisatie van een groenafscherming (zie kaart 3 en 4)".

**Reactie op Ontwerp POL**

Volgens indiener verdient de kanalisering van het vrijkomende hemelwater in een massaal glastuinbouwgebied de aandacht en de vraag of het rioleringsstelsel hier in voldoende mate op aangepast gaat worden (3997)

**Standpunt GS**

Het POL is een strategisch plan en daarmee niet het geëigende kader om op inrichtings- of uitvoeringsvraagstukken in te gaan. Genoemde aandachtspunten zullen bij het bouwrijp maken van Siberië en Californië meegenomen worden door de betreffende projectontwikkelaars in een inrichtings- cq. ontwikkelingsplan. Dit plan zal als bijlage van de betreffende bestemmingsplannen te zijner tijd aan de provincie ter toetsing worden voorgelegd.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

De projectvestiging Californië vernietigt een deel van het foerageergebied van een dassen behorende bij een Burcht ten Oosten van het plangebied. Verzocht wordt het verlies aan foerageergebied te compenseren, mogelijk door maatregelen aan de oostkant van de A73. Tevens beschikt de provincie niet over een actuele kaart waarop het dassenleefgebied aangegeven is (297).

**Standpunt GS**

In het geval er sprake is van het vernietigen en/of verstoren van natuurwaarden, dient de initiatiefnemer van Californië op grond van de provinciale natuurcompensatieregeling (1997) het onderwerp natuurcompensatie mee te nemen als onderdeel van het ontwikkelingsplan. Ten behoeve van het bestemmingsplan dient een natuurcompensatieplan opgesteld te worden. Ook dient een natuurcompensatie-overeenkomst gesloten te worden. Wat betreft de niet actuele kaart waarop het dassenleefgebied binnen Limburg is aangegeven heeft de PCGP recent geadviseerd de dassenkaart te actualiseren.

We streven ernaar om hier zo snel mogelijk een vervolgactie aan te geven.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

In het POL ontbreken regels die cumulatie van lichtuitstoot reguleren (31090)

**Standpunt GS**

Wat betreft de problematiek van assimilatiebelichting willen we aansluiten bij de generieke milieu- en ruimtelijke ordening regelgeving. Specifiek voor de

projectvestigingen is het beperken van lichtuitstraling als gevolg van assimilatiebelichting opgenomen als onderdeel van de zogenaamde duurzaamheidssan. Aanvullend vermelden wij dat de problematiek van de assimilatiebelichting bij zowel de overheid als de glastuinbouwsector bekend is. Op landelijk niveau wordt momenteel een werkgroep in het leven geroepen die de gesignaleerde ontwikkelingen vanuit zowel energetische als milieuhygiënische en planologische invalshoeken in kaart zal brengen en deze ontwikkelingen zal toetsen aan bestaande regelgeving (Wet milieubeheer, WRO). Vervolgens zal deze werkgroep beleidsaanbevelingen opstellen op basis waarvan mogelijk bijstelling van deze regelgeving plaats kan vinden. De natuur- en milieubeweging is in deze werkgroep vertegenwoordigd.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener is van mening dat de glastuinbouwlocatie Californië al naar gelang de behoefte gefaseerd ontwikkeld moet worden (222)

**Standpunt GS**

Het POL staat niet op gespannen voet met gefaseerde ontwikkeling van de glastuinbouw in Californië.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener heeft bedenkingen tegen de MER glastuinbouw op het gebied van landschap en ecologie. Tevens hebben zijn bedenkingen betrekking op procedurele aspecten van de MER in relatie met de eerdere fasen (709)

**Standpunt GS**

De Commissie voor de MER heeft in haar toetsingsadvies geoordeeld dat het MER de benodigde informatie bevat om het besluit zoals weergegeven in het POL te kunnen onderbouwen. Natuurlijk zullen er waarden t.a.v. landschap en ecologie verloren gaan als gevolg van de projectvestigingen glastuinbouw. In het MER-addendum en in het POL is middels mitigatie gepoogd aanwezige waarden zoveel mogelijk te ontzien. Compensatie van verstoring en vernietiging van waardevolle gebieden dient in het kader van bestemmingsplannen middels overeenkomsten op basis van de Provinciale compensatieregeling te worden uitgevoerd.

Procedureel: de locaties Californië (fase 1) en Siberië (fase 1) waren reeds door de gemeenten in ontwikkeling genomen. Het MER diende ten aanzien van eventuele volgende fasen te bezien of er geen geschiktere (minder waardevolle en/of minder milieugevoelige) locaties in Noord- en midden Limburg aanwezig zijn. Het MER wijst uit dat de locaties in relatie tot andere te voorkeur hebben.

Ten aanzien van Fase 1 van de locatie Californië is in het MER aangenomen dat dit deel reeds ontwikkeld is als glastuinbouw. In een MER wordt uitgegaan van de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkeling zoals deze in BV bestemmingsplannen is voorzien. In het MER-Addendum is mede vanwege de mitigatie fors gekort op de mogelijkheden van uitbreiding van fase 1. Tevens worden er inrichtingseisen gesteld die tevens betrekking hebben op fase 1. Hiermee wordt een andersoortige (duurzame projectmatig ontwikkelde) glastuinbouw voorzien dan op basis van het bestemmingsplan aangenomen kon worden.

### **Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

### **Reactie op Ontwerp POL**

Indiener (geen nummer) concludeert (op basis van een zeer uitgebreide motivering, zie hiervoor brief) dat in het Milieueffectrapport glastuinbouwlocaties NML niet gekeken is naar mogelijke locaties voor projectvestigingen voor de glastuinbouw binnen geheel Noord en Midden Limburg, maar dat gericht is gewerkt naar een aanwijzing van twee gebieden die daar op het oog het meest voor in aanmerking zouden kunnen komen in samenhang met bestaande plannen. Daarbij is het van belang te melden dat het onderzoek binnen de locaties, die naar voren zijn geschoven, beperkt is geweest. Hieruit blijkt dat het MER in onvoldoende mate is onderbouwd, hetgeen o.a. blijkt uit de opmerkingen t.a.v. de kwaliteiten voor weidevogels van delen van het gebied Californië.

Verder denkt indiener niet dat er sprake is van een zodanige ruimtebehoefte die de aanwijzing van twee nieuwe grootschalige projectvestigingen rechtvaardigen en dat het niet juist is om een milieueffectrapportage te baseren op een onjuiste raming van de ruimtebehoefte. Of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan een vestigingslocatie binnen NML voor verplaatsingen vanuit het westen van Nederland, is mede gelet op de ervaringen uit het verleden, zeer de vraag.

De realisering van een projectvestiging Californië, met een omvang zoals voorgesteld in het MER, zal dus, in tegenstelling wat wordt verondersteld op pag. 115 van het MER, wel degelijk gevolgen hebben voor de waarde van het gebied voor de knoflookpad. De voorgestelde projectvestiging is in strijd met de EG habitatrichtlijn en zal resulteren in handelingen die in strijd zijn met de natuurbeschermingswet. Gelet op bovenstaande bevat de Milieueffectrapportage glastuinbouw Noord- en Midden Limburg grote tekortkomingen en onjuistheden en wordt niet voldaan aan de richtlijnen die voor zo'n plan worden gesteld en heeft men ernstige bedenkingen tegen de aanwijzing in het POL van het gebied Californië (zoals aangeduid en begrensd op kaart 3) als projectvestigingslocatie glastuinbouw. Andere indiener (31276) merkt op dat de MER alleen is opgesteld voor Californië 2 en Californië 1 buiten het MER is gelaten, omdat de laatstgenoemde als een bestaand glastuinbouw wordt aangemerkt. Dit is onjuist. Het MER kan dan niet als ondergrond voor de geplande projectvestiging dienen. Weer een andere indiener (370) merkt op dat keuze van gebied Californië in Grubbenvorst aangewezen voor glastuinbouw stemt niet overeen met uitkomst MER. Bevindingen POL en MER zijn tegenstrijdig voor wat betreft alternatieve locaties en effecten voor flora, fauna en ecologie (370, 31276)

### **Standpunt GS**

De locatie Siberië (fase 1) is reeds door de gemeente in ontwikkeling genomen. Het MER voor Californië en Siberië diende te bezien of er ten opzichte van eventuele uitbreiding van deze locaties geen geschiktere (minder waardevolle en/of minder milieugevoelige) locaties in Noord- en midden Limburg aanwezig zijn. Hiertoe is een aanpak gehanteerd van grof naar fijn uitgaande van vastgesteld beleid. Binnen de centrumgebieden glastuinbouw is gezocht naar geschikte locaties van 100 ha. De meest geschikte zijn in het MER nader bezien. De Commissie voor de MER heeft in haar toetsingsadvies geoordeeld dat het MER de benodigde informatie bevat om het besluit zoals weergegeven in het POL te kunnen onderbouwen.



De autonome groei van de glastuinbouwsector in Limburg is door het LEI onderzocht en komt uitgaande van ongewijzigd provinciaal beleid t.a.v. glastuinbouw op een ruimtevraag van ca 175 ha bruto. Daarnaast is op rijksniveau bepaald dat Limburg 235 ha netto projectvestiging glastuinbouw dient te realiseren. Deze twee gegevens nopen tot een verscherping van het glastuinbouwbeleid en tevens tot het bieden van ruimte voor gewenste glastuinbouwontwikkelingen.

Het doorlopen van het stappenplan conform Habitatrictlijn heeft plaatsgevonden. Alternatieven zijn gezien waarbij geen van de potentiële locaties de ecologische hoofdstructuur, of aangewezen Habitat-, Ramsar- en Vogelrichtlijngebieden doorsnijdt. In alle potentiële locaties worden rode-lijst-soorten waargenomen. Het voordeel van projectvestigingsgebieden t.o.v. individuele vestiging is samen met het oplossen van verplaatsingsproblemen (uit Westland of uit waardevollere gebieden) zo groot dat er sprake is van een maatschappelijk belang. De mitigatie is uitgewerkt in het MER-addendum. De Natuurbeschermingswet-ontheffing, en compensatie van verstoorde en vernietigde waarden zal op basis van specifiek locatie-onderzoek in de vervolgfases ten behoeve van bestemmingsplannen uitgewerkt moeten worden.

#### **Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

#### **Reactie op Ontwerp POL**

- Indiener maakt bezwaar tegen het gebied "projectvestiging glastuinbouw Californië" omdat dat een eventuele bedrijfsuitbreiding van zijn bedrijf frustreert. Aanwijzing van Californië als glastuinbouwgebied is in tegenspraak met de MER (3520)
- Perceel van indiener komt in glastuinbouwgebied Siberië te liggen, waardoor de bedrijfsvoering wordt belemmerd. (31090)

#### **Standpunt GS**

De ontwikkeling van de projectvestigingslocaties Californië en Siberië zal zeker effecten hebben op de mogelijkheden van nu aanwezige bedrijven. In het inrichtingsplan ten behoeve van het bestemmingsplan zullen eventuele conflictpunten gezien moeten worden. De aanwijzing van Californië en Siberië als de twee projectvestigingslocaties volgt uit het MER.

#### **Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

#### **Reactie op Ontwerp POL**

Indiener wijst erop dat de uitkomst van het MER niet geheel lijkt overeen te stemmen met de aanwijzing van de locatie Californië als projectvestiging. In het Ontwerp POL wordt namelijk gesteld dat alternatieve locaties duidelijk minder scoorden, zowel op het vlak van de milieuaspecten als t.a.v. de geschiktheid voor een projectmatige ontwikkeling als glastuinbouwgebied."In de MER wordt echter geconcludeerd dat de verschillen tussen de alternatieve locaties relatief gering zijn. Het is dus niet zodat de alternatieve locaties duidelijk minder scoorden, zoals in het Ontwerp POL wordt vastgesteld. Voorts blijkt uit de MER dat juist de effecten voor flora, fauna en ecologie op de locatie Californië het meest negatief zijn van alle locaties (370).

#### **Standpunt GS**

De verschillen tussen de combinaties van de vier overgebleven potentiële locaties zijn conform het MER inderdaad relatief gering. De passage in het POL richt zich op alle onderzochte locaties. Na de voorkeursbepaling voor de combinatie Californië en Siberië is in het MER addendum mitigatie van negatieve effecten per locatie ingezet.

Optredende negatieve effecten ten aanzien van flora en fauna zijn voor een deel weggenomen of verzacht. Het voorkomen van leefgebieden van waardevolle diersoorten en het afstand houden van ecologisch waardevolle gebieden heeft geleid tot een geringer ruimtebeslag voor de glastuinbouw. Tevens is aangegeven hoe de groenafscherming uitgevoerd dient te worden en hoe vanuit de projectvestiging realisatie van ecologische verbindingzones gerealiseerd dienen te worden. In de specifieke inrichtingsplannen die bij het bestemmingsplan gevoegd dienen te worden zal verder aangegeven moeten worden hoe omgegaan wordt met nog aanwezige natuurwaarden en compensatie van verstoorde en vernietigde natuurwaarden.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indieners hebben geheel of gedeeltelijk grond binnen de projectvestigingslocaties Siberië en of Californië liggen. Indieners kunnen zich hier niet mee verenigen omdat ze daardoor hun bedrijf moeten beëindigen of verplaatsen. Het verplaatsen zal in de ogen van de indieners vaak moeilijk te realiseren zijn gezien o.a. de gronddruk in Noord- en Midden Limburg. In verband hiermee vragen de indieners om de geprojecteerde glastuinbouw niet door te zetten en/of de begrenzing van de projectvestigingslocaties aan te passen aan de ligging van hun (huis)kavels.

Enkele indieners willen juist wel tot de projectvestiging behoren. Het betreft hier bedrijven gelegen in de Noordelijke punt tussen de Hortserweg en de A73.

Indieners willen allen tot een acceptabele oplossing komen dan wel geheel financieel gecompenseerd worden. Verder vragen indieners of ze op basis van de Concrete Beleids Beslissing onteigend kunnen worden. (31262, 31270, 31271, 31276, 3590, 31017, 31024, 425, 3941, 3970, 3997, 370, 31156, Inspraakbijeenkomst Venlo, 31169)

**Standpunt GS:** De begrenzing van de projectvestigingslocaties Californië en Siberië (zie kaart 3 en 4) is volledig afgewogen. Hiervoor is ondermeer een MER opgesteld. Concreet zijn de gebiedsgrenzen van de projectvestigingen glastuinbouw als volgt bepaald:

*Locatie Californië*

Noordoostelijke grens

De toekomstige A73 is een duidelijke grens, zowel fysiek alsook landschappelijk. Langs de A73 is een obstakelvrije zone aangehouden van 100 m. die tevens als groenafscherming functioneert.

Zuidoostelijke grens

Aan de zuidoostkant wordt de begrenzing van de projectvestiging gevormd door een ecologische verbindingzone die tevens onderdeel is van de PES. Deze zone is in Streekplan Trade Port Noord aangeduid als een verbinding die van belang is als natte verbinding (vissen en amfibieën). Binnen deze zone wordt ook de verlegde Gekkengraaf meanderend aangelegd. De zone is tevens van belang voor kleinere zoogdieren (Marterachtigen). Voor een goed ecologisch functioneren is de breedte van deze verbindingzone bepaald op minimaal 200m.

De zuidelijke begrenzing

De zuidelijk grens van Californië betreft de Sevenumseweg. Zuidelijker dan deze weg zijn geen mogelijkheden voorhanden om de projectvestiging uit te breiden. Tevens wordt met de huidige begrenzing voldoende ruimte geboden aan de oppervlaktevraag

voortvloeiend vanuit het Rijk en de LEI-studie. Een zuidelijkere begrenzing van de projectvestiging zou bovendien gaan interfereren met de aldaar aanwezige of geplande ecologische verbindingszone en eventuele mogelijkheden voor de op Trade Port Noord van Venlo te realiseren multimodale ontsluiting.

De westelijke begrenzing

Naast de reeds genoemde oppervlakteclaim voor glastuinbouw en een optimale verkaveling voor de glastuinbouw zijn de aanwezige landschappelijke en ecologische waarden aan de westkant van de projectvestiging bepalend geweest voor begrenzing. Met de op kaart 3 aangegeven westelijke grens wordt afstand gehouden tot de aanwezige ecologische en landschappelijke waarden (zie ook MER-addendum). Tevens zijn in het MER-addendum mitigerende maatregelen uitgewerkt.

*Locatie Siberië*

De noordelijke grens

De A67 is een duidelijke grens, zowel fysiek alsook landschappelijk. Langs de A67 is een obstakelvrije zone aangehouden van 100 m.

De oostelijke grens

De Oostelijke grens wordt gevormd door de reeds bestaande glastuinbouw van Siberië fase 1, inclusief de daarbijbehorende groenzone. Deze grens loopt langs de Venlose weg.

De zuidelijke grens

De zuidgrens is bepaald aan de hand van het doortrekken van de reeds bestaande zuidgrens glastuinbouw (Siberië fase 1) en de daaruit voortvloeiende optimale verkaveling voor de glastuinbouw. Een meer zuidelijke begrenzing was vanuit de ruimtebehoefte niet nodig. Daarnaast kan zo afstand gehouden worden tot de aanwezige landschappelijke en ecologische waarden aan de zuidkant van de projectvestiging (zie ook MER-addendum).

De westelijke grens

De oppervlakte-eis, een optimale verkaveling voor de glastuinbouw (vanaf de ecologische verbindingszone die door de projectvestiging Siberië loopt) en de aanwezige landschappelijke en ecologische waarden, zijn bepalend geweest voor de begrenzing van de westkant van Siberië. Het verder westelijk leggen van de begrenzing is gezien de genoemde oppervlaktevraag niet nodig. Tevens wordt zo voor de Geelgors en Patrijs waardevol landbouwgebied alsmede een kleinschalige overgangszone naar het bos behouden.

Op grond van voorgaande en de MER-glastuinbouw (inclusief uitgewerkte mitigerende maatregelen in het MER-addendum) zijn wij van mening dat de begrenzing van de projectvestigingslocaties Siberië en Californië zorgvuldig is afgewogen. In een fase van realisering zal tevens bezien dienen te worden hoe de grondverwerving en de daarvoor gerelateerde financiële compensatie plaatsvinden. Op dat moment worden ook de gevolgen voor de bestaande bedrijven verder inzichtelijk. Zowel in het geval van minnelijke verwerving als onteigening is algemene financiële tegemoetkoming uitgangspunt Een CBB geeft geen directe basis voor onteigening. In het geval van het realiseren van glastuinbouw kan er sprake zijn van het inzetten van onteigening voor ruimtelijke ontwikkeling (art. 77, titel IV, onteigeningswet). Het bestemmingsplan zal, indien minnelijke verwerving in concrete gevallen geen uitkomsten biedt, te zijner tijd de basis zijn voor onteigening.

### **Voorstel aan PS**

1. Bij de projectvestiging Californië de Noordpunt tussen de Horsterweg en de A73 op te nemen binnen de projectvestiging;
2. De begrenzing van de projectvestigingslocaties nader toe te lichten in het POL (parallel aan de toelichting in de MER-glastuinbouw). Dit kan door de voorgaande toelichting op de begrenzing ("de begrenzing van de .... tot en met .....basis zijn van onteigening") op te nemen achter de eerste zin van de laatste alinea op pag. 107;
3. De volgende toelichting op te nemen onder het kopje projectvestiging glastuinbouw, direct onder de vetgedrukte regels van de concrete beleidsbeslissing (pag. 107):

Het CBB richt zich op de begrenzing van de projectvestiging Glastuinbouw. Als beleidslijn zijn hierbinnen gebieden aangewezen voor:

- realisering ecologische verbindingzones;
- realisering groenafscherming met een omvang van minimaal 25 meter, groenafscherming langs rijkswegen 100 meter en in de nabijheid van ecologisch waardevolle elementen groenafscherming van verschillende omvang;
- realisering projectvestiging glas inclusief infrastructuur, ecologische structuren, recreatieve routes, inrichting watersystemen, inclusief waterbassins en collectieve voorzieningen die in het bestemmingsplan conform een inrichtingsplan gerealiseerd zullen worden.

### **Reactie op Ontwerp POL**

Indiener heeft in Californië 3 jaar geleden tuinbouwgrond aangekocht, maar is momenteel gevestigd in Venlo. Vestiging in Californië heeft nog niet kunnen plaatsvinden a.g.v. stagnerende bestuurlijke processen. Indiener vraagt zich af binnen welke termijn een realisatie van het glastuinbouwbedrijf te Californië kan plaatsvinden (3991)

### **Standpunt GS**

De locatie Californië zal gefaseerd ontwikkeld worden in de periode 2001-2006. De realisatie van glastuinbouw op de gronden van de indiener zal afhankelijk zijn van waar de gronden van de indiener liggen binnen de projectvestiging Californië en aan welke fase van ontwikkeling deze gronden gekoppeld zijn. We raden u daarom aan om contact op te nemen met de initiatiefnemer van Californië.

### **Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

### **Reactie op Ontwerp POL**

Indieners willen duidelijkheid over het al dan niet handhaven van hun grondgebonden bedrijf gezien het gestelde (pag. 107 Ontwerp POL) dat bestaande agrarische bedrijven tussen de Horsterweg en de A73 zich binnen de projectformule kunnen handhaven cq. uitbreiden. Dit biedt voor de indieners onvoldoende garantie om te weten of ze wel of niet in het voorbestaan van hun bedrijf (inclusief woning en bedrijfsgebouwen) bedreigd worden. Één van deze indieners is een niet grondgebonden bedrijf welke aangeeft dat hij middels zijn bedrijf kan bijdragen aan de synergievoordelen van de projectvestigingslocatie. (3583, 31276, 31271, 31156)

### **Standpunt GS**

Bestaande niet grondgebonden bedrijven, gelegen binnen de projectvestiging kunnen zich binnen de projectvestigingen handhaven cq. uitbreiden, mits zij passen binnen het project doordat ze bij kunnen dragen aan de synergievoordelen van collectieve voorzieningen (bijvoorbeeld bijdrage aan duurzame energievoorziening).

**Voorstel aan PS**

De laatste zin van het vijfde tekstblok op p.107 vervangen door:  
 Voor de projectvestigingen geldt dat de in de vigerende bestemmingsplan(en) opgenomen rechten, niet worden aangetast.

**Reactie op Ontwerp POL**

Gemeente vraagt aanpassing van gebied tussen Horsterweg en A73 in oostelijke richting; bestaande bedrijfsvestigingen opnemen binnen projectvestigingsgebied, zodat deze zich binnen de projectformule kunnen handhaven c.q. uitbreiden(bijgevoegde kaart bij de brief waarin de begrenzing wordt aangegeven). Eén van de eigenaren van bedrijfsvestigingen verzoekt zelf namens zijn glastuinbouwbedrijf en dat van enkele burens gelegen naast projectvestiging Californië, hun bedrijfsvestigingen op te nemen in het projectvestigingsgebied, dan wel te bestemmen als concentratiegebied glastuinbouw (3458, 135)

**Standpunt GS**

Inmiddels is met de gemeente een afspraak gemaakt op te kijken of er mogelijkheden zijn om op dit punt tot maatwerk te komen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven. GS zien vooralsnog geen aanleiding tot het aanbrengen van veranderingen

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener (gemeente) maakt bezwaar tegen het doorsnijden van het glastuinbouwgebied Siberië met een te brede ecologische verbindingzone (100m) en de noordelijke begrenzing d.m.v. een te brede (100m.) groene afscherming/ "groen raamwerk" . Doel verbindingzone hangt af realisering wildpassage door Rijkswaterstaat. Dit is nog onvoldoende duidelijk. Als deze wildpassage er niet komt en het een verblijfsfunctie krijgt dan graag verleggen naar de rand in westelijk richting (165, 160)

**Standpunt GS**

De ligging van de ecologische verbindingzone is met de gemeente en projectontwikkelaar overeengekomen. Deze ecologische verbindingzone kan niet verlegd worden aangezien deze anders niet ecologisch kan functioneren. De groene brede afscherming is gebaseerd op de 100 meterzone die voor Rijkswegen namens Rijkswaterstaat geldt. Binnen deze zone mag niet gebouwd worden volgens Rijkswaterstaat. De groenafscherming is gecombineerd met de 100-meter zone.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener maakt bezwaar tegen het feit dat Californië te groot is. Aan de westkant (rond de Brommer) betreft dit nog een open gebied. Dat zou moeten vervallen als kasgebied. Dit mede om aaneengroeien van Venlo en Horst met industrie/glastuinbouw te voorkomen (949)

**Standpunt GS**

De locaties Californië en Siberië zijn gekozen op basis van een MER, welke als bijlage bij het POL ter inzage is gelegd. In het MER is de begrenzing van deze locaties volledig afgewogen. Basis voor het MER vormde een onderzoek van het LEI die voor Limburg een autonome groei prognosticeert van ca 175 hectare (bruto) glas in 2010 (in het meest positieve scenario). De provincie is voornemens deze autonome groei niet verspreid maar geconcentreerd te laten plaatsvinden. Naast deze autonome groei moet ook rekening gehouden worden met verplaatsingen van glastuinders vanuit het Maasdal (vanwege 'ruimte voor de rivier') of uit andere gebieden vanwege het ingezette concentratiebeleid. Dit ingezette concentratiebeleid brengt beperkingen met zich mee brengt voor het (grootschalig) uitbreiden van bestaande bedrijven. De exacte omvang van de 'overflow' die hieruit volgt is niet bekend. In het MER wordt aangenomen dat deze 40 á 80 hectare netto zou kunnen bedragen. Wordt de autonome groei daaraan toegekend, dan moet dus rekening gehouden worden met een behoefte van 180-220 hectare. Parallel aan het opstellen van het MER hebben de minister van LNV en de voorzitter van de vakgroep Glastuinbouw van de LTO-Nederland op 6 januari 2000 het "Bestuurlijke Afsprakenkader herstructurering Glastuinbouw" ondertekend. Hierin wordt een beroep gedaan op de provincie Limburg om ruimte te bieden aan circa 235 hectare glas. Dit komt ongeveer overeen met de behoefte van 180-220 hectare. Samenvattend vormt de 180-220 hectare de ruimteclaim en het uitgangspunt voor het zoeken van potentiële locaties voor projectvestigingen glastuinbouw. Op basis van het MER is de combinatie Californië/Siberië als Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) uit de bus gekomen.

De projectvestigingslocaties zijn niet ruimer begrensd dan de hiervoor aangeduide ruimteclaim.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener pleit voor behoud van de functie van De Gekkengraaf als ecologische verbindingzone om geleiding van het kasgebied Californië te bewerkstelligen (949).

**Standpunt GS**

De Gekkengraaf zal gehandhaafd worden als ecologische verbindingzone. Wel zal de Gekkengraaf verlegd worden naar de Oostkant van de projectvestigingslocatie Californië. De Gekkengraaf wordt omgelegd naar de Oostkant omdat deze niet paste binnen de opzet van het gebied Californië. De Gekkengraaf valt daarmee samen met de ecologische verbindingzone tussen Dubbroek/Kaldenbroek en Lovendaal. Daarnaast is de huidige ecologische waarde van de Gekkengraaf, ter hoogte van Californië miniem.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener heeft bedenkingen tegen de afmeting en ecologisch functioneren van de verbindingzones zoals opgenomen in de concrete beleidsbeslissing en voert hier diverse argumenten voor aan. Met name de "zee van licht" is van negatieve invloed op het functioneren van deze zones. Verzocht wordt de verbindingzone bij Siberië te verbreden tot minimaal 200 m. Verder verzoekt de indiener om afdoende maatregelen te nemen zoals het nemen van maatregelen tegen lichtafscherming, het aanleggen aan beide zijden van de verbindingzone van een wal met vegetatie erop en daarbinnen een

gevarieerde inrichting (niet alleen bos). Indiener geeft aan dat dit gebeuren moet op basis met aanvulling van diverse maatregelen en doet hiervoor suggesties en het aanbod mee te denken bij de uiteindelijke realisatie (297).

**Standpunt GS**

De verbindingszone bij Siberië is met name bedoeld voor amfibieën, vissen en kleine zoogdieren. Een dergelijke zone dient minimaal 100 m. breed te zijn. Deze omvang is aangehouden bij de verbindingszone die door Siberië loopt. Omdat bij Siberië gekozen is voor het aanhouden van de minimale breedte zullen we ernaar streven deze zone ook zo optimaal mogelijk in te richten en de door de indiener aangedragen suggesties daarbij betrekken.

Bij Californië is de verbindingszone gelegen aan de Oostkant van de projectvestiging. Deze zone is op zijn smalste punt 200 m. breed en sluit aan bij de te realiseren ecologische structuur langs Trade Port Venlo. Deze verbindingszone is met name bedoeld voor kleinere zoogdieren, vissen en amfibieën. Op termijn streven we ernaar deze verbindingszone voor grotere zoogdieren te laten functioneren. Binnen deze zone komt ook de verlegde Gekkengraaf te liggen. Wij zijn van mening dat de negatieve invloeden van de projectvestiging op het ecologisch functioneren wel aanwezig zijn maar een mindere mate dan de ecologische zone die door Siberië loopt. We streven ernaar deze zone zo optimaal mogelijk in te richten.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Bij het projectvestigingsgebied Californië komt een faunapassage voor dassen en andere dieren onder de A73 uit in de groenafscherming van deze projectvestiging glastuinbouw. Deze verbinding zal ophouden te functioneren binnen de huidige planopzet. Verzocht wordt de plannen zodanig aan te passen dat getroffen maatregelen niet ongedaan worden gemaakt door nieuwe ontwikkelingen. Hiervoor stelt indiener dezelfde maatregelen voor zoals indiener ook aangegeven heeft ten aanzien van de ecologische verbindingszone bij Siberië (297).

**Standpunt GS**

Wij zullen de maatregelen die de indiener voorstelt betrekken bij de inrichting van de ecologische verbindingszone tussen tussen Dubbroek/Kaldenbroek en Lovendaal

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Ten aanzien van de projectvestiging Californië geeft de gemeente Horst aan de Maas het volgende in overweging: het doorvoeren van een marginale aanpassing aan de oostzijde van de plangrens ten behoeve van de landschappelijk inpassing van het glastuinbouwgebied en optimale maatvoering en kavelindeling (argumenten: open karakter behouden, met clustering optimale grootte bereiken, Langeveldseloop meanderend aanleggen en de overgangszone hier terugbrengen op gepaste plaatsen). (135).

**Standpunt GS**

Inmiddels is met de gemeente een afspraak gemaakt op te kijken of er mogelijkheden zijn om op dit punt tot maatwerk te komen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

De maximale kavelgrootte voor agrische bedrijven op locaties binnen de projectvestiging Californië wordt niet aangegeven (3583).

**Standpunt GS**

De maximale kavelgrootte van agrische bedrijven binnen de projectvestigingen is niet aangegeven, omdat dit een kwestie van maatwerk is bij het opstellen van het inrichtingsplan cq ontwikkelen van de totale projectformule.

Tevens wijzen we erop dat de agrische bedrijven moeten passen binnen de totale projectformule en dat op het industrieterrein Trade Port Noord goede mogelijkheden liggen voor mogelijk aan de projectvestiging gerelateerde bedrijven.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.



## 10.2 Oosttangent Roermond (N293)

### **Toetsingsadvies van de Commissie MER**

Is opgeschort i.v.m. het doorschuiven van de Oosttangent naar een POL-aanvulling.

### **Alternatieven**

#### **Reactie op Ontwerp POL**

Provincie in overleg met LNV over een alternatief voor Oosttangent. Alternatief moet een logischer verloop hebben, verkeersveiliger zijn en minder overlast voor de omgeving opleveren dan de zogenaamde bundelingsvariant. (131)

Indiener heeft formele bedenkingen tegen de voorgestelde concrete beleidsbeslissing over de Oosttangent. Het voorgestelde C/E alternatief voldoet niet aan de strikte eisen van het rijksbeleid. Verwezen wordt naar brief van LNV dd 16-10-2000. (141)

Indiener is van mening dat het Bosalternatief de PES te zeer aantast en het dal van de Maasnielderbeek versnipperd, terwijl deze beek een specifiek ecologische functie heeft. Indiener is voorstander van het Bundelingsalternatief B of D (192).

Indiener is het niet eens met het bosalternatief als tracé voor de N293. Eerdere bedenkingen van indiener ingebracht tegen de vaststelling van het ontwerp-Tracé besluit dienen als herhaald en ingelast te worden beschouwd. (223)

Indiener maakt bezwaar tegen het bostracé van de N293 (239)

Indiener is voorstander van de E-variant (Bosvariant). (134, 171)

De barriere-werking van de Oosttangent zal met de A73 grote omrij- en bereikbaarheidsproblemen veroorzaken voor de agrarische grond. De St. Wirossingel en de Keulseweg zal worden afgesloten voor agrarisch verkeer. De voorkeur gaat uit naar het A-alternatief van de Oosttangent en als onverhoopt het E-alternatief doorgang vindt dan moet er een rechte aansluiting zijn met de Keulsebaan.(31242)

Indiener wil nogmaals haar keuze voor de E-variant bevestigen en de argumenten daarvoor. Deze zijn:

-De E-variant ligt buiten de bestaande woonbebouwing (Kistkensberg, 't Heistert).

-In de D-variant wordt 't Heistert geïsoleerd.

-De E-variant is veiliger en goedkoper dan de D-variant. (171)

#### **Standpunt GS**

Na een MER-onderzoek voor de N293 (Oosttangent Roermond), overleg met de regio en een belangenafweging heeft de provincie vorig jaar in het Provinciaal Ontwerp-Tracébesluit gekozen voor het Bosalternatief. Dit alternatief is vervolgens in het Ontwerp POL opgenomen als concrete beleidsbeslissing.

Medio januari 2001 heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden met vertegenwoordigers van het Rijk. Het Rijk acht, mede door recente ontwikkelingen in de jurisprudentie m.b.t. het natuurbeschermingsrecht, het Bosalternatief niet haalbaar vanwege het te veel doorsnijden van de EHS. Deze EHS is bedoeld om de huidige en potentiële natuurwaarden veilig te stellen. Overigens vindt bij alle varianten een aantasting van de EHS plaats. Het zo mogelijk niet, althans in beginsel zo min mogelijk doorsnijden van de EHS is voor het ministerie van LNV, maar ook voor het ministerie van VROM, vanuit hun verantwoordelijkheden bezien, een belangrijke toetssteen bij de vergunningverlening resp. de planologische advisering. Gelet op de resultaten van het genoemde bestuurlijk overleg en de door beide ministeries ingediende bedenkingen

m.b.t. het Ontwerp POL, vinden wij het noodzakelijk om de haalbaarheid van het Bosalternatief te heroverwegen. Naast de in de Tracénota/MER opgenomen alternatieven willen wij de haalbaarheid nagaan van een nieuw alternatief voor de N293 (Oosttangent Roermond), dat de EHS zoveel mogelijk ontziet en wellicht meer voordelen oplevert dan het Bundelingsalternatief. Over de aanvaardbaarheid van zo'n nieuw alternatief vindt bestuurlijk overleg plaats met het Rijk. Afhankelijk hiervan zal een aanvulling op de Tracénota/MER worden gemaakt, vindt een hernieuwde belangenafweging plaats en volgt een definitieve keuze van het tracé. Deze nieuwe tracékeuze zal via een aparte POL-aanvulling plaatsvinden met gelijktijdige tervisielegging van de aangepaste Tracénota/MER.

#### **Voorstel aan PS**

De tekst en de plankaart te wijzigen in die zin dat de N293 (OTR) niet als concrete beleidsbeslissing in het POL wordt opgenomen. Wel wordt in de tekst het belang van de weg benadrukt en wordt gewezen op de verdere besluitvorming in de vorm van een POL-aanvulling.

Concreet:

- pagina 153, regel 3: 'De N293 wordt als CBB in het POL opgenomen.' vervangen door: 'Het zoekgebied voor de N293 (Oosttangent Roermond) is eveneens op kaart 2 weergegeven. In een POL-aanvulling zal het tracé voor deze weg worden vastgelegd.'
- pagina 209, in de laatste alinea vervalt de zin 'Voor de Oosttangent is ... zijn beschreven.'
- tekst vanaf pagina 210 'Op basis van de uitgevoerde ...' tot en met '...tracé als weergegeven op kaart 6.' op pagina 211 vervangen door:  
'Op basis van de nog verder aan te passen tracé/MER-studie N293 (Oosttangent Roermond) waarin naast eerder onderzochte alternatieven, mede in overleg met het Rijk, wellicht mogelijke andere alternatieven waaronder een zgn. middenvariant beschouwd zullen worden, zal in een separate procedure (POL-aanvulling) nadere besluitvorming over het precieze tracé van deze weg plaatsvinden. Op kaart 2 is het zoekgebied indicatief weergegeven. Binnen dit gebied heeft de aanleg van de N293(Oosttangent Roermond) de hoogste prioriteit en mogen geen nieuwe belemmeringen, bv uit het oogpunt van natuur en milieu worden opgeworpen.'
- pagina 263: regel 14 'de N293 (Oosttangent Roermond) (zie 8.8)' vervalt.
- pagina 265: toevoegen POL-aanvulling: '11. POL-aanvulling N293 (Oosttangent Roermond: legt het precieze tracé van deze weg vast.'
- Kaart 6 vervalt.

#### **Reactie op Ontwerp POL**

Indiener geeft aan dat de komst van de zgn. Bosvariant een gunstige invloed zal hebben op het leefklimaat in een groot deel van Roermond en een gunstige invloed zal hebben op de realisering en herstel van de ecologische verbindingzones via de Maasnielderbeek en Keulsebaan naar de Roer. (41764)

#### **Standpunt GS**

De doelstelling voor de realisering van de N293 (Oosttangent Roermond) is de ontlasting van het stedelijke wegennet en de directe aansluiting van het bedrijventerrein Heide Roerstreek op de Rijksweg 73.

In de Integrale en gezamenlijke Natuurvisie is rekening houdend met de realisering van de N293 (Oosttangent Roermond) rekening gehouden met een belangrijke ecologische verbinding tussen het Roerdal en Melickerheide. Deze ecologische verbinding zal met name een functie vervullen voor de migratie van de das.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

De term milieuvriendelijk is voor het bosalternatief misleidend. Volgens indiener is ook het Rijk van mening dat het bosalternatief niet haalbaar is. (223)

**Standpunt GS**

Zie ons standpunt hiervoor. Overigens is de term milieuvriendelijk niet misleidend indien geredeneerd wordt vanuit de mens.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Alle varianten van de Oosttangent doorsnijden een ecologische verbindingszone. Verplaatsing van deze zone naar het noorden is volgens indiener niet mogelijk (223).

**Standpunt GS**

In de Tracénota/MER is aangegeven dat alternatief A (opwaarderen bestaande infrastructuur) geen reëel alternatief is. De overige onderzochte alternatieven in het MER dat ter visie gelegen heeft, doorsnijden inderdaad alle ter hoogte van het zgn. braakliggend terrein de ecologische verbindingszone tussen het Swalmdal en de Roer.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener wijst erop dat de alternatieven D en E uit het MER (pag. 33) geen belemmeringen mogen vormen voor een goed functionerende ecologische verbindingszone ter plaatste. Tevens wordt gewezen op de afwegingskaders en de beschermingsformule uit het Structuurschema Groene ruimte (SGR) betreffende het leefgebied van beschermde diersoorten (297).

**Standpunt GS**

Nu een nieuwe afweging plaatsvindt na een aanvullende MER-studie, en besluitvorming via een POL-aanvulling is het niet opportuun in dit kader te reageren op onderhavige reactie.

Wel stellen we voor de op kaart 4.2. Groene Waarden opgenomen ecologische verbindingszone tussen Keulsebaan en de Melickerheide te schrappen omdat binnen deze passage ook nog én de keuze voor de N293 (OTR) moet plaatsvinden (alle tracés lopen door deze zone; keuze vindt plaats via een POL-aanvulling) én er volgens de Natuurvisie een beter alternatief is via Breidberg-Roerdal (ten oosten van de huidige verbindingszone), waarover in het vervolg van de effectuering van de Natuurvisie nog een definitieve keuze gemaakt moet worden.

In die uitwerking wordt namelijk extra aandacht geschonken aan het mogelijk realiseren van de ecologische verbinding tussen Melickerheide en het Roerdal. Deze verbinding is met name van belang voor de uitwisseling tussen dassenpopulaties ten noorden en ten zuiden van Melickerheide en zal mogelijk ingericht worden als migratieroute voor de das. De gezamenlijke en integrale natuurvisie gaat uit van een elftal ecologische verbindingszones die een functie vervullen voor de vier kerngebieden. In de natuurvisie wordt aangegeven dat de ecologische verbindingszone tussen de oude Maasmeander en het Roerdal moeilijk te realiseren is door de geplande ingrepen in het landschap (N293 (Oosttangent Roermond), industrieterrein Keulsebaan Zuid en

woninguitbreiding Melickerveld & Wienkeskoul). Deze verbinding is wel goed te realiseren via de verbinding Breidberg-Roerdal. Het voordeel is dat een goede verbinding ontstaat tussen Breidberg en Melickerheide waarbij een aanéenschakeling van natuurgebieden ontstaat tussen Breidberg, Melickerheide en Driestruik.

**Voorstel aan PS**

De op kaart 4.2. Groene Waarden opgenomen ecologische verbindingzone tussen Keulsebaan en de Melickerheide te schrappen in afwachting van verdere besluitvorming (o.a. N293/Oosttangent Roermond).

**Besluitvorming**

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener betreurt dat ondanks uit correspondentie blijkt dat er een quickscan plaats gaat vinden ten aanzien van een alternatieve route voor de "bosvariant" voor de OTR, deze toch als concrete beleidsbeslissing is opgenomen (297).

**Standpunt GS**

Op 15 januari 2001 heeft het Rijk (LNV/IRO) in een bestuurlijk overleg te kennen gegeven niet te kunnen instemmen met alternatief E o.a. vanwege de aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur. Op 23 januari 2001 heeft ons college besloten om de bosvariant te heroverwegen, en daarbij tevens de mogelijkheden te onderzoeken of wellicht ook andere alternatieven (bedoeld is de zgn. middenvariant) denkbaar zijn. Hierover is vervolgens direct met de omgeving gecorrespondeerd. Op dat moment was het tekort dag (mede gelet ook op het administratieve proces) om de N293 (OTR) als concrete beleidsbeslissing uit het Ontwerp POL te halen. Bovendien zou het Rijk nog formeel (hetgeen ook is gebeurd, zienswijze LNV en IRO) hun standpunt weergeven. Daarnaast kon een ieder reageren op zowel POL als de Tracénota-MER, met welke reacties dan eventueel rekening gehouden kan worden bij de verdere besluitvorming.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

RWS roept op om wanneer helderheid bestaat over de Oosttangent en de N280-Oost, dit alsnog in POL of POL-aanvulling op te nemen. (138)

**Standpunt GS**

Zodra daartoe aanleiding bestaat zal het tracé van de N293 (OTR) worden opgenomen in een POL-aanvulling.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

In samenspraak met LNV dient indiener bedenking in tegen de onjuiste toepassing van de "nee-tenzij-criteria" met name over het wel aanwezig zijn van alternatieven, zoals ook al in een eerdere fase aan GS kenbaar is gemaakt. Het betreft hier de Oosttangent Roermond en EHS-toets (156).

**Standpunt GS**

Gezien de voorgestelde lijn achten we het niet meer nodig om op deze reactie te reageren.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Overig**

**Reactie op Ontwerp POL**

De projectie van de N293 (Oosttangent Roermond) betekent een verdere aanslag op het resterende agrarische gebied binnen de gemeente Roermond. Deze N293 zorgt voor zowel directe als indirecte barrièrewerking voor veel agrarisch verkeer. De toegankelijkheid van het landelijk gebied ten oosten van Roermond wordt aanzienlijk verminderd, dit heeft ook gevolgen voor de boerderijverkoop die op een aantal bedrijven in de stadsrandzone plaatsvindt. (221)

**Standpunt GS**

In de nieuw op te stellen tracé/MER-studie, de POL-aanvulling (met tracékeuze voorkeursvariant) zal in de belangenafweging rekening worden gehouden met agrarische aspecten.

Het landelijk gebied zal zowel voor bestemmingsverkeer als voor agrarisch verkeer zoveel als redelijkerwijs mogelijk is bereikbaar blijven via bestaande lokale ontsluitingswegen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

De Oosttangent Roermond moet volgens het POL voorzien in een congestievrije verbinding tussen de A73 en de N570 en de N293. De verwachte toename van het verkeer is echter zodanig dat indiener zich afvraagt of de N293 wel congestievrij zal blijven. Daarnaast maakt men zich zorgen over de bereikbaarheid van Melick. Het verkeer dat het dorp Melick moet verlaten zal namelijk hinder ondervinden van de verkeerstoename op de N293. (131)

**Standpunt GS**

Op de aan te leggen N293 (OTR) zal sprake zijn van congestievrij verkeer, zij het dat uiteraard altijd bijzondere omstandigheden aanwezig kunnen zijn (bv. tijdens een drukke spits) dat er geen sprake is van congestievrij verkeer. Deze eventuele uitzondering wordt in het normaal maatschappelijk verkeer acceptabel geacht.

Specifiek voor wat betreft Melick het volgende:

Uit de Tracénota-MER-studie blijkt dat de verkeersintensiteiten van de onderzochte alternatieven, in vergelijking met de referentiesituatie, niet verslechtert maar in sommige gevallen zelfs een lichte verbetering tot gevolg heeft voor wat betreft de verkeersintensiteiten. De verkeersintensiteiten van de alternatieven B t/m E zullen in vergelijking met de referentiesituatie afnemen. Dit betekent dat de aanleg van de N293 (OTR) op grond van de verkeersberekening naar verwachting geen negatieve invloed heeft op de verkeersintensiteiten in Melick.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener heeft geen opmerkingen over de Tracénota/Milieueffectrapport N293 (Oosttangent Roermond). (3603)

**Standpunt GS**

Reactie voor kennisgeving aangenomen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener maakt bezwaar tegen geplande route van N293 Oosttangent Roermond, omdat deze weg de beperkingen voor zijn agrarisch bedrijf zal vergroten. (3528)

**Standpunt GS**

In het kader van de POL-aanvulling N293 (OTR) zal een integrale belangenafweging plaatsvinden, waarin ook agrarische aspecten worden meegewogen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Bedenking tegen het aanmerken als concrete beleidsbeslissing van de realisatie van de N293 (Oosttangent Roermond). Op de plankaart staat de aanduiding (inter)nationaal verbindend wegennet aangegeven tot en met de rotonde op de Koninginnelaan. Indiener vreest dat de in de tracénota/milieueffectrapportage verwachte toename van 8.000 tot 24.000 auto's of meer, consequenties zal hebben voor de rest van de Koninginnelaan.

Uit navraag van indiener bij de gemeente blijkt dat de gemeente maatregelen wil treffen om het verkeer via andere routes naar het centrum en de bedrijventerreinen te leiden, waardoor het verkeer op de Koninginnelaan nauwelijks zal toenemen.

Naar de mening van de indiener zal het effect van de voorgestelde maatregelen nauwelijks haalbaar zijn en zal de forse toename tot grote verkeersproblemen leiden, waardoor bovendien de geluidbelasting op de achtergevel van hun woning (en andere woningen) fors zal toenemen en de woonkwaliteit zal afnemen.

Indiener is voornemens hiervoor planschade te claimen bij de gemeente.

Indiener wil aan de concrete beleidsbeslissing toegevoegd zien, dat ook de provincie hecht aan een goede verkeersafwikkeling vanaf de Oosttangent en behoud van de woonkwaliteit ter plaatse en daarvoor aanvullend mensen en middelen ter beschikking zal stellen. (41536)

**Standpunt GS**

Door de aanleg van de RW73-Zuid wordt extra verkeer aangetrokken ter hoogte van de aansluiting Koniginellaan. Om dit verkeer op een verantwoorde manier te kunnen verwerken zullen er mitigerende maatregelen genomen moeten worden op het lokale wegennet van de gemeente Roermond. De gemeente Roermond is hiervoor verantwoordelijk. Gelet hierop valt onderhavige problematiek buiten de reikwijdte van POL. Zelfs in een situatie waarin de N293 (OTR) niet wordt aangelegd zal vorenomschreven problematiek, wat daar ook van zij, zich eveneens voordoen en dient hierover op gemeentelijk niveau besluitvorming plaats te vinden, alwaar ook een standpunt over eventuele schadeclaims aan de orde kan komen. Om die reden gaan we hier evenmin in op de opmerkingen met betrekking tot het woon- en leefklimaat.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Enkele opmerkingen vanuit agrarisch oogpunt gezien tegen het afgerond uitvoeringsplan van de natuurvisie Roermond-Oost:

- In eerste aanleg dient max. te worden ingezet op het mitigeren van nadelige gevolgen.
- Te realiseren natuurcompensatie dient te corresponderen met natuurwaarden die verloren gaat (aard en omvang). Dit zijn vaak aan agrarisch gebruik verbonden waarden.
- Bij de projectie van nieuwe natuur dient rekening te worden gehouden met de ontwikkelingsmogelijkheden van de aanwezige agrarische bedrijven.

Deze opmerkingen worden gemaakt omdat het uitvoeringsplan als een noodzakelijke voorwaarde wordt beschouwd voor het te nemen tracébesluit van de N293 (Oosttangent Roermond). (221)

#### **Standpunt GS**

Op grond van de Wet (o.a. Natuurbeschermingswet) dient bij de aanleg van infrastructuur in eerste instantie gemitigeerd te worden en daarna pas gecompenseerd. Bij de daadwerkelijke effectuering van de natuurvisie (o.a. via overeenkomsten en planologische toetsingskader) zal ook een belangafweging plaatsvinden ten aanzien van agrarische aspecten. De constatering dat natuurcompensatie een belangrijk onderwerp is bij de aanleg van infrastructuur is juist.

#### **Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

#### **Reactie op Ontwerp POL**

Indiener maakt bezwaar op het niet meenemen van toekomstige woningbouw in het MER.(3479)

#### **Standpunt GS**

Het woningbouwproject Melickerveld is weliswaar aangewezen als toekomstig woongebied (o.a. in het vigerende streekplan Noord- en Midden-Limburg en Ontwerp POL) doch is op bestemmingsplanniveau nog niet nader uitgewerkt.

Hierdoor kan bij de bepaling van de effecten niet in alle opzichten rekening worden gehouden met mogelijke woningbouw tussen Roermond en Roerdalen (Herckenbosch). De toekomstige ontwikkelingen zijn echter wel meegenomen in het berekenen van de verkeersintensiteiten. In de Tracénota/MER voor de N293 is onder andere rekening gehouden met woningbouw tussen Roermond en Melick: ca. 500 woningen bij Roermond en ca. 200 woningen bij Melick. Deze aantallen zijn, nu een bestemmingsplan ontbreekt, indicatief.

#### **Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

#### **Reactie op Ontwerp POL**

Indiener maakt bezwaar tegen het onvoldoende meenemen van de consequentie van de situering van de weg in relatie tot de mogelijkheid van het ontwikkelen van een minimale hoeveelheid woningen in verband met leefbaarheid van het gebied. (3479)

#### **Standpunt GS**

Het woningbouwproject Melickerveld is weliswaar aangewezen als toekomstig woongebied (o.a. in het vigerende streekplan Noord- en Midden-Limburg en Ontwerp POL) doch is op bestemmingsplanniveau nog niet nader uitgewerkt.

Hierdoor kan bij de bepaling van de effecten niet in alle opzichten rekening worden gehouden met mogelijke woningbouw tussen Roermond en Roerdalen (Herckenbosch).

In de toekomstige verkeersberekeningen is rekening gehouden met een mogelijke verkeersbelasting

Bij de begrenzing van het plangebied is wel degelijk rekening gehouden met de locatie voor acceptabele woningbouw in het Melickerveld (ca. 500 woningen bij Roermond en ca. 200 woningen bij Melick). Deze aantallen zijn, nu een bestemmingsplan nog niet voorhanden is, indicatief.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener maakt bezwaar tegen het onvoldoende meenemen van de consequenties van de situering van een natuurontwikkelingsgebied op de ruimte die blijft voor woningbouw (3479)

**Standpunt GS**

In de Gezamenlijke en Integrale Natuurvisie Oost-Roermond en omgeving is een visie opgesteld waarbij het duurzame behoud en de versterking van de natuurwaarden en de geplande ingrepen zoals de N293 (Oosttangent Roermond) en de woningbouw Melickerveld in het landschap geïntegreerd worden. De Natuurvisie maakt het mogelijk om de natuurwaarden veilig te stellen waardoor het behoud en de ontwikkeling van de natuurwaarden in het gebied zijn gegarandeerd. De visie gaat uit van het duurzame behoud van populaties van gebiedeigen soorten. Deze duurzaamheid is te bereiken indien wordt uitgegaan grote natuurgebieden waarbinnen natuurlijke processen een belangrijke rol spelen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener maakt bezwaar dat meer rekening moet worden gehouden met de bestaande belemmeringen en het inperken van nieuwe belemmeringen voor een woongebied (3479).

**Standpunt GS**

In de MER wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie waarbij de belemmeringen voor verschillende aspecten zoals "Wonen en Werken", "Verkeer", "Natuur en Landschap", etc. in beeld worden gebracht. Er wordt een onderscheid gemaakt in een beschrijving en analyse van de situatie en de betekenis die aan bepaalde onderdelen wordt toebedeeld. Tevens wordt voor elk aspect de autonome ontwikkeling beschreven Dit is de verwachte situatie in het jaar 2020 indien de N293 (Oosttangent roermond) niet wordt aangelegd.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener maakt bezwaar tegen de aanleg van geluidswallen omdat door juist diepere aanleg van de weg de geluidsoverlast, de landschappelijk en visuele aantasting beperkt zullen blijven (3479)

**Standpunt GS**

De akoestische berekeningen voor de N293 (Oosttangent Roermond) geluidswerende voorzieningen zijn gebaseerd op de horizontale en verticale asligging van de weg.



Voor de N293 worden mogelijke verdere akoestische berekening uitgevoerd waarbij voldaan zal worden aan de Wet Geluidhinder. Tevens wordt het opstellen van een landschapsvisie overwogen met als aandachtspunt de landschappelijke inpassing van de weg. Hierbij worden richtlijnen afgegeven voor de inrichting van de geluidswerende voorzieningen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener maakt bezwaar tegen de geplande profielen. Versmalling moet leiden tot beperking van de doorsnijding van het totale gebied. hierdoor wordt ook de barrière werking ingeperkt (3479).

**Standpunt GS**

De dwarsprofielen zoals opgenomen in de Tracénota/MER, zijn de standaarddwarsprofielen die worden voorgeschreven in zowel de richtlijnen voor het ontwerpen van niet-autosnelwegen en de beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet. Deze eisen zijn ook verwoord in de Bestuursovereenkomst december 1999 tussen het Rijk en de provincie Limburg inhoudende de realisatie van de Rijksweg 73-Zuid, Rijksweg 74, N280-oost en Oosttangent Roermond).

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener maakt bezwaar tegen de enkelvoudige dwarsverbindingen ivm de toekomstige integratie van het gebied. Pleit voor meerdere dwarsverbindingen tbv langzaam- en autoverkeer op het moment dat de beoogde woningbouw wordt gerealiseerd (3479)

**Standpunt GS**

Zoals al eerder is aangegeven zal voor de N293 (Oosttangent Roermond) een nieuw tracébesluit genomen worden middels een aanvulling op het POL. Daarnaast zal door de gemeenten Roermond en Roerdalen een bestemmingsplan in procedure worden gebracht.

Bij de verdere proceduregang zal ook een belangenafweging worden gemaakt ten aanzien van verkeersverbindingen. Gezien het vorenstaande wordt het niet opportuun geacht in dit kader verder hierop in te gaan.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener vraagt zich af of er met het ontwerp van de OTR rekening is gehouden met zijn bedrijf. Het bedrijf KranenpootBV komt geïsoleerd te liggen na afsluiting van de aanvoerroute naar het bedrijf door de nieuwe A73. De enige aan- en afvoerroute zal dan komen door de wijk Kitskensberg, wat overlast, overveiligheid en ongemak oplevert voor bewoners en chauffeurs.(31218)

**Standpunt GS**

Naar verwachting zal het buurtschap Heystert via de Heidebaan ontsloten blijven waarbij daarnaast bekeken wordt in hoeverre het mogelijk is een aansluiting te realiseren op de St. Wirosingel.

Bij een hernieuwd tracébesluit en in de bestemmingsplanprocedure zal ter zake een afweging plaats vinden.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Volgens indieners zal een duidelijke afbakening en herschikking elders, aangevuld met voorzieningen behorende bij een ecologische verbindingzone een optimaal resultaat opleveren. Voorwaarde is dat de gebruiksvoorschriften worden nageleefd. (41764).

**Standpunt GS**

In het Natuurcompensatieplan voor de N293 (Oosttangent Roermond) zal bekeken worden in hoeverre de versnippering en verstoring door de infrastructurele ingreep voor bestaande natuur- en leefgebieden van beschermde soorten voorkomen wordt door mitigerende maatregelen. Rekening wordt gehouden met de reeds bestaande ecologische verbindingzones en natuurkerngebieden. Indien door de ingreep deze verbindingzones niet hersteld kunnen worden zullen compenserende maatregelen plaatsvinden. De vigerende regelgeving zal in acht worden genomen.

In de Gezamenlijke en Integrale Natuurvisie Oost-Roermond en omgeving is een visie opgesteld waarbij het duurzame behoud en de versterking van de natuurwaarden en de geplande ingrepen zoals de N293 (Oosttangent Roermond) en de woningbouw Melickerveld in het landschap geïntegreerd worden. De Natuurvisie maakt het mogelijk om de natuurwaarden veilig te stellen waardoor het behoud en de ontwikkeling van de natuurwaarden in het gebied zijn gegarandeerd. De visie gaat uit van het duurzame behoud van populaties van gebiedeigen soorten. Deze duurzaamheid is te bereiken indien wordt uitgegaan grote natuurgebieden waarbinnen natuurlijke processen een belangrijke rol spelen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

In maart 2001 wordt de ruimtelijke structuurvisie voor Roermond in de raad behandeld. Er zal dan worden voorgesteld om ten zuiden van de geplande N-293 een 'stadsnatuur-verbinding' op te nemen in combinatie met het openbaar groen van toekomstige woonwijken.(171)

**Standpunt GS**

Het standpunt van de gemeente Roermond wordt onderschreven.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Het terrein ten oosten van de N293 wordt ingericht voor natuurcompensatie i.v.m. de realisering van het bedrijventerrein Keulsebaan-Zuid. Ten westen van de N293 wordt het gebied gebruikt voor stedelijke ontwikkeling. In het voorontwerp bestemmingsplan OTR is hierin niet voorzien. Dit in relatie tot het al in OTR geïntegreerde bestemmingsplan Keulsebaan-Zuid, fase2.(171)

**Standpunt GS**

Het opstellen van het bestemmingsplan is een gemeentelijke aangelegenheid. Mocht dit echter leiden tot financiële consequenties voor de N293 (OTR) dan komen deze voor rekening van de gemeente en bovendien mag één en ander niet leiden tot vertraging in de tijd. Tegen deze achtergrond dient de gemeente Roermond eerst zelf een planologische afweging te maken, alvorens deze ter toetsing wordt voorgelegd aan ons

college. Uiteraard verdient het wel aanbeveling in een eerder stadium met ons college hierover van gedachten te wisselen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

In het ontwerp bestemmingsplan N293 wordt voor het noordelijk deel uitgegaan van een vrijliggende fietsverbinding, parallel aan de N293. Er wordt ambtelijk overleg gevoerd over sociaal veiliger alternatieven. De bestaande route langs de Keulsebaan blijft gehandhaafd. Ook lopen er vier recreatieve fietsroutes, een wandelroute en een ruiterroute door het plangebied. Het blijkt onvoldoende welke alternatieven er hiervoor zijn. Een oost-west verbinding blijft in stand door de aanleg van een tunnel onder de N293. Het voorstel is om onder het geplande viaduct over de IJzeren Rijn een voet-, ruiters- en fietsverbinding te realiseren.

**Standpunt GS**

Anders dan de gemeente stelt zijn wij niet voornemens fietsverbindingen aan te leggen langs de N293 (OTR). Overigens kan eerst na een hernieuwde tracékeuze nader inzicht worden geboden in de (on)mogelijkheden van langzaam verkeersroutes. Uiteraard wordt één en ander met de gemeente afgestemd.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

De ontsluiting van Heystert zal gaan verlopen via bestaande wegen. De bereikbaarheid voor bedrijven en de verkeersbelasting in Kitskensberg verslechtert (171)

**Standpunt GS**

Ook de bereikbaarheid van bedrijven en woningen in het gebied Heystert zal bezien worden bij een hernieuwde afweging en bestemmingsplanprocedure. Ook hierover zal met de gemeente Roermond overleg worden gevoerd.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Ten gevolge van de aanleg van alle wegen rond Roermond is er aanzienlijk verlies van agrarisch gebied en de economische overlevingskansen voor deze bedrijven worden beperkt. Per bedrijf moet worden onderzocht of integrale uitkoop cq. verplaatsing als gevolg van wegeaanleg niet voordeliger is dan handhaving met incidentele compensatie. Ten aanzien van de N293 geldt nog dat de ontsluiting voor landbouwverkeer nader in beeld moet worden gebracht. De gemeente heeft inmiddels overleg gestart met alle belanghebbende partijen.(171)

**Standpunt GS**

In de nieuw op te stellen tracé/MER-studie, de POL-aanvulling (met tracékeuze voorkeursvariant) zal in de belangenafweging rekening worden gehouden met agrarische aspecten.

Het landelijk gebied zal zowel voor bestemmingsverkeer als voor agrarisch verkeer zoveel als redelijkerwijs mogelijk is bereikbaar blijven via bestaande lokale ontsluitingswegen

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.



## 10.3 Buitenring Parkstad

### Toetsingsadvies van de Commissie MER

#### INLEIDING

Het College van Gedeputeerde Staten van Limburg heeft het voornemen om in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) concrete ruimtelijke reserveringen vast te leggen voor de "Buitenring Parkstad", een regionaal verbindende weg in Parkstad Limburg. Deze Buitenring bestaat uit nieuwe weggedeelten in combinatie met wegverbreding en kwaliteitsverbeteringen van bestaande weggedeelten tussen Nuth, Hoensbroek, Brunssum, Landgraaf en Kerkrade

De provincie Limburg heeft er voor gekozen in twee fasen van de planvorming een MER op te laten stellen. De eerste fase bestaat uit het bepalen van een relatief conflictarme corridor met behulp van kwetsbaarheidkaarten. Deze kwetsbaarheidkaarten moeten de basis vormen voor de ruimtelijke reserveringen in het POL. Deze fase ligt nu ter toetsing voor. De 2<sup>e</sup> fase bestaat uit het bepalen en vastleggen van het tracé binnen de corridor in een tracébesluit.

Het MER 1<sup>e</sup> fase was reeds gereed voordat het Ontwerp POL in procedure gebracht kon worden. Om vertraging in de planvorming voor Buitenring Parkstad te voorkomen is de Commissie op 25 september 2000<sup>12</sup> gevraagd een voorlopig tussentijds oordeel te geven over de inhoud van het MER 1<sup>e</sup> fase. Dit oordeel heeft zij op 5 december 2000<sup>13</sup> gegeven. Zij heeft daarbij aangegeven dat het een voorlopig oordeel betreft, omdat zij in dat stadium geen kennis heeft kunnen nemen van het Ontwerp POL en de inspraakreacties op het MER en het Ontwerp POL

Bij brief van 18 januari 2001<sup>14</sup> heeft het bevoegd gezag de Commissie voor de milieueffectrapportage (MER) in de gelegenheid gesteld om een definitief advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER) voor de 1<sup>e</sup> fase. Het MER is op 24 januari 2001 ter inzage gelegd<sup>15</sup>.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de MER<sup>16</sup>. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de MER en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen<sup>17</sup>, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat over een essentiële tekortkoming in het MER, waarvoor de Commissie adviseert een aanvulling op het MER op te stellen alvorens de besluitvorming d/oorgang kan vinden;
- informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies;

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER<sup>18</sup>, zoals vastgesteld op 1 februari 2000;
- op eventuele onjuistheden<sup>19</sup>;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER<sup>20</sup>.

<sup>12</sup> Zie Bijlage 1

<sup>13</sup> Zie Bijlage 2

<sup>14</sup> Zie Bijlage 3.

<sup>15</sup> Zie bijlage 4.

<sup>16</sup> Zie bijlage 5 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

<sup>17</sup> Zie bijlage 6 voor een lijst hiervan.

<sup>18</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>19</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>20</sup> Wm, artikel 7.10

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over de ruimtelijke reservering van een corridor voor Buitenring Parkstad.

Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

#### ALGEMEEN OORDEEL

**De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER 1<sup>e</sup> fase aanwezig is, om een besluit te kunnen nemen voor de ruimtelijke reservering van een corridor voor Buitenring Parkstad.**

Zij spreekt haar waardering uit voor de gekozen aanpak, waarbij aan de hand van zogenaamde kwetsbaarheidkaarten, gezocht is naar relatief conflictarme corridors. Deze waardering geldt ook voor de uitgevoerde gevoeligheidsanalyse.

Door de gekozen aanpak is voldoende duidelijk gemaakt dat de in het Ontwerp POL opgenomen corridor een plausibele inperking van de zoekruimte oplevert. Daarbij maakt de Commissie echter het volgende voorbehoud.

Het MER 1<sup>e</sup> fase maakt nog geen keuze tussen een noordelijke of zuidelijke corridor rond Brunssum. Bij beide corridors is mogelijke aantasting van ecologisch waardevolle gebieden aan de orde. De corridors liggen óf in de waardevolle gebieden zelf óf kunnen door de korte afstand negatieve effecten hebben op het waardevolle gebied. Om deze negatieve invloeden te beperken of te voorkomen zullen wellicht ingrijpende maatregelen getroffen moeten worden als verdiepte ligging of ondertunneling. Dit kan er toe leiden dat mogelijkheden door Brunssum heen toch reële opties blijken te zijn, ofschoon ze in het MER 1<sup>e</sup> fase als niet reëel worden aangemerkt. De Commissie adviseert dan ook om in het MER 2<sup>e</sup> fase alternatieven door Brunssum heen alsnog volwaardig uit te werken.

Voor het vaststellen van het uiteindelijke tracé zal het MER 2<sup>e</sup> fase de basis moeten bieden. In Hoofdstuk 3 zijn de onderwerpen aangegeven, die naar de mening van de Commissie expliciet aandacht dienen te krijgen in het MER 2<sup>e</sup> fase.

#### AANBEVELINGEN MER 2<sup>E</sup> FASE

##### ALTERNATIEVEN IN EN ROND BRUNSSUM (SEGMENT C)

In de richtlijnen voor het project Buitenring Parkstad (1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> fase) is als één van de hoofdpunten aangegeven dat per tracédeel gekeken dient te worden naar nulplusalternatieven. Het MER 1<sup>e</sup> fase beschrijft voor de verschillende segmenten de mogelijke invulling van een nulplusalternatief. Met uitzondering van het Segment C, wordt bij ieder segment aangegeven op welke manier bij de verdere uitwerking rekening wordt gehouden met deze optie. Het nulplusalternatief komt bij de effectbeschrijving en bij de vergelijking van milieueffecten niet terug. Op deze wijze blijft onduidelijk wat de waarde is van deze optie.

Zoals reeds gesteld, leiden zowel de noordelijke als de zuidelijke corridor mogelijk tot aantasting van ecologisch waardevolle gebieden<sup>21</sup>. Bij beide corridors is sprake van mogelijke effecten op gebieden met een beschermde status dan wel effecten op beschermde soorten. Dit betreft o.a. natuurgebieden en beken met specifiek ecologische functie (als Rode Beek en Merkelbekerbeek), en beschermde soorten planten en dieren van kalkgraslanden, bron- en kwelmilieus van beken en steilranden (als bronnenbosje

<sup>21</sup> Zie ook de inspraakreactie van het Ministerie van LNV (bijlage 4, nr...), die aangeeft dat zij pas een standpunt inneemt als alle gegevens beschikbaar zijn, rekening houdend met de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn en de toepassing van de Natuurbeschermingswet. Ook de reactie van de Milieufederatie Limburg (Bijlage 4, nr...) gaat in op de aanwezigheid van beschermde soorten en gebieden.

Bovenste Hof), heiden met vennen (Brunssummerheide) en veengebied (Breukberg). Of deze effecten mitigeerbaar zijn, is in dit stadium nog niet duidelijk.

Wanneer effecten niet te voorkomen zijn dient, gegeven de beschermingsformules, nagegaan te worden of er alternatieven voor handen zijn die géén aantasting geven. Een alternatief door Brunssum heen zal daarbij expliciet aan de orde moeten komen.

Uit het kostenoverzicht voor de alternatieven in segment C (pag. 110) blijkt dat de kosten van een nulplusalternatief door Brunssum heen, afhankelijk van de lengte van ondertunneling, 70 tot 130 miljoen bedragen. De kosten van inpassingvarianten voor de noordelijke en zuidelijke corridor worden begroot op resp. 90 en 100 miljoen gulden. De Commissie sluit niet uit dat bij beide corridors verdergaande maatregelen in de 2<sup>e</sup> fase noodzakelijk zullen blijken om negatieve effecten op flora en fauna te voorkomen. Het verschil in de kosten tussen enerzijds de noord- en zuidcorridor en anderzijds een alternatief door Brunssum heen zal hierdoor kleiner worden, waardoor het realiteitsgehalte van het alternatief door Brunssum heen toeneemt<sup>22</sup>.

\* De Commissie adviseert om in het MER 2<sup>e</sup> fase het stappenplan op basis van de beschermingsformules zorgvuldig door te lopen.

\* De Commissie adviseert om in het MER 2<sup>e</sup> fase een alternatief door Brunssum heen, als volwaardig alternatief uit te werken.

#### ALTERNATIEF TUSSEN NUTH EN BRUNSSUM (SEGMENT B)

Het meest milieuvriendelijke alternatief bij het deel B2 is in het MER 1<sup>e</sup> fase voorlopig omschreven als het alternatief dat ten noorden van Treebeek op enige afstand van de bebouwing ligt. Het beperken van hinder voor de bestaande bebouwing heeft daarin een doorslaggevende rol gespeeld. Hierdoor ontstaat echter wel een ingesloten gebied tussen bebouwing en weg, dat mogelijk leidt tot verdere verstedelijking. Vanuit de wens om effecten op natuur en landschap te beperken, is er ook een meer natuurgerichte invulling van het mma te geven. Daarin dient de weg zo dicht mogelijk tegen de bestaande bebouwing te worden gelegd, waardoor de aantasting van natuur en landschap wordt beperkt.

De Commissie adviseert om in het MER 2<sup>e</sup> fase naast een tracé op enige afstand van Treebeek, een tracé dicht tegen de bestaande bebouwing te onderzoeken.

#### OVERIGE OPMERKINGEN

Bij haar voorlopige oordeel over het MER 1<sup>e</sup> fase heeft de Commissie reeds een aantal opmerkingen en aandachtspunten gegeven, die van belang zijn voor het MER 2<sup>e</sup> fase. Met het oog op de volledigheid van dit definitieve advies worden zij hieronder nogmaals gegeven.

Bij haar voorlopige oordeel over het MER 1<sup>e</sup> fase gaf de Commissie aan dat de kwaliteit van het kaartmateriaal in meerdere opzichten onvoldoende was. Zo waren in het MER gebruikte lokale namen niet terug te vinden op een topografische kaart. Zij dringt er op aan om in het MER 2<sup>e</sup> fase hieraan nadrukkelijk aandacht te besteden.

Bij haar voorlopige oordeel over het MER 1<sup>e</sup> fase heeft de Commissie reeds geadviseerd om in het MER 2<sup>e</sup> fase aandacht te besteden aan eventuele fasering in de realisatie en ingebruikname van de Buitenring en daarbij aan te geven welke fasering vanuit ruimtelijk en milieuperspectief de voorkeur heeft. Daarbij wordt speciale aandacht gevraagd voor de eventuele situatie waarbij een groot deel van de Buitenring is gerealiseerd met uitzondering van het deel langs/door Brunssum. Dit kan namelijk tot grotere milieuproblemen leiden dan zonder realisatie van het grootste deel van de ring.

<sup>22</sup> Meerdere inspraakreacties, waaronder die van vereniging Zwart (G)een en die van de Milieufederatie Limburg bepleiten een heroverweging van een uitgewerkt nulplusalternatief door Brunssum heen.

## **Algemeen**

### **Reactie op Ontwerp POL**

Indiener heeft geen opmerkingen over de Tracénota/Milieueffectrapport Buitenring Parkstad Limburg Fase 1 (3603).

### **Standpunt GS**

Voor kennisgeving aangenomen.

### **Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

## **Doelstellingen/ nut en noodzaak**

### **Reactie op Ontwerp POL**

Nut en noodzaak van het sluiten van de noordtak van de Buitenring staan ter discussie. Geen aanleg van de noordtak verder dan tot de weg Brunssum-Doenrade. Verdere aanleg geeft een stimulans aan de mobiliteit en kost te veel landschap en natuur. (947)

In ruimtelijke planning Parkstad verkleining automobilititeit gewenst door stimulering openbaar vervoer of fietsverkeer, niet door betere doorstroming autoverkeer. (283)

Conclusie is terecht dat consequenties voor natuur en landschap rond Brunssum negatief zijn, maar niet onderbouwd is waarom de voordelen van de Buitenring opwegen tegen de nadelen. (159)

Indiener is tegen de voltooiing van de buitenring; dit gaat teveel ten koste van natuur en landschap en trekt teveel mobiliteit aan. (603)

Indiener vindt dat de Buitenring Parkstad minder ingrijpend in natuur en landschap moet worden aangelegd. (239)

### **Standpunt GS**

Het belang van aanleg van de Buitenring wordt in de tracé/MER-studie duidelijk aangetoond. Met name rond Brunssum zijn de consequenties voor natuur en landschap behoorlijk negatief. Zoals aangegeven in het Ontwerp POL vinden wij dat de voordelen van aanleg hier wel tegen opwegen, maar dat een zorgvuldige bepaling en inpassing van het precieze tracé vereist is. Met het oog daarop zullen we in fase 2 de gevolgen voor natuur en landschap in meer detail bekijken.

### **Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

### **Reactie op Ontwerp POL**

Maximaal gebruik dient te worden gemaakt van bestaande infrastructuur (conform uitgangspunten NVVP). Waar mogelijk wordt gekozen voor nulplus-maatregelen. Dit beperkt de inbreuk op het buitengebied, versnippering en barrièrewerking. (246)

### **Standpunt GS**

We onderschrijven dat uitgangspunt. In de tracé/MER-studie zijn de mogelijkheden voor nul-plusmaatregelen op het bestaande regionaal verbindend wegennet in het studiegebied onderzocht. Op grond daarvan komen we tot de conclusie dat ter hoogte van Hoensbroek en bij Kerkrade nieuwe weggedeelten nodig zijn. Ook rond Brunssum heeft de aanleg van een gedeeltelijke nieuwe verbinding buitenom (aan noord- of zuidzijde) de voorkeur. In fase 2 zullen we evenwel het nulplus-alternatief door Brunssum eveneens nader beschouwen (zie toelichting verderop). Bij de precieze



tracébeplanning van nieuwe weggedeelten in fase twee zullen we bekijken in hoeverre hierbij van bestaande lokale wegen gebruik gemaakt kan worden. Alle andere onderdelen van de Buitenring maken gebruik van het bestaande regionaal verbindend wegennet.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Betwijfeld wordt in hoeverre een enkele ringweg de samenhang in een gebied als de oostelijke mijnstreek significant en integraal kan versterken. (246)

Aan de doelstelling 'versterking oriëntatie' wordt geen grote betekenis toegekend, aangezien het aandeel doorgaand verkeer gering is en het verkeer dus ter plaatse bekend. (591)

**Standpunt GS**

Een heldere ringstructuur zonder missende schakels, met een logische ligging t.o.v. kernen en bebouwing, met een vloeiend verloop en herkenbare vormgeving als regionale weg en een zoveel mogelijk uniform snelheidsregime, draagt bij aan verhoging van de duidelijkheid voor de weggebruiker. Op al deze punten scoort de huidige verbinding slecht. De beoordeling van de verbetering die de verschillende alternatieven hierin betekenen is weliswaar kwalitatief, maar wel heel logisch.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

De reistijd vanaf bedrijventerreinen aan de oostkant van Brunssum tot de A76 wordt door aanleg van de Buitenring met maximaal 3.3 minuten bekort. De hieraan verbonden conclusie dat sprake is van een positieve invloed op de bereikbaarheid is zwak en zelfs suggestief. (246)

De bereikbaarheid mag niet uitsluitend worden afgemeten aan de reistijd vanaf de A76. Een vermindering van de reistijd met hoogstens 2 minuten is weinig indrukwekkend. Voor de beoordeling van de bereikbaarheid is de verbinding via de N274 in de toekomst mogelijk van even grote betekenis als die via A76 en A2, zeker als gedacht wordt aan de aansluiting op B56n/N297, A73/N293 Oosttangent, N280-Oost/A52, doorgetrokken A46. (591)

**Standpunt GS**

Met de reistijd vanaf de A76 naar verschillende bedrijventerreinen is beoogd een indicatie te geven van het moeilijk hard te maken begrip 'bereikbaarheid' (zie ook het hoofdstuk netwerken). De conclusie dat de tijdwinst in absolute zin heel beperkt is, delen we. Relatieve verbeteringen die oplopen tot 25% kunnen voor de beleving van de bereikbaarheid van de regio echter wel degelijk een groot effect hebben.

Ook vermindering van de congestiekans is een indicator van verbeterde bereikbaarheid. De congestiekans zal als gevolg van de aanleg van de Buitenring een stuk kleiner worden. De betrouwbaarheid van de reistijd wordt daarmee vergroot en dat speelt in de beleving een minstens zo'n grote rol als de feitelijke reistijd.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

### **Reactie op Ontwerp POL**

Indiener vindt dat de uitgangspunten voor de buitenring heroverwogen moeten worden. Met name de uitbouw van bedrijventerreinen aan de oostzijde van Brunssum is onnodig. Aan de oostzijde van Brunssum kan afgezien worden van een weg met twee maal twee rijstroken en heeft primair een functie voor de interne verkeersafwikkeling. Kwaliteitsverbetering van het huidige tracé dient het uitgangspunt te zijn. (226) De ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen aan de oostkant van Parkstad, met name het Hendrikterrein, is onnodig en ongewenst (zie argumenten onderdeel bedrijventerreinen). Daarmee ontvalt naar mening van indiener het belangrijkste argument voor aanleg van de Buitenring.

(246)

Afgezien moet worden van de Buitenring als 'stimulator van de economie aan de oostkant van Parkstad'. Dan wordt ook de overlast door zwaar verkeer minder, is een tracé dicht bij de woonbebouwing mogelijk en gewenst en ontbreekt de noodzaak van een vierbaansweg. Dan kan de weg ook een functie vervullen voor het OV.

Deze variant moet als volwaardig alternatief onderzocht te worden in fase 2

(246)

### **Standpunt GS**

Uitbouw van de bedrijventerreinen rond de Hendrik is geen uitgangspunt voor de Buitenring. De huidige problemen met leefbaarheid en verkeersafwikkeling en de wens tot realisatie van een samenhangende verkeers- en ruimtelijke structuur van Parkstad Limburg vormen de primaire reden voor aanleg van deze weg.

Realisatie van de Buitenring verbetert de vestigingsmogelijkheden voor bedrijvigheid en TR-voorzieningen aan de oostkant van Parkstad Limburg. Afstemming tussen de plannen voor de Buitenring en de in het POL beoogde ruimtelijk-economische ontwikkeling van Parkstad Limburg vinden we niet meer dan logisch. Uit het locatieonderzoek naar de bedrijventerreinenproblematiek is gebleken dat het terrein Hendrik de beste locatie lijkt voor invulling van de planningsopgave m.b.t. het segment gemengd plus voor Zuid-Limburg. In het MER bedrijventerreinen Zuid-Limburg zal een nader beoordeling en vergelijking van alternatieven plaatsvinden.

De dimensionering van de weg is een vraagstuk voor fase 2. Voor een goed oordeel zijn nieuwe, actuele verkeersberekeningen nodig en moet goed nagedacht worden over de gewenste doorstroomsnelheid op het traject. Op grond van de resultaten van de studie fase 1 ligt een aantal conclusies op voorhand voor de hand. We verwachten dat op het traject Nuth-Amstenrade een vierbaansweg onontkoombaar is. Mogelijk is ook verbreding nodig van de N276 (deel binnen bebouwde kom Brunssum; bij keuze voor Czuid) en de N300.

Wordt een nieuw bedrijventerrein Hendrik van 50 ha netto aangelegd dan genereert dat behoorlijk wat extra verkeer (zie gevoeligheidsanalyse tracé/MER-studie). Vooral bij keuze voor het zuidelijk alternatief komt uitvoering als vierbaansweg dan in beeld. Bij keuze voor een noordelijk alternatief rond Brunssum is dat niet op voorhand nodig.

### **Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

### **Reactie op Ontwerp POL**

Gewezen wordt op de reusachtige vergroting van het verkeersaanbod bij aanleg van een groot bedrijventerrein aan de zuid-oostkant van Brunssum. Niet alleen vereist dit een uitvoering van de Buitenring als vierbaansweg, de gunstige gevolgen van aanleg van de Buitenring op de lokale wegen worden voor een deel weer teniet gedaan. Als

voorbeeld wordt gewezen op de overbelasting van Rimburgerweg en Akerstraat in Brunssum, het meest bij keuze voor een zuidelijke rondweg. Berekeningsresultaten die inzicht geven in de effecten van die ontwikkeling bij keuze voor een zuidelijke rondweg in combinatie met een oosttak ontbreken.

In het geval van grootschalige toeristisch-recreatieve voorzieningen in de regio zullen de genoemde effecten veel sneller optreden en mogelijk ook groter zijn. (591)

**Standpunt GS**

We wijzen in dit verband op de resultaten van de gevoeligheidsanalyses die in het kader van de tracé/MER-studie zijn uitgevoerd. We tekenen daarbij aan dat de analyse die uitgaat van ontwikkeling van een bedrijventerrein Hendrik van 100 ha netto een beperkt realiteitsgehalte heeft. Zo'n uitbreiding kan alleen aan de orde zijn bij opheffing van het ter plaatse gesitueerde depot van het Amerikaanse leger.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

De doelstelling 'beperking doorgaand verkeer in woonwijken' wordt pas als zesde genoemd, maar vormt volgens indiener de meeste dringende reden, vanwege de onacceptabele aantasting van de leefbaarheid voor de omwonenden. (591)

**Standpunt GS**

De volgorde van doelstellingen houdt geen prioritering in. Het leefbaarheidsprobleem onderkennen we. Het is een van de problemen die we met aanleg van de Buitenring willen oplossen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

De betekenis van de Buitenring voor de doorstroming van het regionaal verbindend OV is gering, en met name gelegen in tijdwinst a.g.v. verminderde verkeersintensiteit binnen de bebouwde kom. (591)

**Standpunt GS**

Deze opvatting sluit aan bij de conclusies van de tracé/MER-studie.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Ontwikkeling verkeersaanbod**

**Reactie op Ontwerp POL**

De prognoses van de verkeersomvang moeten nader bekeken worden. De nu gehanteerde prognoses zijn al vijf jaar oud; er heeft geen vergelijking tussen prognose en realiteit plaatsgevonden. (240)

De prognose dat het verkeer tot 2010 met 35% zal toenemen en tussen 2010 en 2020 met nog eens 12% is aanvechtbaar. In het MER wordt erkend dat de verwachte stijging hier minder groot dan in de rest van Nederland. Indiener verwacht dat dit achterblijven zich in de komende jaren versterkt zal doorzetten a.g.v. bevolkingsafname, snelle vergrijzing en daardoor stagnerende woningbouw en werkgelegenheid. (246)

De keuze van de rondweg moet gemaakt worden, rekening houdend met redelijke veronderstellingen omtrent de ontwikkeling van het verkeersaanbod in ZO-Limburg ná 2010. (591)

**Standpunt GS**

In fase 1 van de tracé/MER-studie is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van beschikbare verkeersgegevens. Deze geven een beeld tot 2010. Daarnaast is een doorkijk gegeven naar 2020. Zoals steeds aangegeven zullen we in de tweede fase, waarin de dimensionering belangrijk wordt, gebruik maken van recentere gegevens om een zo betrouwbaar mogelijke prognose te kunnen geven. We streven daarbij naar gebruik van het op korte termijn beschikbaar komende geactualiseerde regionale verkeersmodel NRM 2.0, waarin recente gegevens over ontwikkeling van de mobiliteit zijn meegenomen.

Overigens blijkt uit de Mobiliteitsmonitor Limburg 2000 dat de verkeersintensiteit op grote delen van de huidige regionale verbinding in het gebied in vier jaar tijd met meer dan 20% is gestegen. Dat zegt op zich niets over de toekomstige groei, maar geeft wel een indruk van de snelheid van de groei tot dusver.

Onze opvattingen over de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen zijn elders in dit rapport weergegeven.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

De prognoses zijn sterk gebaseerd op de veronderstelde economische noodzaak voor aanleg van de Buitenring. Deze is volgens indiener niet aanwezig en op zijn minst niet aangetoond. De bestuurlijk gewenste ontwikkeling en de bedrijventerreinen ten oosten van Brunssum en de Eurozoo bij Kerkrade (beide niet zeker) wordt als verklaringsgrond voor de noodzaak van de weg aangevoerd. (246)

**Standpunt GS**

In de verkeersberekeningen zijn ontwikkelingen alleen meegenomen voor zover die als 'hard' aan te merken zijn. Een nieuw bedrijventerrein bij de Hendrik of een dieren tuin bij Kerkrade dus niet. Uit die berekeningen blijkt dat op tal van wegen in het gebied sprake is van forse overschrijding van streefwaarden. De bewering dat de noodzaak tot aanleg van de Buitenring (alleen) verklaard wordt uit de gewenste economische ontwikkeling is zeker niet juist. Wel is het zo dat de verbeterde bereikbaarheid de vestigingsmogelijkheden voor bedrijvigheid en TR-voorzieningen verbetert. De lijn in het POL is dat we daar ook daadwerkelijk op inzetten.

In de tracé/MER-studie is met het oog daarop als onderdeel van de gevoeligheidsanalyse onderzocht welke verkeerskundige effecten de ontwikkeling van een bedrijventerrein bij de Hendrik (50 of 100 ha) en een dieren tuin bij Kerkrade met zich meebrengen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Ontwikkelingen van de bestaande neutrale weg naar Koningsbosch (N274) moeten worden meegenomen. De aansluiting op het Duitse wegennet zal op termijn voor meer verkeer zorgen. (402)

Over de invloed van aanleg van A73/N293 Oosttangent, N280-Oost/A52 en doortrekking van de A46 richting Sittard op de verkeersstroom via de N274 ontbreken gegevens. (591)

**Standpunt GS**

In de verkeersberekeningen is uitgegaan van aansluiting van de N274 op de B56neu en de daardoor te realiseren verbinding via de N297n met de A2 (gekeken is ook wat het effect is als die aansluiting er niet zou komen).

We streven ernaar om bij de verkeersberekeningen in fase 2 gebruik te maken van het geactualiseerde regionale verkeersmodel (NRM 2.0). Daarin wordt rekening gehouden met alle voorziene verbindingen de komende tien jaar.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Aanpak tracé/MER-studie**

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener vraagt aandacht voor de oost-west verkeersstromen in de regio Parkstad en verwijst naar vastgestelde plannen hieromtrent in omstreeks 1965. Verzoekt om nader onderzoek midden-tracé oost-west over de bestaande spoorweg Heerlen-Schaesberg-Kerkrade. (585)

**Standpunt GS**

In de tracé/MER-studie is de keuze voor een ringstructuur beargumenteerd. Daar is ook aangegeven waarom een vork- of E-structuur met een nieuwe verbinding vanaf de A76 in Heerlen richting Landgraaf geen realistisch alternatief is.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Bij de vergelijking van alternatieven en segmenten moeten behalve de conflicten met archeologie en cultuurhistorie ook worden meegenomen de archeologische verwachtingswaarden. Daarnaast is paragraaf 5.5., pag.63 in de MER niet geheel duidelijk. (105)

**Standpunt GS**

De archeologische verwachtingswaarden zijn meegewogen bij het thema cultuurhistorie en archeologie. In de Kaart archeologie worden de gebieden met hoge, middelhoge en lage verwachtingswaarden inzichtelijk gemaakt. De verwachtingswaarden geven hierbij slechts inzicht in de mate waarin eventuele archeologische waarden zouden kunnen voorkomen. In het kader van het bestemmingsplan zal specifiek bezien worden of er archeologische waarden voorkomen. Hiertoe zullen archeologische onderzoeken en indien nodig daadwerkelijke opgravingen plaatsvinden.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

De tracénota/MER gaat onvoldoende in op het aspect volksgezondheid en leefbaarheid, terwijl dit criterium het zwaarste zou moeten wegen. Onvoldoende komt

tot uitdrukking dat het leefmilieu in een groot deel van het noordelijk stuk van Parkstad zodanig is aangetast door het verkeer dat sanering dringend noodzakelijk is. De grenswaarden voor luchtverontreiniging a.g.v. wegverkeer worden op verschillende plaatsen in de regio ruim overschreden. In dat verband wordt gewezen op onderzoek uitgevoerd door de GGD Oostelijk Zuid-Limburg (rapport 18 mei 1998, kenmerk 0712) De aantasting van het leefmilieu kan en moet gekwantificeerd worden, alsmede de effecten daarop van aanleg van de Buitenring.

Voorgesteld wordt 'gezondheid' in fase 2 van de studie een op zichzelf staande weefactor mee te nemen en daarbij o.m. de volgende aspecten te bekijken: aantal bewoners en gehinderden langs de huidige regionaal verbindende wegen, die straks een beter leefmilieu krijgen; aantal bewoners/gehinderden langs de aan te leggen Buitenring; ernst hinder (ook in combinatie met andere overlast zoals AWACS); mate sanering; economische schade; effecten op intensiteit van routes die als alternatief gebruikt zullen blijven worden. (240)

In POL en MER wordt flora en fauna te zeer als hoofdprioriteit gehanteerd. Aan leefbaarheid wordt veel te weinig prioriteit gegeven. (41767)

Aandacht voor leefbaarheid is een van de belangrijkste richtlijnen voor de tracé/MER-studie. Naar sanering van het leefmilieu is echter in het MER geen onderzoek gedaan. Dat is jammer en ook niet nodig, want er zijn al veel gegevens bekend over de relatie verkeer - gezondheid (studies World Health Organisation, regionale studie longartsengenootschap)

Door nu niet te erkennen dat het woonmilieu voor zoveel mensen eigenlijk verziekt is, komt dit aspect te zeer op de achtergrond te staan. Terwijl dit bij uitstek de gelegenheid is om er iets aan te doen. (41774)

Er wordt bezwaar gemaakt tegen de MER (van buitenring Parkstad Limburg) aangezien in de "richtlijnen Buitenring Parkstad" leefbaarheid nog prominent voorkomt als te realiseren doel, maar in de MER die nu voor ligt dit naar de achtergrond is verschoven en komt alleen nog als subparagraaf van het Milieu aan de orde. De MER voldoet hiermee niet aan de Richtlijnen. (657)

Het belangrijkste criterium voor de afweging van alternatieven voor een trace voor Buitenring Parkstad Limburg, moet de schade zijn die het verkeer aan de volksgezondheid toebrengt (zoveel mogelijk aanpakken bij de bron nu het nog kan). (657)

Gevraagd wordt te kwantificeren hoeveel inwoners aan bepaalde niveaus van luchtverontreiniging en andere verkeershinder worden blootgesteld. Voorgestelde werkwijze: aantal inwoners in een strook van 100 meter aan weerszijden van de weg bepalen per klasse van verkeersintensiteit.

Dat geeft een beter beeld van de hoogte van de milieubelasting dan de gehanteerde werkwijze waarbij berekend is over welke weglengte de verkeersintensiteit met minstens 30% afneemt. Die werkwijze houdt geen rekening met de hoogte van de verkeersintensiteit, terwijl voor sommige leefbaarheidsaspecten juist alleen die absolute hoogte relevant is. De gekozen aanpak zegt ook niets over het aantal blootgestelden. Bovendien is niet aangegeven over welke weglengte sprake is van toename van de verkeersintensiteit. (591)

### **Standpunt GS**

We hebben bewust gekozen voor een tweedeling van deze tracé/MER-studie. Een grovere benadering in de eerste fase met een vergelijking van corridors op basis van

een kwetsbaarheidsanalyse. Een gedetailleerde vergelijking in fase 2 op basis van concrete tracé's. Die aanpak spreekt ook de Commissie voor de MER bijzonder aan, getuige haar toetsingsadvies.

Mocht de (onterechte) indruk bestaan dat wij aan de kwaliteit van de leefomgeving geen groot gewicht toekennen dan is dat mogelijk een gevolg van deze gefaseerde aanpak. Een nadeel daarvan is namelijk dat in de eerste fase de effecten op de leefomgeving (geluidhinder, luchtverontreiniging, externe veiligheid) niet precies in beeld te brengen zijn. De corridor waarbinnen het tracé kan komen te liggen is immers nog behoorlijk breed, terwijl de hinder a.g.v. geluid of emissies juist sterk bepaald wordt door de precieze loop van het tracé en de gekozen inrichtingsmaatregelen. Die zaken komen, overeenkomstig de richtlijnen, in fase 2 van de studie aan bod. In fase 1 is een andere benadering gekozen, die aansluit bij de kwetsbaarheidsanalyse. Gebieden binnen de corridor die binnen 100 m van woonbebouwing gelegen zijn, zijn als kwetsbaar aangemerkt en als zodanig in de analyse betrokken. De verbetering van de leefbaarheid langs de huidige regionale route is op de volgende wijze in beeld gebracht: berekend is over welke lengte langs wegen die als knelpunt worden aangemerkt sprake is van een substantiële afname van de overlast (minstens 30% minder verkeer, minstens 1 dB(A)).

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Als maat voor de bereikbaarheid van de plaatsen aan de oostkant van Parkstad Limburg zou niet alleen de rijtijd tot de A76 maar ook tot de A2 bekeken moeten worden. Voorgesteld wordt om vanuit alle meetpunten de reistijd via beide routes naar bv Ei van St.Joost of brug bij Wesssem te bepalen. Voor de berekening van effecten op de intensiteit en dergelijke zou dan de meest bepalende gehanteerd dienen te worden. (240)

**Standpunt GS**

Hiervoor gaven we al aan dat het bepalen van de reistijd naar de A76 gebeurd is om een inschatting te krijgen van de verbetering van de bereikbaarheid via de Buitenring. We denken dat het weinig zinvol is om ook de reistijd langs andere trajecten te bepalen.

Het positief effect van een alternatieve verbinding naar de A2 via de N274 zal uit de verkeersberekeningen naar voren komen. Dat heeft immers invloed op de verdeling van het verkeer over de verschillende nieuwe verbindingen naar de A2.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

De wegen die na aanleg van de Buitenring geen deel meer uitmaken van het regionaal verbindend wegennet zouden de functie (hoofd)ontsluitingsweg moeten krijgen. De streefwaarde van die wegen waar in de tracé/MER-studie van wordt uitgegaan (20.000 mvt/etm) dient drastisch naar beneden bijgesteld te worden om te voorkomen dat langs die routes sprake is van blijvende devaluering van de woonfunctie.

Functieverandering is mogelijk door de weg 'door te knippen' of stevige beperkingen aan te leggen tegen het sluipverkeer. (240)

De tracénota/MER gaat geheel voorbij aan het sluipverkeer op de Wieënweg. In dat verband wordt gewezen op een kentekenonderzoek dat in 1997 in opdracht van de

gemeente Brunssum is uitgevoerd. Zeker bij keuze voor het noordelijk alternatief blijven ingrijpende maatregelen nodig om sluijverkeer op deze smalle weg tegen te gaan. (591)

Om te bevorderen dat het verkeer daadwerkelijk van de nieuwe weggedeelten gebruik maakt, zijn aanvullende maatregelen op lokale wegen nodig. Zeker bij keuze voor een noordelijke rondweg rond Brunssum. (591)

**Standpunt GS**

De tracé/MER-studie geeft inzicht in de verkeersstromen in de regio na aanleg van de Buitenring. Dit zonder rekening te houden met eventuele aanvullende maatregelen op lokale wegen die het verkeer daar verder kunnen terugdringen. In fase 2 zal dit inzicht verder verfijnd worden. Wij zullen de betrokken gemeenten vragen om waar nodig in overleg met ons te komen tot effectuering van dergelijke aanvullende maatregelen. Aan de als referentie gehanteerde streefwaarde mag voor dergelijke situaties niet te veel waarde worden toegekend.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Beoordeling van de alternatieven geschiedt door vergelijking met de nul-optie van 2010. Dat geeft een verkeerd beeld van het behalen effect. De situatie van 1996 zou als nul-optie gehanteerd moeten worden.(240)

**Standpunt GS**

In een MER dient een vergelijking plaats te vinden tussen de situatie dat er geen activiteit ondernomen wordt (de zogeheten nul-situatie met autonome ontwikkelingen) en de situatie dat er wel een activiteit ondernomen wordt (hier: aanleg Buitenring). In het MER wordt aangenomen dat de Buitenring in 2010 gerealiseerd zal zijn. Dat is dan ook het referentiejaar. Met deze werkwijze kan geanticipeerd worden op mogelijke toekomstige problemen en de mate waarin de Buitenring op dat moment voor deze problemen een oplossing kan bieden.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Er moet rekening gehouden met de differentiatie in het aanbod van het verkeer. Zwaar verkeer vormt een bovenmatig aandeel. (240)

In de geluidberekeningen moet onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende categorieën voertuigen. Het aandeel zwaar vrachtverkeer op de route door Hoensbroek en Brunssum is de laatste jaren reusachtig gegroeid en veel hoger dan de ca 10% waarvan in de geluidberekeningen in het verleden is uitgegaan.(591)

In de berekeningen dient van de laatste verkeerstellingen uitgegaan te worden.

Gecontroleerd moet worden of het gebruikte verkeersmodel hiermee compatibel is. (591)

**Standpunt GS**

In de volgende fase van de studie zal differentiatie in het aanbod van verkeer meegenomen worden.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.



### **Reactie op Ontwerp POL**

Indiener is van oordeel dat verbeterd openbaar vervoer en realisatie van light-railplannen niet of beperkt bijdragen aan een oplossing van het mobiliteitsprobleem in de regio. De effecten hiervan zouden dan ook niet meegenomen moeten worden in de oplossing van de mobiliteitsbehoefte.(240)

### **Standpunt GS**

Wij hebben in het POL een ambitieuze doelstelling opgenomen m.b.t. de groei van het openbaar vervoer, juist in de stedelijke gebieden. Realisatie van de Buitenring draagt bij aan verbeterde doorstroming van het OV. In de tracénota/MER (4.2.2) is aangegeven dat verbetering van het OV evenwel niet als alternatief voor realisatie van de Buitenring gezien kan worden.

### **Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

### **Reactie op Ontwerp POL**

De bronnen en informatie over voorkomende soorten zijn gebrekkig en daardoor onvolledig. Aan de hand van recente waarneming in segment A (Nuth) wordt die stelling onderbouwd. Verzocht wordt om een nieuwe, betere MER fase 1.

Alleen al op grond van het voorkomen van de zegge-korfslak moet corridor A en B afgewezen worden.(246)

Wat betreft voorkomende natuurwaarden is het MER onvolledig en gebruikt onjuiste uitgangspunten:

- wetenschappelijke onderbouwing weegfactoren ontbreekt; waardering gestoeld op opvattingen lokale bestuurders, niet op objectieve gegevens
- waardering natuur o.b.v. beleidsmatige status; zeldzaamheid en waardering van biotooptypen niet meegewogen; mede door bijgestelde natuurwaardering worden in de kwetsbaarheidsbenadering verschillen in natuurkwaliteit uitgevlakt (bv hele bovenloop Merkelbeek op kaart even waardevol als zeer waardevolle bronnenbos De Bovenste Hof, kern daarvan zelfs als niet waardevol aangegeven)
- beoordeling hydrologische kwetsbaarheid van natuur natuur ontbreekt
- voorkomen Habitat en Vogelrichtlijnsoorten niet afzonderlijk op de kaart weergegeven; gezien de harde bescherming ligt opname als harde voorwaarde voor de hand.

Het begrip kwetsbaar is niet gedefinieerd en soorten zijn niet gekoppeld aan biotopen. Dat leidt tot een verkeerd begrip van wat er te ontzien is.(246)

Aanbevolen wordt om natuurwaarden vast te leggen in termen van 'zeldzaamheid, beschermde status' e.d., maar ook in monetaire eenheden. Er kan aan ecosystemen, 'belevingswaarde kenmerkendheid' e.d. in een aantal gevallen een geldelijke waarde worden gekoppeld. Daarvan zijn voorbeelden bekend. Is belangrijk hulpmiddel bij kosten-baten-analyse. (159)

Het MER is onvolledig op het punt van soorten die onder de Vogel- en Habitatrictlijn vallen. De kwetsbaarheid is vrijwel alleen bepaald o.b.v. voorkomen van Rode-Lijstsoorten. Niet na te gaan is of het kaartbeeld m.b.t. voorkomende vogels volledig is. Door dit alles ontstaat een onvolledig en onjuist beeld, wat leidt tot verkeerde conclusies.(246)

Tracénota/MER Buitenring Parkstad Limburg fase 1:verzoek om nieuwe betere MER met volgende uitgangspunten:

- definiëren begrip 'uitgangspunten'en koppelen aan biotopen
- Rode lijsten alleen zijn niet voldoende

-gebruik van betere en vollediger bronnen van informatie  
(280)

De benadering van flora en fauna - 1km-hokken – is te grof. Er zijn gedetailleerdere gegevens beschikbaar. (123, 159)

**Standpunt GS**

In ons standpunt op hiervoor genoemde inspraakreacties hebben we al aangegeven bewust gekozen te hebben voor een tweedeling van deze tracé/MER-studie. Een grovere benadering in de eerste fase met een vergelijking van corridors op basis van een kwetsbaarheidsanalyse. Een gedetailleerde vergelijking in fase 2 op basis van concrete tracé's binnen de gekozen corridor. Die aanpak spreekt ook de Commissie voor de MER bijzonder aan, getuige haar toetsingsadvies.

In de kwetsbaarheidsanalyse lag het accent op een beoordeling op gebiedenniveau. Waarbij, zoals indieners terecht constateren, de beleidsmatige status van gebieden sterk bepalend is voor de gehanteerde criteria en de waardering daarvan. Voor deze fase vinden we dat een voor de hand liggende keuze. De beschikbare gegevens over de aanwezigheid van kwetsbare flora en fauna zijn veelal grofmazig. Informatie over kwetsbare rode-lijstsoorten fauna bijvoorbeeld is op kilometerhokniveau beschikbaar. Een aantal soorten waarvoor nauwkeuriger gegevens beschikbaar waren, is in de kwetsbaarheidsanalyse apart meegenomen. Met name gaat het om (leefgebied van) das en hamster.

In de inspraakreacties wordt als punt van kritiek op de gehanteerde kwetsbaarheidsanalyse naar voren gebracht dat deze bijzondere waarden teveel uitvlakt. Om die reden hebben we een gevoeligheidsanalyse laten uitvoeren. Daarin komen deze bijzondere waarden zoals het genoemde bronbosje beter tot uitdrukking. We verwijzen naar bijlage 5 van de Tracénota/MER.

Zoals in de Tracénota/MER aangegeven zal als onderdeel van fase 2 een actuele veldinventarisatie plaatsvinden. Dat doen we allereerst met het oog op een goede afweging van alternatieven. En om een beeld te krijgen van mogelijk te mitigeren of compenseren waarden. Maar ook om te bezien in hoeverre soortbescherming op grond van de natuurbeschermingswetgeving van toepassing is.

Waar al betrouwbare, gedetailleerde gegevens beschikbaar zijn zullen we zoveel mogelijk daarvan gebruik maken.

De stelling dat het voorkomen van bepaalde kwetsbare soorten de aanleg van een nieuw wegvak op voorhand onmogelijk zou maken, is overigens niet juist. Het is uiteraard wel een belangrijk gegeven in de afweging. Waarbij we dan zowel doelen op de integrale afweging in POL of POL-aanvulling als op een eventueel noodzakelijke sectorale afweging in het kader van de natuurbeschermingswetgeving.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

De samenhang tussen de diverse gebieden die samen de EHS vormen komt in het MER niet of nauwelijks aan bod.(246)

**Standpunt GS**

De PES zorgt voor samenhang in de EHS. De ecologische verbindingszones die deel uitmaken van de PES zijn in de kwetsbaarheidsanalyse betrokken.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Benadrukt wordt dat de Buitenring buiten Habitat- en Vogelrichtlijngebieden, EHS/PES-gebieden en verbindingzones moet blijven. (246)

**Standpunt GS**

Als harde randvoorwaarde zijn in fase 1 van de tracé/MER-studie onder meer Natuurbeschermingswetgebieden en de aangewezen of binnenkort aan te wijzen habitatgebieden aangemerkt. De overige in de inspraakreactie genoemde gebieden zijn niet op voorhand uitgesloten, maar wegen in de kwetsbaarheidsanalyse zwaar mee (vooral de EHS/PES-gebieden). In fase 2 zullen we tot een verdere detaillering komen. Uit de kwetsbaarheidsanalyse komt op voorhand naar voren dat we daarbij met name rond Brunssum naar alle waarschijnlijkheid met het EHS-beleid te maken krijgen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Het MER besteedt geen aandacht aan barrièrewerking en versnippering als gevolg van de aanleg van nieuwe weggedeelten. Voor voetgangers en fietsers neemt de ruimtelijke samenhang af door afgrendeling van woongebieden t.o.v. buitengebied. Dat is in strijd met het doel 'versterken van de ruimtelijke samenhang en oriëntatie'.

Door aan barrièrewerking geen aandacht te besteden wordt de overgang landelijk gebied/ bebouwde kom niet als kwetsbaar aangemerkt.

Gevraagd wordt hoe dit zich verhoudt tot het planologisch concept 'Parkstad' dat groene ruimte en mogelijkheden benadrukt. (246)

**Standpunt GS**

Barrièrewerking vormt wel degelijk een beoordelingscriterium in de Tracénota/MER. Elke nieuwe weg vormt een barrière tussen de functies aan weerszijden, ook de nieuwe wegvakken behorend tot de Buitenring. Door aanleg van de Buitenring worden gemeentelijke wegen overigens van het doorgaande regionale verkeer ontlast zodat dáár de versnippering van woonwijken wordt verminderd.

De ligging van de Buitenring tussen landelijk en stedelijk gebied past binnen het planologisch concept. Dat gaat uit van door groen omzoomde 'parklanes' met een rode binnenkant (woonwijken en bedrijventerreinen) en groene buitenkant (afwisselend gesloten en open groengebieden).

De beoogde versterking van de ruimtelijke samenhang en oriëntatie heeft vooral te maken met de bindende kracht van de Buitenring tussen de diverse kernen en functies langs die ring (in lengterichting dus).

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener stelt dat behalve voordelen van die buitenring er ook nadelen zijn, waar zijns inziens onvoldoende aandacht voor bestaat: ruimt. versnippering, nieuwe weg-nieuwe verkeersknelpunten, leefbaarheid, concentratie van alle "vieze" bedrijvigheid rond die ring (m.n. locatie Hendrik) en capaciteitsgebrek N274. (255 B)

**Standpunt GS**

De genoemde punten zijn alle in de tracé/MER-studie aan de orde geweest. De consequenties voor de verkeersintensiteit op aansluitende wegen (zoals Heerenweg, N274 e.d.) zal in fase 2 nog verdere aandacht krijgen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener maakt bezwaar tegen het ontbreken, dan wel de gemaakte keuze voor wegingsfactoren in de tracé-varianten-keuze van de MER voor de buitenring. (255 B)

**Standpunt GS**

De gebruikte methodiek, waarbij gewichten o.m. zijn bepaald in een workshop met regionale bestuurders, is beschreven in hoofdstuk 5 van de Tracénota/MER. In dat rapport is niet alleen een integrale kwetsbaarheidskaart opgenomen, maar ook afzonderlijke kaarten per thema. Daarmee is globaal te beoordelen wat de betekenis is van het toekennen van een zwaarder gewicht aan een bepaald aspect, bv woon- en leefmilieu of natuur.

Voor het thema natuur en landschap is op verzoek van de commissie voor de MER een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener maakt bezwaar tegen de gekozen zonering (100 meter) voor de MER van de buitenring (255 B)

**Standpunt GS**

Een dergelijke afstandmaat is gebruikt om gradaties in kwetsbaarheid aan te kunnen brengen. In fase 2 worden de effecten preciezer in beeld gebracht, rekening houdend met de richtlijnen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Betwijfeld wordt op het aantal km wegvak een goede maat is voor het verwachte aantal ongevallen op de nieuwe wegen. Veeleer lijkt het aantal gelijkvloerse kruisingen en de uitvoering daarvan maatgevend voor het ongevalsrisico. Aan deze aspecten ware in fase 2 van de studie grote aandacht te schenken. (591)

**Standpunt GS**

In fase 2 van de MER-studie wordt op basis van concrete tracévoorstellen een ongevalsrisico-analyse uitgevoerd, inhoudend een vergelijking tussen gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruispunten.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

De omvang van de verkeersoverlast en de vermindering daarvan moet meegenomen worden in de afwegingen.(240)

**Standpunt GS**

In hoofdstuk 6 'vergelijking van alternatieven' wordt de toe- en afname van de wegbelasting op de verschillende wegvakken in detail beschreven.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

De overschrijding van de streefwaarde van de noordelijke rondweg (pag 96) en Kennedylaan (pag 97) lijkt onjuist. Bij tabel 6.2 (pag 83) is in de laatste kolom een tekenfout opgetreden. (591)

**Standpunt GS**

De tabel 6.19 (pag.96) moet worden vergeleken met tabel 6.4 (pag. 84). De tabel 6.20 (pag. 97) moet worden vergeleken met tabel 6.6 (pag.87). De overschrijding van streefwaarden wordt door een min gekenmerkt.

Uit tabel 6.2 blijkt de overzicht intensiteiten op verschillende wegvakken met betrekking tot de avondspitsuur (in motorvoertuigen per uur) bij doortrekking van de N298 in segment B. De laatste kolom geeft een overschrijding van de streefwaarde weer in vergelijking met de verkeersvolume na realisatie van segment B (cijferkolom 3 min 2, b.v. locatie 1 1000 - 650 = 350, positief resultaat d.b. hier wordt de streefwaarde niet overschreden).

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

De tracénota/MER geeft geen beeld van de natuurcompensatiemogelijkheden.(591)

**Standpunt GS**

De natuurcompensatie en de mogelijkheden hiertoe worden in fase 2 van het MER globaal beschreven. In het kader van de bestemmingsplannen zal specifiek bezien worden welke natuurdoeltypen verstoord of vernietigd worden. In een op te stellen natuurcompensatie-overeenkomst zal bepaald worden waar en op welke wijze compensatie vorm gegeven wordt.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener vraagt aandacht voor de volgende aspecten:

- ecologie: bronnen, bronbeken, kwelzones en verdrogingsbestrijding toevoegen
- oppervlaktewater: onderscheid maken in AEF- en SEF-beken, aandacht voor infiltratie
- natuur en landschap: onderscheid in gewicht tussen SEF en AEF bij gevoeligheidsanalyse (123, 159)

**Standpunt GS**

We zullen in fase 2 nadrukkelijker onderscheid maken tussen SEF-beken en AEF-beken. In de voor fase 1 gekozen aanpak zou zo'n onderscheid echter nauwelijks in de waardering tot uitdrukking komen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Segment C: verschillen en verhoudingen niet kwalitatief /relatief weergeven maar absoluut. (123, 159)

**Standpunt GS**

Wij verwijzen naar de motivering van de gefaseerde aanpak eerder in deze rubriek.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

### **Reactie op Ontwerp POL**

Ook Integraal waterbeheersplan Roer en Geleenbeek noemen in beleidskader. In fase 2 rekening houden met beekherstelprojecten, vismigratieproblematiek en opgestelde RWSV-streefbeelden Rode Beek. (123, 159)

In Integraal Waterbeheersplan Roer en Geleenbeek is aan alle bronnen en bronzones een SEF-functie toegekend. Tevens aangegeven dat areaal verhard oppervlak aanleiding geeft tot onnatuurlijke piekafvoeren in beken, maar ook bijdraagt aan vermindering van waterinfiltratie in de bodem. Hierdoor kan verdroging van bron- en kwelgebieden optreden. (159)

### **Standpunt GS**

We zullen hier in fase 2 rekening houden.

### **Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

## **Keuze corridors algemeen**

### **Reactie op Ontwerp POL**

Aangedrongen wordt op het niet te zeer inperken van de zoekgebieden voor fase 2, omdat de milieueffecten nog onvoldoende diep zijn onderzocht en er nu nog geen afweging gemaakt kan worden. (118, 123)

Indiener is het niet eens met inperking van zoekgebieden voor de nieuwe weg. (159)

Volgens LNV kan eerste fase van het MER van de buitenring niet leiden tot inperking van de alternatieven. Beoordeling kan pas gebeuren als alle gegevens er zijn. Bij verdere uitwerking dient rekening gehouden te worden met de Europese Vogel- en habitatrichtlijnen en de toepassing van de NB-wet. LNV standpunt over het MER buitenring zal dan ook pas bij het volledige MER aan bod komen. (141)

### **Standpunt GS**

Onze insteek bij de gefaseerde opzet van de besluitvorming was om in fase 1 een keuze te maken uit de alternatieve corridors en die bovendien zoveel mogelijk te versmallen. Uiteraard voor zover dat verantwoord mogelijk is op basis van de resultaten van de studie in deze fase (tracé/MER-studie fase 1). Ten dele menen we dat verantwoorde keuzes mogelijk zijn, deels vinden we dat nader onderzoek gewenst is alvorens tot definitieve voorstellen te komen.

In segment B (Nuth-Hoensbroek-Amstenrade) houden we om die reden twee smalle corridors over. Een nul-plus-alternatief dat loopt via de Patersweg is niet realistisch en behoeft geen nadere studie. Aan de noordzijde van Treebeek is de corridor iets breder gelaten. Dit biedt de mogelijkheid om, zoals de Commissie voor de MER adviseert, hier ook een tracé dicht tegen de bestaande bebouwing (we gaan daarbij uit van het Amstenraderveld) te onderzoeken.

In fase 2 zullen we, in afwijking van het Ontwerp POL, het nul-plusalternatief door Brunssum (segment C) toch meenemen. We doen dit gezien het standpunt van de Commissie voor de MER hierover, mede in het licht van de reactie van het ministerie van LNV en met het oog op een zorgvuldige besluitvorming. In die zin stellen we voor het Ontwerp POL aan te passen. We tekenen daarbij aan dat wij onverminderd van mening zijn dat het nul-plusalternatief door Brunssum nauwelijks een realistisch alternatief genoemd kan worden. In ons standpunt over de specifieke reacties m.b.t. dit segment gaan we nader op de overwegingen. We menen dat de corridors Cnoord en

Czuid op een verantwoorde wijze ingeperkt zijn en voelen ons in die opvatting gesterkt door het toetsingsadvies van de Commissie voor de MER

Voor een optimale keuze tussen een tracé binnen een van de alternatieven is gedetailleerder onderzoek gewenst.

In segment E is naar onze mening nu wel een verantwoorde keuze mogelijk. Ook hier deelt de Commissie voor de MER die keuze. Immers de Commissie stelt in haar advies dat de Tracénota/MER fase 1 een goede basis vormt voor een inperking en ruimtelijke reserving van corridors.

**Voorstel voor PS**

Pagina 190, regel 12: na '... is uitgebracht.' toevoegen 'De ontvangen adviezen van het ministerie van LNV alsmede de Commissie voor de MER geven ons aanleiding om op één punt van dit advies af te wijken. We zullen in fase 2 namelijk ook het nulplusalternatief dóór Brunssum, dat uitgaat van ondertunneling van de bestaande regionale verbinding, meenemen.'

Pagina 190 'Bij Brunssum zal ...' tot pagina 191 '... en de bebouwing van Brunssum' vervangen door: 'Bij Brunssum zullen we drie alternatieven voor de Buitenring onderzoeken. Bij twee hiervan wordt de Buitenring over een gedeeltelijk nieuw tracé rondom de stad geleid, noordelijk en oostelijk langs Brunssum resp. langs de zuidrand. Daarnaast zullen we het nulplus-alternatief nader beschouwen, dat uitgaat van gedeeltelijke ondertunneling van de bestaande regionale verbinding door Brunssum.

Dit laatste alternatief kan op basis van de tracé/MER-studie fase 1 nauwelijks als realistisch bestempeld worden. Dit gezien de kosten in relatie tot de doelen die met dit nulplusalternatief bereikt kunnen worden. Uit het oogpunt van zorgvuldigheid nemen we dit alternatief toch in fase 2 mee. Onze uitdrukkelijke voorkeur gaat echter uit naar een van de twee alternatieven buitenom Brunssum. Uit de tracé/MER-studie spreekt geen eenduidige voorkeur voor een van beide alternatieven.

Uit het oogpunt van verkeer, woon- en leefmilieu verdient het alternatief ten noorden van Brunssum de voorkeur. Uit het oogpunt van natuur en milieu scoort de zuidelijke rondweg beter. Het noordelijke alternatief loopt langs de rand van het beekdal van de Merkelbekerbeek (inclusief zeer waardevol bronbos). Ook de kruising met de Roode Beek, die hier deel uitmaakt van een ecologische verbindingzone tussen twee belangrijke veengebiedjes, vormt een belangrijk aandachtspunt. Het zuidelijk alternatief doorsnijdt minder natuurwaarden, maar loopt wel vlak langs het beschermd natuurmonument Brunsummerheide (tevens aangemeld bij de Europese Commissie als potentieel habitatrichtlijngebied). Beide alternatieven resulteren in een verkeersaanbod op de bestaande regionale verbinding door Brunssum onder de streefwaarden, het zuidelijk alternatief leidt tot de grootste verkeersafname op dat traject.

In fase 2 van de tracé/MER-studie zullen we de drie alternatieven aan een gedetailleerde analyse onderwerpen (b.v. nader ecologisch veldonderzoek, geluidsberekeningen e.d.). We hebben de corridor voor de twee alternatieven buitenom op basis van de resultaten van de studie aanzienlijk kunnen inperken (zie kaart 8.5). Het noordelijke alternatief loopt tussen het bronbosje 'Bovenste Bos' en de daar ontspringende Merkelbekerbeek aan de ene kant en de bebouwing van Brunssum aan de andere. Zo kunnen we de woonbebouwing van Merkelbeek en de rijksbufferzone zoveel mogelijk ontzien. Aan de oostkant van Brunssum ligt de corridor om verkeerskundige redenen dicht tegen het Schutterspark aan. De zuidelijke corridor is ingeperkt tot een smalle strook die achtereenvolgens omvat: de N276 met strook

daaromheen, het noordelijk deel van het Heidserpark en een smalle strook tussen Brunssummerheide en de bebouwing van Brunssum.'

**Reactie op Ontwerp POL**

De corridor Nuth-Amstenrade-Schinveld is als zone op diverse plaatsen veel te breed, wat ten koste gaat van bestaande en te ontwikkelen natuurwaarden.(265)

**Standpunt GS**

Na tracébevestiging in fase 2 zal uiteraard de markering van een bredere zone als corridor vervallen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Alternatieven segment B (Nuth-Hoensbroek-Amstenrade)**

**Reactie op Ontwerp POL**

Bedenkingen met betrekking tot Tracénota/MER Buitenring Parkstad Limburg, Fase 1 van bewoners van de Van Hövell tot Westerflierhof. Verzoek tot onderzoek mogelijkheden voor noordelijker tracé. (285 B)

Aandacht wordt gevraagd voor het voorstel van bewoners van de Van Hövell tot Westerflierhof om de Buitenring ca. 4 km noordelijker aan te leggen (Nuth-Puth-Schinnen-Oirsbeek-N276). Daar is meer ruimte dan in de smalle zone achter hun woonbuurt. Verschuiven van de problematiek van de Patersweg naar de van Hövell tot Westerflierhof is onacceptabel. (41773)

Indiener vraagt aandacht voor het voorstel om de ringweg ongeveer 4 km. noordelijker aan te leggen (IB Heerlen)

**Standpunt GS**

Zo'n alternatief is bekeken in de tracé/MER-studie (pagina 26). Het wordt om twee redenen niet realistisch geacht. Het ligt te ver weg van het stedelijk gebied van Parkstad Limburg en heeft daardoor onvoldoende verkeersaantrekkende werking. Bovendien zou een tracé daar het waardevol regionaal landschap/ rijksbufferzone te zeer doorkruisen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener is sterk voorstander van gebruik van het bestaande tweebaans-tracé tussen A2 en Naanhof en vanaf Naanhof het zuidelijk deel.

Het noordelijk alternatief komt in de buurt van het Kathagerbroek (laatste kalkmoeras van Nederland) en schaadt natuur en landschap. De opvatting dat dit tracé relatief conflictarm is, wordt betwist. Men is het oneens met het uitschuiven van de keuze in dit segment tot fase 2. (246)

Tegen voorgestelde corridor bij Kathagen(283)

Indiener heeft bezwaar tegen de keuzes gemaakt in de tracénota i.c. het gekozen zoekgebied (segment B). (229)

Indiener maakt bezwaar op de keuze de buitenring in het noordelijke gebied te projecteren (traject aansluiting A76 en N276, ter hoogte van Hommert-Vaesrade) als niet tevens een combinatie wordt getroffen met grondstoffenwinning om te voldoen aan de behoefte aan (secundaire)ophooggrondstoffen.(3487)



De keuze voor de (noord)westelijke variant van het tracé voor de aansluiting tussen A76 en N276 sluit niet aan bij de bescherming van bos- en natuurgebieden die het POL belooft en zal een enorme impact hebben op de Jeugrubbe-kom te Hoensbroek. In het gebied leven meerdere rode-lijst-soorten. Het gaat niet om een relatief conflictarme corridor, maar om een gebied met door U zelf omschreven perspectief "ontwikkelingsgebied en ecosystemen" en "vitaal landelijk gebied". Het gebied moet gespaard worden van deze weg (41609 en 41546).

Indiener heeft bezwaren tegen uitbouw randweg Hoensbroek tot vierbaansweg en pleit voor keuze voor variant B2. Verwezen wordt naar de argumenten in de reactie op de Startnotitie. (41771)

**Standpunt GS**

We zullen deze opmerkingen betrekken in fase 2 van studie en besluitvorming.

Overigens komt de zone tussen Vaesrade en Hoensbroek in de gevoeligheidsanalyse natuur en landschap (bijlage 5) als meer kwetsbaar naar voren, met name vanwege de aanwezigheid van een buffer rond een beschermd natuurgebied. De toevoeging relatief conflictarm kan daarom beter achterwege blijven.

**Voorstel aan PS**

Pagina 190: In de zin 'Op kaart 8.5 zijn twee smalle, relatief conflictarme corridors aangegeven' de toevoeging 'relatief conflictarme' schrappen.

**Reactie op Ontwerp POL**

In fase 2 moet een nieuw tracé van Hommerterweg tot N276 (incl. effecten verdiepte ligging en hinderbesparende maatregelen) vergeleken te worden met nulplusvariant. (246)

**Standpunt GS**

Een nulplus-alternatief via de Patersweg is volgens de tracé/MER-studie niet realistisch. De huidige situatie dient wel als referentie voor fase 2.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener, advocaten namens cliënten eigenaren van landgoederen in Amstenrade en Merkelbeek, maken bezwaar tegen geplande aanleg corridor buitenring Parkstad omdat gevolg is dat agrarische grond door geïsoleerde ligging niet meer bedrijfseconomisch geëxploiteerd zou kunnen worden. (374)

**Standpunt GS**

Dit is een aandachtspunt voor fase 2.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

## **Alternatieven segment C (Brunssum)**

### **Reactie op Ontwerp POL**

Beide corridors zijn om redenen van belangrijke natuur en archeologische waarden onaanvaardbaar. De gevolgen van aanleg van de Buitenring hier worden onderschat. De afwijzing van de nulplusvariant door Brunssum is onvoldoende onderbouwd. De kosten mogen geen alibi zijn om de aantasting van zeer grote natuurwaarden in beide corridors te rechtvaardigen. Gemist wordt onderzoek naar de mogelijkheid van een kortere tunnel, in combinatie met in voorbereiding zijnde maatregelen Brunssum en mitigerende maatregelen tegen hinder. Alleen bij volwaardig meenemen van dit alternatief in fase 2 kan recht gedaan worden aan de POL-pretentie van het driehoeksdennen. In dit verband wordt gewezen op een inconsequentie: het tracé door de zuidelijke corridor in combinatie met een (dure) tunnel onder de Heerenweg wordt niet als 'niet realistisch' bestempeld. Indiener heeft de indruk dat de keuze voor het noordalternatief bij Provincie en regio reeds vastligt. (246)

Bedenking tegen Zuidelijke variant Ringweg Gemeente Brunssum. Onduidelijkheid blz. 190 POL welke zijn de 'niet haalbare doelen'. Ondertunneling Bodemplein is niet bestudeerd; dit dient wel te gebeuren. (579)

Indiener vindt dat een keuze zowel voor de noord- als voor de zuidvariant ten koste van natuur en open ruimte gaat. Dat wil hij voorkomen. Hij betwijfelt de stelling in het POL dat de noordvariant meer natuurwaarden schaadt dan de zuidvariant. Buitenring zou ook oplossing moeten betekenen voor verkeersdrukte op Bodemplein in Brunssum. Noord- en zuidvariant gaan allebei ten koste van veel natuur. Bovendien geen echte oplossing: zuidvariant vermindert weliswaar de verkeersdrukte op Akerstraat in Brunssum. Maar de druke op de Heerenweg in Heerlen blijft bestaan of wordt nog groter. Andere oplossing: ongelijkvloerse kruising (onder Bodemplein of in korte nieuwe weg op tracé van oude mijnspoor). (527)

Tegen voorgestelde corridor rondom Brunssum (C-Noord en C-Zuid)(283)

Indiener wijst op aanwezigheid kwetsbare beekdalen, hydrologisch gevoelige bron- en kwelgebieden en PES bij segment C. (159)

Zowel zuid- als noordvariant van buitenring kost te veel landschap en natuur.

Indiener verzoekt de noordtak niet verder dan tot de weg Brunssum-Doenrade aan te leggen (306).

### **Standpunt GS**

Hiervoor hebben wij al aangegeven dat wij in fase 2 van de studie, in afwijking van het gestelde in het Ontwerp POL, ook het nulplus-alternatief dóór Brunssum nader zullen beschouwen. Onze voorkeur gaat echter uit naar aanleg van een (gedeeltelijk) nieuwe weg noordelijk ofwel zuidelijk langs Brunssum als onderdeel van de Buitenring.

In fase 2 willen wij binnen elke corridor een optimaal tracé bepalen en vervolgens een definitieve keuze maken tussen de alternatieven. Dat bij die keuze het belang van natuur en landschap zwaar meeweegt mag duidelijk zijn, zeker gelet op de grote waarden in of in de nabijheid van de corridors.

We benadrukken dat we het nulplus-alternatief door Brunssum weliswaar nader zullen onderzoeken in fase 2, maar op grond van de resultaten van de tracé/MER-studie fase 1 op voorhand nauwelijks realistisch vinden. Als mogelijke nulplus-oplossing zijn twee varianten beschouwd. Een met een relatief korte ondertunneling (600m) van de regionale verbinding ter hoogte van het Bodemplein, een met een lange tunnel (1200 K.Doormanstraat, Bodemplein). Beide tunnels zullen de doorstroming in het centrum Brunssum zeker in enige mate verbeteren. De oplossing draagt echter

geenszins bij aan een betere aansluiting op de N274, noch aan de beoogde versterking van de ruimtelijke samenhang van Parkstad Limburg. De korte tunnel levert niet meer op dan een verbeterde kruising van Bodemplein met Rumpenerstraat/Akerstraat. De leefbaarheidsproblemen worden met zo'n korte tunnel slechts over een zeer kort traject opgelost. De lange tunnel doet dat over een langer stuk. Deze oplossing is echter zeer duur (130 miljoen exc. BTW), hetgeen naar onze opvatting in geen verhouding staat tot de totale kosten van de Buitenring die worden geraamd op minimaal 160 mln. Realisatie van een dergelijke oplossing zal bovendien zeer ingrijpend zijn.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener is het oneens met het aanleggen van een Buitenring Parkstad. De leefbaarheid wordt te zeer aangetast; er wordt teveel geluidsoverlast veroorzaakt; gezondheidsrisico's worden overschreden (Awacs dragen daar ook aan bij in Brunssum). Er zijn betere alternatieven: aansluiting van de 299 via de grensweg vervolgens oostelijk van de Boschstraat tussen Schinveld en Brunssum door aansluiten op N274 en N276. De N274 en N276 opwaarderen en verlengen van B56. (962)

**Standpunt GS**

Het geschetste alternatief, gebruik makend de Grensstraat is in de tracé/MER-studie onderzocht (gevoeligheidsanalyse onderdeel D). Hieruit is naar voren gekomen dat dit alternatief te weinig verkeer zal aantrekken en daardoor geen oplossing vormt voor de op te lossen problemen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Veel te weinig aandacht in de plannen voor de mogelijkheden van de bestaande provinciale weg Doenrade-Schinveld. (402)

**Standpunt GS**

De betreffende verbinding ligt te ver weg om een wezenlijke bijdrage te leveren aan oplossing van de problematiek. Overigens zijn de effecten van deze verbinding wel in de verkeersstudie meegenomen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener is het eens met conclusie in MER dat voor thema milieu en ruimte zoekgebied C-zuid de beste oplossing is. Indiener wijst erop dat binnen segment C de noordelijke varianten een bedreiging vormen voor enkele beken, bron- en kwelgebieden. (123) Voorkeurstracé Cnoord nu ten dele door zeer waardevol bronnenbos De Bovenste Hof gepland. (246)

Indiener stelt nut en noodzaak van de noordelijke randweg bij Brunssum ter discussie. Hij wijst in dat verband op de mogelijkheden van de weg langs Doenrade en de vrij rustige verbinding vanaf A2 bij Maasbracht via Koningsbosch naar Brunssum. De verbinding via de Middenweg naar Sittard daarentegen is nu al dichtgeslibt.

Hij wijst ook op de grote waarde van het Bronnetjesbos en de pas met nieuwe natuur ingerichte Merkelbekerbeek. Ter hoogte van Klingbenden is nog maar een ruimte van

50 tot 60 m voor een weg, tussen de nieuw ingerichte Merkelbekerbeek en aan de andere kant meteen achter de woningen. Gewezen wordt ook op de cultuurhistorische waarde van de bestaande verbinding en op het dat het landschap hier nog geen vervuilde horizon kent, een ongestoord beekdal dat niet aangetast zou mogen worden. (41772)

Vanuit Sittard hebben de meeste automobilisten als bestemming Heerlen. Die mensen moet men niet laten rijden via Brunssum-Noord. Dat roept teveel onnodige kilometers op. (41772)

**Standpunt GS**

De bovenstaande reacties onderstrepen dat het alternatief dat noordelijk langs Brunssum voert naast voordelen ook een aantal nadelen kent. In de kwetsbaarheidsanalyse (tracé/MER-studie fase 1) is dat al duidelijk naar voren gekomen. De ingebrachte bedenkingen onderstrepen dat. In fase 2 zal een nadere afweging plaatsvinden, waarin we de voor- en nadelen van alle alternatieven zullen betrekken.

Overigens is het niet onze intentie om verkeer van Sittard met als bestemming Heerlen naar die bestemming te leiden via de oostzijde van Brunssum.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener plaatst vraagtekens bij het nut en de noodzaak van de noordelijke randweg bij Brunssum. (IB Heerlen)

**Standpunt GS**

Op nut en noodzaak van de Buitenring zijn we elders al ingegaan. Het alternatief noordelijk langs Brunssum is één van de alternatieven die we in fase 2 zullen bekijken.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indieners hebben bezwaren tegen de Zuidelijke Variant van een Ringweg rond de gemeente Brunssum en pleit voor het volledig meewegen van de nulplusvariant van ondertunneling van het Bodemplein:

- Het Heidser Park is op kaart 8.5 aangeduid als 'bestaande stedelijke bebouwing' terwijl het feitelijk als 'stedelijke groenzone' moet worden beoordeeld. Daarmee berust de beoordeling van de Zuid-variant op onjuiste gegevens. Besluitvorming op basis daarvan laat zich moeilijk verenigen met zorgvuldig bestuur.
- Harde randvoorwaarde "niet moeten amoveren (=slopen) van meer dan enkele woningen voor een nieuwe verbinding" (Samenvatting Tracé/MER-studie Fase 1, pag. 11) conflicteert met noodzakelijke sloop van een aantal woningen daar waar de voorgenomen corridor de Heerenweg kruist.
- Waarom wordt de overvoering van het Bodemplein niet aangepakt waar die zich voordoet? Het nulplus-alternatief met ondertunneling van het Bodemplein doet dat. Het POL schuift het op financiële gronden terzijde en geeft bovendien aan dat met dit alternatief niet alle doelen bereikt kunnen worden. Welke zijn deze doelen? In hoeverre worden ze door de andere varianten wel bereikt?

- De kosten van een uitgewerkte kruising van de Zuid-variant met de Heerenweg vallen, blijkens het Stuurgroepadvies, binnen de bandbreedte van de kosten voor ondertunneling van het Bodemplein.
- De Zuid-variant leidt tot een onacceptabel hoge druk op de Heerenweg. Indiener vreest bovendien dat dit zal leiden tot revitalisering van het Zwart 1-plan door de Brunssummerheide, parallel aan de Heerenweg.
- Door de ondertunneling van het Bodemplein niet te bestuderen, dreigt reeds een CBB genomen te worden zonder dat die expliciet wordt gemaakt. Neem de ondertunnelingsvariant nadrukkelijk mee als optie ter voorkoming van een Zuid-variant.

Indiener concludeert dat een voorkeur voor de Zuid-variant niet gebaseerd kan zijn op goed onderbouwde argumentatie en effectenonderzoek, dat de aanleg van het Hendrikterrein de problemen vergroot, dat een Zuid-variant de verkeersproblemen verlegt naar elders, dat de milieuschade door de Zuid-variant onaanvaardbaar is en dat niet alle drie de varianten deugdelijk zijn onderzocht.

(594, 598, 601, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 690, 713, 948, 964, 966, 41537, 41538, 41539, 41540, 41541, 41542)

Indiener maakt in het bijzonder bezwaar tegen de zuidelijke rondweg om Brunssum. Deze weg zal niet de lokale verkeersproblematiek in Brunssum-Zuid oplossen. De wijk Langeberg zal haar resterende groen en voorzieningen verliezen, terwijl er nog meer verkeersoverlast ontstaat door de voorgenomen plannen. (203)

Indiener maakt, mede namens Vereniging Bescherming Milieu Langeberg, bezwaar tegen de 'zuidelijke rondweg' in Brunssum. Weg zal nl. natuurgebieden en groenvoorzieningen doorsnijden en vernietigen. Weg draagt verder niet bij aan de oplossing van de lokale verkeersproblematiek. Bovendien zullen de aantrekkelijke Resterende voorzieningen en groen van de wijk Langeberg moeten wijken voor de zuidelijke rondweg. Indiener is van mening dat de noordelijke rondweg vanuit milieutechnisch oogpunt de voorkeur verdient, maar ook aantrekkelijker is voor de Brunssumse economie en voor de ontsluiting en economische ontwikkeling van Onderbanken. (202)

Indiener heeft de volgende bezwaren:

- de voorkeur voor de Zuid-variant is niet gebaseerd op een onderbouwde argumentatie en onderzoek naar mogelijke effecten;
- De aanleg van het Hendrikterrein vergroot de problemen;
- de aanleg van de Zuid-variant verlegt de problemen naar elders;
- Ondertunneling van het Bodemplein is een reëel alternatief hetdoorkruisen van natuur- en groengebieden;
- De drie varianten zijn niet deugdelijk onderzocht. (231)

Bedenking tegen Zuidelijke variant Ringweg Gemeente Brunssum.

Voorgenomen corridor kruising Heerenweg slechts mogelijk na sloop woningen. Dit staat haaks op randvoorwaarde het 'niet moeten amoveren' van meer dan enkele woningen voor nieuwe verbinding (MER/Tracé Fase 1, samenvatting, blz.11) (579)  
Uit advies Stuurgroep Buitenring Parkstad Limburg d.d. 22 augustus 2000 is uit de cijfers in tabel 8 geen voorkeur af te leiden voor Noord- dan wel Zuidvariant. Wel blijkt

hieruit dat de druk op de Heerenweg met 580 mvt/uur de norm van 2000 mvt/uur zal overschrijden. Dit is onacceptabel. (579)

Geplande corridor langs en door stadsparken Heidserpark, Weggebekker en Carisborg doet sterk afbreuk aan de natuurwetenschappelijke, ecologische en recreatieve waarden. Indiener bepleit om deze corridor af te voeren.

Indiener heeft bedenkingen tegen zuidvariant mbt. ontwikkeling Hendrik. Zuidvariant trekt zwaar verkeer aan ten noorden van Brunssum (Inspraakbijeenkomst Heerlen)

**Standpunt van GS**

De bovenstaande reacties onderstrepen dat het alternatief dat zuidelijk langs Brunssum voert naast voordelen ook een aantal nadelen kent. In de tracé/MER-studie fase 1 is dat al duidelijk naar voren gekomen. De ingebrachte bedenkingen onderstrepen dat. In fase 2 zal een nadere afweging plaatsvinden, waarin we de voor- en nadelen van alle alternatieven zullen betrekken.

Eerder in dit hoofdstuk hebben we al aangegeven het nul-plusalternatief in die tweede fase eveneens mee te nemen. Laatstgenoemd alternatief heeft overigens op voorhand niet onze voorkeur.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Ondanks de behoefte aan bedrijfsterrein en de gemeentelijke industriebestemming is het bedrijventerrein aan de Rembrandtstraat in Brunssum ingepland voor de mogelijke zuidelijke ontsluitingsroute van de Buitenring. (31238)

**Standpunt van GS**

Het precieze tracé van een mogelijk zuidelijk alternatief rond Brunssum zal in fase 2 nader bepaald worden. Uiteraard wordt daarbij zoveel mogelijk rekening gehouden met bestaande waarden en belangen in het gebied, naast verkeerstechnische aspecten.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

In fase 2 van de tracé/MER-studie dient tevens de variant Czuid in combinatie met een nieuwe verbinding aan de oostzijde tussen N274 en N299 onderzocht te worden. Zo ontstaat een goede koppeling van de N274 met de Buitenring. En wordt voorkomen dat bij keuze voor de variant Czuid een deel van het verkeer alsnog een route door Brunssum zal kiezen om via de N274 de route parallel aan de A2 te kunnen volgen. Laatstgenoemde route is immers een aantrekkelijk alternatief voor de dichtslibbende A2. (240)

Aan de oostelijke rondweg tussen N299 en N274 moet een doorslaggevend belang worden toegekend. Dit i.v.m. de toekomstige wegeaanleg in de Selfkant en bij Roermond en de aanleg van grootschalige recreatieve voorzieningen en bedrijventerreinen in oostelijk Zuid-Limburg. In combinatie met die oostelijke rondweg moet gekozen worden tussen een zuidelijke en noordelijke rondweg rond Brunssum. Indiener geeft op basis van het MER een overzicht van problemen die met beide alternatieven samenhangen, waar in fase twee rekening mee gehouden kan worden. Met het oog op de heersende windrichting is een noordelijke rondweg gunstiger. (591)

Op pag. 8 van de tracénota/MER wordt gesproken van de wenselijkheid van koppeling van N298, N299, N276 en N300. Daarbij ontbreekt de N274. Op pag. 22 wordt een goede ontsluiting aan de noord-oostzijde via de N274 juist als eis genoemd. Het zuidelijk alternatief rond Brunssum voldoet niet aan deze eis. In combinatie met de oosttak wordt maar ten dele aan die eis voldaan (geen koppeling N298-N274). (591) Ontwikkeling van bedrijventerrein Hendrik trekt zwaar verkeer. Bij keuze voor de zuidvariant zal dit verkeer zich toch weer een weg zoeken door Brunssum. Gepleit wordt om in dat geval ook de variant oost aan te leggen. Mede met het oog op de aansluiting richting het gebied Roermond via de internationale weg. (41767)

**Standpunt GS**

Wij kunnen ons de suggestie om een combinatie van zuid en oost als alternatief te beschouwen voorstellen. Om een aantal redenen denken wij echter dat dit geen haalbaar alternatief is. In dat verband verwijzen wij naar het antwoord d.d. 5 september 2000 op vragen vanuit Provinciale Staten. Daarin hebben we gewezen op de forse negatieve effecten: niet alleen de negatieve effecten van het zuidelijk alternatief langs Brunssum maar ook de negatieve effecten voor doorkruising van het dal van de Rode Beek. Ook hebben we in dat antwoord aangegeven dat een koppeling van zuid en oost uit het oogpunt van verkeersleefbaarheid niet nodig is: de verkeersintensiteit op de N274 dóór Brunssum bevindt zich ver onder de streefwaarden.

Nu wij in fase 2 de alternatieven noord(+oost) en zuid naast elkaar zetten, levert dat ook informatie op over het voorgestelde alternatief. Wij zullen daarom in het kader van de tracé/MER-studie tot een definitief oordeel over deze combinatie komen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Het aanvoeren van de 'kortere weglengte' als argument om de ingepaste Czuud als MMA te beschouwen, is niet het beste criterium. (591)

**Standpunt GS**

Uit de tracé/MER-studie fase 1, met name de kwetsbaarheidsanalyse die in dat kader is uitgevoerd, komt naar voren dat Czuud voor het thema milieu en ruimte de gunstigste oplossing is. Zeker als het mogelijk is om het knelpunt Heerenweg ondergronds te passeren. Dat heeft zeker niet alleen te maken met de lengte van het tracé.

Overigens komt Cnoord voor woon- en leefmilieu als gunstigste alternatief naar voren.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Alternatieven segment D (Brunssum-Landgraaf-Hopel)**

**Reactie op Ontwerp POL**

De volgende variant voor de Buitenring (oostelijk deel) wordt onder de aandacht gebracht: Verlegging N274 (bedoeld is waarschijnlijk N299) vanaf de kruising bij Mc Donalds in Landgraaf langs het huidige stort naar een rotonde op de kruising tussen Europaweg Noord en Grensweg. Vandaar splitsing verkeer naar Brunssum en doorgaand verkeer richting Roermond en Sittard (via Grensweg/Waubacherweg en Jabeek/Doenrade). Voordelen: verminderen verkeersdruk Brunssum; betere

leefkwaliteit; einde aan verkeer dwars door natuurgebied Brunssummerheide; opheffen gevaarlijk wegvak en gevaarlijk kruising Rimburgerweg/Nieuwenhagerweg. (402)

**Standpunt GS**

Het geschetste alternatief is in de tracé/MER-studie onderzocht (pagina 85). Hieruit is naar voren gekomen dat dit alternatief weinig verkeer zal aantrekken en daardoor geen oplossing vormt voor de op te lossen problemen. Als onderdeel van de gevoeligheidsanalyse (onderdeel D) is bekeken in hoeverre een knip van de huidige N299 ter hoogte van de gemeentegrens Brunssum/Landgraaf voor doorgaand verkeer deze oplossing effectiever maakt. Conclusie van die analyse: zo'n knip verbetert de benutting van de oostelijke rondweg in enige mate, maar de verkeersaantrekkende werking van dit alternatief blijft veel te beperkt.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener vraagt aandacht voor problemen in de Grensstraat. Met name de aansluiting m.b.t. een nieuw aan te leggen verbinding vanaf de N299 in Abdissenbosch-Landgraaf naar Übach-Palenberg, op welke termijn deze verbinding te verwachten is, of deze oplossing wordt meegenomen in het nu lopende tracé/MER-studie en de Nederlands-Duitse verkeersstudie en of de provincie de Stichting Leefbare Grensstraat op de hoogte wil houden van de internationale ontwikkelingen zoals die tijdens de inspraakavond zijn medegedeeld. (IB Heerlen).

Indiener vraagt wanneer en op welke wijze de aansluiting van de nieuw aan te leggen verbinding vanaf de N299 in Abdissenbosch/Landgraaf naar Ubach-Palenberg, ter ontlasting van de Grensstraat in Waubach, wordt gerealiseerd. (2319)

**Standpunt GS**

Nut en noodzaak van de genoemde verbinding zullen worden onderzocht in het kader van het gememoreerde Duits-Nederlandse verkeersonderzoek. Over haalbaarheid en realisering zijn op dit moment nog geen uitspraken te doen. We zullen met de Stichting Leefbare Grensstraat in contact treden over de wijze van informatieuitwisseling. Overigens gaan we ervanuit dat het hier gaat om een verbinding met een lokaal karakter.

In fase 2 van de tracé/MER-studie Buitenring zullen de mogelijke consequenties voor verkeersaanbod en aansluiting op de Buitenring nader bekeken worden.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Alternatieven segment E/F**

**Reactie op Ontwerp POL**

Varianten Mensheggerweg en Tunnelweg onterecht niet in Ontwerp POL opgenomen. Deze moeten onderzocht worden. Afvallen varianten moet duidelijk gemotiveerd worden. (283)

In fase 2 moeten de verschillen tussen de drie zuidelijke tracé's helder in beeld gebracht worden (incl. mitigerende en compenserende maatregelen). In dat verband wordt gewezen op de natuur en recreatieve waarden van de gebieden Groene Long en Strijthagen en de verbinding (migratieroute) daartussen. (246)



Faunavoorzieningen worden bepleit langs de Dentgenbachweg en bij de Hopel. Dat laatste met het oog op de migratieroute tussen Horbacher Börde en Mergelland en tussen Strijthagen en Wormdal.

Bij aanleg van de Eurozoo blijft van de migratieroute langs de Groene Long niets meer over. (246)

Er moet een functionerende ecologische verbinding overblijven tussen Groene Long en Horbacher Börde. Het oostelijk deel van de N300 moet met faunavoorzieningen in de richting van deze corridor worden afgeschermd. Bebouwing moet hier worden verboden. (246)

**Standpunt GS**

Op basis van vergelijking van de drie alternatieven voor het betreffende segment in de Tracénota/MER hebben we in het Ontwerp POL nadrukkelijk gekozen voor doortrekking van de Dentgenbachweg. Het afvallen van de beide nul-plusalternatieven (via Mensheggerweg resp. Tunnelweg) is beargumenteerd in het Ontwerp POL. Bouwstenen daarvoor vormen de Tracénota/MER en het advies van de Stuurgroep Buitenring Parkstad over de corridor.

Bij de verdere uitwerking en tracébeplanning in fase 2 zal uitdrukkelijk rekening gehouden met ecologische verbindingen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener pacht perceel in Kerkrade en maakt bezwaar tegen doortrekken van Dentgenbacherweg naar Hamstraat (N300) t.b.v. buitenring omdat die daar gedeeltelijk overheen loopt. Ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijf worden beperkt en in dit gebied zijn natuur, landschappelijke en cultuurhistorische waarden aanwezig. De rest van het perceel wordt aangeduid als stedelijke bebouwing bestaand, hiermee oneens, moet agrarisch gebied blijven (3593).

**Standpunt GS**

Uit de tracé/MER-studie fase 1 is duidelijk geworden welke waarden in het betreffende gebied in het geding zijn. Conclusie is dat binnen de zoekruimte voor doortrekking van de Dentgenbachweg de kwetsbaarheid relatief beperkt is. In fase 2 zal binnen het op de kaart aangegeven zoekgebied een precies tracé voor de doortrekking bepaald worden. Daarbij zal zoveel mogelijk rekening gehouden worden met aanwezige waarden en belangen.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Een verbinding vanaf Locht naar de rotonde GOB/Beitel-Zuid is hoogst ongewenst: actueel hamstergebied, migratieroutes miljoenenlijntje-Horbacher Börde. Keuze voor huidige aansluiting ligt voor de hand. (246)

**Standpunt GS**

De aansluiting van de N300 op de N281 vormt een aandachtspunt voor fase 2. Wij zullen daarin met de genoemde aspecten rekening houden.

**Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

## **Realisatie**

### **Reactie op Ontwerp POL**

Het besluitvormingstraject loopt op dit moment al circa 1 tot 1,5 jaar achter ten opzicht van de oorspronkelijke planning, zoals gepresenteerd in het gemeentehuis van Brunssum in juli 1998. Gemeenten en provincie dienen zichzelf de inspanningsverplichting op te leggen om de realisatie van de Buitenring uiterlijk in het jaar 2010 af te ronden. (240)

De noodzaak om de Buitenring aan te leggen wordt onderschreven. Aanleg zou op de kortst mogelijke termijn gerealiseerd moeten worden.(240)

### **Standpunt GS**

Tijdens de informatieavond over de Startnotitie tracé/MER-studie Buitenring op 5 oktober 1999 in Landgraaf hebben wij onze plannen voor een gefaseerde aanpak uiteengezet. Bij die gelegenheid hebben wij aangegeven uit te gaan van vastlegging van het tracé in een POL-aanvulling in de loop van 2002. Die planning is ongewijzigd. Tevens hebben we toen aangegeven dat feitelijke realisatie van de Buitenring voor 2010 mogelijk is. De komende periode zullen wij het besluitvormingstraject nader uitwerken, zodat wij ook de termijn waarop de Buitenring feitelijk gerealiseerd kan worden preciezer kunnen aangeven.

### **Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

### **Reactie op Ontwerp POL**

Er moet te zijner tijd voldoende middelen worden gerealiseerd voor het treffen van adequate maatregelen gericht op het voorkomen van geluidshinder (119)

### **Standpunt GS**

In fase 2 zal worden onderzocht welke voorzieningen nodig zijn met het oog op het minimaliseren van de milieuhinder als gevolg van de Buitenring. Het spreekt voor zich dat voor de feitelijke realisatie hiervan voldoende middelen zullen worden gereserveerd.

### **Voorstel aan PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

## 10.4 CBB kleiwinning Tegelen Belfeld

### **Reactie op Ontwerp POL**

De uit te voeren compensatie t.b.v. de ontgronding op het hoogterras Belfeld Tegelen dient integraal deel uit te maken van het ontwerpplan. Dit is in POL echter niet geregeld. Indiener herhaalt daarom de formele bedenkingen tegen de concrete beleidsbeslissing. (141, 154)

### **Standpunt GS**

De natuurcompensatie wordt geregeld in een tussen de provincie en de initiatiefnemer gesloten convenant en in de inmiddels verleende ontgrondingsvergunningen. Daarin is bepaald dat met de werkzaamheden pas mag worden aangevangen nadat er een goedgekeurd en planologisch geregeld compensatieplan voorligt. Verder is de daadwerkelijke uitvoering van de compensatie via bankgarantiebepalingen verzekerd. Naar ons oordeel is de compensatie hiermee afdoende geregeld.

### **Voorstel voor PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

### **Reactie op Ontwerp POL**

De functie recreatie dient aan het gebied te worden toegevoegd (307)

### **Standpunt GS**

Het ligt in de bedoeling een deel van het gebied na ontgronding een extensief, recreatieve functie krijgt. De inspraakreactie geeft niet aan waarom en op welk punt dit anders zou moeten zijn.

### **Voorstel voor PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

### **Reactie op Ontwerp POL**

Indiener tekent bezwaar aan tegen de concrete beleidsbeslissing in het Ontwerp POL over de kleiwinning op het Hoogterras Tegelen-Belfeld. Gevolg van de beleidsbeslissing is dat twee percelen (390 en 1700) van de indiener buiten de aanduiding "winplaats" vallen. Teneinde de toekomstige positie en de continuïteit van de firma van de indiener veilig te stellen, is het van groot belang dat de percelen 390 en 1700, althans op zijn minst perceel 390, worden aangeduid als "winplaats". Temeer omdat uit ambtelijk overleg is gebleken dat er geen aanwijsbare reden of basis is op grond waarvan de aanduiding van het gebied is vastgesteld. Met name voor perceel 390 geldt dat uit onderzoek is gebleken dat kwalitatief goede klei aanwezig is en dat in zowel landschappelijk als ecologisch opzicht dit perceel uitstekend aansluit bij de aangewezen "winplaats". (31060)

### **Standpunt GS**

De begrenzing van de winplaats is gebaseerd op gegevens over de kwaliteit van de aanwezige Tegelenklei, op de aanwezige hoeveelheden, en op de mogelijkheden van een in landschappelijk en ecologisch opzicht optimale herinrichting. De percelen die Janssen en Zn. BV noemt zijn in dit opzicht minder geschikt. Ofschoon wij begrip hebben voor de financiële/economische belangen van indiener, zien wij hierin onvoldoende aanleiding om de begrenzing van de winplaats aan te passen.

### **Voorstel voor PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.

**Reactie op Ontwerp POL**

Indiener tekent bezwaar aan tegen het voornemen ontgrondingen t.b.v. kleiwinning toe te staan op het Hoogterras Tegelen-Belfeld (239)

**Standpunt GS**

Voor de bestemmingen van de ontgrondingslocaties zijn recentelijk een tweetal bestemmingsplannen vastgesteld. Indiener heeft in deze procedures niet gereageerd. De bestemmingsplannen zijn gebaseerd op de ontgroning, die naar verwachting in totaal twaalf jaar zal duren. Daarna zal de definitieve bestemming van de terreinen moeten worden vastgelegd. Het ligt in de verwachting dat de functie (extensieve) recreatie daarin een plaats zal krijgen.

De afweging dat er een kleiwinning wordt toegestaan is reeds gemaakt in de besluitvorming over het Provinciaal Ontgrondingenplan, de streekplanuitwerking, de ontgrondingsvergunningen en de bestemmingsplannen. Wij zien in de inspraakreacties geen argumenten om deze afweging te herzien.

**Voorstel voor PS**

Ontwerp POL op dit punt handhaven.