



Nota van Zienswijzen

**bij het Startdocument Ontwikkelas
Weert-Roermond, Studie N280-West**

29/03

2011

**Nota van Zienswijzen bij het
“Startdocument Ontwikkelas Weert-Roermond, Studie N280-West”**

**Vastgesteld door Gedeputeerde Staten
Maastricht, 29 maart 2011**

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	3
2.	Zienswijzen op hoofdlijnen	5
3.	Bestuurlijk standpunt ten aanzien van adviezen	6
3.1.	Advies Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL)	6
3.2.	Advies Staten Commissie Fysiek Domein (SCFD)	10
3.3.	Advies van de commissie voor de m.e.r.....	14
4.	Bestuurlijk standpunt over zienswijzen	15
4.1.	Aanpak (hoofdstuk 1, 2 en 3 van het startdocument)	15
4.1.1.	<i>Procedure</i>	15
4.1.2.	<i>Uitgangspunten</i>	18
4.2.	Probleem- en doelstelling (hoofdstuk 4 van het startdocument)	25
4.3.	Oplossingsrichtingen en varianten (hoofdstuk 5 van het startdocument)	31
4.3.1.	<i>Oplossingsrichting 1: Nul-Oplossingsrichting</i>	31
4.3.2.	<i>Oplossingsrichting 2: Nulplus-Oplossingsrichting</i>	32
4.3.3.	<i>Oplossingsrichting 3: Opwaarderen N280-West</i>	38
4.3.4.	<i>Oplossingsrichting 4: Omleidingsalternatief Napoleonsweg</i>	40
4.3.5.	<i>Oplossingsrichting 5: Omleidingsalternatief Rijkswegennet</i>	43
4.3.6.	<i>Oplossingsrichting 6 en 7: Tracé ten zuiden en ten noorden van het spoor</i>	45
4.3.7.	<i>Algemeen</i>	51
4.4.	Aanpak Studies (hoofdstuk 6, 7 en 8 van het startdocument)	57
4.4.1.	<i>plan-MER</i>	57
4.4.2.	<i>Verkeersstudie</i>	64
4.4.3.	<i>Maatschappelijke Kosten Baten Analyse en Regionale Economische Effecten Studie</i>	68
4.4.4.	<i>Kostenramingen</i>	70
4.4.5.	<i>Beoordeling en effectenstudies</i>	71
4.5.	<i>Overig</i>	74
5.	Wijzigingen in het startdocument	76
5.1.	Naar aanleiding van de adviezen en ingekomen zienswijzen	76
5.2.	Ambtshalve wijzigingen	77
6.	BIJLAGEN	Fout!Bladwijzer niet gedefinieerd.
6.1.	Bijlage 1: Overzicht indieners bedenkingen op volgorde van nummer	78
6.2.	Bijlage 2: Advies Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg	79
6.3.	Bijlage 3: Advies Staten Commissie Fysiek Domein	80
6.4.	Bijlage 4: Advies van de commissie voor de m.e.r.....	81

1. Inleiding

Aanleiding

Het project N280-West maakt deel uit van de Gebiedsontwikkeling Midden Limburg (GOML), Beeldbepalende Ontwikkeling (BBO) Ontwikkelas N280/zorgzone.

Op basis van eerdere verkeerskundige studies heeft de Bestuurlijke Werkgroep van de GOML, bestaande uit vertegenwoordigers van de 7 samenwerkende gemeenten in Midden-Limburg, Rijkswaterstaat Limburg en de Provincie Limburg, geconcludeerd dat er in de periode naar 2020 verkeerskundige knelpunten op de N280-West ontstaan.

Op basis van de resultaten van deze studie(s) heeft de eerdergenoemde Bestuurlijke Werkgroep zes alternatieven geselecteerd die voldoende oplossend vermogen voor deze verkeerskundige problemen hebben en besloten om op basis van deze alternatieven een brede effectenstudie uit te voeren op basis waarvan kan worden gekomen tot een integrale afweging voor één of meer voorkeursoplossingsrichtingen. Deze oplossingsrichting worden afgezet tegen de nul-oplossingsrichting.

Fase 1: Start- en afwegingsdocument Ontwikkelas Weert-Roermond

Het startdocument heeft als doel de kaders en de uitgangspunten voor deze brede effectenstudie op een rij te zetten. Deze effectenstudie bestaat uit een verkeersstudie, een Milieu-EffectRapportage (plan-MER), een regionale economische effectenstudie (REES), een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) en een globale kostenraming.

De resultaten van de studies (effecten) worden op een globaal niveau in beeld gebracht om te komen tot een afweging voor een of meerdere voorkeursoplossingsrichtingen. De resultaten van deze effectenstudie zullen worden samengevat en een beoordelingstabel in het afwegingsdocument. Het afwegingsdocument vormt de basis voor de verdere besluitvorming over de N280-West.

Bij de studies is gekozen voor een aanpak die het beste past bij de beoogde integrale afweging op een globaal niveau. In het startdocument is, in het kader van de plan-m.e.r procedure, een hoofdstuk Reikwijdte en Detailniveau opgenomen, waarin de randvoorwaarden en het detailniveau van het op te stellen plan-MER is bepaald. In het startdocument wordt tevens het planvoornemen uiteengezet.

In het besluitvormingstraject rondom het afwegingsdocument met onderliggende onderzoeksrapporten zal eenieder worden geïnformeerd en in de gelegenheid worden gesteld een reactie te geven.

Afhankelijk van de keuze met betrekking tot een of meer voorkeursoplossingsrichtingen, is voor verankering van die keuze een aanpassing van het POL noodzakelijk.

Fase 2: Nadere uitwerking voorkeursoplossingsrichting

In een volgende fase wordt de voorkeursoplossingsrichting nader uitgewerkt op basis van een meer gedetailleerde MER en andere noodzakelijke bouwstenen. De resultaten hiervan zullen naar verwachting ook planologisch worden verankerd. Op dit moment wordt er vanuit gegaan dat dit door middel van een Provinciaal InpassingsPlan (PIP) zal plaatsvinden. Afhankelijk van de resultaten en de besluitvorming in het kader van fase 1, is het echter ook mogelijk dat kan worden volstaan met bestemmingsplanaanpassingen, zonder m.e.r-verplichtingen, dan wel dat er een Tracéwet-procedure nodig is voor aanpassingen aan A2

en/of A73. Deze fase maakt geen deel uit van het nu lopende proces. De start van fase 2 vergt afzonderlijke besluitvorming.

Ontwerp-Startdocument

De eerste stap om te komen tot een afwegingsdocument, is het opstellen van een Startdocument als hiervoor bedoeld onder fase 1.

De bestuurlijke werkgroep van GOML heeft op 18 november 2010 ingestemd met het ontwerp-Startdocument. Op 7 december 2010 is door Gedeputeerde Staten het "Startdocument Ontwikkelas Weert-Roermond, studie N280-West" in ontwerp vastgesteld.

Inspraak en raadpleging

Het ontwerp-'Startdocument Ontwikkelas Weert-Roermond, studie N280-West' heeft vanaf 13 december 2010 tot en met 28 januari 2011 voor een ieder ter inzage gelegen. Binnen deze periode was het mogelijk om zienswijzen in te dienen. Op 12 januari 2011 is door de 7 samenwerkende gemeenten en de Provincie Limburg voor alle belangstellenden een informatieavond georganiseerd. Deze informatieavond vond plaats in de Baexheimerhof in Baexem en is bezocht door ruim 200 personen. Tijdens deze avond zijn belangstellenden geïnformeerd over het project, de uit te voeren onderzoeken, de alternatieven en het afwegingsproces en bestond de gelegenheid om vragen te stellen aan sprekers en aan een aantal bestuurders van de betreffende gemeenten en de Provincie Limburg. In hoofdstuk 4 van deze Nota wordt nader op de zienswijzen ingegaan.

De Commissie voor de m.e.r is op vrijwillige basis om advies gevraagd over de onderzoeksopzet in het startdocument voor het onderdeel plan-MER. Tevens is aan de Commissie voor de m.e.r. gevraagd om de zienswijzen bij haar advies te betrekken. Op 1 maart 2011 heeft de Commissie voor de m.e.r. een advies uitgebracht. Dit advies is als bijlage bij deze Nota opgenomen. In hoofdstuk 3.3 van deze Nota wordt inhoudelijk op dit advies gereageerd.

In het kader van de betrokkenheid van Provinciale Staten als bevoegd gezag voor een eventuele POL-aanvulling is het startdocument ook ter sondering voorgelegd aan de Statencommissie voor het Fysieke Domein Ruimte en Bestuur (SCFD). Daarnaast is advies gevraagd aan de Provinciale Commissie Omgevingsplannen Limburg (PCOL). De PCOL en de SCFD hebben op respectievelijk 20 en 21 januari 2011 geadviseerd over de opzet van het startdocument. De adviezen van de PCOL en de SCFD zijn eveneens als bijlage bij deze Nota opgenomen. In hoofdstuk 3.1 en 3.2 van deze Nota wordt inhoudelijk op deze adviezen gereageerd.

Vaststelling startdocument

Alle zienswijzen en adviezen, alsook de ambtshalve wijzigingsvoorstellen zijn verwerkt in deze Nota van zienswijzen.

Het Startdocument (inclusief deze Nota van zienswijzen) is op 29 maart 2011 door Gedeputeerde Staten vastgesteld, nadat er in GOML-verband over is gesproken en geadviseerd.

2. Zienswijzen op hoofdlijnen

Tijdens de zienswijzenperiode zijn 107 schriftelijke zienswijzen ingediend. Het merendeel betrof zienswijzen van particulieren en bedrijven.

Er zijn zienswijzen ontvangen van de gemeenten Roerdalen, Roermond, Nederweert, Weert, Maasgouw en Leudal. Daarnaast zijn ook door de belangenorganisaties Bomenstichting, Natuurmonumenten, Stichting tot behoud leefmilieu, Stichting Milieufederatie Limburg (mede namens anderen), LLTB, de LWV en enkele dorpsraden zienswijzen ingediend.

Deze nota bevat een samenvatting van de hoofdpunten uit de ingediende zienswijzen. De zienswijzen zijn op basis van de hoofdstukken in het startdocument, gegroepeerd naar verschillende onderwerpen en vervolgens voorzien van een standpunt van Gedeputeerde Staten. Naast een algemeen standpunt naar aanleiding van de zienswijzen over een bepaald onderwerp, wordt er in sommige gevallen en voor zover relevant voor het niveau van het startdocument, tevens nader ingegaan op de detailvragen. Daar waar van toepassing is eveneens een voorstel voor een aanpassing van het ontwerp Startdocument gedaan.

Toelichting beantwoording zienswijzen

Aan alle indieners van zienswijzen is een uniek volgnummer toegekend. Dit nummer kunt u terugvinden in bijlage 6.1. Bij elke zienswijze over een bepaald onderdeel is in de linkerkolom door middel van dit uniek nummer aangegeven door wie die zienswijze is ingediend. Aan de hand van deze nummers kan vervolgens worden nagegaan waar in de Nota van zienswijzen de verschillende onderdelen van elke zienswijze zijn behandeld.

3. Bestuurlijk standpunt ten aanzien van adviezen

3.1. Advies Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL)

Brainport Eindhoven

Midden-Limburg is gelegen in de ruit Eindhoven – Venlo – Ruhrgebied – Zuid-Limburg. Met name Brainport Zuid-oost Nederland lijkt hier van belang. Ontwikkeling van infrastructuur vanuit Eindhoven richting het Ruhrgebied kan leiden tot versterking van de regio Midden-Limburg, en heeft daarmee een relatie met het voorliggende vraagstuk van de Ontwikkelas N280. De commissie verzoekt deze ontwikkelingen in de studie over de Ontwikkelas N280 te betrekken.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Midden-Limburg ligt in het hart van de Brainport Zuid-Oost Nederland, waarvan de speerpunten liggen in Eindhoven, de regio Venlo en rond Chemelot. Dit biedt kansen voor Midden-Limburg. Dit vormt de context voor de economische ambities voor de regio zoals vervat in doelstelling 1 van het Startdocument.

De scope van deze studie heeft geen betrekking op de genoemde ruit. De effecten van doorgaand verkeer op de N280 zullen onderzocht worden. Ook betrekken we de gevolgen van de aanleg van de A74. De aanleg van de A74 is een onderdeel van de autonome ontwikkeling en daarmee van de referentie. Daaruit kunnen we ook conclusies trekken voor de gevolgen voor doorgaand verkeer.

Effecten agrarische sector

Enkele van de te onderzoeken alternatieven kunnen een ruimtelijke impact hebben op het landelijke gebied tussen Weert en Roermond, en daarmee ook op de agrarische sector in het gebied. Er zijn verzoeken om de effecten voor de agrarische sector (land en tuinbouw) nader in beeld te brengen en onderdeel van de afweging te laten zijn.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Op globale en kwalitatieve wijze zullen de effecten voor de landbouw in de regionaal economische effectenstudie (effecten werkgelegenheid) en plan-MER (ruimtegebruik N280) worden onderzocht. De effecten voor het grondgebruik van land- en tuinbouw worden in de afwegingstabel in beeld gebracht.

Wijziging Startdocument:

Land- en tuinbouw: In de studies zullen de effecten op land- en tuinbouw op globale en kwalitatieve wijze in beeld worden gebracht. Dit gebeurt door in economische effectenstudie de effecten op de werkgelegenheid en in het plan-MER de gevolgen voor het grondgebruik van de landbouw te onderzoeken. Aan doelstelling 5 wordt toegevoegd dat de effecten van de voorkeursoplossingsrichting voor de land- en tuinbouw beperkt blijven.

Ladder van Verdaas

De commissie adviseert de afweging van de alternatieven in de geest van de Ladder van Verdaas uit te voeren. Dat betekent dat oplossingen gezocht moeten worden in de volgorde van benutten – beïnvloeden – bouwen. Hiermee kan de afweging op een zorgvuldige wijze plaatsvinden.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Voor een beantwoording van dit onderdeel van het advies wordt verwezen naar het standpunt van Gedeputeerde Staten zoals verwoord in § 4.1.2. op pagina 23 van deze Nota.

EHS

Voor wat betreft de aantasting of doorsnijding van Ecologische Hoofdstructuur (EHS) als gevolg van alternatieven van de N280 wijst de commissie op het 'nee, tenzij'-principe. Hiervan kan alleen worden afgeweken als er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van redenen van groot openbaar belang. De commissie verzoekt dit aspect bij het onderzoek te betrekken.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Bij het eventuele gebruik en/of doorsnijden van gronden met de status EHS komt, zoals de commissie terecht opmerkt, het 'nee, tenzij' -principe in beeld. Het in beeld brengen van deze aspecten is voorzien in het natuuronderdeel van de planMER.

Effectenstudies

De commissie constateert dat een aantal effecten niet is meegenomen in de analyse ten behoeve van de regionale economische effectenstudie (REES), zoals demografie, immigratie en de aantrekkingskracht van bedrijven.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Demografische ontwikkelingen zitten in verkeersstudie en daarmee impliciet in alle aansluitende studies. Voor wat betreft de aantrekkingskracht van bedrijven, in de regionaal economische effectenstudie wordt gekeken naar effecten op werkgelegenheid.

Beleidslijn Grote rivieren

De commissie constateert dat alternatieven kruisen het rivierbed van de Maas. Dit betekent dat de beleidslijn Grote Rivieren van toepassing is. De commissie verzoekt dit in de effectenstudie mee te nemen en onderdeel te laten zijn van de afweging.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De beleidslijn Grote Rivieren wordt meegenomen bij de beschrijving van de relevante beleidskaders en zal, daar waar aan de orde, ook worden betrokken bij de effectbeschrijving van de alternatieven.

Wijziging startdocument

De beleidslijn Grote Rivieren wordt opgenomen in bijlage 4: Belangrijke beleidsstukken en rapporten. De toetsing aan de beleidslijn Grote Rivieren vormt onderdeel van de watertoets (bijlage 5 onderdeel bodem en water) en zal daar expliciet vermeld worden.

Actuele verkeersontwikkelingen

In de nabije omgeving van de N280 worden momenteel enkele grote infrastructurele werken uitgevoerd, zoals de aanleg van de A74 en de aanleg van spitsstroken op de A2 tussen Kerensheide en Het Vonderen. De commissie verzoekt deze actuele ontwikkelingen bij de verdere uitwerking mee te nemen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De effecten van de genoemde maatregelen zijn in het verkeersmodel verwerkt. Daarmee zijn ze uitgangspunten voor de studie.

Alternatief 5

Rijkswaterstaat constateert dat alternatief 5, waarbij het verkeer wordt omgeleid via de rijkswegen A2 en A73, gelegen is buiten het gebied waar de meeste van de in het startdocument genoemde ambities voor gebiedsontwikkeling gelegen zijn. Alternatief 5 lijkt daarmee weinig bij te dragen aan de ambities voor de gebiedsontwikkeling, zoals verwoord in de Regiovisie Midden-Limburg. De Milieufederatie is van mening dat, gelet op de te verwachten ontwikkeling van verkeersstromen, deze variant zeker moet worden meegenomen. Deze wegen liggen in Midden-Limburg en niet buiten het onderzoeksgebied. De genoemde ambities in de regiovisie kunnen ook met dit alternatief gerealiseerd worden.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Alternatief 5 blijft een te onderzoeken alternatief in het onderzoek.

Internationaal vrachtverkeer

De commissie vraagt specifieke aandacht voor het vraagstuk van het (inter)nationale vrachtverkeer. Met de aanleg van de A74 en de verbreding van de A2 wordt geïnvesteerd in de doorgaande internationale routes. Een opwaardering van de N280 kan effect hebben op de verdeling van het internationale vrachtverkeer op het hoofdwegenet. Er zal dan concurrentie ontstaan met de eerstgenoemde routes en de vraag is of dat gewenst is. De commissie beveelt aan om, na afloop van de onderzoeksfase, eerst een visie neer te leggen over de gewenste functie van de weg. Daarbij dient de vraag centraal te staan of de N280 een regionale of (inter)nationale betekenis heeft c.q. kan krijgen en of het omleidingsalternatief 5 een reëel alternatief is

Standpunten Gedeputeerde Staten

Zoals in het Startdocument is aangegeven vormt het PVVP het beleidskader voor dit project. In het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP) Limburg is de functie van de N280-west vastgelegd. De N280-west is aangemerkt als bovenregionaal verbindende weg. Bovenregionaal verbindende wegen zorgen door hun gunstige netwerkpositie in relatie tot de stadsregionale centra en/of hoofdwegen voor de afwikkeling van regionaal verkeer over middenlange afstanden en zijn bovendien van betekenis voor de robuustheid van het netwerk. De N280-west maakt deel uit van het Regionaal Verbindend WegenNet (RVWN). RVWN-wegen worden in principe als gebiedsontsluitingsweg ingericht waarbij maatwerk wordt toegepast. Inrichting als stroomweg is een mogelijkheid (vooral bij bovenregionaal verbindende wegen). Specifiek over de N280 is in het PVVP Limburg gesteld dat uitbouwen tot regionale stroomweg een mogelijke oplossing is waarmee de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid kan worden verbeterd. De functie van de N280-west is nu juist het onderwerp van de voorgenomen studie.

In het PVVP is de kanttekening geplaatst dat voorkomen moet worden dat een opwaardering van de N280 tot een bovengemiddelde groei van het doorgaand vrachtverkeer leidt. Overigens is het niet zo dat er op regionale wegen geen vrachtverkeer thuishoort.

In het onderzoek zal kwalitatief gekeken worden naar de gevolgen voor de routekeuzes van het doorgaande vrachtverkeer. De voorkeursoplossingsrichting zal mede worden gebaseerd op de integrale uitkomsten van de onderzoeken.

In het afwegingsdocument worden alle plussen en minnen op een rij gezet en wordt bekeken in hoeverre de verschillende oplossingsrichtingen bijdragen aan realisatie van de doelstellingen, waaronder zo mogelijk ook de effecten op de regionale economie. De groei van het doorgaand vrachtverkeer op de N280-west zullen we als beoordelingscriterium toevoegen.

Voorstel wijziging tekst Startdocument:

De groei van het doorgaand vrachtverkeer op de N280-west wordt als beoordelingscriterium toegevoegd.

Openbaar Vervoer

Tevens verzoekt de commissie te kijken naar flankerend beleid met betrekking tot openbaar vervoer en om de verbinding Nijmegen/Venlo/Roermond (Maaslijn) door te trekken door Midden Limburg naar Weert.

Standpunt Gedeputeerde Staten

In de Regiovisie Midden-Limburg is de ambitie geformuleerd om de mogelijkheden van het spoor voor personenvervoer beter te benutten. In dit kader zijn enkele verkennende studies uitgevoerd. Uit deze studies concluderen Gedeputeerde Staten dat een treinverbinding tussen Weert en Roermond met stations te Leudal onvoldoende oplossend vermogen voor de knelpunten op de N280 heeft. De ontwikkelmogelijkheden voor openbaar vervoer zijn daarom niet als (onderdeel van een) oplossingsrichting meegenomen. Bij de uitwerking van het voorkeursoplossingsrichting zullen wel de gevolgen en mogelijkheden voor het openbaar vervoer (met name het busvervoer) in beeld worden gebracht.



3.2. Advies Staten Commissie Fysiek Domein (SCFD)

In deze paragraaf vindt u een samenvatting van de vragen en opmerkingen uit het CONCEPTVERSLAG van de vergadering van de Statencommissie voor het Fysieke Domein Ruimte & Bestuur op 21 januari 2011 betreffende het agendapunt concept-Startdocument N280-west. Bij de verschillende onderdelen is tevens het standpunt van Gedeputeerde Staten weergegeven.

Landbouw

Door sprekers is aangegeven dat tijdens de informatieavond vragen zijn gesteld over de claims op de landbouw. De effecten voor de agrarische sector moeten in het onderzoek worden betrokken. Ook de kosten voor het uitkopen van agrariërs moet worden meegenomen. Tijdens de behandeling in de SCFD is door Gedeputeerde Driessen aangegeven dat het landbouwbelang in de belangenafweging zal worden meegenomen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Voor de beantwoording van dit advies wordt verwezen naar het standpunt van Gedeputeerde Staten bij het advies van de PCOL aangaande dit onderwerp, zoals verwoord in § 3.1.

Openbaar Vervoer

Door sprekers wordt aangegeven dat het openbaar vervoer onvoldoende wordt meegenomen in de studie. Een stoptreinverbinding tussen Roermond en Weert zou zeer betekenisvol voor de ontwikkeling van Midden-Limburg kunnen zijn. Naast het openbaar vervoer kan ook het goederenvervoer over spoor en water in de studie worden betrokken. Gedeputeerde Driessen heeft daarop aangegeven dat onderzoek naar openbaar vervoer heeft plaatsgevonden. Een stoptrein ligt vanwege de normen voor in- en uitstappers uitermate moeilijk. Bovendien lost een stoptrein niet de verkeers- en infrastructurele knelpunten van de N280-west op. Ook levert het onvoldoende bijdrage aan de ontwikkelingspotentie van Leudal.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Voor de beantwoording van dit wordt verwezen naar het standpunt van Gedeputeerde Staten bij het advies van de PCOL aangaande dit onderwerp, zoals verwoord in § 3.1.

Procedure

Door de sprekers wordt geconstateerd dat de terinzagelegging van het plan-MER en het afwegingsdocument in de vakantieperiode 2011 gepland is. Voorgesteld wordt om de resultaten van de studies en het afwegingsdocument pas in september ter inzage te leggen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten zullen de planning zodanig aanpassen dat de periode van ter inzage legging zoveel mogelijk buiten de vakantieperiode zal vallen.

Autonome ontwikkelingen en ambities

Door spreker wordt gevraagd of alle genoemde ontwikkelingen daadwerkelijk effect hebben op de N280 en of het onderzoek in die zin niet te uitgebreid is. Anderzijds wordt aangegeven dat het beter is om teveel dan te weinig ontwikkelingen mee te nemen in het onderzoek.

Daarnaast worden door spreker grote twijfels uitgesproken over de ambitie 'de zorgstrip' en wordt verzocht hier duidelijkheid over te geven. Daarnaast vraagt spreker het Maasplassengebied, de uitbreiding van het

Designer Outlet Center in Roermond en eventueel de ontwikkeling van de industrieterreinen Kampershoek-Noord en Pannenweg als grootschalige ontwikkelingen bij de N280 te betrekken.

In antwoord op de vragen denkt de gedeputeerde dat heel veel in de autonome ontwikkeling zit. De gedeputeerde wil deze opmerking van de PvdA bij een gevoeligheidsanalyse meenemen. Het Designer Outlet Center heeft immers meer effect dan de golfbaan.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Bij de opstelling van de lijst van autonome ontwikkelingen en ambities is uitgegaan van de overzichten zoals die door de gemeenten zijn verstrekt. Na een nadere beoordeling zijn de in het startdocument genoemde projecten overgebleven en nader onderverdeeld naar autonome ontwikkeling of ambitie. Daartoe behoren ook de door inspreker genoemde projecten.

De in het startdocument opgenomen autonome ontwikkelingen en ambities zijn beoordeeld op de mogelijke interactie met het vraagstuk van de N280-west. Autonome ontwikkelingen waarvan de verwachte interactie beperkt is, zijn niet meegenomen. Op deze wijze is invulling gegeven aan de toegezegde gevoeligheidsanalyse bij het bepalen van relevante autonome ontwikkelingen.

Zienswijzen Dorpsraden Baexem en Kelpen-Oler

Spreker vraagt om de tien vragen van de Dorpsraden van Baexem en Kelpen-Oler te beantwoorden. Gedeputeerde zegt toe de vragen van de dorpsraden te beantwoorden en zal een afschrift hiervan aan de Staten verstrekken.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De vragen van de dorpsraden Baexem en Kelpen-Oler zijn als zienswijzen meegenomen en worden - voor zover van toepassing op het Startdocument - in hoofdstuk 5 van deze nota van zienswijzen beantwoord.

Voorgestelde verknoping voor knooppunt Het Vonderen

Sprekers pleiten ervoor om in het onderzoek de door spreker voorgestelde variant voor de aansluiting tussen de A2 en de A73 mee te nemen, ter hoogte van de Clauscentrale en gecombineerd met de aan- en afvoerwegen naar de Clauscentrale bij Linne.

Daarnaast zijn sprekers van mening dat een volwaardige verknoping van knooppunt Het Vonderen een no-regret moet maatregel zijn. Sprekers vinden dit een rijksopgave. Als een combinatie met de Clauscentrale gemaakt kan worden, vraagt dit zeker aandacht. Bij alternatief 5 is een volledige verknoping A73/A2 aan de orde. Gedeputeerde Driessen vindt een alternatieve verknoping ten noorden van Maasbracht vanwege de doorsnijding aldaar geen voor de hand liggende oplossing (weer een nieuwe weg erbij).

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten nemen kennis van het standpunt van sprekers inzake de verknoping A2-A73, waarbij sprekers stellen dat dit een no-regretmaatregel is en dat het een Rijksopgave betreft.

Vanwege de verwachte negatieve effecten van een doorsnijding van het gebied ter hoogte van de Clauscentrale zal de voorgestelde variant voor de verknoping van de A2 en de A73 niet worden meegenomen. Mocht oplossingsrichting 5, waarbij de A2 en de A73 volledig verknoopt worden, tot de voorkeursoplossingsrichtingen behoren, dan zal in een volgende fase bij de nadere uitwerking rekening worden gehouden met de bij de Clauscentrale te nemen ontsluitingsmaatregelen.

Alternatief 8: Ringstructuur rond Roermond

Spreker merkt op dat de ringstructuur van alternatief 4 een extra voordeel biedt. Spreker stelt daarom voor een combinatie van alternatief 4 en alternatief 5 in het onderzoek als 8^e alternatief mee te nemen. Dit alternatief wordt gezien als oplossing van de problemen van Roermond. De N280 wordt dan opgewaardeerd tussen de A73 en de N273 waardoor de knelpunten worden aangepakt en het meenemen van dit alternatief hoeft het onderzoek naar mening van spreker niet veel te wijzigen. Verzocht wordt om alternatief 4 en alternatief 5 op elkaar te leggen. Gedeputeerde Driessen zegt toe de mogelijkheid te onderzoeken om de effecten van het voorstel van een combinatie van alternatief 4 en 5 door te laten rekenen. De gedeputeerde zal dit met het onderzoeksbureau bespreken.

Standpunt Gedeputeerde Staten

In de voorgestelde oplossingsrichting wordt getracht om, naast het oplossen van knelpunten op de N280-West, tevens een onderdeel van de bereikbaarheidsproblematiek rond Roermond op te lossen, namelijk het creëren van een alternatief voor calamiteiten op de A73-route (tunnel). Dit onderdeel valt echter voor een belangrijk deel buiten de scope van dit project.

Deze oplossingsrichting heeft naar de mening van Gedeputeerde Staten voor de ontwikkelas N280-West weliswaar een meerwaarde, maar dit kan voor deze fase ook bepaald worden aan de hand van een beoordeling van de oplossingsrichtingen 4 en 5. Mochten alternatieven 4 en of 5 tot de voorkeursoplossingsrichtingen behoren, dan kan in een vervolgfase bezien worden of de voorgestelde oplossingsrichting in de verdere uitwerking betrokken wordt. Voor deze fase nemen GS deze oplossingsrichting niet op in het startdocument.

8^e alternatief: procedure

Door spreker wordt gevraagd of het toevoegen van een 8^e alternatief procedureel nog mogelijk is gezien de voorgeschiedenis.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De reactie van de Staten Commissie Fysiek Domein, wordt net als alle inspraakreacties en adviezen beoordeeld, verwerkt in deze nota van zienswijzen en wordt voorzien van een reactie van Gedeputeerde Staten. Op basis van de inspraakreacties en de adviezen wordt het definitieve startdocument vastgesteld en dus ook de definitieve te onderzoeken oplossingsrichtingen bepaald. In dat kader wordt ook een besluit genomen over het al dan niet opnemen van het genoemde 8^e alternatief.

Uitgangspunten voor de N280 als verbinding van nationaal of regionaal belang

Spreker merkt op dat naast het belang van regionale verbindingen dit ook een nationale en zelfs een internationale verbinding is. Spreker vindt dat dit bij de uitgangspunten moet worden meegenomen. Spreker mist dit onderdeel.

Gedeputeerde Driessen geeft aan dat de N280 een regionale verbinding met een nationale betekenis is. De vraag daarbij is hoe het anders en beter kan. De gedeputeerde wijst daarbij naar de TomTom's, de bebording en het 'open- en dichtdraaien van kraantjes'. Uiteindelijk is het sturen op rijkswegenniveau echter moeilijker. Als men uiteindelijk aan de slag gaat, lijkt het de gedeputeerde dienstig als dit gezien de financiële optiek ook nationale betekenis heeft. Bij problemen op de A2/A73 zou de N280 bovendien een omleidingroute kunnen zijn. De N280 is echter een regionale verbinding omdat er allereerst een aantal verkeersknelpunten is en ten tweede omdat de weg mogelijkwerijs een ontwikkelingspotentie heeft ten behoeve van het gebied rondom Leudal.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Vooralsnog gaan we uit van de functie zoals die in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Limburg is vastgesteld. Daarin is aangegeven dat de N280 een bovenregionale verbinding is die de stadsregio Roermond verbindt met de A2 en de stadsregio Weert/Nederweert. Op grond van de nu uit te voeren studies en de standpunten vanuit de regio zal een definitieve keuze voor de N280-west gemaakt worden.

kosten van alternatieven

De alternatieven moeten naar minder worden getrechterd. Nieuwe tracés rondom de spoorbrug zullen qua kosten duidelijk van andere tracés afwijken. De kostenkwaliteit is dan het afwegingspunt. Daarbij weegt niet ieder onderdeel even zwaar.

De gedeputeerde vindt de verknopingen bij Weert en Roermond belangrijk. Als een combinatie met de Clauscentrale gemaakt kan worden, vraagt dit zeker aandacht. Bij oplossingsrichting 5 is de volledige verknoping A73/A2 aan de orde.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Het afwegingsproces voorziet in trechtering van alternatieven, waarbij de kosten een belangrijk criterium zijn.

3.3. Advies van de commissie voor de m.e.r.

Op 1 maart 2011 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) advies uitgebracht over de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport-gedeelte in het concept-Startdocument Ontwikkelas Weert-Roermond, Studie N280-West. Het integraal advies is opgenomen in bijlage 6.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten is van mening dat de Commissie met haar advies een constructieve bijdrage heeft geleverd aan het stellen van het kader en de uitgangspunten voor het uitvoeren van de milieueffectrapportage als een van de effectenstudies.

De Commissie stelt dat het startdocument een heldere beschrijving bevat van, onder andere, de probleem- en doelstelling, de uitgangspunten die bij het opstellen van het MER gehanteerd zullen worden, de beoogde reikwijdte van het MER en de samenhang met studies die gelijktijdig met het onderzoek naar de milieueffecten zullen worden uitgevoerd.

De aanbevelingen van de Commissie hebben betrekking op het uitvoeren van het MER, als een van de effectenstudies. De aanbevelingen rond welke informatie in het MER moet worden opgenomen, welke aspecten aandacht verdienen en hoe deze verwerkt kunnen worden zijn duidelijk en leiden niet tot discussie met de initiatiefnemer. Er is in functie van haar advisering, met de Commissie overleg geweest over het zo nauwkeurig mogelijk kunnen verwerken van haar aanbevelingen in het onderzoek. Daarbij heeft de Commissie aangegeven dat zij geen aanleiding ziet het Startdocument zelf te wijzigen.

Wijziging startdocument

De aanbevelingen van de Commissie worden overgenomen en krijgen hun uitwerking in het MER. In het startdocument zal in hoofdstuk 8 verwezen worden naar het advies van de Commissie. Het advies van de Commissie zal in de bijlage van het startdocument worden bijgevoegd.

4. Bestuurlijk standpunt over zienswijzen

4.1. Aanpak (hoofdstuk 1, 2 en 3 van het startdocument)

4.1.1. Procedure

Zienswijzen over: Instemming met Startdocument

102; 103; 101	Insprekers stemmen in met het startdocument.
---------------	--

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van het standpunt van de insprekers.

Zienswijzen over: Informeren en raadplegen stakeholders en belanghebbenden

548; 548a	De dorpsraden zijn onvoldoende betrokken.
314; 313; 302	Insprekers vinden dat ze bij het tot stand komen van het startdocument niet tijdig betrokken zijn en daardoor genoodzaakt zijn een formele zienswijze in te dienen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Er is een stakeholdersoverleg N280-west opgestart om (de voortgang van) het project te bespreken. Voor dit stakeholdersoverleg zijn de Milieufederatie, Natuurmonumenten, Limburgs Landschap, Limburgse Werkgeversvereniging (LWV), de Kamer van Koophandel en de LLTB uitgenodigd. Naar aanleiding van de binnengekomen zienswijzen zijn eveneens de dorpsraden van Kelpen-Oler, Baexem, Buggenum, Grathem en buurtschap Moesdijk uitgenodigd om aan dit stakeholdersoverleg deel te nemen. Ten aanzien van de betrokkenheid van de burgers bij de totstandkoming van het startdocument merken wij op dat de voorbereiding daarvan gebeurt conform de wettelijke verplichtingen.

Zienswijzen over: Vervolgprocedure, gedetailleerde informatie en kwaliteit kaartmateriaal

529	Bij de keuze voor alternatief 2 wenst inspreker tijdig en op perceelsniveau geïnformeerd te worden.
557	Inspreker waardeert de mogelijkheid van inspraak maar heeft onvoldoende kennis van zaken om er gefundeerd over te oordelen.
548; 548a	De alternatieven zijn onvoldoende concreet om consequenties voor bewoners en belanghebbenden te kunnen bepalen.
537	Kwaliteit van informatie schiet tekort. Geen gedetailleerde kaarten voorhanden.
106	Op het gebruikte kaartmateriaal zijn de relevante kernen (Kelpen-Oler, Baexem, Grathem en Horn) in relatie tot de oplossingsrichting niet aangeduid.
506	Inspreker verzoekt om belanghebbenden tijdig met gedetailleerde informatie te voorzien met betrekking tot een eventuele ligging van een rondweg om Baexem, alsmede de plannen, en beslissingen hieromtrent.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Op basis van het startdocument worden nu eerst de effectenstudies (verkeer, plan-MER, Maatschappelijke Kosten Baten Analyse, Regionale Economische Effectenstudie, Kostenraming) uitgevoerd. Deze effecten worden op een globaal niveau in beeld gebracht om te komen tot een integrale afweging voor een of meerdere voorkeursoplossingsrichtingen. In het onderzoeks- en besluitvormingstraject rondom het afwegingsdocument zullen belanghebbenden opnieuw worden geïnformeerd en in de gelegenheid worden gesteld hun reactie te geven. In een volgende fase wordt de voorkeursoplossingsrichting (planologisch) meer gedetailleerd uitgewerkt, indien nodig op basis van een meer gedetailleerd MER. In die fase zal meer gedetailleerd kaartmateriaal worden gemaakt. Ook dan zullen er weer nieuwe inspraakmogelijkheden zijn.

Zienswijzen over: bevoegdheden en inspraak

525; 536	Is de beslisbevoegdheid over de zuidelijke omleiding te Weert een provinciale aangelegenheid of een gemeentelijke? En indien dit een gemeentelijke bevoegdheid is, wordt dan eenzelfde onderzoekopbouw en weging gebruikt?
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Insprekers bevelen aan het voorkeursalternatief vooraf aan de verdere uitwerking in een bestemmingsplan als appelabel Tracébesluit vast te stellen.
504	Oplossingsrichting 1 en 3: Inspreker maakt bezwaar tegen de rotonde t.h.v. de aansluiting Ittervoortseweg in Weert. Deze aansluiting is zonder zienswijze en inspraak verlopen.
548; 548a	Roermond is volgens inspreker al bezig met uitvoeringsplannen in westelijke richting binnen en over de grenzen van Roermond, zonder dat er sprake is van een algemeen maatschappelijk aanvaardbare oplossing. Hierdoor wordt Leudal onder druk gezet.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De voorkeursoplossingsrichting zal pas in een volgende fase nader uitgewerkt worden, indien nodig op basis van een meer gedetailleerd MER. De resultaten hiervan zullen naar verwachting ook planologisch worden verankerd. Op dit moment wordt er vanuit gegaan dat dit door middel van een Provinciaal InpassingsPlan (PIP) zal plaatsvinden. In dat geval is de provincie Limburg bevoegd orgaan. Afhankelijk van de resultaten en de besluitvorming in het kader van fase 1 is het echter ook mogelijk dat kan worden volstaan met bestemmingsplanaanpassingen, zonder m.e.r-verplichtingen, dan wel dat er een tracéwet-procedure nodig is voor alleen aanpassingen aan A2 en/of A73. In dat geval is de gemeente of de Minister van I&M bevoegd gezag.

De door insprekers genoemde no-regret maatregelen (o.a. de rotonde t.h.v. aansluiting Ittervoorsteweg) in Weert betreffen verkeersmaatregelen waar een verkeersbesluit en planologisch besluit voor van toepassing is. Deze besluiten dienen formeel nog genomen te worden en gaan gepaard met een separate onderbouwing (met onderzoek en weging van varianten) en de daarbij behorende mogelijkheden voor inspraak en beroep.

De door insprekers genoemde no-regret maatregelen in Roermond worden parallel aan deze studie uitgewerkt, en passen binnen de kaders van de studies en besluitvorming voor de N280.

Zienswijzen over: toevoegen van een 8^e oplossingsrichting / alternatief

106	Inspreker is verbaasd over het toevoegen van een 8 ^e alternatief. Inspreker gaat er vanuit dat het op deze wijze toevoegen van oplossingsrichtingen aan de 7 in het startdocument opgenomen alternatieven, procedureel niet aan de orde zal zijn en niet kan zijn.
501	Nu blijkt er een 8e variant te worden toegevoegd. Hoe kan een afgewogen keuze worden gemaakt als de varianten continu wisselen?

Standpunt Gedeputeerde Staten

In het kader van raadplegen is door de Statencommissie Fysiek Domein voorgesteld om een 8^e oplossingsrichting toe te voegen aan het onderzoek. In het kader van de inspraak stond het iedereen vrij om een dergelijke suggestie te doen. De reactie van de Statencommissie is, net als alle inspraakreacties en adviezen beoordeeld, verwerkt in deze nota van zienswijzen en is voorzien van een reactie van Gedeputeerde Staten. Op basis van de reacties en de adviezen wordt ook een besluit genomen over het al dan niet opnemen van het door inspreker genoemde 8^e alternatief.

Voor de beantwoording van de zienswijze met het 8^e alternatief wordt verwezen naar het standpunt van Gedeputeerde Staten bij het advies van de SCFD aangaande dit onderwerp, zoals verwoord in § 3.2.

Zienswijzen over: tegenstrijdigheden documenten

504	Uit de informatieavond en in het startdocument wordt aangegeven dat de POL-aanvulling zich richt op het vastleggen van één voorkeursalternatief. Dit is tegenstrijdig met de publicatie waar gesproken wordt over een of meerder voorkeursoplossingsrichtingen.
-----	---

Standpunt Gedeputeerde Staten

Het streven is om op basis van het afwegingsdocument te komen tot één voorkeursoplossingsrichting. Het is op voorhand echter niet uit te sluiten dat er op basis van de resultaten van de effectenstudies meer voorkeursoplossingsrichtingen in aanmerking komen en die in het kader van een eventuele POL-aanvulling nader onderzocht worden.

Zienswijzen over: vergoeding van onkosten

304	Op grond van artikel 7:15 van de Algemene wet bestuursrecht vraagt inspreker om de door de Stichting Achmea Rechtsbijstand gemaakte kosten voor rechtsbijstand te vergoeden. Deze kosten zijn gemaakt in verband met de indiening en behandeling van deze zienswijze.
-----	---

Standpunt Gedeputeerde Staten

Op basis van artikel 7:15 van de Algemene wet bestuursrecht worden alleen de kosten vergoed, die de belanghebbende in verband met de behandeling van het bezwaar redelijkerwijs heeft moeten maken, voor zover het bestreden besluit wordt herroepen wegens aan het bestuursorgaan te wijten onrechtmatigheid. Omdat er in dit geval geen sprake is van de behandeling van een bezwaarschrift als bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht, is de door inspreker gevraagde onkostenvergoeding niet aan de orde.

4.1.2. Uitgangspunten

Zienswijzen over: Verkeersstudie 2007

548; 548a	In de voorafgaande verkeersstudie uit 2007 is de voorkeursvariant op een summiere wijze m.b.t. de verkeersafwikkeling onderbouwd. Leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn er buiten beschouwing gelaten.
548; 548a	In de voorafgaande verkeersstudie uit 2007 is het keuzeproces voor de voorkeursvariant niet inzichtelijk gemaakt.
313	In 2007 is een netwerkanalyse uitgevoerd t.a.v. de gehele verkeersproblematiek in Leudal. In het startdocument is geen enkele verwijzing naar deze analyse/uitkomsten opgenomen.
548;548a	In de voorafgaande verkeersstudie uit 2007 is geen heldere conclusie opgenomen die de problemen en knelpunten beschrijft.
548;548a	Insprekers zijn van mening dat naar aanleiding van het verkeersonderzoek uit 2007 nader onderzoek nodig is voor een verdere probleembeschrijving, waarbij de specifieke lokale problemen naar voren komen. Daaropvolgend kan met een gedegen integrale analyse maatregelen worden onderzocht.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De uitkomsten van de in 2007 uitgevoerde verkeersstudie vormen weliswaar mede de aanleiding voor dit project, doch de resultaten van deze studie vormen geen uitgangspunt voor dit project. Er is op dit moment dan ook geen sprake van een voorkeursalternatief. Op basis van de uit te voeren onderzoeken, waaronder een nieuw verkeersonderzoek op basis van actuele inzichten, zal het afwegingsproces plaatsvinden.

Het is overigens niet duidelijk wat met de netwerkanalyse bedoeld wordt. In ieder geval is in 2007 binnen Hoge Dunk gewerkt aan een nota "op weg naar een netwerkanalyse voor de regio". Deze nota schetst de toekomstige verkeersproblemen in de regio in relatie tot toekomstige ontwikkelingen, en concludeert dat een netwerkanalyse analoog aan Eindhoven-Venlo en Zuid-Limburg, ook voor deze regio belangrijk is. Onderdeel van de op dit moment uit te voeren studie is een heldere knelpuntanalyse.

Zienswijzen over: Geselecteerde alternatieven in het startdocument

302	De uitgevoerde vooronderzoeken lagen niet bij de ter inzage liggende stukken. Insprekers kunnen daardoor niet concluderen of de voorgestelde oplossingsmogelijkheden, voorgestelde variaties in oplossingsrichtingen hiermee voldoende zijn onderzocht.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Rekening houdend met beschermingswetten t.a.v. Natuur- en Landschapsbeleid en de belangafwegingen die al op landelijk niveau hiervoor zijn gemaakt, is het overbodig om de hiermee conflicterende oplossingsrichtingen en varianten binnen deze oplossingsrichtingen mee te nemen.
527	Het startdocument geeft aan dat vanwege wensen van de regio een zevende alternatief is toegevoegd. Op basis van welke overwegingen is dit zevende alternatief toegevoegd?
501; 515	Er waren eerst meer varianten: waarom nu maar 7? Wat zijn de criteria voor de keuze van de 7 varianten geweest?

Standpunt Gedeputeerde Staten

De voorliggende 7 alternatieven zijn geselecteerd op basis van het in 2009 uitgevoerde verkeersonderzoek Midden-Limburg. In dit onderzoek zijn de knelpunten op de N280 geanalyseerd, en zijn 17 mogelijke oplossingsrichtingen op het verkeersoplossend vermogen beoordeeld. Zes alternatieven bleken voldoende verkeersoplossend vermogen te hebben en zijn door het GOML-bestuur geselecteerd om in een plan-MER en aanverwante studies verder te onderzoeken. Een 7^e alternatief, dat een omleiding van het verkeer via de A2 en A73 betreft, bleek niet alle verkeersknelpunten op te lossen, maar kan wel in het totale afwegingskader een bijdrage leveren aan de gebiedsontwikkeling. Om deze reden heeft het GOML-bestuur dit alternatief toegevoegd.

Deze 7 alternatieven zijn alleen verkeerskundig beoordeeld, en nog niet op aspecten als de economische effecten, de leefbaarheid, natuur en het milieu. Op voorhand worden alternatieven niet afgeschreven vanwege eventuele effecten op waardevolle natuurgebieden, zoals Natura 2000 en de EHS. Gedeputeerde Staten willen zich eerst een globaal idee vormen van de gevolgen van de verschillende alternatieven op de diverse af te wegen aspecten.

Zoals verwoord in het startdocument zullen deze aspecten in de eindbeoordeling uiteraard wel een belangrijke rol spelen. Bij de natuurafweging wordt rekening gehouden met alle op dat vlak relevante wet- en regelgeving. De Commissie m.e.r. ziet er op toe dat dit ook afdoende gebeurt.

Zienswijzen over: Flexibiliteit tussen onderdelen van oplossingsrichtingen

302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Gezien de diversiteit in geschetste problemen in de centra van Weert en Roermond, het tussen gebied (A2-N273) en het autoweg gedeelte N273- stadspoort Roermond is het aan te bevelen om de oplossingsmogelijkheden per deelgebied en in samenhang met elkaar te bekijken. Hiertoe zou het aan te bevelen zijn de N280-West op te delen in de genoemde vier deelgebieden.
402	Inspreker is verbaasd dat de zeven alternatieven zelfstandige alternatieven zijn en er geen ruimte is om keuze te koppelen en oplossingen te verbinden tot een nieuwe keuze.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Het doel van de effectenstudie is het op globale wijze onderzoeken van unieke oplossingsrichtingen voor het gehele tracé. Immers we willen het gehele vraagstuk integraal aanpakken. De zeven oplossingsrichtingen hebben allen een eigen karakteristiek en bepaald oplossend vermogen en worden daarop integraal beoordeeld en niet op losse onderdelen. Op basis van de onderzoeksresultaten en na het bepalen van de voorkeursoplossingsrichting, kan bij de uitwerking gezien worden of en welke maatregelen en voorzieningen van oplossingsrichtingen gecombineerd kunnen worden.

Zienswijzen over: de IJzeren Rijn als uitgangspunt

204 a; 204b ; 204c	In het startdocument is de relatie met de IJzeren Rijn niet genoemd, terwijl deze het tracé van de huidige N280 doorsnijdt. Ongelijkvloerse oplossingen hebben een zeer grote invloed op de hydrologie ter plaatse en brengt onherstelbare schade toe aan natuurgebieden waaronder de Moeselsepeel. Inspreker verzoekt om de invloed van de te activeren IJzeren Rijn/spoorwegverbinding in de onderzoeken mee te nemen.
106a	Het onderzoek moet zijn gebaseerd op de aanname dat de IJzeren Rijn voorlopig niet wordt gereactiveerd.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De reactivering van de 'IJzeren Rijn' is een internationaal dossier en vormt als zodanig rijksbeleid. In de lopende trajectnota/m.e.r.-procedure IJzeren Rijn is nog geen kabinetsstandpunt ingenomen en heeft bijgevolg nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Waar de IJzeren Rijn te zijner tijd zal rijden is momenteel dus niet bekend. Het dossier vormt derhalve geen element van onderzoek en afweging voor het startdocument N280.

Zienswijzen over: ontbrekende uitgangspunten in het startdocument

553	Het project Mooi Buggenum voor het Buggenummer Broek is door de raad van de gemeente Haelen vastgesteld en ligt klaar voor de uitvoering. Een tracé door dit gebied zou een vernietiging van natuur, menselijke inzet en kapitaal tot gevolg hebben .
302	In bijlage 5 ontbreekt de toets op het nu in uitvoering zijnde herstelproject van de Tungelroyse beek.
305; 307	Alle oplossingsrichtingen hebben een substantieel effect op de ontwikkeling van de pdv-lokatie (bereikbaarheid, passantenverkeer). Inspreker vindt dat de plannen voor de revitalisering van bedrijventerrein Roermondseweg-Moesdijk meegewogen moet worden in de besluitvorming en dus ook opgenomen moeten worden in: tabel 3.6 ; onder doelstelling 2 van hoofdstuk 6; in tabel 6.2 (als indicator/effect het kwantitatief effect op het aantal bezoeken en arbeidsplaatsen); in tabel 6.6 in paragraaf 6.3; opname in REES, opname in verkeersstudie.
305; 307	In tabel 3.6 ontbreken de voorgenomen gebiedsontwikkelingen binnen de gemeente Weert.
313	De belangen van de land- en tuinbouw zijn onvoldoende meegenomen in de criteria. Het belang van deze sector speelt nadrukkelijk in doelstelling 1 (werkgelegenheid/aantal bereikbare banen) en 5 (bijdrage aan lokale werkgelegenheid, onderhoud landschap en leefbaarheid van het platteland).
107	In de tabel "weergave subdoelen in beoordelingstabellen" op bladzijde 40 ontbreken: A Revitalisering Moesdijk tot volwaardige PDV; B Sportpark Vrouwenhof (Verplaatsing DESM van Koekoeksweg naar woonwijk).
106a	Effecten (en ook mogelijkheden) van de uitbreiding van de Clauscentrale te Maasbracht moeten in de onderzoeken worden opgenomen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De bovengenoemde uitgangspunten (Projecten Mooi Buggenum, Tungelroyse Beek en uitbreiding Clauscentrale) worden betrokken in de effectenstudies en/of komen in het plan-MER aan de orde. De effecten op de land- en tuinbouw zullen op globale en kwalitatieve wijze in de regionaal economische effectenstudie (effecten werkgelegenheid) en plan-MER (ruimtegebruik N280) onderzocht worden.

Het bedrijventerrein Roermondseweg-Moesdijk is opgenomen als autonome ontwikkeling "20 Roermondseweg-Oost (tabel 3.4)". In tabel 3.6 staan de ambities genoemd, echter alle binnen de gemeente Weert aan de orde zijnde ontwikkelingen zijn aangemerkt als autonome ontwikkeling en dus opgenomen in tabel 3.4. Ook het Sportpark Vrouwenhof is als autonome ontwikkeling "22" meegenomen in de effectenstudies.

Zienswijzen over: wijzigingen van uitgangspunten in het startdocument

106	Bij autonome ontwikkeling (H3.4 (9)): Inspreker verzoekt om uitbreiding asielzoekerscentrum Exaten bij Baexem te wijzigen in “mogelijke uitbreiding”.
106	Ambities (H3.5(35)): Inspreker geeft aan dat visitorscentrum Midden Limburg kan worden geschrapd.
107	In de tabel “ <u>Ambities gebiedsontwikkelingen tot 2020</u> ” op bladzijde 21 ontbreken: A Versterken stadshart; B Wijkenaanpak Leuken
302	In tabel 6.6 missen insprekers de meer gebruikte definitie van gebiedsontwikkeling: ontwikkelingen voor landbouw, natuur, landschap, toerisme en recreatie. Inspreker verzoekt deze mee te nemen.
548;548a	De gemeente Leudal heeft de ambitie om zich te ontwikkelen tot Tuin van Limburg. Inspreker verzoekt om dit in de afweging mee te nemen.
553	Er wordt verzocht om het DOP; (DorpsOmgevingsProgramma/Structuurbeeld Buggenum) in acht te nemen.
306; 308; 309; 310; 311; 312	Geef bij ambities aan welke voorwaarde aan realisatie wordt gesteld. Ook ambities niet dubbel meenemen.
314; 313	Gevraagd wordt een hoogwaardige verbinding met de bedrijventerreinen in de regio Weert, teneinde de economische potenties van de N280 volledig te benutten.
314; 313	Binnen doelstelling 2 (stimuleren van een aantal specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities) wordt een willekeurig aantal ontwikkelingen en ambities gedefinieerd, waarschijnlijk gebaseerd op input vanuit enkele gemeenten. Voor een voldoende onderbouwing dient er ook rekening gehouden te worden met de vele initiatieven van ondernemers (nu ontbreekt bv bedrijventerrein Zevenellen, ontwikkelingen rondom Groeskamp en De IJzeren Man), de economische ambities van het Masterplan Maasplassen in zijn geheel, de economische betekenis van de landbouw voor de regio en de economische potentie van de leisure-sector. Voor een volledig overzicht dient het bedrijfsleven betrokken te worden, inspreker wil graag met de Provincie een bijeenkomst organiseren met keyspelers uit het bedrijfsleven.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen worden de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- *De uitbreiding asielzoekerscentrum Exaten bij Baexem zal worden gewijzigd in “mogelijke uitbreiding”*
- *Bij de ambities wordt het visitorscentrum Midden Limburg geschrapd.*
- *Het Dorpsontwikkelingsplan (DOP) Buggenum wordt toegevoegd*

De overige in de zienswijzen voorgestelde wijzigingen worden niet doorgevoerd, omdat deze al onderdeel van de studie zijn, bijvoorbeeld als (onderdeel van) de genoemde autonome ontwikkelingen.

De doelstellingen volgen rechtstreeks uit de doelstellingen van de vastgestelde regiovisie Het oog van Midden-Limburg. Het bedrijfsleven is, onder andere via de Taskforce, direct betrokken geweest bij het tot stand komen van deze visie. Een aparte bijeenkomst voor het in beeld brengen van ontwikkelingen en ambities met het bedrijfsleven achten Gedeputeerde Staten niet nodig.

Wijziging startdocument

- De uitbreiding asielzoekerscentrum Exaten bij Baexem zal worden gewijzigd in "mogelijke uitbreiding"
- Bij de ambities wordt het visitorscentrum Midden Limburg geschrapt.
- Het Dorpsontwikkelingsplan (DOP) Bugenum wordt toegevoegd

Zienswijzen over: Uitgangspunten verkeersstudie: verkeersfunctie N280

515	De functie van de weg is niet zorgvuldig vastgesteld en dus is een goed ontwerp niet mogelijk. Eerst zal er een peiling moeten worden uitgevoerd naar de behoeften van "het grotere geheel". Roermond ligt ook in Europa.
548; 548a	Voor de N280 is de functie niet zorgvuldig vastgesteld. Waardoor geen goed ontwerp mogelijk is.
505	Vrachtverkeer hoort op het Rijkswegennet thuis.
106a	Bij oplossingsrichting variant 1 als referentiekader en variant 2, een betere afwikkeling van verkeersstromen voor doorgaand verkeer op bestaande snelwegen te laten opnemen als referentiekader/uitgangspunt. Dit vanwege al vermijdbaar transit- en doorgaand verkeer over de N280.
106a	De verlegging van transitverkeersstromen dient onderdeel te zijn van het komende onderzoek, naast het in beeld brengen van effecten van alternatieve oplossingen, zodat wordt voorkomen dat onnodig belastende ingrijpende maatregelen worden genomen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het standpunt van Gedeputeerde Staten bij het advies van de PCOL aangaande dit onderwerp, zoals verwoord in § 3.1.

Zienswijzen over: Uitgangspunten verkeersstudie: brede mobiliteitsinsteek

302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Insprekers missen in het startdocument de positionering en vervolgens de aanpak van de problematiek als een breed mobiliteitsvraagstuk. Insprekers bevelen aan de stappen van Verdaas te gebruiken om in samenhang te bepalen wat er al gedaan kan worden aan het mobiliteitsvraagstuk, alvorens tot het aanleggen van (gedeeltelijke) nieuwe infrastructuur over te gaan. De drie B's uit het Provinciale Verkeers- en Vervoersplan (PWP): Benutten, Beïnvloeden en dan pas Bouwen, dienen duidelijk hun uitwerking te krijgen zowel in de nul- en de nul-plus oplossingsrichting maar ook in combinaties van oplossingsrichtingen.
306; 308; 309; 310; 311; 312	De drie B's (zevensprong Verdaas) dienen binnen alle oplossingsrichtingen aandacht te krijgen in combinatie met o.a. mobiliteitsmanagement, verbetering en stimulering OV, stimuleren langzaam verkeer (o.a. snelle fietsverbindingspaden), routing vervoersstromen en snelheidsdifferentiatie. Deze maatregelen dienen in de verkeersmodellen en prognoses vooraf te worden meegenomen en niet als een correctie achteraf.
401	Inspreker beveelt aan om, ingeval van doorstromingsproblemen, eerst te onderzoeken of dit opgelost kan worden door een omleiding over bestaande wegen of door opwaardering van bestaande wegen.

505	Zoeken naar intelligente oplossingen in de bestaande situatie: bijvoorbeeld regulerende verkeerslichten, bewegwijzering vrachtverkeer, aanpassing op en afritten met rijkswegen.
-----	--

Standpunt Gedeputeerde Staten

In het PVVP Limburg is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur.

In het voortraject van dit Startdocument zijn 17 alternatieven beoordeeld op hun verkeersoplossend vermogen. Dit betrof een breed scala aan oplossingsrichtingen, variërend van oplossingsrichtingen waarin middels beprijzing de mobiliteit werd beïnvloed, tot de aanleg van nieuwe wegen. In de nu voorliggende 7 alternatieven komen verschillende maatregelen tot uiting, zoals het ontmoedigen van mobiliteit (het afwaarderen van wegen, zoals in alternatieven 4 en 5), het beter benutten van bestaande infrastructuur (de omleidingsalternatieven) en de aanleg van nieuwe wegen. Gedeputeerde Staten zijn van mening dat op deze wijze bij de afweging van de alternatieven voldoende rekening wordt gehouden met de Ladder van Verdaas, die overigens meer treden kent dan de door de provincie gehanteerde werkwijze van benutten-beïnvloeden-bouwen. Een beschrijving van de wijze waarop de Ladder van Verdaas is toegepast zal in het planMER opgenomen worden.

In het verlengde van het PVVP Limburg en de N280-west studies is in de startnotitie een breed scala aan mogelijke oplossingen (bouw danwel combinatie bouw/benutting) gepresenteerd zodat er een gemotiveerde afweging en keuze kan plaatsvinden. Daarbij zal onder andere naast het oplossend vermogen voor (doorstromings- en leefbaarheids)problemen ook worden gekeken naar de meerwaarde van de oplossingen voor de gebiedsontwikkelingen.

Wijziging startdocument

De beschrijving van de Ladder van Verdaas vormt onderdeel van het verkeersonderzoek (bijlage 5 onderdeel verkeer) en zal daar expliciet vermeld worden.

Zienswijzen over: Uitgangspunten verkeersstudie: fasering

548	Insprekers adviseren om de uitvoering van het plan in fasen te doen. Zet op korte termijn in op beïnvloeding. Tref infrastructurele maatregelen en pas flankerend beleid toe. Kies daarbij maatregelen die ook passen in de lange termijn aanpak. Ga vijf jaar lang de resultaten daarvan nauwkeurig in beeld brengen
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Nulplus-oplossingsrichting als groeivariant. Start met de huidige bestaande N280 (oplossingsrichting 1), onderzoek eerst maatregelen aan het bestaande tracé (ongelijkvloerse kruisingen rotondes, sturing door bewegwijzering etc.), onderzoek daarna vergelijkbare maatregelen aan aangrenzende wegen, N275, N273 en de combinatie met oplossingsrichting Rijkswegennet A2/A73 (5) en –indien deze maatregelen onvoldoende effect hebben- bekijk uiteindelijk of er met kleine tracétoevoegingen, zuidelijke omleidingen, tegemoet wordt gekomen aan de gestelde doelen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Streven is om te kiezen voor een duurzame verkeerskundige oplossing, die zowel op de korte als lange termijn soelaas biedt.

We onderzoeken daartoe meerdere alternatieven, die uiteenlopen van niets doen tot de aanleg van nieuwe wegen. Waar mogelijk worden nu al maatregelen op het bestaande wegennet genomen, de zgn. no-regret maatregelen.

Zienswijzen over: Tijdshorizon studies

302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Het is gebruikelijk om als studietijd een jaartal minimaal tot 10 jaar na de realisatie van de maatregel te hanteren. De startdocument gehanteerde eindtijd 2020 lijkt ons veel te kort. Gezien de bevolkingskrimp die Midden-Limburg wordt verwacht na 2020 is het aan te bevelen hier rekening mee te houden. Stellen een “studiejaar” tot 2030, met een quick-scan doorkijk naar 2040 als minimaal uitgangspunt voor.
---	--

Standpunt Gedeputeerde Staten

In de verkeersstudie wordt de situatie voor 2020 in beeld gebracht, met een doorkijk naar 2030. Op grond daarvan kunnen voldoende conclusies worden getrokken voor de onderlinge vergelijking van alternatieven. Indien uit de doorkijk blijkt dat de ontwikkelingen naar 2030 significante gevolgen hebben voor de knelpunten op de N280-west, zal de doorkijk voor zover relevant ook van toepassing zijn op de overige effectenstudies. Wij volgen daarmee ook het advies van de Commissie m.e.r..

De gemaakte keuze voor situatie 2020 met een doorkijk naar 2030, zal in het plan-MER nader worden toegelicht.

Wijziging startdocument

In paragraaf 5.1 wordt toegevoegd dat in het Plan-MER de gemaakte keuze voor 2020 met een doorkijk naar 2030 zal worden toegelicht.

Zienswijzen over: Onderzoeks- en studiegebied

302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Het studiegebied dient ruimer te zijn, begrensd door de Ruit Eindhoven, Venlo, Mönchen-Gladbach en Sittard-Geleen. De impact van de A73 en A74 dienen hier volledig in te vallen.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Het zoekgebied voor de oplossingsrichtingen wordt niet consequent toegepast. Dit is soms gelegen tussen de A2 tot de A73, maar in enkele gevallen wordt ook het gedeelte A2 tot de Centrumringweg Weert meegenomen. Insprekers stellen voor om het zoekgebied te beperken tot het gedeelte tussen de A2 (afrit Kelpen) en de A73 (aansluiting N280-Oost). Het gedeelte van de A2 tot de Centrum ringweg in Weert gaat voor een groot gedeelte door de bebouwde kom (50 km zone).

Standpunt Gedeputeerde Staten

Het zoekgebied voor de oplossingsrichtingen is voor alle alternatieven gelijk, namelijk van de aansluiting van de N280 op de Ringbaan te Weert tot de aansluiting van de N280 op de A73 te Roermond.

Dit studiegebied heeft geen betrekking op de genoemde ruit. De effecten van doorgaand verkeer op de N280 op de route Monchen-Gladbach – Eindhoven zullen uiteraard onderzocht worden. Ook betrekken we de gevolgen van de aanleg van de A74. De aanleg van de A74 is een onderdeel van de autonome ontwikkeling en daarmee van de referentie. Daaruit kunnen conclusies worden getrokken voor de gevolgen voor doorgaand verkeer.

4.2. Probleem- en doelstelling (hoofdstuk 4 van het startdocument)

Zienswijzen over: het opstellen van een probleemanalyse verkeer

302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Het startdocument mist een echte probleemanalyse en is noodzakelijk in deze plan-MER studie. In deze probleemanalyse dient de functie van deze weg bekeken te worden, ook in relatie met de A73 en A74.
531	In het startdocument moet een helder gedefinieerde probleemstelling worden opgenomen. De tekst die nu in de aanleiding staat vermeld doet geen recht aan de titel en de bedoeling van de startnotitie. Dit geldt ook voor 6 van de inmiddels 8 alternatieven. Alternatief 1 en 2 zijn feitelijk geen alternatieven, alternatief 5 en 8 beogen niet een rijksweg/autosnelweg tussen Roermond en Weert aan te leggen en de andere alternatieven bieden voldoende mogelijkheden om vanuit Duitsland (transportverkeer Rotterdam) naar Nederland te rijden, daar zijn de A2, A73, A67 etc. voor bedoeld. Definieer een startnotitie vanuit de juiste vertrekpositie.
531	De N280 moet geen transportweg vanuit Duitsland naar Nederland worden en v.v. Daar zijn andere wegen voor bedoeld. Stel vast wat de daadwerkelijke problemen zijn en bepaal dan welke concrete doelstellingen overblijven.
504	Inspreker is van mening dat de noodzaak voor opwaardering van de N280-west tussen Weert en Roermond overbodig is. Verkeersdoorstroming en veiligheid zijn goed. Bij opwaardering ontstaat een aanzuigende werking op dit traject door (vracht)verkeer. Dit heeft juist een negatief effect op mens en natuur.
570	Inspreker geeft aan dat de huidige weg in de spits ca. 5 minuten vertraging geeft. Dit is volgens inspreker geen enkel probleem. Door de bevolkingskrimp zal dit nog verder afnemen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

In de onderzoeken zullen de in het startdocument genoemde vier probleemstellingen verder worden uitgewerkt en gespecificeerd. Bijvoorbeeld de door inspreker aangehaalde problematiek van het doorgaande vrachtverkeer. Ook in het plan-MER zullen bijvoorbeeld de probleemstellingen aangaande het milieu precies aangegeven worden. Tevens zal nut en noodzaak helder worden aangegeven.

Zienswijzen over: de lokale knelpunten

302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Genoemde knelpunten zijn niet helder. Uit een studie uit 2004 blijken geen structurele verkeersafwikkelingsproblemen op de N280-West te zijn, wel is er sprake van knelpunten op de kruispunten in Roermond, welke volgens inspreker gerelateerd zijn aan de verdere verkeersafwikkeling in Roermond en richting het DOC. Het startdocument geeft aan dat de N280-West zijn maximale capaciteit nadert waarmee de bereikbaarheid onder druk komt te staan. Concreet noemt het startdocument echter enkel de aansluiting met de A2 en de doorstroming in Baexem als knelpunt, de VRI in Kelpen en de spoorovergang in Weert.
---	---

302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Veel knelpunten zijn gebaseerd geprognosticeerde capaciteitsproblemen. Veel van genoemde knelpunten lijken eerder gerelateerd aan de afvoer en aanvoer richting een kruispunt die met een "lichte" ingreep, ongelijkvloerse of "turbo"rotonde, een oplossing geven. Uit provinciale mobiliteitsmonitor blijkt al vele jaren mobiliteitsgroei op deze verbinding beperkt is. Dit vraagt om een heldere knelpuntenanalyse en formulering van de probleemstellingen.
402	Twee knelpunten in Leudal worden in het startdocument niet genoemd: Af- en opritten N280-N273 en het tankstation in Baexem aan de oostzijde op de N280.
402	Inspreker vraagt aandacht voor een knelpunt in de N280-west: de met verkeerslichten geregelde oversteek richting Duitsland en de afrit naar de Sint Wirosingel. Deze problemen verdienen ook aandacht.
518	In het startdocument ontbreekt een knelpunt op de N280: namelijk de aansluiting van "de Fruithal" ter hoogte van de Roermondseweg te Weert. Bezoekersverkeer levert verkeersonveilige situaties op. Verzoek is om voorzieningen voor het bestemmingsverkeer te treffen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De geconstateerde knelpunten in de knelpuntenanalyse zijn gebaseerd op reeds uitgevoerde onderzoeken. Met name de Verkeersstudie Midden-Limburg had dit tot doel. In het startdocument zal een overzicht worden toegevoegd waarin de geconstateerde knelpunten zichtbaar zijn. Op basis van het voorliggende verkeersonderzoek wordt de knelpuntenanalyse geactualiseerd. Dit kan leiden tot bijstelling van knelpunten.

Wijziging startdocument

In de reeds uitgevoerde onderzoeken zoals de Verkeersstudie Midden-Limburg, zijn knelpunten geconstateerd op basis van een knelpuntenanalyse. In het startdocument zal een overzicht worden toegevoegd waarin de geconstateerde knelpunten zichtbaar zijn.

Zienswijzen over: Doelstellingen algemeen

402	Inspreker is tegen deze vorm van economische wegebouw. Voorstellen voor de N280 zijn niet gebaseerd op verkeersproblematieken, maar op economische aannames. Een verkeersprobleem los je niet op ongerealiseerde ambities. Inspreker vraagt zich af welke infrastructuur Midden-Limburg nodig heeft in de toekomst als de verkeersproblematiek primair staat of als de economische afwegingen primair staan.
106	Inspreker verwijst naar de door het college van B&W op 1 juni 2010 vastgestelde Beleidsnotitie "uitgangspunten en interactieve aanpak gebiedsontwikkeling N280 in Leudal". Alle varianten voor de N280 West dienen: - een bijdrage aan de gewenste ontwikkelingen in Leudal te leveren; - de omgevingskwaliteit en leefbaarheid te verbeteren - bij te dragen aan het voorzieningenniveau in de kernen van Leudal - nieuwe mogelijkheden te bieden voor de ontwikkeling van vernieuwende activiteiten en innovaties; - bij te dragen aan de versterking van de Topstructuur en fietsverbindingen in Leudal - de identiteit van Leudal te versterken zodat Leudal een herkenbare plaats krijgt in de regio en de provincie.
106	Alle oplossingsrichtingen zullen ingrijpen op het onderliggende

	fietspadennetwerk/fietsstimuleringsplan (GOML). Kansen die de opwaardering van de N280 kan bieden om de fietsverbindingen te verbeteren dienen benut te worden.
570	Veel van de genoemde ambities zullen volgens inspreker niet gerealiseerd worden en als ze toch gerealiseerd worden, dan hebben ze een marginale invloed op het verkeer op de huidige N280-west.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De integrale aanpak van de effectenstudies heeft tot doel om de effecten per oplossingsrichting zowel verkeerskundig als ook bijvoorbeeld economisch in beeld te brengen. In functie van dit doel wordt een breed scala aan autonome ontwikkelingen en ambities geanalyseerd en worden effecten in beeld gebracht. De Leudalse beleidsnotitie "uitgangspunten en interactieve aanpak gebiedsontwikkeling N280 in Leudal zijn door de gemeente als uitgangspunt ingebracht in het project studie N280-West. In het plan-MER gaan we kwalitatief in op de effecten van/kansen voor fietsverkeer en OV van alle alternatieven.

Zienswijzen over: Doelstelling 1

106	In hoofdstuk 6 onder doelstelling 1 dient als subdoelstelling te worden opgenomen: "de bijdragen die een verbetering van natuur en landschap opleveren voor de regionaal-economische ontwikkeling van de regio".
106	Inspreker verzoekt om bij doelstelling 1 een subdoel op te nemen waarin de mate van verlies van agrarische cultuurgrond tot uitdrukking komt en in economische termen wordt vertaald en in de uiteindelijke afwegingstabel wordt opgenomen.
313	De belangen van de land- en tuinbouw zijn onvoldoende meegenomen in de criteria. Het belang van deze sector speelt nadrukkelijk in doelstelling 1 (werkgelegenheid/aantal bereikbare banen).
314; 313	Bepleit wordt om bij doelstelling 1 als subdoelstelling niet alleen in te zetten op een toename van het aantal bereikbare banen voor werknemers in Midden-Limburg, maar ook op een toename van het aantal potentiële werknemers voor de bedrijven in Midden-Limburg.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Onder doelstelling 5 is opgenomen dat de voorkeursoplossingsrichting moet bijdragen aan behoud aan verdere ontwikkeling van natuur en landschap. Doelstelling 1 betreft een bijdrage aan de regionaal economische ontwikkeling. De bijdragen die een verbetering van natuur en landschap opleveren voor de regionaal-economische ontwikkeling van de regio wordt niet meegenomen. Dit kan aan de orde komen bij de uitwerking van de voorkeursoplossing.

Voor de beantwoording van de zienswijze met betrekking tot de land- en tuinbouw wordt verwezen naar het standpunt van Gedeputeerde Staten bij het advies van de PCOL aangaande dit onderwerp, zoals verwoord in § 3.1.

Met de in het startdocument genoemde subdoelstellingen wordt naar mening van Gedeputeerde Staten een voldoende beeld geschept van de economische effecten van de oplossingsrichtingen. In de regionaal economische effectenstudie worden werkgelegenheidseffecten en aantal bereikbare banen (deels gebaseerd op bereikbaarheidswinst) meegenomen zoals verwoord in bijlage 5 van het startdocument. Het aan doelstelling 1 toevoegen van het subdoel "toename van het aantal potentiële werknemers voor de

bedrijven in Midden-Limburg” levert tegen de achtergrond van het doel van de integrale studies geen meerwaarde op omdat deze effecten reeds voldoende zijn meegenomen.

Zienswijzen over: Doelstelling 3

106	In doelstelling 3 (pg 26) staat dat gestreefd moet worden naar een verbetering van de bereikbaarheid van de kernen in Midden-Limburg. In hoofdstuk 6 paragraaf 6.2, ontbreekt bij doelstelling 3 (pg 40-41) een subdoelstelling die de bereikbaarheid van kernen in Midden Limburg benoemt. Ook zijn voor deze doelstelling geen indicatoren of te meten effecten opgenomen in de beoordelingstabel. Inspreker verzoekt om in hoofdstuk 6 een subdoel en daaraan ontleende indicatoren op te nemen die de effecten op de bereikbaarheid van de kernen in Midden-Limburg in de beoordelingstabel tot uitdrukking breng.
314; 313	Bepleit wordt om aan doelstelling 3 als subdoelstelling toe te voegen: het realiseren van een oplossing met zo gering mogelijke gevoeligheid voor calamiteiten, oftewel het voorhanden hebben van een alternatief bij een calamiteit danwel langdurige onderhoudsprojecten op een traject.
314; 313	Twee essentiële doelstellingen worden gemist: huidig gemiddelde bereikbaarheidsniveau van het tussenliggende gebied tussen Weert en Roermond moet minimaal gehandhaafd worden en bij voorkeur verbeteren; positieve invloed op de verkeersafwikkeling van het bovenregionale/ landelijk wegennet.
106a	In hoofdstuk 6, subdoel ‘verbetering van de reistijden tussen Roermond en Eindhoven’ toevoegen: “Het effect ‘de te verwachten toename van het (inter)nationaal doorgaand (vracht)verkeer op de N280” Het effect weergeven als de procentuele en de absolute verandering t.o.v. de huidige situatie.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Door middel van de doelstelling “verbeteren bereikbaarheid van kernen in Midden-Limburg” wordt invulling gegeven aan de door inspreker gewenste doelstellingen aanzien ten aanzien van het gemiddelde bereikbaarheidsniveau van het tussenliggende gebied tussen Weert en Roermond. In §6.2, tabel 6.3 ontbreekt echter inderdaad een indicator/effect voor de subdoelstelling “verbeteren bereikbaarheid van kernen in Midden-Limburg”. Hiervoor zal een indicator worden toegevoegd waarmee op basis van de verkeerscijfers een kwalitatieve uitspraak te doen is over geen verbetering/beperkte verbetering/substantiële verbetering.

Alternatieven voor calamiteiten: In het onderzoek worden de alternatieven kwalitatief getoetst op robuustheid van het wegennet. Daarmee wordt de mate van flexibiliteit aangegeven voor het geval van calamiteiten.

De door inspreker gewenste doelstelling ten aanzien van een positieve invloed op de verkeersafwikkeling van het bovenregionale en landelijke wegennet is geen onderdeel van deze studie. Wel is het uitgangspunt dat de oplossingsrichting geen negatieve invloed heeft op de verkeersafwikkeling van het bovenregionale/landelijke wegennet.

Voor de beantwoording van de zienswijze met betrekking tot de het (inter)nationaal doorgaand vrachtverkeer wordt verwezen naar het standpunt van Gedeputeerde Staten bij het advies van de PCOL aangaande dit onderwerp, zoals verwoord in § 3.1.

Wijziging Startdocument:

In §6.2, tabel 6.3 wordt een indicator/effect voor de subdoelstelling “verbeteren bereikbaarheid van kernen in Midden-Limburg” toegevoegd.

Zienswijzen over: Doelstelling 5

313	Onder doelstelling 5 dient het principe van zuinig ruimtegebruik expliciet te worden gewaardeerd (op basis van Verklaring van Roermond 2009). Het is een algemeen maatschappelijk belang dat oplossingen die minder ruimte kosten hoger worden gewaardeerd.
313	De belangen van de land- en tuinbouw zijn onvoldoende meegenomen in de criteria en in doelstelling 5 (bijdrage aan lokale werkgelegenheid, onderhoud landschap en leefbaarheid van het platteland).
106a	Onder de elementen van subdoel duurzame oplossing de volgende criteria te verstaan: Flora en fauna, bodem, water, landschap, cultuurhistorie en archeologie, Energie, CO2-reductie, klimaatadaptatie en kringlopen (uit plan-MER).

Standpunt Gedeputeerde Staten

De effecten voor het grondgebruik van land- en tuinbouw worden in de afwegingstabel in beeld gebracht. Zoals in § 3.1 is aangegeven zal aan doelstelling 5 worden toegevoegd dat de voorkeursoplossingsrichting moet bijdragen aan behoud en verdere ontwikkeling van land- en tuinbouw. Meervoudig ruimtegebruik wordt meegenomen onder de noemer duurzaamheid.

De gevraagde elementen bij het subdoel duurzame oplossing worden allemaal meegenomen. Onder duurzame oplossing wordt o.a. verstaan Flora en fauna, bodem, water, landschap, cultuurhistorie en archeologie, Energie en klimaatadaptatie. CO2-reductie kan worden teruggevoerd op grondstoffen of productie. De kringlopen is een onderdeel uit Cradle to Cradle. Daar wordt ook aandacht aan besteed in het startdocument.

Zienswijzen over: Uitgangspunten gebiedsontwikkeling

576	Het aantrekkelijk maken van Leudal moet worden gezocht in rust, leefbaarheid, kleinschalig toerisme. Wonen in Leudal en werken in omliggende steden en op bestaande bedrijventerreinen is mogelijk. Geen overbodige bedrijventerreinen aanleggen.
548; 548a	Het is ongewenst nieuwe bedrijventerrein te realiseren langs de N280. Grootschalige terreinen langs de hoofdwegen moeten beter benut en opgeknapt worden en bovendien beter bereikbaar met OV.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Het aanleggen van nieuwe bedrijventerreinen vormt als zodanig geen onderdeel van deze studie. Wel worden een aantal nieuwe bedrijventerrein in de context van autonome ontwikkeling dan wel ambitie meegenomen in de effectenstudies.

4.3. Oplossingsrichtingen en varianten (hoofdstuk 5 van het startdocument)

4.3.1. Oplossingsrichting 1: Nul-Oplossingsrichting

Zienswijzen: Negatief ten aanzien van oplossingsrichting 1

203; 523	De variant 1, de nul-oplossing, biedt geen werkbaar alternatief en is geen adequate oplossing voor het gesignaleerde knelpunt "slechte verkeersdoorstroming en leefbaarheid in Baexem".
204a; 204b ; 204c	De nul-variant is geen optie omdat de verbinding N280 niet meer aan de eisen van deze tijd voldoet, derhalve dient het tracé aangepast te worden waarbij het allergrootste belang is dat dit tracé verkeersveiliger wordt gemaakt.
304	Volgens inspreker lost variant 1 niets op, omdat de verkeersintensiteit nu al te hoog is en door de aanpassingen in Roermond nog meer zal toenemen. Met alle nadelige gevolgen van dien. Daarom voegt dit alternatief niets aan de doelstellingen toe.
547	Alternatief 1 heeft niet de voorkeur omdat het een verkeersaanzuigende werking heeft. Het wordt alleen maar drukker.
503	Alternatieven 1 t.m. 3 vallen af omdat ze niet leiden tot de gewenste oplossing.
576	Varianten 1,2 en 3: negatieve gevolgen voor leefbaarheid Baexem en landschap.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van insprekers met betrekking tot oplossingsrichting 1. De door insprekers genoemde aspecten rond verkeersveiligheid en leefbaarheid worden in de effectenstudies en daaropvolgende afweging meegenomen.

Deze oplossingsrichting betreft de bestaande situatie inclusief de autonome ontwikkelingen. Deze moet in elk geval worden beschreven in het plan-MER. Bij een plan-MER dient namelijk getoetst te worden aan een referentiealternatief, de situatie waarbij niet uitgegaan wordt van voorgestelde maatregelen in de verschillende oplossingsrichtingen.

Uit de studies zal blijken welke effecten deze oplossingsrichting heeft op leefbaarheid en landschap.

Zienswijzen: Positief ten aanzien van oplossingsrichting 1

505	Variant 1 heeft voorkeur.
-----	---------------------------

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van het standpunt van inspreker. Het kiezen van een oplossingsrichting is op dit moment nog niet aan de orde.

Zienswijzen: Opmerkingen bij oplossingsrichting 1

302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Nul-oplossingsrichting: hier dient ook rekening te worden gehouden met andere vervoersvormen, bijvoorbeeld een toename van het gebruik van hybride- en elektrisch aangedreven voertuigen en een toenemend gebruik van elektrische fietsen ook voor het woon-werkverkeer. Deze ontwikkelingen kunnen per oplossingsrichting verschillende effecten geven
---	---

	en zijn derhalve niet te zien als niet relevant in de afweging tussen de oplossingsrichtingen.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Nul-alternatief: Onder autonome ontwikkeling dient dan niet alleen mobiliteitsgroei of -daling gezien te worden, maar ook de autonome ontwikkeling in fysieke aanpassingen, onder andere verkeersregelininstallaties of een rotonde die in een autonome situatie ook zouden zijn aangepast. Derhalve onjuist om betreffende de aansluitingen Buitenop en Mijnheerkensweg te Roermond uit te gaan van de bestaande situatie. Indien er geen plannen waren voor een opwaardering van de N280-West, dan had de gemeente Roermond deze kruispunten aangepakt. Hiervoor is in een eerdere fase al een deel van de financiële meevaller van de A73 voor gereserveerd door de gemeente Roermond.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van insprekers. In de berekeningssystematiek van geluid wordt rekening gehouden met toekomstige verbetering van voertuigen. De berekeningen vinden plaats conform wettelijke voorschriften. Deze voorschriften houden nog geen rekening met elektrische auto's en fietsen. Zie ook de beantwoording onder "Zienswijzen over uitgangspunten verkeersstudie: brede mobiliteitsinsteek" in hoofdstuk 4.1.2..

Het criterium bij het benoemen van autonome ontwikkelingen is dat over de betreffende verkeersmaatregelen besluitvorming heeft plaatsgevonden. De situatie bij de kruisingen N280-Mijnheerkensweg en N280-Buitenop te Roermond zijn momenteel nog in studie, en worden derhalve niet tot de autonome ontwikkelingen gerekend.

4.3.2. Oplossingrichting 2: Nulplus-Oplossingsrichting

Zienswijzen: Negatief ten aanzien van oplossingsrichting 2

503	Alternatieven 1 tot en met 3 vallen af omdat ze niet leiden tot de gewenste oplossing.
506	De rotonde in Baexem is het enige zogenoemde 'knelpunt' in de huidige situatie waarvoor in het startdocument geen concreet voorstel van aanpak gedaan wordt. Vanwege het belang voor de gemeente Leudal voor het oplossen van dit knelpunt dienen oplossingsrichtingen 2 en 3 ten eerste afgeraden te worden.
204 a; 204b ; 204c	Variant 3 heeft de voorkeur boven variant 2 omdat minder schade aan natuur wordt toegebracht.
576	Varianten 1,2 en 3: negatieve gevolgen voor leefbaarheid Baexem en landschap.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van insprekers. Het kiezen van een oplossingrichting is op dit moment nog niet aan de orde. De door insprekers genoemde aspecten rond natuur, landschap en leefbaarheid worden in de effectenstudies en daaropvolgende afweging meegenomen. Voor het door inspreker genoemde "knelpunt" Baexem is een variant opgenomen voor een randweg ten zuiden van Baexem welke onderzocht wordt.

Zienswijzen: Positief ten aanzien van oplossingsrichting 2

570	Variant 2 is het eenvoudigst en kost het minst. Variant 2 heeft volgend inspreker de voorkeur.
204 a; 204b ; 204c	Uit verkeersveiligheidsoogpunt hebben variant 2 en 3 de voorkeur.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van insprekers. Het kiezen van een oplossingrichting is op dit moment nog niet aan de orde. Verkeersveiligheid wordt in de effectenstudies opgenomen en ook het globaal ramen van de kosten van elke oplossingsrichting is onderdeel van de studie.

Zienswijzen over: Rondweg Baexem (als onderdeel van de oplossingsrichtingen 2 en 3)

106	Inspreker verzoekt om de variant van de rondweg om Baexem, die zuidelijk om het kasteel gaat, te verlengen zodat die niet slechts zuidelijk van het kasteel is gelegen, maar ook het Asielzoekerscentrum Exaten aan de Zuidkant passeert. Zo wordt het Asielzoekerscentrum niet afgesneden van de kern Baexem, risico's voor leefbaarheid kunnen lager worden ingeschat en de aantasting van cultuurhistorische en archeologische waarden worden zoveel mogelijk vermeden.
203 ;523	Voorkeur gaat uit naar varianten 2 of 3, waarbij het wenselijk is dat vanuit richting Roermond direct na het AZC/Exaten naar het zuiden wordt afgebogen zodat de bebouwing ontzien wordt. Alternatieven 6 of 7 bieden Baexem eveneens goede alternatieven. In alle varianten moet Baexem uiteraard wel eigen, goed gemarkeerde, toeritten verkrijgen.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Bij een zuidelijke rondweg om Baexem is sprake van twee wegen met extra versnippering en extra barrières.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	De mogelijkheid van een ongelijkvloerse kruising in Baexem zou in de nulplus-oplossingsrichting als een oplossingsvariant gezien kunnen worden, evenals een ongelijkvloerse kruising in Kelpen, omdat dit volgens het startdocument de enige knelpunten in het gedeelte tussen de N273 en de A2 zijn. De nu enkel voorgestelde maatregel zuidelijke omleiding Baexem, geeft een belemmering om hier een optimale nulplus-oplossing te ontwerpen.
506	Als variant op de randweg te Baexem in oplossingsrichtingen 2 en 3 wil inspreker een tracé voorstellen dat ten zuiden van het AsielZoekerCentrum loopt, en (aan de oostzijde van deze rondweg) tussen dit AZC en de N273 weer op het huidige tracé van de N280 aansluit. Hierbij wordt de historisch/cultureel waardevolle Baronsberg ontzien en voldoende afstand tot de kern Baexem gehouden.
506	Een randweg te Baexem, ten zuiden van Kasteel Baexem, heeft als voordeel dat, gezien de hoogteligging van het terrein ter plaatse, een verdiepte ligging van de N280 mogelijk is waardoor de hoogte van eventueel benodigde geluidswerende schermen beperkter zal zijn en daarmee de horizonvervuiling ook beperkter blijft.
506	Een randweg te Baexem betekent ter hoogte van Baexem een verschuiving van de N280 in zuidelijke richting van slechts enkele tientallen meters, en levert daardoor voor de kern Baexem geen noemenswaardige verbetering van de leefbaarheid op.
547	Van alternatieven 2 en 3 zijn de tekeningen in het startdocument niet gedetailleerd, zodat niet te

	zien of de rondweg ten zuiden van Baexem gevolgen heeft voor de plaatselijke bebouwing. Is gekozen voor dezelfde route als in de BVA-studie uit 2007?
529	Inspreker heeft voorkeur voor alternatieven 2 en 3, doch stelt een alternatieve omleiding om Baexem voor, waarbij de omleiding ter hoogte van de Napoleonsbaan weer aansluit op de N280.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van insprekers. Het kiezen van een oplossingsrichting is op dit moment nog niet aan de orde.

Bij de beoordeling van de alternatieven zullen diverse aspecten worden meegenomen waaronder geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking en de effecten op cultuurhistorische waarden. Bij de uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting zal bestaande bebouwing zoveel mogelijk worden ontzien.

Het gaat in deze fase om het vergelijken van sterk uiteenlopende doch globaal gedefinieerde alternatieven met als doel tot een voorkeursalternatief te komen. In de volgende fase zal voor de voorkeursoplossingsrichting nadere studie worden uitgevoerd waarbij tot een gedetailleerde oplossing wordt gekomen.

In deze oplossingsrichting worden voor het doel van de studies twee varianten voor de zuidelijke randweg ten zuiden van Baexem meegenomen, welke niet geheel identiek zijn aan de BVA-studie uit 2007. De mee te nemen varianten zijn principe-varianten die in een volgende fase pas nadere en gedetailleerde uitwerking krijgen op perceelsniveau. Deze voldoen voor de beoogde globale afweging die in het kader van het afwegingsdocument gemaakt dient te worden. In de vervolgfase wordt de voorkeursoplossingsrichting verder en meer gedetailleerd uitgewerkt.

Mocht de nulplus-oplossingsrichting de voorkeursoplossingsrichting zijn, of tot de voorkeursoplossingsrichtingen behoren, dan zullen voor een randweg te Baexem varianten ten aanzien van zaken als situering, hoogteligging en aansluitingen nader worden uitgewerkt.

In deze fase van de planvorming wordt nog geen onderzoek verricht naar de plaatsing van geluidsschermen. In dit stadium wordt bij het afwegen van de oplossingsrichtingen de geluidseffecten op de omgeving berekend zonder het treffen van maatregelen. Daar waar er effect op de natuurwaarden zijn, zal wel al worden aangegeven hoe die effecten beperkt of gecompenseerd kunnen worden.

Indien de nulplus-oplossingsrichting als voorkeursoplossingsrichting gekozen wordt, kan in de uitwerking nader worden ingegaan op optimalisaties op knelpuntniveau, dus ook de ongelijkvloerse kruising in Kelpen-Oler en Baexem. Voor nu wordt uitgegaan van het werken met een verkeersregelininstallatie (VRI).

Zienswijzen over: Zuidelijke rondweg Weert (als onderdeel van de oplossingsrichtingen 2 en 3)

204 a; 204b; 204c	Indien wordt gekozen voor alternatief 2 of 3, dan dient er een goede ontsluiting en verbinding te komen tussen het bedrijf van inspreker (Moeselpeelsweg 8) en de N280 dan wel de huidige randweg. Inspreker verzoekt er zorg voor te dragen dat tussen zijn onderneming en de nieuwe N280 en of de randweg een deugdelijke, adequate en directe verbinding komt.
204 a; 204b ;	Als gekozen wordt voor een nieuwe aansluiting van de N280 op de bestaande Ringbaan-Oost

204c	(Weert) dan dient er een nieuwe / aangepaste ontsluiting van de Moeselpoelweg op de Ringbaan te komen. Deze kosten dienen in beeld gebracht te worden. Inspreker maakt nu gebruik van de bestaande aansluiting Moeselpoelweg op de Ringbaan. Als er geen nieuwe ontsluiting komt, dan zal het vrachtverkeer via te smalle binnenwegen door de EHS moeten plaatsvinden. Dit is ongewenst vanuit veiligheidsoogpunt, efficiëntie, geluidsinval op natuurgebied, aantasting flora en fauna. Inspreker wil dat zijn bedrijf (Moeselpoelweg 8) goed ontsloten wordt. Er dient een afslag naar zijn woning, bedrijf percelen te worden gerealiseerd. De huidige ontsluitingsroute zal waarschijnlijk geëlimineerd worden als variant 2 of 3 wordt uitgevoerd.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Een zuidelijke rondweg om Weert kan niet als een nulplus-oplossingsrichting gezien worden vanwege de aanleg van een nieuw tracé door kwetsbare natuur.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Bij de variant met een zuidelijke omleiding te Weert vraagt ook het Keversbroek om extra aandacht.
305 ; 307	Voor bedrijventerrein Moesdijk is het van groot belang dat de N280 gehandhaafd wordt op de locatie Roermondseweg vanwege positief effect op werkgelegenheid, Toeristisch Recreatief bezoek, en kooptoeisme en dus op gebiedsontwikkeling in regio Weert. In een eerder structuurontwerp Roermondse weg Weert zijn oplossingen gepresenteerd om een goede bereikbaarheid met een vlotte doorstroming op de Roermondseweg te combineren. De kosten van het handhaven van de N280 op de huidige locatie (Weert) zijn gering en natuurgebieden worden gespaard. De milieubelasting (geluid, fijnstof) neemt af en de doorstroming wordt verbeterd.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Door in de nulplus-oplossingsrichting enkel een zuidelijke omleiding met een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer te onderzoeken is sprake van een sturing in een bepaalde richting voorafgaand aan het onderzoek.
504	Inspreker heeft bezwaar tegen een nieuw tracé in Weert met aansluiting op Ringbaan-Oost/Zuid te Weert vanwege daar gelegen natuurgebied.
504	Fout in startdocument: zuidelijk tracé Weert wordt bij oplossingsrichting 2 vermeld en op de kaart ingetekend bij oplossingsrichting 3. Gaat men gedeeltes uit de 7 oplossingsrichtingen gebruiken??
525	Onduidelijkheid over kaarten bij alternatieven 2 en 3 en de begeleidende tekst: waar hoort een zuidelijke omleiding te Weert bij?
554	Variant ten zuiden van het spoor in Weert heeft de volgende gevolgen: Buurtschap Moesdijk wordt onbereikbaar voor de hulpdiensten, schadelijke uitstoot en geluidsoverlast, natuurgebied wordt doorgesneden, Hippisch centre of Excellence verliest aansluiting op het oefenterrein, aansluiting Zuidtracé op de randweg wordt een nieuwe knelpunt (omrijden richting centrum, verkeersonveilig), PDV locatie Moesdijk verliest haar zichtlocatie.
572	Een verbetering van de N280 is gewenst in de vorm van het verbeteren van de bestaande infrastructuur (tussen A2 en de ringbaan in Weert). Een keuze voor een nieuwe infrastructuur biedt geen betere oplossing maar verlegt het knelpunt naar de nieuwe aansluiting met de randweg in Weert. Zelfs de randweg op zich kan een bottleneck blijken. Een nieuwe verbinding heeft grote gevolgen voor natuur, voor de pdv-lokatie Moesdijk. Verder leidt de aanleg van een nieuwe weg tot hoge kosten.
574	Inspreker is van mening dat de geplande ondertunneling van het spoor (Weert) stagnatie

	tijdens ochtend- en avondspits beduidend zal verminderen. Een 50 km-zone vanaf A2 richting Weert zal ontmoedigend werken voor het snelverkeer.
314; 313	Bij de varianten is niet duidelijk weergegeven hoe de verbinding tussen A2 en Weert wordt vormgegeven.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van insprekers. Het kiezen van een oplossingsrichting is op dit moment nog niet aan de orde.

De effecten op onder meer de natuur, milieu en de effecten op de bereikbaarheid c.q. barrièrewerking van de locaties Moesdijk, vormen onderdeel van de uit te voeren studies. In de regionaal economische effectenstudie wordt globaal ingaan op de bereikbaarheid van ieder bedrijventerrein. Tevens wordt naar de bereikbaarheidsverandering van enkele grotere gebiedsontwikkelingen gekeken. De beoordeling van de alternatieven zal op basis van diverse genoemde aspecten plaatsvinden.

De in het Startdocument genoemde varianten voor de aansluiting van de N280 op de Ringbaan te Weert voldoen voor de globale afweging die in het kader van het afwegingsdocument gemaakt dient te worden. In de vervolgfase wordt de voorkeursoplossingsrichting verder uitgewerkt. Mocht de nulplus-oplossingsrichting de voorkeursoplossingsrichting zijn, of tot de voorkeursoplossingsrichtingen behoren, dan zullen voor de ligging van de N280 varianten ten aanzien van zaken als situering, hoogteligging en aansluitingen nader worden uitgewerkt.

De door insprekers gesignaleerde fout in het Startdocument voor wat betreft de kaarten en de bijbehorende tekst over het zuidelijk tracé te Weert zal worden gecorrigeerd.

De varianten bij Weert en bij Baexem kunnen eventueel in een latere fase afzonderlijk worden beoordeeld, zodat ze ook voor andere oplossingsrichtingen onderdeel van de oplossing kunnen zijn.

In natuurgebieden die onder het beschermingsregime van de EHS vallen, geldt rust en stilte als een van de kenmerkende waarden van het gebied. Hieraan zal getoetst worden in het plan-MER. Voor natuurgebieden, die niet vallen onder de EHS, maar wel zijn aangewezen als stiltegebied, geldt een normering voor geluid. Het effect van de oplossingsrichtingen op de stiltegebieden wordt meegenomen in het onderzoek naar geluid in het plan-MER. Bij de effecten van de alternatieven zal worden gekeken naar de effecten op het onderliggend wegennet. Eventuele resterende knelpunten en hun kenmerken worden beschreven waarmee impliciet de oplosbaarheid wordt geschetst. Dit alles gebeurt op het niveau dat noodzakelijk is voor deze fase, het moet voldoende zijn om een afweging tussen alternatieven te kunnen maken.

Doel van deze huidige studie is onder andere de bereikbaarheid van steden en kernen te onderzoeken. Op basis van de voorliggende studies zal derhalve een afweging plaatsvinden tussen alternatieven. De individuele bereikbaarheid van woningen en bedrijven is vanzelfsprekend een uitgangspunt maar wordt pas bij de uitwerking van de voorkeursoplossing in detail onderzocht.

Bij de nulplusoplossingsrichting wordt bij Weert naast de basisvariant met continuering van de N280 over het bestaande tracé als variant een nieuw zuidelijker tracé met nieuwe aansluiting op de Ringbaan-Oost onderzocht. Op de kaart bij oplossingsrichting 2 (figuur 5.2) staat de basisvariant voor oplossingsrichting 2 aangegeven. Bij oplossingsrichting 3 wordt als basis uitgegaan van het nieuw zuidelijker tracé bij Weert met

nieuwe aansluiting op de Ringbaan-Oost. Dit is derhalve ook op de kaart bij oplossingsrichting 3 (figuur 5.3) afgebeeld.

De beoordeling van de alternatieven zal op basis van diverse aspecten plaatsvinden waaronder bereikbaarheid, geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, flora en fauna.

De ondertunneling van het spoor bij Weert wordt niet aangemerkt als autonome ontwikkeling in het kader van deze studie. Bij het vaststellen van de snelheidsregimes zal worden aangesloten bij de functie en vormgeving van de weg. Het snelheidsregime op de N280 zal buiten de bebouwde kom niet 50 km/uur worden.

Zienswijzen: Overige opmerkingen bij oplossingsrichting 2

302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Het is aan te bevelen om in de nulplus-oplossingsrichting een ecoduct mee te nemen.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Indien er sprake is van een oplossingsrichting op het bestaande wegennet kan volstaan worden met een gecombineerde ecoduiker ter plaatse van de Haelensebeek.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	De nulplus-oplossingsrichting is in feite de opwaardeervariant. Ten onrechte wordt voor het nieuwe tracé in oplossingsrichting 3 de benaming opwaarderen gehanteerd. In deze nulplus-oplossingsrichting zou sprake moeten zijn van een knelpuntgerichte aanpak. Een knelpunt gerichte aanpak van onder andere provinciale wegen in het zoekgebied. Insprekers denken dan aan de N273, N280, maar ook de N275 de verbinding Weert-Venlo.
304	Alternatief 2 (nulplus-oplossingsrichting) heeft tot gevolg dat de bereikbaarheid van het eigendom van inspreker zodanig ernstig wordt belemmerd dat het erop neer komt dat er niet of nauwelijks toegang meer mogelijk is tot het perceel Kasteelweg 13-A. Dit heeft niet alleen negatieve gevolgen voor de inspreker, maar ook voor de vele genoemde bezoekers van deze locatie. Ook veroorzaakt dit een nadelige aantasting van het toch als schaarse cultuur historische landschap waarbinnen deze locatie is gelegen. Inspreker vreest ook dat hij genoodzaakt wordt deze locatie op te geven, terwijl er betere oplossingen zijn binnen de doelstelling.
304	Bij de variant 2 en 3 vormt opwaardering vanaf de kruising N273/N280 richting A2 (nieuwe autoweg A280) een belemmering voor toeristische ontwikkelingen, die zijn aangewezen op het buitengebied.
506	Mocht de keuze vallen op oplossingsrichting 2 of 3, dan verzoekt inspreker om niet alleen de geluidsbelasting op de huisgevels in acht te nemen, maar ook om het geluidsniveau in de tuinen niet te laten toenemen om zodanig de leefbaarheid te waarborgen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van insprekers. Het kiezen van een oplossingrichting is op dit moment nog niet aan de orde. De door insprekers genoemde aspecten zullen in de effectenstudies en de daaropvolgende afweging worden meegenomen.

Mocht de nulplus-oplossingsrichting de voorkeursoplossingsrichting zijn, of tot de voorkeursoplossingsrichtingen behoren, dan zullen zaken als de ecologische inpassing en bereikbaarheid van aanliggende panden en percelen in de vervolgfase nader worden uitgewerkt.

Ook in oplossingsrichting 3 is sprake van opwaarderen, vandaar de benaming. Dit laat onverlet dat ook in oplossingsrichting 1 en 2 sprake is van opwaarderen, zij het op verschillende manieren en met uiteenlopende soorten maatregelen.

Doel van deze huidige studie is onder andere de bereikbaarheid van steden en kernen te onderzoeken. Op basis van de voorliggende studies zal derhalve een afweging plaatsvinden tussen alternatieven. De individuele bereikbaarheid van woningen en bedrijven is vanzelfsprekend een uitgangspunt maar wordt pas bij de uitwerking van de voorkeursoplossing in detail onderzocht.

Het wettelijk toetsingskader voor geluid bevat normen voor geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen. In het kader van rechtsgelijkheid en zekerheid wordt de wettelijke systematiek gevolgd, er zijn in dit project geen bijzondere omstandigheden die aanleiding geven om hier van af te wijken. Geluidsbelasting op woningniveau is evenwel onderdeel van de nadere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting.

4.3.3. Oplossingsrichting 3: Opwaarderen N280-West

Opmerkingen betreffende de varianten te Weert en te Baexem zijn § 6.3.2 behandeld.

Zienswijzen: Negatief ten aanzien van oplossingsrichting 3

503	Alternatieven 1 t./m. 3 vallen af omdat ze niet leiden tot de gewenste oplossing.
-----	---

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van insprekers. Het kiezen van een oplossingsrichting is op dit moment nog niet aan de orde.

Zienswijzen: Positief ten aanzien van oplossingsrichting 3

204 a; 204b; 204c	Variant 3 heeft de voorkeur boven variant 2 omdat minder schade aan natuur wordt toegebracht.
571	Voorkeursoplossing is het opwaarderen van de huidige weg Weert-Roermond tot vierbaansweg.
204 a; 204b ; 204c	Uit verkeersveiligheidsoogpunt hebben variant 2 en 3 de voorkeur.
507	Voorkeur voor variant 3 mits er in Kelpen-Oler en Baexem een ongelijkvloerse kruising komt en een parallelweg voor plaatselijk verkeer en landbouwverkeer. (tbv verkeersveiligheid). Deze variant heeft minste gevolgen voor landbouw. Verbeterde oversteekbaarheid voor Kelpen Oler.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van insprekers. Het kiezen van een oplossingsrichting is op dit moment nog niet aan de orde. De door insprekers genoemde aspecten rond natuur en verkeersveiligheid worden in de effectenstudies en daaropvolgende afweging meegenomen.

Zienswijzen over: Overige opmerkingen bij oplossingsrichting 3

302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Opwaarderen N280: De benaming opwaarderen N280-West is onjuist, daar het gaat om een nieuwe tracé dat op enkele plekken weliswaar parallel aan het huidige tracé komt te liggen, maar dat voor het grootste gedeelte uit nieuwe weggedeeltes en omleidingen om de kernen bestaat, zeker betreffende het gedeelte tussen de N273 en de Stadsringweg Weert.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Opwaarderen N280: Gezien de inrichting als 2x2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen en een ontwerpsnelheid van 100 km/h is het aan te bevelen de aansluitingen met de A-wegen dermate uit te voeren dat deze geen belemmering geven in de doorstroming (klaverbladstructuur bij de A2 en de A73). Wellicht twee varianten in deze oplossingsrichting meenemen.
304	Alternatief 3 heeft tot gevolg dat de bereikbaarheid van het eigendom van inspreker zodanig ernstig wordt belemmerd dat het erop neer komt dat er niet of nauwelijks toegang meer mogelijk is tot het perceel Kasteelweg 13-A. Dit heeft niet alleen negatieve gevolgen voor de inspreker, maar ook voor de vele genoemde bezoekers van deze locatie. Ook veroorzaakt dit een nadelige aantasting van het toch als schaarse cultuur historische landschap waarbinnen deze locatie is gelegen. Inspreker vreest ook dat hij genoodzaakt wordt deze locatie op te geven, terwijl er betere oplossingen zijn binnen de doelstelling.
304	Bij de variant 2 en 3 vormt opwaardering vanaf de kruising N273/N280 richting A2 (nieuwe autoweg A280) een belemmering vormt voor toeristische ontwikkelingen, die zijn aangewezen op het buitengebied.
401	Voor oplossingsrichting 3 tussen Weert en A2 stelt inspreker voor om ipv. nieuw tracé het doorstromingsprobleem op te lossen via bestaande wegen: vanaf de "kluifrotonde" waar de N280 de A2 kruist, het verkeer via de A2 richting Nederweert leiden. Dan bij de eerstvolgende afslag van de A2 (afslag Nederweert/Weert) de A2 weer verlaten en dan richting Weert sturen.
506	Mocht de keuze vallen op oplossingsrichting 2 of 3, dan verzoekt inspreker om niet alleen de geluidsbelasting op de huisgevels in acht te nemen, maar ook om het geluidsniveau in de tuinen niet te laten toenemen om zodanig de leefbaarheid te waarborgen.
506	Oplossingsrichting 3 zal doorgaand verkeer op de N279 vanuit Meyel richting Roermond in Heythuysen rechtsaf doen slaan in de richting van de N280 in Baexem. Dit betekent een ongewenste extra belasting op de Oude Trambaan in Heythuysen en de Stationstraat/Dorpstraat in Baexem.
506	Een randweg te Baexem betekent ter hoogte van Baexem een verschuiving van de N280 in zuidelijke richting van slechts enkele tientallen meters, en levert daardoor voor de kern Baexem geen noemenswaardige verbetering van de leefbaarheid op.
506	Alternatief 3 zal doorgaand (internationaal) verkeer aantrekken, hetgeen haaks op de doelstelling van de N280 staat. Of het hierbij een Rijksweg of Provinciale weg betreft is irrelevant.
536;525	Kan in geval van een keuze voor alternatief 3 ook gekozen worden voor een zuidelijke omleiding te Weert?
554	Variant 3 loopt door kwetsbare natuurgebied Koots- en Moeselpeel, dwars door een onlangs aangelegd nieuw bos- en natuurgebied (EHS) met een bijzonder beschermingsregime in het POL. De aanleg van de autoweg op deze locatie leidt tot een ongewenste versnippering van de EHS.
576	Het opwaarderen van de N280 zal tot meer doorgaand verkeer leiden en voor Roermond tot

	een problematische situatie leiden. Afhankelijk van de definitieve uitwerking is het de vraag of het doorgaande verkeer over de dorpsstraat in Baexem niet nog verder toeneemt. De bochten in een 2x2 weg nabij het Asielzoekerscentrum zullen een max. snelheid van 100 km/h niet toestaan. Een supersnelle verbinding tussen Roermond en Weert is niet nodig voor ziekenvervoer aangezien de ziekenhuizen concurreren.
548;548a	Hoe duurzaam is een opgewaardeerde N280?
504	Fout in startdocument: zuidelijk tracé Weert wordt bij oplossingsrichting 2 vermeld en op de kaart ingetekend bij oplossingsrichting 3. Gaat men gedeeltes uit de 7 oplossingsrichtingen gebruiken??
525;536	Betreft het onderzoeken van de zuidelijke omleiding te Weert alleen het in plankaart bij alternatief 3 ingetekende tracé, of komen er wellicht nog nieuwe varianten voor onderzoek in aanmerking?

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van insprekers. Het kiezen van een oplossingsrichting is op dit moment nog niet aan de orde. De effecten op de toeristisch-recreatieve ontwikkeling, verkeersbelasting op het onderliggend wegennet, internationaal (vracht)verkeer en natuur zullen in de effectenstudies en in de daaropvolgende afweging worden meegenomen.

De in het Startdocument weergegeven oplossingsrichting voldoet voor de globale afweging die in het kader van het afwegingsdocument gemaakt dient te worden. In de vervolgfase wordt de voorkeursoplossingsrichting verder uitgewerkt. Mocht deze oplossingsrichting de voorkeursoplossingsrichting zijn, of tot de voorkeursoplossingsrichtingen behoren, dan zullen zaken als de bereikbaarheid van aanliggende panden en percelen en andere varianten nader worden uitgewerkt.

Zoals verwoord in het startdocument wordt er bij de natuurafweging rekening gehouden met alle op dat vlak relevante wet en regelgeving. De eventuele versnippering van natuurgebieden maakt daar een onderdeel van uit.

Het wettelijk toetsingskader voor geluid bevat normen voor geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen. In het kader van rechtsgelijkheid en zekerheid wordt de wettelijke systematiek gevolgd, er zijn in dit project geen bijzondere omstandigheden die aanleiding geven om hier vanaf te wijken. Geluidsbelasting op woningniveau (of in tuinen) is evenwel onderdeel van de nadere uitwerking van het voorkeursalternatief.

Doel van deze huidige studie is onder andere de bereikbaarheid van steden en kernen te onderzoeken. Op basis van de voorliggende studies zal derhalve een afweging plaatsvinden tussen alternatieven. De individuele bereikbaarheid van woningen en bedrijven is vanzelfsprekend een uitgangspunt maar wordt pas bij de uitwerking van de voorkeursoplossing in detail onderzocht.

4.3.4. Oplossingsrichting 4: Omleidingsalternatief Napoleonsweg

Zienswijzen: Negatief ten aanzien van oplossingsrichting 4

203 ;523	Het (permanent) omleiden van het verkeer via Napoleonsweg, A73 en A2 (variant 4 en 5) is niet wenselijk vanwege de nadelige effecten op de plaatselijke economie.
----------	---

204 a; 204b ; 204c	Alternatief 4 heeft zoveel groot nadeel dat het in de praktijk niet zal werken. In ieder geval moet volledige overeenstemming bereikt te worden met de leveranciers van navigatiesystemen. Anders blijft de kortste weg het aantrekkelijkst. Verder komt dit alternatief de veiligheid niet ten goede.
-----------------------	--

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van insprekers. Het kiezen van een oplossingrichting is op dit moment nog niet aan de orde. De gevolgen voor de regionale economie worden de Regionaal Economische Effectenstudie in beeld gebracht. Gevolgen voor de verkeersveiligheid worden in het plan-MER in beeld gebracht.

Op het moment dat er een voorkeursalternatief gekozen is, zal in de uitwerkingsfase onderzocht worden hoe en in welke mate navigatiesystemen ingezet kunnen worden bij een optimale routing.

Zienswijzen: Positief ten aanzien van oplossingsrichting 4

503	Inspreker vindt alternatief 4 een goed alternatief, maar dit komt op de tweede plaats. Volledige stroomweg met 2x2 rijstroken, route stimuleren als doorgaande route, N280 tussen Weert en Napoleonsweg onaantrekkelijk maken voor doorgaand verkeer. Kosten zijn acceptabel.
541	Beter is om de huidige infrastructuur beter te benutten zoals in variant 4 en de nieuwe variant 8.
573;573a	Voorkeur gaat uit naar optie 4.
576	Voorkeur gaat uit naar oplossingrichting 4, mits aanpassingen uitgevoerd worden, die de N280 voor doorgaand verkeer ontmoedigen. De N280 is nu de kortste en goedkoopste route.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van insprekers. Het kiezen van een oplossingrichting is op dit moment nog niet aan de orde.

Zienswijzen: Opmerkingen bij oplossingsrichting 4

511	Zienswijze heeft betrekking op alternatief 4. Inspreker heeft geen toelichting toegevoegd.
301	Door omlegging van Leudalweg van Roggel naar Neer ontstaat tussen deze weg en het Zelsterdal een nieuw natuurgebied. Inspreker vindt dat dit nieuwe natuurgebied aangewezen zou kunnen worden voor het compenseren van natuur als gevolg van de aanleg van een nieuw tracé voor de N280.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Het is aan te bevelen deze oplossingsrichting in twee varianten uit te werken, een 2x2 en een 2x1 met ongelijkvloerse kruisingen voor het gedeelte N273. Deze aanbeveling komt voort uit de combinatiemogelijkheden met de oplossingsrichtingen 1 en 2.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Bij een inrichting als 2x2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen en een ontwerpsnelheid van 100 km/h is het aan te bevelen de aansluiting met de A-wegen zodanig uit te voeren dat deze geen belemmering geven in de doorstroming (klaverbladstructuur bij de A2 en de A73) .
314; 313	Het uitgangspunt dat in de alternatieven 4 en 5 geen aanpassingen aan de A2 nodig zijn, is verkeerd. In dit verband wordt gewezen op een onderzoek naar de a.s. werkzaamheden op de

	Maasbrug Roermond (DHV in opdracht van Rijkswaterstaat, december 2010). Dit heeft direct effect op de kosten en derhalve op de uitkomsten van de weging van de alternatieven.
514	De Napoleonsweg heeft nu zijn specifieke landschappelijke kenmerken. Het is zonde om dat te vernietigen. Alternatief 5 lijkt beter: dit alternatief laat het gebied intact en geeft ruimte om snel te reizen.
545	Alternatief 4 voldoet niet omdat het een belangrijke habitat voor fauna en flora (de natuurgebieden Beegderheide en Heelderpeel, en de meren Lange Vlietert en Bosmolenplas) doorsnijdt.
545	Alternatief 4 voldoet niet omdat het internationale vrachtverkeer niet door natuurgebied moet worden geleid, maar via de route Kelpen – Baexem.
547	Alternatieven 4 en 5 voldoen als het verkeer er ook écht gebruik van gaat maken, en niet de kortste route via de N280 West kiest.
565	De omleiding via de N273 (Napoleonsweg) brengt de onveilige situatie terug die er in het verleden was. Door de extra verkeersbelasting komt de voor de inwoners van Grathem belangrijke verbinding naar de A2 en de winkelvoorzieningen in de kernen Heel, Panheel, Thorn en Ittervoort in gevaar. De kruising Napoleonsweg/Brugstraat moet op zijn minst ongelijkvloers worden, met het oog op een veilige oversteek. In dit verband wordt gewezen op de enorme verkeersbelasting die zich (tijdelijk) voordoet bij omleiding van het verkeer over de N273 wanneer de tunnels op de A73 dicht zijn.
565	Gevraagd wordt hoe, bij keuze voor het omleidingsalternatief via de N273, omgegaan wordt met de fietspaden langs de N273 waar veel schoolgaande kinderen gebruik van maken.
565	Inspreker wijst erop dat bij keuze voor het omleidingsalternatief via de N273, grondaankopen moeten plaatsvinden, mogelijk zelfs (goedlopende) bedrijfspanden moeten verdwijnen.
569	Gelet op het belang van het natuurgebied binnen Leudal, spreekt inspreker een voorkeur uit voor alternatief 5, waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van bestaande infrastructuur. Wordt daarbij nog rekening gehouden met economische belangen (extra omrijden, tijd, brandstof) dan ligt volgens deze inspreker alternatief 4 het meest voor de hand.
576	Na opening van de A73 is de N273 veel rustiger geworden. Daar is dus enige ruimte. Financieel zou aanpassing van deze weg het aantrekkelijkst zijn. Indien er een goede noordwaartse verbinding van de A73 en A2 wordt gemaakt, met daarnaast aanpassingen voor lokaal verkeer is het de vraag of 2x2 op de N273 wel noodzakelijk is.
576	Is een 2x2 baansweg N273 wel wenselijk gezien de aanwezige flora en fauna, het waterwingebied en de bebouwing. Er dienen ongelijkvloerse kruisingen te worden gerealiseerd en een oplossing voor plaatselijk (landbouw)verkeer.

Oplossingsrichtingen zijn voor deze fase van het onderzoek zodanig geformuleerd, dat het onderscheidend vermogen op aspecten als verkeer, milieu, leefbaarheid, natuur, economie en kosten bepaald kan worden. Voor dit doel volstaan naar mening van Gedeputeerde Staten de oplossingsrichtingen zoals ze in het Startdocument geformuleerd zijn.

Mocht oplossingsrichting 4 de voorkeursoplossingsrichting zijn of tot de voorkeursoplossingsrichtingen behoren, dan zullen aspecten als oplossingen voor plaatselijk (landbouw)verkeer, fietspaden, natuurcompensatie, gevolgen voor grondverwerving en vastgoed in de vervolgfase verder worden uitgewerkt.

Op het moment dat vastgoedkosten, opstalkosten, planschadeposten, nadeelcompensatie bepalend zijn voor de totaalkosten, zullen deze in beeld worden gebracht. Deze kosten blijven dus nu vooralsnog buiten beschouwing, tenzij ze bepalend zijn voor de totaalkosten en dit medebepalend is voor het bepalen van het onderscheidend vermogen tussen oplossingsrichtingen.

Uit het verkeerskundig onderzoek zal blijken in hoeverre de A2 in de huidige opzet (2x2 rijstroken) voldoet dan wel een verkeerskundig knelpunt vormt.

In deze fase van het onderzoek worden de effecten voor landschap, natuur, reistijden en veiligheid op een globaal niveau in beeld gebracht. Ook de effecten op het doorgaand vrachtverkeer worden in beeld gebracht.

Zoals verwoord in het startdocument wordt er bij de natuurafweging rekening gehouden met alle op dat vlak relevante wet en regelgeving. Versnippering of doorsnijding maakt daar ook onderdeel van uit.

Doel van deze huidige studie is onder andere de bereikbaarheid van steden en kernen te onderzoeken. Op basis van de voorliggende studies zal derhalve een afweging plaatsvinden tussen alternatieven. De individuele bereikbaarheid van woningen en bedrijven is vanzelfsprekend een uitgangspunt maar wordt pas bij de uitwerking van de voorkeursoplossing in detail onderzocht.

4.3.5. Oplossingsrichting 5: Omleidingsalternatief Rijkswegennet

Zienswijzen: Negatief ten aanzien van oplossingsrichting 5

203 ;523	Het (permanent) omleiden van het verkeer via Napoleonsweg, A73 en A2 (variant 4 en 5) is niet wenselijk vanwege de nadelige effecten op de plaatselijke economie.
204 a; 204b ; 204c	Variant 3 heeft de voorkeur boven variant 2 omdat minder schade aan natuur wordt toegebracht. Alternatief 5: (omleiding rijkswegennet): Dit alternatief is niet reëel. Omrijroute is te ver (2x zoveel kilometers). Alternatief 6;7: Deze variant is onbetaalbaar en zal veel schade toebrengen aan de natuur.
566	Gelet op het belang van het natuurgebied binnen Leudal, spreekt inspreker een voorkeur uit voor alternatief 5, waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van bestaande infrastructuur. Wordt daarbij nog rekening gehouden met economische belangen (extra omrijden, tijd, brandstof) dan ligt volgens deze inspreker alternatief 4 het meest voor de hand.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van insprekers. Het kiezen van een oplossingsrichting is op dit moment nog niet aan de orde. De door insprekers genoemde aspecten natuur en reistijden worden in de effectenstudies en de daaropvolgende afweging meegenomen. De effecten op de regionale economie worden in de Regionaal Economische Effecten Studie in beeld gebracht. De effecten op het gebruik van brandstof worden in deze studies niet meegenomen. Alle oplossingsrichtingen worden op een volwaardige wijze vergeleken en afgewogen.

Zienswijzen: Positief ten aanzien van oplossingsrichting 5

539	Voorkeur voor oplossingsrichting 5, met toevoeging van weghalen stoplichten op Napoleonsbaan bij Beegden zodat vrachtverkeer niet meer via Baexem rijdt.
-----	--

547	Alternatieven 4 en 5 voldoen als het verkeer er ook écht gebruik van gaat maken, en niet de kortste route via de N280 West kiest.
-----	---

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van insprekers. Het kiezen van een oplossingrichting is op dit moment nog niet aan de orde. De door insprekers genoemde aspecten zoals afwaardering van het stuk tussen aansluiting N280/A2 en aansluiting N280/A73, zullen in de effectenstudies en de daaropvolgende afweging worden meegenomen.

Zienswijzen: Opmerkingen bij oplossingsrichting 5

105	Momenteel wordt de mogelijkheid en de gevolgen van een rechtstreekse aansluiting van de Clauscentrale en het industriegebied Koeweide/Battenweg in Maasbracht op de A2 onderzocht. Inspreker verzoekt om deze ontwikkelingen in het onderzoek mee te nemen en met name bij variant 5.
301	Door omlegging van Leudalweg van Roggel naar Neer ontstaat tussen deze weg en het Zelsterdal een nieuw natuurgebied. Inspreker vindt dat dit nieuwe natuurgebied aangewezen zou kunnen worden voor het compenseren van natuur als gevolg van de aanleg van een nieuw tracé voor de N280.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Insprekers zien dit alternatief als een omissie bij het tracébesluit van de A73 vanwege de onvolledige aansluitingen. Deze oplossingsrichting dient derhalve ook in combinatie met onder andere de oplossingsrichtingen 1 en 2 te worden bekeken, waarbij duidelijk aandacht moet zijn van sturing van vervoersstromen door het aangeven van de gewenste route, zowel fysiek als in de TomTom software.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Het is aan te bevelen om bij de uitwerking van deze oplossingsrichting ook rekening te houden met de A2/visie die op dit moment wordt opgesteld.
314; 313	Het uitgangspunt dat in de alternatieven 4 en 5 geen aanpassingen aan de A2 nodig zijn, is verkeerd. In dit verband wordt gewezen op een onderzoek naar de a.s. werkzaamheden op de Maasbrug Roermond (DHV in opdracht van Rijkswaterstaat, december 2010). Dit heeft direct effect op de kosten en derhalve op de uitkomsten van de weging van de alternatieven.
501	Waarom wordt de A73 niet volwaardig aangesloten op de A2 voor het verkeer richting Eindhoven?
501	Waarom wordt het zware verkeer niet met maatregelen over de Autosnelwegen naar de bestemming gestuurd maar wordt gekozen voor een nieuwe weg? Realisatie van A74 geeft ook extra mogelijkheden via Venlo.
503	Inspreker vindt dat de problemen op de N280 zijn op te lossen met alternatief 5, waarbij de A73 bij knooppunt het Vonderen richting Eindhoven wordt aangesloten, de vluchtstrook als 3e rijbaan wordt gebruikt, de N280 minder aantrekkelijk wordt gemaakt voor doorgaand verkeer, snelle realisatie mogelijk is, natuur milieu en landschap worden gespaard, weinig weerstand vanuit bewoners, de kosten zijn aanvaardbaar.
514	Alternatief 4 (omleiding via Napoleonsweg): De Napoleonsweg heeft nu zijn specifieke landschappelijke kenmerken. Het is zonde om dat te vernietigen. Alternatief 5 lijkt beter: dit alternatief laat het gebied intact en geeft ruimte om snel te reizen.

576	Inspreker is bang dat afstand een grote rol speelt. Is Roermond niet bang voor verminderde bereikbaarheid?
-----	--

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van insprekers. Het kiezen van een oplossingsrichting is op dit moment nog niet aan de orde.

De door insprekers genoemde volledige verknoping van de A2 en A73 en de bijbehorende afwaardering van de N280 is onderdeel van oplossingsrichting 5 van deze studies.

De effecten op het doorgaand vrachtverkeer wordt in de verkeerskundige studie onderzocht. Uit deze studie moet ook blijken in hoeverre de A2 in de huidige opzet (2x2 rijstroken) voldoet dan wel een verkeerskundig knelpunt vormt.

Natuurcompensatie zal pas bij de uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting nader worden uitgewerkt.

Mocht deze oplossingsrichting de voorkeursoplossingsrichting zijn of tot de voorkeursoplossingsrichtingen behoren, dan zullen aspecten zoals natuurcompensatie, rechtstreekse aansluiting van de Clauscentrale en het industriegebied Koeweide/Battenweg in Maasbracht op de A2 in de vervolgfase verder worden uitgewerkt. Er vindt afstemming plaats met A2 visie. Deze is echter nog niet vastgesteld en geen vigerend beleid.

Doel van deze huidige studie is ondermeer de bereikbaarheid van steden en kernen te onderzoeken. Op basis van de voorliggende studies zal derhalve een afweging plaatsvinden tussen alternatieven. De individuele bereikbaarheid van woningen en bedrijven is vanzelfsprekend een uitgangspunt maar wordt pas bij de uitwerking van de voorkeursoplossing in detail onderzocht.

4.3.6. Oplossingsrichting 6 en 7: Tracé ten zuiden en ten noorden van het spoor

Zienswijzen: Negatief ten aanzien van oplossingsrichting 6 en/of 7

303	In het startdocument genoemde studies worden met gemeenschapsgeld gefinancierd en mogen derhalve alleen betrekking hebben op reële alternatieven. Oplossingsrichtingen 6 en 7 onmiddellijk dienen afgevoerd te worden zij economisch onverantwoord en maatschappelijk ongewenst zijn gezien de doorsnijding van het natuurgebied Leudal.
502	Variant 6: inspreker ondervindt dan overlast van geluid en stank, wordt afgesloten van de dorpskern, geen vrij uitzicht meer
503	Alternatieven 6 en 7 vallen af en mogen zeker niet doorgaan. De kosten zijn extreem hoog, lange realisatietijd, groot verlies van landbouwgrond, veel schadevergoedingsprocedures, doorkruisen natuurgebieden, brengen veel onrust en verzet, woon –en leefklimaat verslechterd (geluid, trillingen, geur, toename fijnstof en toename gezondheidsklachten), bewoners raken geïsoleerd tussen spoor en wegen.
505	Negatief t.a.v. variant 6 en 7 vanwege het verlies van landbouwgrond en natuur. Deze varianten leiden tot barrièrewerking in de kern Baexem en tussen Baexem en Heijthuisen, geluidshinder. Oplossingen zijn te duur. Er is al genoeg asfalt. Geen nieuwe 4 baansweg in de tuin van Limburg.

508	Alternatief 6 en 7 hebben economische gevolgen voor de bedrijfsvoering van twee landgoederen dichtbij de geplande routes. (verlies van grond, geluid, visuele aantasting en (lucht) vervuiling.)
515	Tracé 6 en 7: is onredelijke wat kosten betreft en onverantwoord om door te zetten gezien budgettaire ontwikkelingen in Nederland.
519; 524; 530; 532; 534; 535; 538; 540; 543; 544; 546; 551; 555; 556; 559; 562; 567	Alternatieven 6 en 7 werken averechts voor het ondernemersklimaat van een groot aantal agrariërs en voor een aantal recreatieve bedrijven en zorgboerderijen. Daarnaast zullen deze alternatieven geweld doen aan de toeristisch-recreatieve ambities van het gebied, vanwege de belasting van een drukke autoweg op fiets- en wandelroutes en recreatieve locaties.
519; 524; 530; 532; 534; 535; 538; 540; 543; 544; 546; 551; 555; 556; 559; 562; 567	Alternatieven 6 en 7 doen geweld aan de ambities voor de zorgstrip, daar het gebied minder aantrekkelijk wordt voor (bestaande) zorgboerderijen en voor het opzoeken van rust en ontspanning door patiënten/zorgbehoevenden.
519; 524; 530; 532; 534; 535; 538; 540; 543; 544; 546; 551; 555; 556; 559; 562; 567	Alternatieven 6 en 7 lossen op bestaande N280-west leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen op, maar creëren elders nieuwe problemen. Daarnaast zullen deze alternatieven waardevolle landschappelijke kwaliteiten aantasten.
519; 524; 530; 532; 534; 535; 538; 540; 543; 544; 546; 551; 555; 556; 559; 562; 567	Alternatieven 6 en 7 zijn niet op korte termijn realiseerbaar, zijn niet kosteneffectief, zullen welvaart en welzijn fors aantasten en zullen natuur en landschap aantasten.
521	Inspreker is tegen alternatieven 6 en 7 omdat deze door de kern Baexem en het buitengebied gaan, waardoor veel huizen moeten wijken. Woningen en gronden worden dan opgekocht tegen veel te lage prijzen. Voorkeur voor omleiden van verkeer over Napoleonsbaan.
533	Alternatieven 6 en 7 geven geen stimulans aan de regionaal/economische ontwikkeling, vanwege de negatieve effecten op (agrarische)bedrijvigheid in het gebied en als toeristisch gebied.
533	Alternatieven 6 en 7 hebben averechts effect op de ambitie voor de zorgstrip, omdat dan

	minder ontspanning en rust in het gebied aanwezig is.
533	Door alternatieven 6 en 7 zal leefbaarheid in de directe omgeving afnemen. Daarnaast negatief effect op milieuproject Tengelroyse Beek.
	Alternatieven 6 en 7 zijn veel duurder dan andere alternatieven.
537	Inspreker is tegen oplossingsrichtingen 6 en 7, omdat hij op een onnodige en onevenredige wijze wordt benadeeld.
537	Oplossingsrichtingen 6 en 7 leiden tot waardevermindering van onroerend goed, voor luchtkwaliteit zal er een overschrijding zijn van de grenswaarden voor stikstofdioxide, fijnstof en CO ₂ , de oplossingsrichtingen veroorzaken visuele hinder en lichtverstoreng, leiden tot toename vervoer gevaarlijke stoffen, leveren trillingshinder. Ook ontstaat schade aan het pand van inspreker en vermindert zijn bereikbaarheid.
539	Geen voorkeur voor alternatieven 6 en 7, vanwege verdwijnen natuur en landbouwgrond, aantasting recreatiegebieden, de aanzuigende werking op het verkeer met negatieve omgevingseffecten, de aantasting van dassenburchten en de kosten. Daarnaast levert het geen oplossing voor de verkeersproblemen in Roermond (is een parkeerprobleem in het DOC).
541	Inspreker vindt dat variant 6 en 7 niet tot de gewenste effecten leidt: Beide varianten leiden tot meer asfalt en meer inbreuk op het landschap, tot doorsnijding van de kern Baexem met leefbaarheids en veiligheidsproblemen tot gevolg, tot aantasting van natuur en landschap, tot aantrekkende werking op auto's en vrachtwagens waardoor overlast toeneemt en ook de milieueffecten toenemen (geluid, fijnstof, luchtkwaliteit), tot hoge economische schade voor landbouw, tuinbouw en woningen, tot onnodige hoge kosten (deze varianten zijn het minst kosteneffectief).
552	De oplossingsrichtingen 6 en 7 hebben beide negatieve gevolgen voor het woon- en leefmilieu van inspreker. De woning komt geïsoleerd te liggen t.o.v. Haelen, de groene omgeving wordt door asfalt vervangen. Het woongenot zal afnemen.
552	De toegangswegen tot het bosrijke Natuurgebied Leudal vanaf de Belenbos en Houterhof richting de Spekkerweg worden door de aanleg van N280 afgesloten.
553	De oplossingsvarianten 6 en 7 hebben beide negatieve gevolgen voor het woon- en leefmilieu van Buggenum.
557	Inspreker acht alternatieven 6 en 7 vanwege hoge kosten en bijkomende bezwaren onverstandig
558	Inspreker acht optie 6 en 7 totaal overbodig omdat er betere opties zijn die veel minder kosten. (nb: inspreker geeft niet aan welke dit zijn)
558	Inspreker acht optie 6 en 7 totaal overbodig omdat ze de leefbaarheid in het rustige buitengebied aantasten.
558	Inspreker acht optie 6 en 7 totaal overbodig omdat de reeds aanwezige autosnelwegen in het gebied aanpassingen het verkeer goed kunnen opvangen.
560	Inspreker richt zijn zienswijze met name oplossingsrichting 6 en de negatieve gevolgen ervan. Inspreker heeft een melkveebedrijf aan de Keversbroek 2 te Kelpen-Oler en variant 6 gaat dwars door zijn percelen aan de Keversbroek, Zandstraat en Oudenhofwegte te Kelpen en Baexem. Inspreker verwijst in dit verband naar diverse ruilverkavelingen waaraan hij heeft meegewerkt en als gevolg waarvan gronden aan zijn huiskavel zijn toegevoegd en er thans natuurgronden rondom de huiskavel liggen. Voor de koeien zijn de percelen van inspreker nu lopend te bereiken. Er is sprake van een zeer duurzame relatie tussen de gronden van

	insprekers en de omliggende natuur. De aanleg van een autoweg midden het gebied maakt zijn bedrijf en de omliggende natuur geheel waardeloos.
560	Varianten 6 en 7 leiden volgens inspreker tot aantasting van het natuurgebied Keversbroek en Bergheide, maar ook van het Natura2000-gebied Leudal. De aldus verloren natuur zal weer gecompenseerd moeten worden in landbouwgebied. Dit is onaanvaardbaar en zal beter in beeld gebracht moeten worden. Ook voor de aantasting van landbouwgrond moet er landbouwcompensatie komen. Verwezen wordt naar de Verklaring van Roermond.
560	Variant 6 is onbetaalbaar als er een nieuwe Maasbrug moet worden aangelegd en alle gronden aangekocht en gecompenseerd moeten worden.
560	Variant 6 leidt voor de kernen Buggenum, Haelen en Baexem tot veel overlast aan geluid en fijnstof.
560	Variant 6 gaat dwars over de Zandstraat in Kelpen-Oler. Hier liggen 7 woonhuizen en agrarische bedrijven waarvoor de leefbaarheid teniet wordt gedaan.
560	Variant 6 leidt tot een ernstige verstoring van de rust in het gebied dat gekenmerkt wordt verschillende landschapstypen (beekdal van de Tungelroyse beek), agrarisch gebied en natuurgebieden.
560	Voor de in startdocument genoemde specifieke gebiedsontwikkelingen in Leudal zijn vlg. inspreker geen snelweg en zeker niet varianten 6 en 7 nodig. De belangen van Weert en Roermond en de doorvoerroute Rotterdam-Ruhrgebied, hoeven niet te betekenen dat de weg dwars door Leudal gaat. Het merendeel van het (vracht)verkeer heeft geen directe relatie met de gemeente Leudal en is daardoor ook geen aanvulling voor de economische ontwikkeling van Leudal.
566	Aanleg van de alternatieven 6 en 7 leidt, in combinatie met de bestaande spoorlijn, tot een onwoonbare situatie voor inspreker (wonend direct ten zuiden van de spoorlijn), vanwege enorme geluidsoverlast, fijnstof, stank en trillingen.
566	Aanleg van de alternatieven 6 en 7 leidt tot een enorme aantasting van natuur en landschap
568	Alternatief 6 voor inspreker ontoelaatbaar. Dit alternatief leidt tot vernieling van het authentiek karakter van de noordkant van het dorp Baexem met uit cultuurhistorisch oogpunt kenmerkende elementen (voormalige spoorwachterwoning, meer dan 100 jaar oude boerderij de Laan, klooster). Verbondenheid met een herkenbare omgeving draagt bij aan de leefbaarheid.
570	Een aantal varianten (6 en 7) zijn gezien de kosten niet reëel. Als er al iets moet gebeuren, wat volgens inspreker niet nodig is, dan liever bestaande wegen gebruiken.
571	Voor het bedrijf (veebedrijf) van inspreker is oplossingsrichting 6 (nieuwe weg ten zuiden van de spoorlijn) niet acceptabel. Deze oplossingrichting gaat door de eigendommen van inspreker heen.
576	Varianten 6 en 7 zijn vanwege kosten niet reëel. In Baexem ontstaat een geluidsprobleem waardoor "ingraven" een vereiste is.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van insprekers. Het kiezen van een oplossingsrichting is op dit moment nog niet aan de orde. De door insprekers genoemde aspecten, met uitzondering van de effecten op het parkeren in Roermond, zullen in de effectenstudies op globaal niveau worden onderzocht en in de daaropvolgende afweging worden meegenomen.

Mocht oplossingsrichting 6 of 7 de voorkeursoplossingsrichting zijn, of tot de voorkeursoplossingsrichtingen behoren, dan zullen zaken zoals situering en inpassing op individueel niveau, hoogteligging, aansluitingen, etcetera in een volgende fase gedetailleerd worden uitgewerkt.

Voor lucht, geluid, licht en externe veiligheid zullen voor alle oplossingsrichtingen de effecten in beeld worden gebracht en zal een schatting worden gemaakt van het aantal gehinderden. Zoals verwoord in het startdocument wordt er bij de natuurafweging rekening gehouden met alle op dat vlak relevante wet en regelgeving. Op basis van het onderzoek zal duidelijk worden of alternatieven 6 en 7 beter of slechter scoren dan de anderen.

Doel van deze huidige studie is onder andere de bereikbaarheid van steden en kernen te onderzoeken. Op basis van de voorliggende studies zal derhalve een afweging plaatsvinden tussen alternatieven. De individuele bereikbaarheid van woningen en bedrijven is vanzelfsprekend een uitgangspunt maar wordt pas in een volgende fase bij de uitwerking van de voorkeursoplossing in detail onderzocht.

Zienswijzen: Positief ten aanzien van oplossingsrichting 6 en/of 7

203; 523	Voorkeur gaat uit naar varianten 2 of 3, waarbij het wenselijk is dat vanuit richting Roermond direct na het AZC/Exaten naar het zuiden wordt afgebogen zodat de bebouwing ontzien wordt. Alternatieven 6 of 7 bieden Baexem eveneens goede alternatieven. In alle varianten moet Baexem uiteraard wel eigen, goed gemarkeerde, toeritten verkrijgen.
547	Alternatieven 6 en 7 zijn goede alternatieven
516	De N280 boven het spoor aanleggen: minder grondaankopen nodig, geen aantasting van natuur, voordelen voor onderhoud spoor en berm, geen extra ruimtegebruik.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van insprekers. Het kiezen van een oplossingsrichting is op dit moment nog niet aan de orde. De door insprekers genoemde aspecten zullen in de effectenstudies en de daaropvolgende afweging worden meegenomen.

Mocht oplossingsrichting 6 of 7 de voorkeursoplossingsrichting zijn, of tot de voorkeursoplossingsrichtingen behoren, dan zullen zaken zoals situering en inpassing, hoogteligging en aansluitingen nader gedetailleerd worden uitgewerkt.

Zienswijzen: Opmerkingen bij oplossingsrichting 6 en/of 7

201	Inspreker vindt dat oplossingsrichting 6 en 7 tot negatieve milieueffecten leidt (geluid, fijnstof, luchtkwaliteit), slechtere bereikbaarheid van bedrijf, uitzichtvermindering, slechtere bereikbaarheid van kernen Baexem, Heythuysen en omliggende dorpen, verkeersveiligheid (Gevaarlijke stoffen en ongevallen), barrièrewerking en aantasting flora en fauna.
202 ;205; 512	Inspreker vindt dat er maar één goede oplossing is: tracé 6 (ten zuiden van het spoor) mits er goede aansluitingen komen van/naar bedrijventerrein Kelpen, Zevenellen, Proteion/Ciro; kruisingen ongelijkvloers worden niet aansluitend op de nieuw aan te leggen weg en er een station komt in de omgeving Proteion/Ciro of bedrijventerrein Zevenellen. Deze variant leidt tot minste milieueffecten, minste belasting voor landbouw, ontlasting bestaand

	wegennet, positief voor ontwikkeling bedrijventerreinen en werkgelegenheid en verkeer bestemd voor bedrijventerreinen blijft uit de woongebieden en uit Roermond.
202 ;205; 512	Inspreker vindt dat aan variant 6 een station moet worden toegevoegd in Leudal thv Proteion Ciro of bedrijventerrein Zevenellen: Positief voor Ontwikkeling recreatie en werkgelegenheid en bevolkingsontwikkeling doordat infrastructuur beter voldoet. Ontlasting van station Roermond
204 a; 204b ; 204c	Variant 3 heeft de voorkeur boven variant 2 omdat minder schade aan natuur wordt toegebracht. Alternatief 5: (omleiding rijkswegennet): Dit alternatief is niet reëel. Omrijroute is te ver (2x zoveel kilometers). Alternatief 6;7: Deze variant is onbetaalbaar en zal veel schade toebrengen aan de natuur.
301	Door omlegging van Leudalweg van Roggel naar Neer ontstaat tussen deze weg en het Zelsterdal een nieuw natuurgebied. Inspreker vindt dat dit nieuwe natuurgebied aangewezen zou kunnen worden voor het compenseren van natuur als gevolg van de aanleg van een nieuw tracé voor de N280.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Tracés ten noorden en zuiden van het spoor: Gezien de inrichting als 2x2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen en een ontwerpsnelheid van 100 km/h is het aan te bevelen de aansluiting zodanig uit te voeren dat deze geen belemmering geven in de doorstroming (klaverbladstructuur bij de A2 en de A73).
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Tracés ten noorden en zuiden van het spoor: Deze sluit niet aan op de huidige N280 in Roermond, hiervoor is een extra aansluiting nodig op de A73.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Tracés ten noorden en zuiden van het spoor: Een fietsverbinding voor het langzaam verkeer over de Maas kan in deze oplossingsrichting zeker als een nadrukkelijke wens uit de regio worden meegenomen.
302	Ten aanzien van het tracé ten noorden van het spoor gelden dezelfde zienswijzen als bij het tracé ten zuiden van het spoor.
314; 313	In de alternatieven 6 en 7 is geen volledige verknoping meegenomen van de N280 met A73 resp. A2. Dit is weliswaar gunstig uit kosten oogpunt, maar vanuit lange termijn perspectief en volledig benutten van kansen voor regionaal-economische ontwikkeling van Midden-Limburg is een volledige verknoping noodzakelijk.
528	Bij alternatieven 6 en 7 dient rekening te worden gehouden met het ontwerp-inpassingsplan Stadsweide.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van insprekers. Het kiezen van een oplossingrichting is op dit moment nog niet aan de orde. De door insprekers genoemde aspecten, met uitzondering van de effecten op het uitzicht, zullen in de effectenstudies meegenomen worden, op globaal niveau in beeld worden gebracht en in de daaropvolgende afweging worden meegenomen.

Oplossingrichtingen zijn voor deze fase van het onderzoek zodanig geformuleerd, dat het onderscheidend vermogen op aspecten als verkeer, milieu, leefbaarheid, natuur, economie en kosten bepaald kan worden. Voor dit doel volstaan naar mening van Gedeputeerde Staten de oplossingsrichtingen zoals ze in het Startdocument geformuleerd zijn.

Voor de beantwoording van de zienswijze met betrekking tot een station te Leudal wordt verwezen naar het standpunt van Gedeputeerde Staten bij het advies van de PCOL aangaande dit onderwerp, zoals verwoord in § 3.1.

Bij de beoordeling van de verschillende alternatieven wordt niet alleen gekeken naar de mate waarin doorstromingsknelpunten worden opgelost maar zal zeker ook worden gekeken waar door de oplossingsrichting mogelijke nieuwe knelpunten ontstaan (bv op de A2 of A73). We doen dat, ook voor het onderliggend lokaal wegennet, op een globaal niveau, passend bij het karakter van deze plan-MER. Daarnaast kijken we nadrukkelijk ook naar negatieve effecten als barrièrewerking en het doorsnijden van routestructuren voor fietsverkeer.

In het Startdocument zal het ontwerp-inpassingsplan Stadsweide als relevant beleidsdocument worden opgenomen.

Mocht oplossingsrichting 6 of 7 de voorkeursoplossingsrichting zijn, of tot de voorkeursoplossingsrichtingen behoren, dan zullen zaken zoals situering en inpassing op individueel niveau, hoogteligging, aansluitingen, etcetera gedetailleerd worden uitgewerkt.

4.3.7. Algemeen

Zienswijzen over: *alternatief 8 conform voorstel Statencommissie voor het Fysieke Domein*

106	Inspreker is verbaasd over het toevoegen van een 8 ^e alternatief. Inspreker gaat er vanuit dat het op deze wijze toevoegen van oplossingsrichtingen aan de 7 in het startdocument opgenomen alternatieven, procedureel niet aan de orde zal zijn en niet kan zijn.
303	Inspreker ondersteunt het voornemen om een 8e variant aan het onderzoek toe te voegen (de combinatie van de in het Startdocument gepresenteerde oplossingsrichtingen 4 en 5).
304	De voorkeur van inspreker gaat uit naar of variant 4 (Napoleonsweg) in combinatie met variant 5 (omleidingsalternatief Rijkswegennet). Wel dient de uitdrukkelijke kanttekening geplaatst te worden dat voormelde voorkeur alleen voldoet aan de doelstelling als de N280: • in plaats van met tweemaal twee rijbanen wordt uitgevoerd met tweemaal één rijbaan, • ter hoogte van knooppunt N280-N273 (Zusterzeel) aanpassingen, zoals een half klaverblad, worden gerealiseerd, die het gebruik van de N273 (Napoleonsweg) stimuleren, zodat het verkeer onbelemmerd doorstroomt en • ter hoogte van Hornerheide wordt verbeterd door voor een goede aansluiting te zorgen van de N279 op de N273, zodat de doorstroming wordt bevorderd Volgens inspreker voldoen beide gecombineerde varianten aan de gestelde eisen van leefbaarheid, verkeer, economische ontwikkeling en het realiseren van projecten/ambities. Financiële en economische belangen mogen niet ten koste van de leefbaarheid gaan. Bij gecombineerde varianten 4 en 5 is dit niet het geval. A.g.v. het in gebruik nemen van de A73 is er veel minder verkeer over de N273, waardoor er ruimte is ontstaan. Daar de BAB52 niet volledig op de A73 aansluit gaat het verkeer rechtdoor op de N280. Dit verkeer - en dan vooral het vrachtverkeer - veroorzaakt in de kern Baexem dagelijks een verkeersinfarct en moet van de N280 worden afgeleid. Variant 5 in combinatie met variant 4 is de oplossing voor de verbetering van het knooppunt N273/N280. Waarbij N273 ook moet dienen als calamiteitenroute richting A2.

	Inspreker stelt dat de aanwezige projecten/ambities, zoals De Leistert Roggel, 256 vakantieboerderijen, Golfbaan Heythuysen, CIRO/proteion Hornerheide, Zorgstrip (zorgcampus, zorghotel), Treinstations/lightrail Baexem en Haelen, Nunhems zaden, Bedrijventerrein Roggel, Bedrijventerrein Zevenellen Haelen, NUON, Heiderpeel, 190 vakantiewoningen, Snow City Heel en Bedrijventerrein Panheel, gestimuleerd kunnen worden met een goede infrastructuur. Vooral door de keuze voor variant 4 in combinatie met variant 5. Bovendien zorgt dit voor een goede verbinding naar Helmond en België.
541	Beter is om de huidige infrastructuur beter te benutten zoals in variant 4 en de nieuwe variant 8.
565	De toevoeging van variant 8 aan het onderzoek is niet tijdens de informatieavond naar voren gekomen, maar moest uit de krant gelezen worden. Inspreker vindt dit vreemd, zo niet onbehoorlijk.

Standpunt Gedeputeerde Staten

In het kader van de inspraak stond het iedereen vrij om suggesties voor alternatieven te doen.

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van sprekers. Het kiezen van een oplossingsrichting is op dit moment nog niet aan de orde. De door sprekers genoemde aspecten zullen in de effectenstudies en de daaropvolgende afweging worden meegenomen.

Voor de beantwoording van de zienswijze met het 8^e alternatief wordt verwezen naar het standpunt van Gedeputeerde Staten bij het advies van de SCFD aangaande dit onderwerp, zoals verwoord in § 3.2.

Zienswijzen over: Overige combinatie-alternatieven

302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Het is aan te bevelen de nul-oplossingsrichting (1) in samenhang met het omleidingsalternatief Rijkswegennet A2/A73 (5) te bekijken als een extra sub oplossingsrichting.
---	---

Standpunt Gedeputeerde Staten

Mocht de nul-oplossingsrichting de voorkeursoplossingsrichting zijn of tot de voorkeursoplossingsrichtingen behoren, dan kan dit in de vervolgfase bestudeerd worden. Op basis van de onderzoeksresultaten en na het bepalen van de voorkeursoplossingsrichting, kunnen beide in de uitwerkingsfase naast elkaar gelegd worden en op toegevoegde waarde beoordeeld worden. Dan kan dus gezien worden of en welke maatregelen en voorzieningen gecombineerd kunnen worden.

Zienswijzen over: Overige aspecten

529	Inspreker heeft voorkeur voor alternatieven 2 en 3, doch stelt een alternatieve omleiding om Baexem voor, waarbij de omleiding ter hoogte van de Napoleonsbaan weer aansluit op de N280.
202 ;205; 512	Inspreker vindt dat een parkeergarage moet worden gerealiseerd op bedrijventerrein Zevenellen in combinatie met een pendelbus naar Roermond.
203 ;523	Bij iedere variant zou er voldoende oog en budget moeten resteren voor het opruimen of herstructureren van eventueel af te sluiten wegen om verloedering van het dorpsbeeld te voorkomen.

402	Inspreker stelt volgende oplossing voor: - Verbind de A73 met de A2 als autobaan en herstel de vergissing van de tracékeuze A73; - verbeter de infrastructuur op de N280 in Roermond (kruispunten Buitenop en Mijnheerkensweg ongelijkvloers); - op- en afritten N280-N273 aanpassen door 2 rotondes te realiseren. Daardoor is de route ook in de toekomst goed te gebruiken bij op de A73.
501	Tijdens de hoorzitting is een variant 2x2 N280 tot aan de A2 gepresenteerd. Waarom wordt deze niet meer meegenomen?
505	Zoeken naar intelligente oplossingen in de bestaande situatie: bijvoorbeeld regulerende verkeerslichten, bewegwijzering vrachtverkeer, aanpassing op en afritten met rijkswegen.
506	(Internationaal) doorgaand verkeer tussen Duitsland en Weert/Eindhoven wordt nu middels bewegwijzering via de N280 geleid, terwijl dit een provinciale weg is. In alle oplossingsrichtingen dient de bewegwijzering zodanig aangepast te worden en doorgaande banen aangelegd te worden tussen dat het doorgaande verkeer via de N280-Oost en A73, en A73 en A2 (zonder stoplichten) gestuurd wordt.
506	Bij alle alternatieven graag rekening houden met het fietsverkeer, ondermeer schooljeugd, woon-werkverkeer weert-Kelpen-Horn en Woon-werkverkeer Baexem - Horn – Roermond. Gelieve in alle alternatieven vrijliggende fietspaden te behouden.
510	Inspreker moet met agrarisch verkeer over Maasburg. Bij de Maasbrug moet agrarisch verkeer over de fietspaden. Gezien de grootte van agrarische voertuigen is de beschikbare ruimte op de fietspaden te klein. Vraagt om bij planontwikkeling rekening te houden met agrarisch verkeer.
513	Inspreker stelt voor om gelet op de verkeersveiligheid, doorstroming regionaal bestemmingsverkeer en terugdringen milieubelasting een variant waarbij een goede ontsluitingsweg ontstaat voor het regionale verkeer en waarbij het doorgaand verkeer over een andere route gaat (bijv. alternatief 4) te ontwikkelen.
515	Voorbehoud om aanvullende argumenten aan te dragen. Overbodigheid van de N280 uitbreiding, door beter aansluiting Duitsland naar A2 over andere wegen.
528	Hoe wordt in de toekomst omgegaan met landbouwverkeer op de Maasbrug?
529	Vrachtverkeer dient van de bestaande N280 geweerd te worden door maatregelen als 50km zones, drempels rotondes en VRI's.
547	Bij ieder alternatief zou voldoende oog en budget moeten reteren voor het opruimen of herstructureren van eventueel af te sluiten wegen om verloedering van het dorpsbeeld te voorkomen.
548	Insprekers verzoeken meer in te zetten op het driebaans maken van de A2 vanaf Budel tot Maasbracht. Hier gaat een bottleneck ontstaan indien niet meegenomen bij veranderingen in vóór- en natraject. Voorkomen moet worden dat de N280 en N273 als sluipweg gebruikt gaan worden.
548a;549	Route via de hoofdwegen zou de voorkeur moeten hebben, ook vanuit het economisch belang heeft deze route (sneller en veiliger) de voorkeur.
548;548a	Insprekers stellen voor om met de volgende infrastructurele aanpassingen de verkeersproblemen op te lossen: volledige verknoping A2-A73, volledige verknoping A73-N280-oost – BAB52, optimale aansluiting N273-N279 voor lokaal verkeer, verbinding A2-N273-N280 voor bestemmingsverkeer, en optimalisatie van aansluitingen N280 bij knooppunt Zusterzeel. Dit lijkt op een combinatie van oplossingsrichtingen 4 en 5 uit het Startdocument.
548;548a	Insprekers zijn van mening dat het vrachtverkeer, inclusief vervoer van gevaarlijke stoffen, over

	snelwegen geleid moet worden.
548;548a	Insprekers vragen zich af of drie parallelle trajecten tussen Roermond en Eindhoven noodzakelijk zijn (de eerste is de route via A73-A2, de twee via de route N280 en N273 en A2, de derde via een opgewaardeerde N280).
548;548a	Wordt de leefbaarheid in de kernen Baexem en Kelpen-Oler niet verslechterd wanneer niet wordt gekozen voor een tunnel.
548;548a	Hoe wordt gerealiseerd dat het vrachtverkeer niet toeneemt?
548;548a	Met de aanleg van het laatste stukje A52 heeft Duitsland geïnvesteerd in een volwaardige aansluiting op het Nederlandse snelwegennet. Waarom is het Nederlandse stuk niet volwaardig op de A52 aangesloten?
548;548a	Met ingebruikname van de A73, en de daarmee samenhangende vermindering van verkeer over de N273, ontstaan mogelijkheden voor oplossing van knelpunten voor lokale knelpunten. Hiervoor dienen de knooppunten N280/N273 en N273/N297 verbeterd te worden. Doorgaande verkeer door kern Baexem kan geluwd worden zodat: - verkeersveiligheid in Baexem verbeterd - Dr. Smithlaan-Trambaan-Dtationstraat te Heijthuijsen wordt ontlast - zorgcentrum Hornerheide beter bereikbaar wordt - de kernen Neer, Nunhem en Haelen ontlast worden van doorgaand vrachtverkeer - Grathem een veilige aansluiting naar Wessem krijgt - vrijkomende capaciteit op N273 beter benut kan worden - verbetering van leefbaarheid in de kernen Exaten, Baexem, Kelpen-Oler vanwege vermindering geluidsoverlast en fijnstof uitstoot - Roermond beter bereikbaar wordt vanuit het westen - er een omleidingsroute ontstaat bij calamiteiten in de tunnel bij Roermond van de A73.
550	Inspreker draagt een alternatief aan voor de huidige varianten. Dit is volgens inspreker een goedkoper en eenvoudig alternatief. Geen snelweg, max. 90 km/h. Voordelen: tijdswinst, goedkoper, scheiding van doorgaand verkeer en lokaal verkeer.
554	Een 2x2 autoweg van Roermond tot Weert is niet nodig. Er zijn ook andere maatregelen, zoals duidelijke bebording, zodat het (vracht)verkeer naar de A2 en A73 gestuurd wordt en van de sluiproute over de huidige N280 geen gebruik maakt. Weert heeft 3 aansluitingen op de A2. Door middel van goede bebording en aanvullende maatregelen, zoals uitvoegstroken, rotondes, spoortunnels en ventwegen, kan de verbinding van Roermond tot Weert duurzaam worden gemaakt.
554	Door de aanpassing van de weg naar een 2x2 autoweg wordt het probleem niet opgelost. Naast de nieuwe autoweg dienen er vele viaducten en/of tunnels met ventwegen te worden aangelegd. Het knelpunt wordt door het gemengde karakter van het verkeer op de huidige weg (woon-, werkverkeer en agrarisch- en vrachtverkeer). Het alternatief om vele op en afritten aan te leggen bevordert noch de doorstroming noch de verkeersveiligheid.
560	Volgens inspreker is de nieuwe variant van de Napoleonsweg met opwaardering van het knooppunt het Vonderen een veel betere en goedkopere oplossing. Nu is de omweg van de afslag Kelpen aan de A2 via Grathem en de Napoleonsweg slechts 4 km en een extra reistijd van 2 minuten. Als de Napoleonsweg een snelweg wordt en de huidige N280 onaantrekkelijker gemaakt wordt voor het vrachtverkeer, is de reistijd zelfs korter te maken.
573;573a	Insprekers zijn tegen deze plannen vanwege achteruitgang van het woongenot, aantasting natuur, geluidsoverlast, extra fijnstof, schade aan kasteelcomplex, gevolgen voor inwoners,

	overlast van de weg voor het gebied,
576	Inspreker pleit voor de aanleg van een noordwaardse aansluiting van de A73 op de A2: Het ontbreken van een noordwaardse aansluiting van de A73 op de A2 in combinatie met de rechttoe rechtaan verbinding in Roermond zijn oorzaak van de verkeersintensiteit op de N280. Het betreft vooral (vracht)verkeer transitoverkeer. Inspreker vraagt zich af of dat uit tellingen niet naar voren kan komen.
576	De doorstroming van de N280, de leefbaarheid en de bereikbaarheid kan verbeterd worden door het transitoverkeer een andere route te laten volgen: zoveel mogelijk ontmoedigen aanbrengen op bestaande doorgang over de N280 op het traject kruising N273 en N280 en richting Weert op kruising N280 met A2.
576	Inspreker pleit voor een station in Baexem en evt. in Haelen. Waarom de stoptrein tussen Eindhoven en Weert niet door laten rijden tot Roermond. Een station met gratis parkeerterrein zou veel verkeer van en naar Roermond/Weert doen afnemen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Voor de beantwoording van de zienswijze met het 8^e alternatief wordt verwezen naar het standpunt van Gedeputeerde Staten bij het advies van de SCFD aangaande dit onderwerp, zoals verwoord in § 3.2.

Voor de beantwoording van de zienswijze met betrekking tot treinstations te Leudal wordt verwezen naar het standpunt van Gedeputeerde Staten bij het advies van de PCOL aangaande dit onderwerp, zoals verwoord in § 3.1.

Voor de beantwoording van de zienswijze met betrekking tot het doorgaande vrachtverkeer wordt verwezen naar het standpunt van Gedeputeerde Staten bij het advies van de PCOL aangaande dit onderwerp, zoals verwoord in § 3.1.

Oplossingsrichtingen zijn voor deze fase van het onderzoek zodanig geformuleerd, dat het onderscheidend vermogen op aspecten als verkeer, milieu, leefbaarheid, natuur, economie en kosten bepaald kan worden. Voor dit doel volstaan naar mening van Gedeputeerde Staten de oplossingsrichtingen zoals ze in het Startdocument geformuleerd zijn.

Voor wat betreft de aansluiting op het Nederlandse snelwegennet heeft Nederland gekozen om de route naar Duitsland via de A74 te verbeteren. Dit is een rijksbesluit.

Bij de beoordeling van de verschillende alternatieven wordt ook gekeken waar door de oplossingsrichting mogelijke nieuwe knelpunten ontstaan. We doen dat, ook voor het onderliggend lokaal wegennet, op een globaal niveau, passend bij het karakter van deze plan-MER. Daarnaast kijken we nadrukkelijk ook naar negatieve effecten als barrièrewerking en het doorsnijden van routestructuren voor fietsverkeer.

Maasbrug wordt reeds aangepakt en het gebruik wordt geoptimaliseerd.

Voor de zienswijze met betrekking tot de vastgoedkosten, opstalkosten, planschadekosten en de nadeelcompensatie wordt verwezen naar de beantwoording in § 4.4.4, op pagina 72.

De voorkeursoplossingsrichting of de voorkeursoplossingsrichtingen zullen in de vervolgfase verder worden uitgewerkt. Onder andere de volgende aspecten zullen dan nader worden bestudeerd en uitgewerkt:

opruimen wegen, ruimtelijke kwaliteit van kernen, regulerende verkeerslichten, bewegwijzering (vrachtverkeer), oplossingen voor plaatselijk (landbouw)verkeer, fietspaden, gevolgen voor grondverwerving en vastgoed.

4.4. Aanpak Studies (hoofdstuk 6, 7 en 8 van het startdocument)

4.4.1. plan-MER

Zienswijzen over: Het onderzoek naar nut en noodzaak

302; 306; 308; 309; 310; 311; 312;	Opwaarderen N280: De noodzaak van het nieuwe tracégedeelte tussen N273 en de A2 en ook het gedeelte tussen de ringweg Weert en de A2 dienen duidelijk in het plan-MER te worden aangetoond.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312;	Tracés ten noorden en zuiden van het spoor: De noodzaak van deze oplossingsrichting en zeker het gedeelte tussen de Centrumringweg Weert en de A2 dient duidelijk in het plan-MER te worden aangetoond.

Standpunt Gedeputeerde Staten

In deze fase van onderzoek en besluitvorming wordt nadrukkelijk gekeken naar nut en noodzaak, en staat de vergelijking van mogelijke alternatieven (waaronder niets doen) centraal. Op basis van de studies (plan-MER, MKBA, regionaal economische effectenstudie en kostenraming) wordt beoordeeld in hoeverre de verschillende alternatieven bijdragen aan de doelstellingen. Die doelstellingen hebben onder meer betrekking op bereikbaarheidsdoelen zoals verbetering van de reistijd, het realiseren van een knelpuntvrije verbinding tussen Weert en Roermond, afname congestie en verbeteren bereikbaarheid Maasplassengebied.

Zienswijzen over: Het onderzoek naar leefbaarheid

106a	Per variant moet worden aangegeven wat de gevolgen voor de leefbaarheid in Leudal zijn op niveau van horizonvervuiling, denkbeeldige splitsing van de gemeente Leudal, geluid, bereikbaarheid binnen de gemeente Leudal etc.
106a	Bij alle oplossingsrichtingen behoudends het tracé via de A73-A2 (oplossingsrichting 5 en eventueel 8) dienen de effecten op de leefbaarheid van de aanpalende kernen Horn, Grathem, Baexem, Kelpen-Oler, Buggenum in beeld worden gebracht.

Standpunt Gedeputeerde Staten

In het plan-MER worden voor alle oplossingrichtingen op een globaal niveau de gevolgen voor de leefbaarheid in beeld gebracht. Dit betreft de volgende criteria: aantal geluidsgevoelige objecten binnen een geluidscontour, hinder en overlast door trillingen, beïnvloeding luchtkwaliteit, effecten voor gezondheid, externe veiligheid, lichthinder, sociale veiligheid, emissies en geluid. Voor de door de inspreker genoemde kernen kunnen de effecten niet in detail in beeld worden gebracht. Dit is pas aan de orde in een vervolgfase, wanneer voor de voorkeursoplossing(en) gedetailleerdere studies plaatsvinden.

Zienswijzen over: Het onderzoek naar natuur en agrarische aspecten

106	Het is nu niet duidelijk op welke wijze de mate van aantasting van de agrarische structuur en cultuurgronden in het onderzoek is verankerd. Uit het onderzoek moet in ieder geval blijken in
-----	--

	welke mate het landbouwareaal wordt aangetast.
528	In alle alternatieven wordt geen rekening gehouden met agrarische sector, terwijl deze juist landbouwgronden zal verliezen. Hoe wordt daar mee omgegaan?
575	De varianten zijn verschillend ten aanzien van het benodigde areaal natuur en agrarische percelen. Daarom dienen de onderzoeken inzichtelijk te maken op welke wijze en waar natuurcompensatie en compensatie van agrarisch areaal plaats vindt.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De effecten op de land- en tuinbouw zullen op globale en kwalitatieve wijze in de regionaal economische effectenstudie (effecten werkgelegenheid) en plan-MER (ruimtegebruik N280) onderzocht worden.

In deze fase van de planvorming is er nog geen zicht op de precieze invulling van de alternatieven. Hierdoor is het slechts mogelijk om binnen een bepaalde bandbreedte een inschatting te geven van de invloed op te beschermen natuurwaarden. Onderzocht wordt of sprake is van effecten op onder andere natuurgebieden. Mitigerende maatregelen zullen worden aangegeven. Effectbeschrijving vindt plaats ten behoeve van onderlinge vergelijking. In dit stadium is het nog niet duidelijk welke maatregelen voor mitigatie of compensatie zullen worden ingezet. Er wordt wel een schatting gemaakt van eventueel noodzakelijke maatregelen.

Op de informatieavond in Baexem is door gedeputeerde Driessen op een vergelijkbare vraag geantwoord dat de eventueel noodzakelijke natuurcompensatie uiteraard zal worden uitgevoerd. Hierbij is het provinciaal beleid om deze compensatie (waar mogelijk) zo dicht mogelijk, doch buiten de beïnvloedingssfeer, bij de ingreep te laten landen.

Zienswijzen over: Het onderzoek naar flora en fauna

302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Opwaarderen N280: In het plan-MER dienen de benodigde ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer en natuur te worden mee genomen, zoals een ecoduct bij het Exatenbosch als verbinding tussen het Leudal en de Meinweg, een ecoverbinding in de POG-EHS zone ten noorden van Ell, een droge en natte ecoverbinding bij de Tungelroyse en een ecoduike bij de Haelensebeek.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Oplossingsrichting Omleiding Napoleonsbaan: In het plan-MER dienen de benodigde ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer en natuur te worden mee genomen, zoals ecoducten tussen het Exatenbosch en de Beegderheide als verbinding tussen het Leudal en de Meinweg.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Tracé ten noorden en zuiden van het spoor: In het plan-MER dienen de benodigde ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer en natuur te worden mee genomen, zoals een ecoduct in het Leudal als verbinding tussen het Leudal en de Meinweg, een ecoverbinding in de POG-EHS zone ten noorden van Ell, een droge en natte ecoverbinding bij de Tungelroyse beek en een ecoduike bij de Haelensebeek, aan de oostkant van de Maas dienen ecoverbindingen te worden gerealiseerd ter hoogte van de Asseltse plassen en de Vuilbemden.
105	Variant 4 ligt in/nabij de natuurgebieden Beegderheide, Heelderpeel en de Tuspeel. In de studie dient de impact van deze variant op deze natuurgebieden voldoende onderzocht te worden (ruimtebeslag, verlies aan natuur, aantasting van natuur, doorsnijding van natuur en de noodzaak voor ecoducten).

204 a; 204b ; 204c	Inspreker is eigenaar van een natuurgebied, nabij oplossingsvarianten 2 en 3. Varianten 2 en drie doorkruisen waarschijnlijk een drietal burgerwoningen. Ter plaatse van deze woningen zijn in ieder geval geen beschermde natuurwaarden.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	In het onderzoek van de oplossingsrichtingen bij de natuurtoetsen (bijlage 5) rekening houden met de instandhoudingdoelstellingen en de bescherming van de wezenlijke kenmerken van het gebied, de verbetering van de biodiversiteit en de potentiële waarden van de natuur. Naast het rekening houden met potentiële ontwikkelingen dient er ook met belemmeringen van deze potentiële ontwikkelingen rekening te worden gehouden. Het is daarom aan te bevelen naast de toets van cumulatieve effecten door andere plannen en projecten ook rekening te houden met de cumulatieve meerwaarde of impact op de samenhang tussen de natuurgebieden. Insprekers denken hier vooral aan de verbinding tussen de natuurgebieden. Insprekers denken daarbij aan beekdal Tungelroyse Beek, beekdal Haelense Beek, verbindingen ten zuiden van Weert tussen Moeselpeel, Kootspeel en Roeventerpeel richting Sarsven De Banen, de POG-EHS zone ten noorden van Eli, de verbinding Leudal, Exatenbosch, Beegderheide richting Lus van Linne naar Roerdal en Meinweg, de Beegderheide richting Maasdal, Eiland in de Maas richting de Doordt en het Geleenbeekdal. Impact op het lokale natuurgebied kan gevolgen hebben op regionale en landelijke niveau. Insprekers verzoeken deze onderzoeken alsnog uit te voeren.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Het is aan te bevelen om in deze fase al een passende beoordeling inzake de Natura 2000 gebieden op te stellen, i.p.v. de voorgestelde voortoets. Zeker nu op voorhand bekend is dat enkele oplossingsrichtingen conflicteren met landelijk beleid inzake EHS en Natura 2000.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Indien met EHS en Natura 2000 conflicterende oplossingsrichtingen niet op voorhand worden uitgesloten, dient een gedegen inventarisatie van de huidige en potentiële natuurwaarden plaats te vinden, de compensatiebehoefte en de compensatiemogelijkheden per oplossingsrichting. Daarnaast dient al duidelijk inzicht te zijn in de mitigerende en compenserende maatregelen, de zoekgebieden voor compensatie, of er voldoende compensatie gronden aanwezig zijn en binnen welke termijn de compensatie gerealiseerd kan worden.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Het is aan te bevelen om een gedegen flora- en fauna onderzoek te verrichten. Naast data-onderzoek ook veldonderzoek. Waar sprake is van ligging binnen de invloedsfeer van (onlangs uitgevoerde) plannen, onder andere de A73, maar ook andere plannen met een compensatieplicht uit het verleden dient te worden uitgegaan van de verwachte natuurontwikkeling op basis van deze compensatie, in plaats van enkel uit te gaan van de huidige situatie.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Het nee-tenzij regime is ook van toepassing op tabel 3 soorten uit de Flora en Faunawet en de Habitat IV soorten uit de NB-wet.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Bij de bepaling van de natuurbelasting dient naar alle faunasoorten te worden gekeken. Het is tot nu toe gebruikelijk om het aantal hectares geluidbelaste natuur te relateren aan de belasting op vogels, volgens de methode Reijnen & Foppen. Deze methode blijkt daar minder geschikt voor te zijn, zoals de provincie Limburg zelf heeft gesteld in het dossier Buitenring Parkstad. De cie. MER heeft daarop geadviseerd om hier een vaste afstandsmaat te nemen. Insprekers bevelen aan om die hier ook toe te passen. Insprekers verzoeken dit onderzoek uit te voeren en op te nemen in de in bijlage 5 genoemde uit te voeren onderzoeken.
302; 306; 308; 309;	Bij de Natura 2000 gebieden en andere kwetsbare gebieden dient rekening te worden gehouden met de kritische depositiewaarden voor de instandhouding en verbetering van het

310; 311; 312	betreffende habitat en soort.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Bij de effectbepaling dient in absolute waarden inzicht te worden gegeven in de verbeteringen of verslechtingen ten opzichte van de huidige situatie en ten opzichte van het tijdstip dat van belang is voor de Natura 2000 doelstellingen. Daarnaast is het zinvol te bepalen wat de bijdrage is aan de verandering van de achtergrondconcentratie. Dit is belangrijk bij het bepalen van het effect op de depositie in een groter gebied in relatie tot de kritische depositiewaarde van habitats en soorten. Het is onvoldoende zich enkel te beperken tot de mededeling dat wordt voldaan aan de luchtkwaliteitsnorm.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	T.a.v. lichthinder dient het ecologische effect bepaald te worden voor de flora- en fauna, zeker gezien de openheid van het gebied tussen de N273 en A2. Lichthinder vanuit het verkeer, maar ook vanuit de straatverlichting en reclamemasten.
306; 308; 309; 310; 311; 312	De grens tussen mitigatie en compensatie wordt vaak opgerekt. Een duidelijke en heldere omschrijving is nodig: welke maatregelen worden meegenomen en waarom zijn deze als mitigerende of als compenserende maatregelen te beschouwen?
557	Inspreker meent het slijmspoor van de Zeggekorfslak in zijn tuin te hebben aangetroffen.
565	Aandacht wordt gevraagd voor natuurverlies. Deze moet elders, binnen een straal van 10 km, gecompenseerd worden.
574	Inspreker vindt dat natuur (stiltegebied) gerespecteerd dient te worden.
575	De varianten zijn verschillend ten aanzien van het benodigde areaal natuur en agrarische percelen. Daarom dienen de onderzoeken inzichtelijk te maken op welke wijze en waar natuurcompensatie en compensatie van agrarisch areaal plaats vindt.
301	Door omlegging van Leudalweg van Roggel naar Neer ontstaat tussen deze weg en het Zelsterdal een nieuw natuurgebied. Inspreker vindt dat dit nieuwe natuurgebied aangewezen zou kunnen worden voor het compenseren van natuur als gevolg van de aanleg van een nieuw tracé voor de N280.
106a	Per variant moet worden aangegeven wat de schade is voor de natuur in Leudal, hoeveel natuur en van welke waarde verdwijnt er en hoeveel wordt waar gecompenseerd.

Standpunt Gedeputeerde Staten

In de voorgenomen toetsing aan natuurwaarden wordt er rekening gehouden met het ruimtelijke spoor (EHS en POG) alsook met de wettelijke bescherming voortkomende uit de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en Faunawet. Hierbij is het van belang dat de verschillen tussen de verschillende alternatieven goed naar voren komen. Hiertoe zullen de verschillende effecten per ver-thema worden uitgewerkt, te weten: - vernietiging, versnippering, verstoring en verdroging. Om tot een reële inschatting te komen wordt er een advies opgesteld over te nemen vervolgstappen/maatregelen. Indien hierbij blijkt dat er aanvullende ecoducten en/of ecoduikers noodzakelijk zijn zal dat hieruit blijken. Bij de gebiedsbescherming volgens de Natuurbeschermingswet 1998 is het zo dat de concreetheid van het onderzoek moet aansluiten bij de concreetheid van de plannen. Momenteel zijn er nog 7 alternatieven in beeld. Van belang is vooral dat duidelijk wordt hoe groot de impact van de verschillende alternatieven op de instandhoudingdoelstellingen van de verschillende gebieden naar verwachting zal zijn. Nu alleen globaal de ligging en dimensionering bekend zijn, is het mogelijk een globale passende beoordeling uit te voeren. In de toetsing zullen alle relevante aspecten echter aan bod komen. Hiertoe behoort ook de eventuele verandering in stikstofdepositie als blijkt dat significante effecten niet uit te sluiten zijn.

De effecten op natuur worden op een globaal niveau in het Plan-MER uitgewerkt. Voor de soortbescherming voortvloeiende uit de Flora- en faunawet wordt gebruik gemaakt van de beschikbare inventarisatiegegevens en een aanvullend oriënterend veldbezoek. Dit aanvullende bezoek zal niet vlakdekkend zijn maar zich concentreren op de naar verwachting waardevolste locaties of de gebieden waar er de meeste onduidelijkheid overblijft. Op deze wijze kan er een goede inschatting worden gemaakt van de invloed van een alternatief op de te beschermen soorten evenals een schatting voor het benodigde vervolgonderzoek en een eerste raming van een noodzakelijke compensatie.

In deze fase van de planvorming is er nog geen zicht op de precieze invulling van de oplossingsrichtingen. Hierdoor is het slechts mogelijk om binnen een bepaalde bandbreedte een inschatting te geven van de invloed op te beschermen natuurwaarden. In dit stadium is het nog niet duidelijk welke maatregelen voor mitigatie of compensatie zullen worden ingezet. Er wordt wel een schatting gemaakt van eventueel noodzakelijke maatregelen. Hiervan zal ook een kostenindicatie worden gegeven.

Op de informatieavond in Baexem is door gedeputeerde Driessen op een vergelijkbare vraag geantwoord dat de eventueel noodzakelijke natuurcompensatie uiteraard zal worden uitgevoerd. Hierbij is het provinciaal beleid om deze compensatie (waar mogelijk) zo dicht mogelijk, doch buiten de beïnvloedingssfeer, bij de ingreep te laten landen.

Van mitigatie en compensatie kan pas sprake zijn als preciezer bekend is hoe de invulling van het tracé vorm krijgt. Natuurcompensatie zal dan ook pas bij de uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting nader worden uitgewerkt.

Voor de invloed van de luchtkwaliteit op natuurgebieden verplicht Europa ons om voor de Natura 2000 gebieden binnen de beïnvloedingszone van de weg inzichtelijk te maken hoe groot enig effect zal zijn zonder de mitigatie en compensatie. Hierbij dient er uiteraard wel al een inschatting te worden gegeven welke mitigerende en compenserende zaken eventueel mogelijk zijn.

Zienswijzen over: Het onderzoek naar geluid

302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Het is aan te bevelen in kaart te brengen wat de akoestische belasting in alle oplossingsrichtingen en varianten is, zowel voor gehinderde bewoners, het vestigingsklimaat, als ook voor het betrokken areaal natuur.
---	---

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van sprekers. In het onderzoek naar geluid zal voor de oplossingsvarianten de geluidbelasting op gevoelige bestemmingen in beeld worden gebracht. Hiermee worden de effecten met name op de bewoners van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen afgewogen. In het onderzoek worden ook de effecten op aangewezen stiltegebieden in beeld gebracht.

Zienswijzen over: Het onderzoek naar lucht

302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Bij berekening van de luchtkwaliteit dient duidelijk de verschillen in effecten tussen de oplossingsrichtingen en varianten aangegeven te worden, maar ook de noodzakelijke maatregelen van mitigatie en compensatie.
---	---

548;548a	In de voorafgaande verkeersstudie uit 2007 zijn effecten voor leefbaarheid en fijnstof niet of onvoldoende beschouwd.
548;548a	Graag de gevolgen voor de luchtkwaliteit betrekken.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van sprekers. In het onderzoek zullen berekeningen worden uitgevoerd naar de effecten op de luchtkwaliteit. Dit zal plaatsvinden met de daartoe voorgeschreven rekenmodellen voor de eveneens voorgeschreven componenten NO₂ en fijn stof. Hiermee zullen ook de verschillen inzichtelijk gemaakt kunnen worden voor de verschillende oplossingsrichtingen. Getoetst zal worden aan de wettelijke grenswaarden. Bij eventuele overschrijdingen zullen maatregelen moeten worden uitgewerkt om dergelijke overschrijdingen teniet te doen.

In de gehanteerde rekenmodellen voor de luchtkwaliteitsberekeningen wordt impliciet rekening gehouden met de veranderingen in de uitstoot van het wagenpark. In de jaarlijks door de Rijksoverheid vast te stellen emissiefactoren, die dienen te worden gebruikt bij de berekeningen, is dit verdisconteerd. Omdat er ook een aantal toekomstige scenario's (met daarin ontwikkelingsprognoses) in de rekenmodellen voor luchtkwaliteit worden doorgerekend, wordt ook de ontwikkeling van de luchtkwaliteit op de langere termijn beschouwd. Deze resultaten worden getoetst aan de wettelijke grenswaarden voor de langere termijn (zoals voorgeschreven in de Europese richtlijn luchtkwaliteit).

Zienswijzen over: Het onderzoek naar water

302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Bij de oplossingsrichtingen 6 en 7 is speciale aandacht nodig voor de maatregelen ter behoud van het stroomgebied, de waterafvoer en waterhuishouding van de Maas, de Maasplassen en de Vuilbenden.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	In alle oplossingsrichtingen is sprake van kruisingen met waardevolle beken. Specifieke effecten en maatregelen hiervan dienen bepaald te worden. Ook indien er gebruik wordt gemaakt van andere hoogteliggingen.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Bij de oplossingsrichting met een zuidelijke omleiding van Weert dient rekening te worden gehouden met de zeer kwetsbare hydrologische situatie van de Roeventerpeel, de Kootspeel en de Moeselpeel. Verzoek dit op te nemen in de in bijlage 5 genoemde onderzoeken.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Veel van de natuurgebieden in het plangebied zijn in grote mate afhankelijk van de waterhuishouding ter plekke. Bij de effectbepaling van de verschillende alternatieven op de EHS speelt dit uiteraard een belangrijke rol. In het plan-MER wordt hier op ingegaan.

Zienswijzen over: Andere aspecten van het plan-MER

107	Op het bedrijventerrein Roermondseweg wordt een revitalisatie uitgevoerd. In kader van deze revitalisatie dienen knelpunten op de Roermondseweg onderdeel te zijn van het MER N280.
202 ;205; 512	Milieueffecten: Spreker vindt dat in het onderzoek rekening moet worden gehouden met verbeterde motoren technieken (electrische auto's) , beter asfalt. Dit leidt tot minder CO2 en fijnstof, geluid,
302	Insprekers gaan er van uit dat het plan-MER moet leiden tot één enkel alternatief die nader

	uitgewerkt wordt in een project MER, en dat het de bedoeling is dat uiteindelijk één voorkeursalternatief met MMA in project-MER nader uitgewerkt wordt. Daarom graag de uitwerking in het plan-MER zeer gedetailleerd en voorzien van zowel relatieve als absolute kwantificeringen weergeven.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Omdat het de bedoeling is dat één voorkeursalternatief met MMA verder wordt uitgewerkt in een project-MER stellen insprekers voor de uitwerking zeer gedetailleerd en voorzien van zowel relatieve als absolute kwantificeringen weer te geven.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Voor de landschappelijke inpassingen en effecten verzoeken insprekers om het Landschapskader Noord- en Midden Limburg leidend te maken in de bepaling van de effecten en de mogelijkheden.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Voor het plan-MER is het duidelijker en beter om aan te sluiten bij de aandachtsvelden die in een MER procedure worden onderzocht. In het plan-MER en de oplossingsrichtingen dienen de volgende beleidsterreinen met elkaar vergeleken te worden: verkeer en economie, ruimtelijke ordening, woon en leefmilieu, flora en fauna, bodem en water, landschap, cultuurhistorie en archeologie. Insprekers verzoeken op basis van deze vergelijking een variant te beoordelen en niet op basis van het plussen en minnen op basis van de voorgestelde beoordelingstabel in paragraaf 6.3.
306; 308; 309; 310; 311; 312	Het nee-tenzij regime en de ADC-toets dienen in de beginfase meegenomen te worden.
306; 308; 309; 310; 311; 312	In het plan-MER ook mogelijkheden onderzoeken voor duurzaamheidstoepassingen, duurzame energietoepassingen en cradle to cradle.
506	Oplossingsrichtingen 2 tot en met 7 vormen een obstakel voor de ontwikkeling regionaal fiets- en wandelnetwerk.
506	De vierbaans oplossingsrichtingen zullen problemen t.a.v. geluid, fijnstof en luchtkwaliteit niet oplossen maar juist versterken. Wat betreft barrièrewerking: in oplossingsrichtingen 2, 3, 6 en 7 zal de barrièrewerking verder toenemen. Een opgewaardeerde N280 zal een barrière vormen in het landschap. Er dienen voldoende kruisingsmogelijkheden aanwezig te blijven.
531	Inspreker is van mening dat door een integrale benadering van het totale stelsel van verkeers- en vervoersvoorzieningen ongewenste effecten (beslag op schaarse ruimte, schade aan milieu, verslechtering van woon- en leefklimaat, energieverbruik, kosten) kunnen worden vermeden
531	Gebruik beleidskaders als kaderstelling en dus als richtinggevend.
565	Verbeteringen voor de N280-West mogen de omgevingskwaliteit en leefbaarheid in de kernen niet aantasten.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De door de inspreker genoemde punten zijn opgenomen in bijlage 6, waarbij het aspect duurzaamheid wordt meegenomen in het plan-MER. Hierin worden criteria genoemd als energie en het sluiten van kringlopen C2C (afkorting van cradle to cradle). Overigens is duurzaamheid breder dan dat, namelijk een integrale afweging tussen ecologische, economische en sociale belangen.

Aangaande nee tenzij en ADC toetsing: Nee tenzij is een standaard onderdeel daar waar het de aantasting van de EHS betreft. Dit wordt in de natuurtoetsing opgenomen. Hierbij is aandacht voor de verplichte onderdelen alternatieven en dwingende reden van groot openbaar belang. De ADC toetsing heeft betrekking op de twee Natura 2000 gebieden binnen de mogelijke invloedssfeer van de alternatieven. De toetsing

hieraan zal, voorzover de diepgang van de globale passende beoordeling dit toelaat, daarin worden opgenomen.

Natuurcompensatie zal pas bij de uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting nader worden uitgewerkt.

In de berekeningssystematiek van geluid wordt rekening gehouden met toekomstige verbetering van voertuigen. Het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt maakt onderdeel uit van het meer gedetailleerde akoestisch onderzoek dat in een later stadium zal worden uitgevoerd. Het is misschien technisch haalbaar om geluidsreducerend asfalt toe te passen, de vraag is of het niet te kwetsbaar, te duur of akoestisch zinloos is.

Gedeputeerde Staten zijn van mening dat beoordelingstabel 6.3 voldoet om de onderscheidende eigenschappen van de oplossingsrichtingen in het kader van de gestelde doelstellingen, in beeld te brengen en op basis daarvan één of meerdere voorkeursoplossingsrichtingen te kiezen.

4.4.2. Verkeersstudie

Zienswijzen over: De gehanteerde prognoses en modeluitgangspunten

302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Bij de autonome ontwikkelingen is het van belang om te bekijken of er een duidelijke verkeerstechnische relatie met de N280 is.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	In het plan-MER dient helder en transparant te worden aangegeven waar de Verkeersprognose van het verkeersmodel op is gebaseerd en van welk procentuele autonome groei wordt uitgegaan.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	De prognoses dienen uit te gaan van de opengestelde A73 en A74.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	De prognoses en autonome groeicijfers dienen helder en transparant te worden aangegeven voor zowel de bevolking als de mobiliteit. "Correcties" op deze prognoses in relatie tot te verwachten krimp en te verwachten verandering door beïnvloedingsmaatregelen zoals openstelling A73 en A74, mobiliteitsmanagement, OV, langzaam verkeer en routing van vervoersstromen en snelheidsdifferentiatie, dienen vooraf te worden toegepast voordat de cijfers in de verkeersmodellen worden ingevoerd. Bij de correctie van de mobiliteitsgroei dient rekening te worden gehouden met de mobiliteitsgroei die al in het verkeersmodel zit. Deze cijfers dienen controleerbaar in het plan-MER te worden weergegeven.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	De drie B's (zevensprong Verdaas) dienen binnen alle oplossingsrichtingen aandacht te krijgen in combinatie met o.a. mobiliteitsmanagement, verbetering en stimulering OV, stimuleren langzaam verkeer (o.a. snelle fietsverbindingspaden), routing vervoersstromen en snelheidsdifferentiatie. Deze maatregelen dienen in de verkeersmodellen en prognoses vooraf te worden meegenomen en niet als een correctie achteraf.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	De doelstellingen van de A74 en argumenten en oplossingsrichting, hebben een heel duidelijke relatie met de N280, de A73 en het doorgaande verkeer. Deze dienen in het plan-MER studie meegenomen te worden.
548;548a	In de voorafgaande verkeersstudie uit 2007 ontbreken de effecten van de opengestelde de A73 en de A74, de bevolkingskrimp en de N297. Daarnaast is de lokale verkeersproblematiek te

	Baexem, Heijthuisen en Horn onvoldoende in beeld gebracht. Ook zijn de conclusies van het in opdracht van ANWB en door TNO uitgevoerde onderzoek niet meegenomen
548;548a	Wat zijn de effecten van het goederentransport over de Betuwelijn, IJzeren Rijn en het containervervoer over de waterwegen op het vraagstuk van de N280?
531	In het startdocument wordt aangegeven dat tot 2020 een toenemende verkeersdruk wordt verwacht. Inspreker heeft daar zijn bedenkingen bij vanwege de vergrijzing en afnemende beroepsbevolking. Is er nog wel een noodzaak voor een nieuwe weg?

Standpunt Gedeputeerde Staten

We onderschrijven het belang van een transparante aanpak van de verkeersmodelstudie: In het Plan-MER zullen de gevolgde aanpak en gehanteerde uitgangspunten dan ook helder beschreven worden.

Er zullen t.b.v. het plan-MER nieuwe verkeersmodelberekeningen worden uitgevoerd. We houden daarbij rekening met de laatste inzichten op het gebied van de bevolkingsontwikkeling, economische en ruimtelijke ontwikkeling van de regio. Bovendien vormen recente wijzigingen in het wegennet en autonome ontwikkelingen waarover inmiddels definitieve besluitvorming het vertrekpunt voor de verkeersstudie. Dat betekent bv dat in de verkeersprognoses wordt uitgegaan van een opengestelde A73 én A74. Door aan te sluiten op het NRM houden we ook rekening met ontwikkelingen buiten de regio.

In de verkeersmodelberekeningen wordt er van uit gegaan dat een deel van personenvervoer per OV of fiets plaats vindt, en een deel van het goederenvervoer per spoor of via water. In het model zitten de modaliteiten auto en vracht. Modal shift wordt niet expliciet meegenomen.

Bij de verkeersberekeningen zal worden gewerkt met een bandbreedte benadering die past bij het niveau van deze studie, waarbij het er met name om gaat inzicht te krijgen wat de invloed van de mogelijke bandbreedte is op de te verwachten problemen en de werking van alternatieven. Hierbij worden o.a. de verwachte demografische ontwikkeling en de ambities van de regio in ogenschouw genomen.

Bij de effecten van de alternatieven zal worden gekeken naar de effecten op het onderliggend wegennet. In geval van lokale verkeersproblematiek en bijbehorende knelpunten gerelateerd aan de N280-west, zullen maatregelen worden voorgesteld op het niveau dat noodzakelijk is voor deze fase, het moet voldoende zijn om een afweging tussen alternatieven te kunnen maken.

Zienswijzen over: De beoordeling van verkeersknelpunten

548	Insprekers zijn het niet eens met de gekozen benadering in de voorafgaande verkeersstudie uit 2007, namelijk op basis van i/c verhoudingen. Daarbij zijn insprekers van mening dat de norm voor de i/c te laag genomen is.
306; 308; 309; 310; 311; 312	Gezien de korte afstand is het niet reëel om de factor 1,5 x de free-flow reistijd te nemen, daar deze meer van toepassing zou zijn op grotere afstanden.

Standpunt Gedeputeerde Staten

IC-verhoudingen zijn een gebruikelijke norm om een indicatie te krijgen van de congestie(gevoeligheid) op trajecten. Als normering sluiten we aan bij onze vigerende normering uit het PVVP Limburg, namelijk $< 0,7$ = goed, $0,7 - 0,9$ = matig, $> 0,9$ = slecht. Naast IC-verhoudingen zal in het kader van deze studie worden gekeken naar andere beoordelingscriteria voor de doorstroming zoals reistijden en voertuigverliesuren.

Zienswijzen over: Scope verkeersstudie

105	Inspreker vraagt zich af of de verkeersdoorstroming op de A2 nog gewaarborgd is vanaf de nieuwe aansluiting van de A73 op de A2 tot de afrit Grathem (v.v.). Bij de verkeersberekeningen dient de autonome groei, de verkeersaantrekkende werking die deze verbinding met zich meebrengt voor het doorgaande verkeer Randstad-ruhrgebied, de gevolgen van het downgraden van de verbinding N280 Roermond-Baexem te worden meegenomen. Door deze ontwikkelingen kan een goede doorstroming van de A2 in gevaar komen met als gevolg dat ook de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de kernen Maasbracht, Brachterbeek, Wessum en Panheel een probleem kunnen krijgen. Een goede verbinding via de A2 is van vitaal belang voor Maasgouw vanwege de ligging aan de West- en oostzijde van de Maas.
106	Alle oplossingsrichtingen zullen ingrijpen op het onderliggende fietspadennetwerk/fietsstimuleringsplan (GOML). Kansen die de opwaardering van de N280 kan bieden om de fietsverbindingen te verbeteren dienen benut te worden.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Het is aan te bevelen om vooraf een heldere en duidelijke analyse van de verkeersknelpunten te maken, inclusief analyse van de oorzaak per knelpunt en mogelijke oplossingen en hun onderlinge samenhang. Er dient duidelijk te worden aangegeven op welk moment van de dag en hoe lang er sprake is van een knelpunt, zowel op het niveau van het wegvak als op het niveau van kruispunten, in i/c verhoudingen.
501	Een vierbaans N280 zal verkeer wegzuigen van de route A67/A73/A74. Buiten de overlast die dit voor de gemeente Leudal oplevert, zal dit ook de A2 tussen Valkenswaard en Kelpen belasten.
506	Huidige N280 volstaat voor het verwerken van alle lokaal en regionaal verkeer. Er zijn slechts beperkte maatregelen nodig om het gebruik van de N280 door vrachtverkeer te ontmoedigen.
541	Nut en noodzaak van opwaardering N280 knooppunt N280/N273 (Zusterzeel) tot Kelperbrug is niet duidelijk gemaakt. Er zijn betere alternatieven. Inspreker denkt dat de wens tot opwaardering voortkomt uit het feit dat de A52 niet goed is aangesloten op de A73 en de A73 ten zuiden van Roermond niet goed is aangesloten op de A2 richting Eindhoven?
548;548a;549	Verzoek om onderstaande maatregelen met het verkeersmodel te toetsen: 1. Lange afstandsverkeer dient met een goede, duidelijke bewegwijzering via de A73 en de A2 geleid te worden, met inbegrip van een goede aansluiting bij St. Joost richting Eindhoven. 2. Een juiste bewegwijzering bij knooppunt N280/N273 richting A2, Grathem, Weert, België. België is via de N273 bereikbaar. Voorzie in een lus over de N273 richting Grathem en A2. Maak een voorziening voor een goede verkeersstroom bij kruispunt N273/N279 (Hornerheide) richting Heythuysen en een directe afslag vanuit Grathem naar Roermond. 3. Waardeer het traject tussen knooppunt Zusterzeel en Kelperbrug af. 4. Opwaarderen van de aansluiting van de N273 (ter hoogte van Grathem) op de A2. 5. Pas flankerend beleid toe (zoals het weren van zwaar vrachtverkeer op de route via Baexem kan). In dat geval kan de N280 tussen Zusterzeel en de Kelperbrug afgewaardeerd worden tot lokale ontsluitingsweg.
107	Inspreker vindt dat het voor de ontwikkeling van de regio van belang is dat het vervoer van en naar de Rotterdamse en Antwerpse haven richting Ruhrgebied door Midden Limburg zal

	plaatsvinden op een zo efficiënt mogelijke manier.
548;548a	Insprekers verzoeken om een integrale verkeersstudie in Midden- en Noord-Limburg, met aandacht voor de Europese context. De verkeersproblematiek in Leudal moet hier onderdeel van uitmaken. Uitgangspunt dient te zijn een ontvlechting van verkeer in Midden-Limburg met een optimale inzet van bestaande infrastructuur.
548;548a	Insprekers verzoeken om in de afweging over de N280 de verbinding tussen Rotterdam en Ruhrgebied als belangrijke verkeersader mee te nemen.
548;548a	Inspreker verzoekt om een integrale netwerkanalyse van het verkeer in Noord- en Midden-Limburg, waarin de effecten van de Regiovisie Midden-Limburg worden meegenomen en het doorgaande internationale verkeer.
548;548a	Waarom houdt de provincie de A67 en de A2 te krap, waardoor er veel sluipverkeer optreedt?
548;548a	Insprekers verzoeken de visie op de wegenstructuur binnen Leudal een wezenlijk onderdeel te laten zijn van de wegenstructuur in Midden-Limburg.
565	Insprekers wijzen erop dat 80% van het verkeer op de N280 buitenlands vrachtverkeer betreft.
574	Inspreker vindt dat uit de onderzoeken duidelijk moet worden wat de verhouding is tussen het doorgaande verkeer en regionale verkeer en welke effecten de varianten hebben op het aantrekken van doorgaand verkeer. Waarvoor moet de doorstroming worden verbeterd: voor het doorgaande verkeer of het regionale verkeer? De onderzoeken zouden vanuit een neutrale uitgangspositie moeten worden opgesteld en uitgevoerd en niet met een vooringenomenheid dat de capaciteit tussen Weert-Roermond moet worden verbeterd. De verbinding zou kunnen worden verbeterd door ervoor te zorgen dat het doorgaande verkeer deze weg gaat mijden.
575	Uit de onderzoeken moet duidelijk worden of de doorstroming verbeterd wordt door juist het beperken van de capaciteit in combinatie met bewegwijzering om het doorgaande verkeer langs andere, betere begaanbare routes te leiden.

Standpunt Gedeputeerde Staten

In het plan-MER worden verschillende alternatieven op een groot aantal aspecten met elkaar vergeleken. Die alternatieven lopen uiteen van niets doen (het nul-alternatief) tot de aanleg van een heel nieuwe N280. De in de zienswijzen genoemde alternatieven waarbij sprake is van zoveel mogelijk benutting van N273 danwel A73/A2 worden ook onderzocht.

Bij de beoordeling van de verschillende alternatieven wordt niet alleen gekeken naar de mate waarin doorstromingsknelpunten worden opgelost maar zal zeker ook worden gekeken waar door de oplossingsrichting mogelijke nieuwe knelpunten ontstaan (bv op de A2 of A73). We doen dat, ook voor het onderliggend lokaal wegennet, op een globaal niveau, passend bij het karakter van deze plan-MER. Daarnaast kijken we ook naar negatieve effecten als barrièrewerking en het doorsnijden van routestructuren voor fietsverkeer.

In het afwegingsdocument worden alle plussen en minnen op een rij gezet en wordt bekeken in hoeverre de verschillende alternatieven bijdragen aan realisatie van de doelstellingen. De groei van het doorgaand vrachtverkeer op de N280-west zullen we als beoordelingscriterium toevoegen.

Bij het uitvoeren van de onderzoeken is van vooringenomenheid geen sprake, het proces is juist erop gericht op een (of meer) voorkeursoplossingsrichtingen te bepalen.

De doorstroming op de A2 tussen Het Vonderen en Kerensheide en de A67 ter hoogte van Venlo krijgt in een ander verband aandacht. Met de realisatie van spitsstroken en een fly-over worden eerste stappen gezet op weg naar een structurele aanpak van de A2 op het genoemde traject, voor de A67 worden in het kader van het zgn. MIRT afspraken gemaakt met het Rijk over een mogelijke aanpak.

De stelling dat 80% van het verkeer op de N280 buitenlands vrachtverkeer betreft, onderschrijven we niet. Uit de telgegevens voor de N280 (Mobiliteitsmonitor) blijkt dat het aandeel vrachtverkeer (licht en zwaar) circa 15% bedraagt (ter hoogte van komgrens Baexem).

Wijziging Startdocument:

De groei van het doorgaand vrachtverkeer op de N280-west zullen we als beoordelingscriterium toevoegen

4.4.3. Maatschappelijke Kosten Baten Analyse en Regionale Economische Effecten Studie

Zienswijzen over: het meenemen van effecten van oplossingsrichtingen in de onderzoeken

106	In de regionaal economische effectenstudie moet het effect van de oplossingsrichtingen op de aantrekkelijkheid en kwaliteit van natuur en landschap worden meegenomen. Met name de effecten op de voorgestane ontwikkelingen (autonoom en ambitie) op het gebied van recreatie en toerisme, kwaliteit woonomgeving en de zorgstrip staan hierin centraal.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Ook dient de economische betekenis van het landschap in het kader van recreatie en toerisme een duidelijke plaats te krijgen in de onderzoeken.
306; 308; 309; 310; 311; 312	Reistijdwinst op de N280-west kan leiden tot verandering in verkeersstromen op (inter)nationale routes, met mogelijke consequenties voor de luchtkwaliteit in Roermond. Dit meenemen in MKBA.
548;548a	Wat zijn de effecten van een opwaardering van de N280 en het scheiden van Baexem en Exaten door middel van een nieuwe autoweg op de ontwikkelingsplannen van Exaten?
313	Inspreker wil dat in de effectenstudie de volgende onderdelen worden opgenomen: bereikbaarheid van de bedrijven; ontsluiting van landbouwbedrijven en –gronden (omrijbewegingen en kosten); doorsnijding en versnippering van landbouwgronden (noodzakelijke herverkaveling en mogelijke inzet van gemeentelijke grondeigendommen); verplaatsing van bedrijfsgebouwen; tenietdoen van investeringen in hkv ruilverkaveling Land van Thorn (ruilverkavelingsrente); evt. gevolgen van droogteschade aan landbouw en natuurpercelen tgv (gedeeltelijk) verdiept tracé en de daarbij behorende compensatiemaatregelen en kosten.
548;548a	Insprekers wensen inzichtelijk gemaakt wat de bijdrage van een opgewaardeerde N280 is voor de economische ontwikkeling van de plattelandsgemeente Leudal.
548;548a	Wat zijn de effecten van de N280 voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de educatieve recreatieve en agrarische sector in Leudal? En moet Leudal niet vrezen voor verlies van werkgelegenheid door stimulering van MKB-bedrijvigheid in Roermond (DOC en Retailpark)?

Standpunt Gedeputeerde Staten

Genoemde effecten komen deels in regionaal economische effectenstudie (recreatie en toerisme, zorgstrip) en deels in plan-MER (milieueffecten, natuur en landschap). De MKBA bouwt voort op de resultaten uit het plan-MER en de regionaal economische effectenstudie .

Voor de beantwoording van de zienswijze met betrekking tot de land- en tuinbouw wordt verwezen naar het standpunt van Gedeputeerde Staten bij het advies van de PCOL aangaande dit onderwerp, zoals verwoord in § 3.1.

In de regionaal economische effectenstudie worden de effecten in principe voor geheel Midden-Limburg bepaald. Zo mogelijk worden effecten naar gemeenten uitgesplitst. De studie is niet bedoeld om eventuele onderlinge concurrentie van projecten in beeld te brengen.

Zienswijzen over: de Kosten en baten van oplossingsrichtingen

302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Alle kosten en baten die variëren per oplossingsrichting dienen in zowel het REES als de MKBA aandacht te krijgen.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Het REES kan dienen om de indirecte kosten, in de voor de regio toegepaste waarden, in de MKBA studie mee te nemen. In kosten dient ook aandacht te zijn voor de baten die natuur oplevert, de verandering in economische betekenis van het landschap voor toerisme en recreatie en de kosten van de te verwachten planschade en veranderingen in WOZ belastingen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

In de regionaal economische effectenstudie komen specifiek de economische effecten van de verschillende oplossingsrichtingen aan bod. In de MKBA komen alle effecten van de oplossingsrichtingen, uitgedrukt in maatschappelijke kosten en baten, aan bod. In de MKBA worden de indirecte effecten van de oplossingsrichtingen op basis van een kengetal bepaald. Dit gebeurt op basis van de uitkomsten van de regionaal economische effectenstudie .

De MKBA wordt uitgevoerd conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. De MKBA betreft echter geen nieuw onderzoek maar bouwt voort op onderliggende effectenstudies (kostenramingen, verkeersstudie, regionaal economische effectenstudie en plan-MER). Gezien het abstractie niveau van de studies komen genoemde aspecten in deze studies deels wel (effecten op toerisme en landschap) en deels niet (veranderingen in woning- of vastgoedwaarde, planschade) aan de orde.

Zienswijzen over: Aanpak MKBA en regionaal economische effectenstudie : reistijden

302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Reistijdwinsten voor privéritten en woon-werkverkeer kleiner dan 3 of 5 minuten worden over het algemeen niet als reistijdwinst ervaren en zeker niet als een financiële winstfactor. Tevens betreft het een individueel voordeel dat niet snel zal leiden tot een maatschappelijke meerwaarde. Derhalve deze aspecten niet in de MKBA meenemen.
306; 308; 309; 310; 311; 312	Reistijdwinst in absolute en relatieve zin beoordelen.
306; 308; 309; 310; 311; 312	Reistijdwinst in het traject van deur tot deur aangeven.
548;548a	Graag aandacht in kostenramingen voor de verhouding tussen reistijdwinst en de daarvoor benodigde investeringen in infrastructuur.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De Reistijdwinst wordt in de verkeersstudie betrokken. De MKBA wordt uitgevoerd conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. Deze richtlijnen schrijven voor alle reistijdveranderingen te waarderen. Daarbij wordt ingegaan op verhouding reistijdwinst en benodigde investeringen. Gezien het abstractieniveau van de studie gaat het hier niet om een exacte deur tot deur benadering.

Zienswijzen over: Aanpak MKBA en regionaal economische effectenstudie :

302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	De MKBA en de REES dienen een zo gedetailleerd mogelijk inzicht te geven in de kosten en de baten, omdat dit belangrijke documenten zullen zijn in de besluitvorming van het voorkeurstracé. Een uitsplitsing naar indicator/effect zoals genoemd in hoofdstuk 6 van het startdocument zal duidelijk zichtbaar moeten zijn als maatschappelijke baat of kost in het MKBA. De gedetailleerdheid mag wat ons betreft op gebiedsontwikkeling, autonome ontwikkeling en ambitie niveau worden aangegeven en gedifferentieerd. Op deze manier heeft het REES en het MKBA ook nog een meerwaarde voor de Gebiedsontwikkeling Midden Limburg plannen (GOML).
---	---

Standpunt Gedeputeerde Staten

De door insprekers genoemde aspecten zullen in de effectenstudies en in de daaropvolgende afweging worden meegenomen. De effectbepaling zal echter wel plaatsvinden op een voor het plan-MER geëigend globaal niveau.

4.4.4. Kostenramingen

Zienswijzen over: De scope van de kostenraming

105	Bij variant 4 dienen de (financiële) consequenties t.g.v. de benodigde ruimte voor de weg, inzichtelijk gemaakt te worden (saneren woningen, schade aan natuur)
105	Bij variant 4 dienen de (financiële) consequenties t.g.v. de benodigde ruimte voor de weg, inzichtelijk gemaakt te worden (saneren woningen, schade aan natuur)
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Het is aan te bevelen om mogelijke nog niet afgeschreven investeringen mee te nemen, zoals in het project beekherstel van de Tungelroyse beek.
501 ; 515; 527	Er wordt bij de berekeningen geen rekening gehouden met vastgoedkosten, opstalkosten, planschadetekosten en nadeelcompensatie. Dit is niet juist voor een objectieve vergelijking van de varianten en het bepalen van de kosteneffectiviteit
526	Provinciaal bestuur dient open, eerlijk en transparant te besluiten over N280. vanuit die optiek is het noodzakelijk dat per alternatief een globale kostenraming wordt opgesteld, waarin o.m. is opgenomen de aankoop van (land)bouwgronden en agrarische woningen, kosten vanwege het verplaatsen of aanleggen van kunstwerken en infrastructurele kosten.
531	Een variatiecoëfficiënt van 40% is erg hoog. Waarom worden hier niet marges van 10% tot 15% gehanteerd zoals in het bedrijfsleven maximaal gehanteerd worden. Het lijkt zo een open/eindfinanciering te worden.
548;548a	Opoffering van landbouwgronden en kosten voor ruilverkaveling leiden tot een aanzienlijke

	maatschappelijke kapitaalvernietiging.
548;548a	In MKBA graag kosten voor ruilverkaveling van landbouwgrond in beeld brengen.
548;548a	Graag aandacht in kostenramingen voor verwervingskosten, fietsoversteken, ongelijkvloerse kruisingen en overgangen, eventuele tunnels.
565	Inspreker wijst erop dat bij keuze voor het omleidingsalternatief via de N273, grondaankopen moeten plaatsvinden, mogelijk zelfs (goedlopende) bedrijfspanden moeten verdwijnen.
575	De varianten zijn verschillend ten aanzien van de benodigde extra percelen /oppervlakte grond. Daarom dienen de onderzoeken de grondverwervingskosten inzichtelijk te maken.
106a	Het potentieel waardeverlies door de onttrekking agrarische bedrijven en gronden aan hun oorspronkelijke bestemming moet in alle oplossingsrichtingen en varianten worden gewaardeerd.

Standpunt Gedeputeerde Staten

In de studie op planMER niveau is een globale kostenraming afdoende en levert naar mening van Gedeputeerde Staten voldoende onderscheidend vermogen. Nader uitwerking volgt na verdere keuze voor een voorkeursalternatief. De kostenberekeningen die gemaakt worden zeggen niets over de financiering van de voorkeursoplossingsrichting. Dat is in de voorliggende onderzoeken ook niet beoogd.

Op het moment dat vastgoedkosten, opstalkosten, planschadeposten, nadeelcompensatie bepalend zijn voor de totaalkosten, zullen deze in beeld worden gebracht. Deze kosten blijven dus nu vooralsnog buiten beschouwing, tenzij ze bepalend zijn voor de totaalkosten en dit medebepalend is voor het bepalen van het onderscheidend vermogen tussen oplossingsrichtingen.

4.4.5. Beoordeling en effectenstudies

Zienswijzen over: Wegingscriteria

501	Welk gewicht wordt aan elk van de 5 beoordelingscriteria toegekend? Wanneer is een variant kosteneffectief en hoe wordt dit per variant in beeld gebracht?
527	In het startdocument wordt niet aangegeven dat er in het afwegingsdocument wegingsfactoren gehanteerd zullen worden tot op het niveau van subdoelen. Naar mening van de inspreker is dit niet correct aangezien de diverse subdoelen qua zwaarte sterk verschillen. Hierover zal dus nu reeds een (globale) uitspraak gedaan moeten worden.
314; 313	Gevraagd wordt om uit het oogpunt van transparantie en helderheid van het besluitvormingsproces vooraf de wegingsfactoren van de verschillende doelstellingen kenbaar te maken. Inspreker wil daarbij een zware weging meegeven aan doelstelling 1, het stimuleren van de regionaal-economische ontwikkeling, die ook de basis vormt onder de regiovisie Midden-Limburg. Om de verschillende structuurversterkende ontwikkelingen uit de regiovisie mogelijk te maken en de regio verder te ontwikkelen, zijn substantiële verbeteringen van de infrastructuur noodzakelijk, in het bijzonder een sterke oost-west verbinding.
106a	De elementen van subdoel 'duurzame oplossing en bijdrage aan behoud en ontwikkeling van natuur en landschap' (par. 6.2) minimaal gelijkwaardig stellen aan de verzamelde (sub)doelen: - Economische aspecten (uit beoordelingstabel: reistijden, aansluitingen A2, A73,

	knelpuntvrije verbinding en afname congestie, werkgelegenheid, innovatiekracht, bereikbare banen, toeristisch-recreatief bezoek, landbouw, kooptoeisme, maasplassen en specifieke gebiedsontwikkelingen); - Sociale maatschappelijke aspecten (uit beoordelingstabel: Woon- en leefmilieu, geluidshinder, luchtkwaliteit, lichthinder, verkeersveiligheid, barrièrewerking, knelpunt Baexem, kosteneffectief, draagvlak, sociale structuur en korte termijn realiseerbaar);
--	--

Standpunt Gedeputeerde Staten

In het afwegingsdocument worden door de onderzoekers conclusies getrokken per hoofddoelstelling. De uitkomsten op de 5 hoofddoelstellingen worden niet gewogen in het afwegingsdocument. Dit is een politieke afweging.

De kosteneffectiviteit wordt primair bepaald aan de hand van baten-kostenverhouding (totaal baten gedeeld door totaal kosten) in MKBA. Hoe hoger de uitkomst, des te kosteneffectiever is de variant.

Zienswijzen over: De volledigheid van de beoordelingstabellen

106	In doelstelling 3 (pg 26) staat dat gestreefd moet worden naar een verbetering van de bereikbaarheid van de kernen in Midden-Limburg. In hoofdstuk 6 paragraaf 6.2, ontbreekt bij doelstelling 3 (pg 40-41) een subdoelstelling die de bereikbaarheid van kernen in Midden Limburg benoemt. Ook zijn voor deze doelstelling geen indicatoren of te meten effecten opgenomen in de beoordelingstabel. Inspreker verzoekt om in hoofdstuk 6 een subdoel en daaraan ontleende indicatoren op te nemen die de effecten op de bereikbaarheid van de kernen in Midden-Limburg in de beoordelingstabel tot uitdrukking breng.
302; 306; 308; 309; 310; 311; 312	Bij enkele oplossingsrichtingen kan al geconcludeerd worden dat deze niet gerealiseerd kunnen worden zonder te conflicteren met (inter)nationaal beleid en gedragsregels t.a.v. Natura 2000 en EHS. Graag deze beleidsregels in beoordelingstabel 6.6. meenemen.
302	In tabel 6.6 missen sprekers een toets inzake natuur en leefomgeving voor mens, plant en dier.
306; 308; 309; 310; 311; 312	De in paragraaf 6.3 weergegeven beoordelingstabel is meer van toepassing voor het bepalen van nut en noodzaak van de ingreep. Een toets inzake natuur en leefomgeving voor mens, dier en plant zit hier niet in. Deze beoordeling past derhalve beter in de MKBA-studie.
531	Op geen enkele wijze worden de negatieve consequenties voor burgers en andere belanghebbenden beoordeeld (onteigenen). Alle beoordelingen zijn alleen gebaseerd op groei, ambities, financieel gewin, meer bouwen. Zowel positieve als negatieve effecten dienen te worden meegenomen en dienen gelijkwaardig te worden beoordeeld.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De genoemde aspecten (bereikbaarheid van de kernen, plan-MER onderzoeken, alternatieven) vormen een onderdeel de studies en worden derhalve ook in het afwegingsdocument betrokken.

Zoals in § 4.2 is aangegeven zal een indicator worden toegevoegd waarmee op basis van de verkeerscijfers een kwalitatieve uitspraak te doen is over geen verbetering/beperkte verbetering/substantiële verbetering.

In de MKBA worden conform de voorschriften alle maatschappelijke kosten en baten van de alternatieven op een rij gezet. Dit zijn zowel positieve als negatieve effecten. Genoemde effecten op natuur en leefomgeving (zowel positief als negatief) worden in het plan-MER onderzocht en derhalve betrokken in de afweging.

Wijziging Startdocument:

In tabel 6.6 zal onder het kopje Duurzame Oplossing worden toegevoegd: inclusief bijdrage aan behoud en ontwikkeling van natuur en landschap. Dit is weggefallen en is bedoeld zoals opgenomen in tabel 6.5 laatste cel.

4.5. Overig

Zienswijzen over: eigendommen, bereikbaarheid en planschade

502	Inspreker geeft aan dat variant 7 door zijn eigendommen (huis, stallen en grond) loopt.
204a; 204b; 204c	Inspreker is eigenaar van een natuurgebied, nabij oplossingsvarianten 2 en 3. Varianten 2 en drie doorkruisen waarschijnlijk een drietal burgerwoningen.
304	Inspreker is eigenaar van twee percelen welke eventueel moeten wijken bij bepaalde alternatieven of onbereikbaar worden. Eén perceel heeft bouwwerken met zeer hoge archeologische waarde (waaronder Rijksmonument), welke vanwege haar cultuurhistorische waarde jaarlijks wordt bezocht door veel bezoekers van de kern Baexem en de wijde omgeving. Het afstand doen van een perceel vormt een inbreuk op zijn eigendomsrecht en inspreker is het hier dan ook volstrekt mee oneens. Inspreker stelt zich op het standpunt dat er een zorgvuldige belangenafweging moet plaatsvinden waarin zijn belangen worden betrokken.
560	Inspreker heeft een melkveebedrijf aan de Keversbroek 2 te Kelpen-Oler en variant 6 gaat dwars door zijn percelen aan de Keversbroek, Zandstraat en Oudenhofwegte te Kelpen en Baexem. Inspreker verwijst in dit verband naar diverse ruilverkavelingen waaraan hij heeft meegewerkt en als gevolg waarvan gronden aan zijn huiskavel zijn toegevoegd en er thans natuurgronden rondom de huiskavel liggen. Voor de koeien zijn de percelen van inspreker nu lopend te bereiken. Er is sprake van een zeer duurzame relatie tussen insprekers gronden en de omliggende natuur. De aanleg van een autoweg midden het gebied maakt zijn bedrijf en de omliggende natuur geheel waardeloos.
506	Mocht de keuze vallen op oplossingsrichting 2 of 3, dan verzoekt inspreker voldoende afstand te houden van zijn perceel.
525	Inspreker heeft bouwvergunning voor perceel dat het tracé van alternatief 2 raakt. Indien keuze op alternatief 2 valt, zal inspreker procedure voor planschade opstarten bij de gemeente Weert daar de gemeente ten tijde van het afgeven van de vergunning afwist van de te onderzoeken alternatieven.
552	De woning van insprekers zal door deze ontwikkeling in waarde dalen. Insprekers zijn van plan om een planschadeverzoek in te dienen.
203; 523	Tijdens de uitvoering van de eventuele werkzaamheden dient er dan ook voldoende aandacht te zijn voor de (permanente) bereikbaarheid van inspreker.
204a; 204b; 204c	Inspreker drijft een inrichting (Moeselpeelweg 8), bestemd voor het bewaren en bewerken van schroot. In de studie dient hiermee rekening te worden gehouden.
507	Hoe borgt men de bereikbaarheid van de agrarische percelen aan de overzijde van het kanaal?
205	Inspreker geeft aan dat het voor zijn eigen bedrijf in ontwikkeling, noodzakelijk is dat de bereikbaarheid van buiten de regio naar de regio en v.v. verbeterd wordt. Als een goede verbinding uitblijft is inspreker genooddaakt om zich elders (buiten de regio) te vestigen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de verschillende standpunten van de insprekers met betrekking tot eigendommen, bereikbaarheid en planschade. In de effectenstudies worden op globaal niveau de effecten van de oplossingsrichtingen onderzocht en in beeld gebracht om te komen tot een integrale afweging voor een voorkeursalternatief. Daarbij wordt niet op individueel niveau ingegaan op economische of financiële gevolgen. Bij een uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting in een

Provinciaal Inpassingsplan of Bestemmingsplan zal op individueel niveau gekeken worden of er sprake is van economische of financiële gevolgen.

Zienswijzen over: financiering

102	Inspreker is blij met reservering van provincie van 10 milj. Euro voor de aanpassingen van de kruispunten in Roermond. Inspreker gaat er van uit dat de studie naar Roermondse wegvak voortvarend wordt opgepakt.
505	Inspreker vindt verhoging provinciale wegenbelasting niet wenselijk.
517	Inspreker is van mening dat de financiering van de weg een provinciale aangelegenheid is. Dus geen kosten voor rekening van de gemeente Leudal.
101	Inspreker geeft aan dat instemming met het startdocument geen toezegging van financiële middelen betekent.
576	Bij verwezenlijking van de varianten die het duurst zijn, zouden gemeenten en provincie blij kunnen geven van een duurzaam beleid door bijv. abonnementshouders op deze trajecten te subsidiëren, evt. in samenwerking met ondernemers om het treinreizen aantrekkelijker te maken. Als er dan nog een exploitatietekort is zou een rechtstreekse jaarlijkse bijdrage de NS over de streep kunnen halen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de standpunten van insprekers met betrekking tot financiën.

In het Startdocument is beschreven hoe Gedeputeerde Staten een brede effectenstudie willen uitvoeren voor de Ontwikkelas Weert-Roermond om zo te komen tot een integrale afweging voor een of meerdere voorkeursoplossingsrichtingen. Daarbij zullen ook de kosten van de alternatieven globaal in beeld worden gebracht. Aan de hand van de resultaten van de verschillende studies zal besluitvorming plaatsvinden over de voorkeursoplossingsrichting en de wijze van financiering daarvan. In de nadere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting zal de financiering gedetailleerder aan de orde komen in het kader van de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan.

5. Wijzigingen in het startdocument

5.1. Naar aanleiding van de adviezen en ingekomen zienswijzen

De onderstaande wijzigingen worden in het Startdocument doorgevoerd naar aanleiding van de verkregen adviezen en ingekomen zienswijzen. Er wordt verwezen naar de bijbehorende paginanummer(s) waar het onderwerp in deze nota behandeld is.

- Overzicht knelpuntenanalyse: de geconstateerde knelpunten in de knelpuntenanalyse zijn gebaseerd op alle reeds uitgevoerde onderzoeken. Met name de Verkeersstudie Midden Limburg had dit tot doel. In het startdocument zal een overzicht worden toegevoegd waarin de geconstateerde knelpunten zichtbaar zijn. Op basis van het voorliggende verkeersonderzoek wordt wederom een knelpuntenanalyse uitgevoerd. Dit kan leiden tot bijstelling van knelpunten. Zie paginanummer 26.
- Land- en tuinbouw: een gedetailleerde analyse van effecten op landbouw is niet voorzien. Op globale en kwalitatieve wijze zullen de effecten voor de landbouw in de regionaal economische effectenstudie (effecten werkgelegenheid) en plan-MER (ruimtegebruik N280) worden onderzocht. De effecten voor het grondgebruik van land- en tuinbouw worden in de afwegingstabel in beeld gebracht. Aan doelstelling 5 wordt toegevoegd dat de effecten van de voorkeursoplossingsrichting voor de land- en tuinbouw beperkt blijven. Zie pagina 6
- De beschrijving van de Ladder van Verdaas vormt onderdeel van het verkeersonderzoek (bijlage 5 onderdeel verkeer) en zal daar expliciet vermeld worden. Zie pagina 23
- De beleidslijn Grote Rivieren wordt opgenomen in bijlage 4: Belangrijke beleidsstukken en rapporten. De toetsing aan de beleidslijn Grote Rivieren vormt onderdeel van de watertoets (bijlage 5 onderdeel bodem en water) en zal daar expliciet vermeld worden. Zie paginanummer 7
- De groei van het doorgaand vrachtverkeer op de N280-west zal als beoordelingscriterium worden toegevoegd. Zie pagina 9
- De aanbevelingen van de Commissie worden overgenomen en krijgen hun uitwerking in het MER. In het startdocument zal in hoofdstuk 8 verwezen worden naar het advies van de Commissie. Het advies van de Commissie zal in de bijlage van het startdocument worden bijgevoegd. Zie pagina 14.
- De uitbreiding asielzoekerscentrum Exaten bij Baexem zal worden gewijzigd in “mogelijke uitbreiding”. Zie pagina 22.
- Bij de ambities wordt het visitorscentrum Midden Limburg geschrapt. Zie pagina 22.
- Het Dorpsontwikkelingsplan (DOP) Buggenum wordt toegevoegd. Zie pagina 22.
- In paragraaf 5.1 wordt toegevoegd dat in het Plan-MER de gemaakte keuze voor 2020 met een doorkijk naar 2030 zal worden toegelicht. Zie pagina 24.

- In §6.2, tabel 6.3 wordt een indicator/effect voor de subdoelstelling “verbeteren bereikbaarheid van kernen in Midden-Limburg” toegevoegd. Zie pagina 29.
- In tabel 6.6 zal onder het kopje Duurzame Oplossing worden toegevoegd: “inclusief bijdrage aan behoud en ontwikkeling van natuur en landschap.” Dit is weggefallen en is bedoeld zoals opgenomen in tabel 6.5 laatste cel. Zie pagina 73.
- In het Startdocument worden de kaarten, behorende bij oplossingsrichtingen 2 en 3, op pagina’s 30 en 32 van het Startdocument omgedraaid zodat de juiste kaart bij de juiste oplossingsrichting staat. Zie pagina 36

5.2. Ambtshalve wijzigingen

- In relatie tot de autonome ontwikkelingen zoals opgenomen in tabel 3.4, zijn aantallen woningen en hectaren gewijzigd. Het betreft een correctie bij de volgende nummers: 19 (22ha), 20 (3 ha.), 22 (305 woningen), 23 (900 woningen) en 74 (respectievelijk 360, 150, 70, 77 en 12 woningen bij genoemde ontwikkelingen).
- Ter verduidelijking zal een vergelijkingstabel worden opgenomen waarin de nummering van de alternatieven uit de Verkeersstudie Midden Limburg 2007 staat en –voor gelijklopende mogelijkheden- de nieuwe nummering van de oplossingsrichtingen in de effectstudies die in 2011 plaatsvinden.

6. Bijlagen

6.1. Bijlage 1: Overzicht indieners bedenkingen op volgorde van nummer

	Nummer doc nummer ARI	Naam
Overheden	101	Gemeente Roerdalen
	102	Gemeente Roermond
	103	Gemeente Nederweert
	104	Gemeente Weert
	104a	Gemeente Weert
	105	Gemeente Maasgouw
	106	Gemeente Leudal
	106a	Gemeente Leudal
Bedrijven	201	B Nieuwesteeg & L Berghs
	202	Hendriks Platteland Makelaardij
	203	Advocatenkantoor Exaten - Mr. P. Bruls
	204a	Rutten & Welling Advocaten
	204b	Rutten & Welling Advocaten
	204c	Rutten & Welling Advocaten
	205	Thissen JFGM
	206	ARAG t.a.v. Dhr R Bormans
Belangenorganisaties	301	Bomenstichting
	302	Natuurmonumenten
	303	Stichting tot behoud leefmilieu
	304	Achmea Rechtsbijstand
	305	VDB Advocaten
	306 308 t/m 312	Stichting Milieufederatie Limburg
	307	VDB Advocaten
	313	LLTB
	314	LWV
	315	ARAG t.a.v. Dhr R Bormans
Politieke partijen	401	SP
	402	SP Leudal
Particulieren en bewonersgroepen	501	AHLG van Laarhoven
	502	LGHA Smets & CJE Goldsmits
	503	MJJ Camp
	504	JHJ van Melick
	505	JGM van de Ven
	506	HHM Bonten
	507	GL Geraets
	508	HJI Venner

Nummer doc nummer ARI	Naam
509	GDM Venner
510	GLG Bongers
511	TH Pelen
512	HWG Hendriks
513	J Minses
514	H Neijssen
515	JEMH Luijs
516	RJH Baeten
517	M Munnecom
518	E Princen
519	Buurtvereniging Boete Aaf
520	Dr. Ir. HH van Mal
521	J Boot & B Zimmerman
523	KEMAM Bouwens
524	E Timmer & I Weteras
525	DF Dormans & IA vd Dussen
526	L Hasselmann
527	Rob de nas
528	HMJA Timmermans
529	RJ Claessen
530	Bas Nieuwesteeg & Linda Berghs
531	JGJ Bouten
532	KHJV Laarhoven & SE Elbertsen
533	J Mulder
534	GL Zimmerman
535	J Vermey
536	R Kruitwagen
537	J van der Mullen
538	J van der Mullen
539	Rob Heijman & Lena Jessen
540	W Boonen - Derks
541	H Geraats
542	CGJM Van den Berg
543	M Geraats-Swelsen
544	B vd Zande
545	LMM Nevels

Nummer	doc nummer	ARI	Naam
546			C van Buren
547			TGH Kessels
548			Stichting dorpsraad Baexem
548a			Stichting dorpsraad Baexem
549			St.dorpsraad Kelpen Oler
550			JG Oonk
551			LHM van den Beucken
552			PJM Knops
553			Dorpsraad Buggenum
554			Buurtcomité Moesdijk Weert
555			MMJ Geelen - Brouns
556			M Schroijen - Moonen
557			REF Rees
558			JLM Peeters
559			P Venner
560			ing MAJ Bongers
561			G van Heusden
562			JJCM Driessens & JJM Driessens Vissers
563			LTA Parren
564			J van Roij
564a			J van Roij
565			Stichting Dorpsraad Grathem
566			JWM van Grimbergen & A van Grimbergen - van Helden
567			WF van Cranenbroek
568			PAM Coolen
569			H Bongers
570			J Wulms
571			WMLA Vestjens
572			PDJ Zuijdgeest
573			Kasteel Baexem
573a			I Geenen & N Geenen
574			M Zuijdgeest - Kehrens
575			Ing. APJ Timmermans
576			JH Kraak

6.2. Bijlage 2: Advies Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg

Aan
Het College van Gedeputeerde Staten
van Limburg

Ons kenmerk
Faxnummer
Bijlage(n)

PCOL 2011-02
(043) 389 79 77

Uw kenmerk
Doorkiesnummer
Maastricht

(043) 389 73 98
22 februari 2011

Onderwerp

Advies inzake Startdocument N280-West

Behandeling in de PCOL d.d. 20 januari 2011

Advies:

De commissie heeft kennisgenomen van het startdocument N280-West.

Met in acht neming van het beschrijvende karakter van de nota (het gaat om bestaand beleid en feitelijke informatie) vraagt de commissie aandacht voor de volgende aspecten:

- Midden-Limburg is gelegen in de ruit Eindhoven – Venlo – Ruhrgebied – Zuid-Limburg. Met name Brainport Eindhoven lijkt hier van belang. Ontwikkeling van infrastructuur vanuit Eindhoven richting het Ruhrgebied kan leiden tot versterking van de regio Midden-Limburg, en heeft daarmee een relatie met het voorliggende vraagstuk van de Ontwikkelas N280. De commissie verzoekt deze ontwikkelingen in de studie over de Ontwikkelas N280 te betrekken.
- Enkele van de te onderzoeken alternatieven kunnen een ruimtelijke impact hebben op het landelijke gebied tussen Weert en Roermond, en daarmee ook op de agrarische sector in het gebied. De commissie verwijst naar de Verklaring van Roermond en verzoekt de effecten voor de agrarische sector nader in beeld te brengen en onderdeel van de afweging te laten zijn.
- De commissie adviseert de afweging van de alternatieven in de geest van de Ladder van Verdaas uit te voeren. Dat betekent dat oplossingen gezocht moeten worden in de volgorde van benutten – beïnvloeden – bouwen. Hiermee kan de afweging op een zorgvuldige wijze plaatsvinden.
- Voor wat betreft de aantasting of doorsnijding van Ecologische Hoofdstructuur (EHS) als gevolg van alternatieven van de N280 wijst de commissie op het 'nee, tenzij'-principe. Hiervan kan alleen worden afgeweken als er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van redenen van groot openbaar belang. De commissie verzoekt dit aspect bij het onderzoek te betrekken.
- De commissie constateert dat een aantal effecten niet is meegenomen in de analyse t.b.v. de regionale economische effectenstudie (REES), zoals demografie, immigratie en de aantrekkingskracht van bedrijven.

- De commissie constateert dat enkele alternatieven gelegen zijn in het rivierbed van de Maas. Dit betekent dat de beleidslijn Grote Rivieren van toepassing is. De commissie verzoekt dit in de effectenstudie mee te nemen en onderdeel te laten zijn van de afweging.
- In de nabije omgeving van de N280 worden momenteel enkele grote infrastructurele werken uitgevoerd, zoals de aanleg van de A74 en de aanleg van spitsstroken op de A2 tussen Kerensheide en Het Vonderen. De commissie verzoekt deze actuele ontwikkelingen bij de verdere uitwerking mee te nemen.
- Rijkswaterstaat constateert dat alternatief 5, waarbij het verkeer wordt omgeleid via de rijkswegen A2 en A73, gelegen is buiten het gebied waar de meeste van de in het startdocument genoemde ambities voor gebiedsontwikkeling gelegen zijn. Naar het oordeel van de commissie lijkt alternatief 5 daarmee weinig bij te dragen aan de ambities voor de gebiedsontwikkeling, zoals verwoord in de Regiovisie Midden-Limburg. De Milieufederatie is van mening dat, gelet op de te verwachten ontwikkeling van verkeersstromen, deze variant zeker moet worden meegenomen. Deze wegen liggen in Midden-Limburg en echt niet buiten het gebied. De genoemde ambities in de regiovisie kunnen ook met dit alternatief gerealiseerd worden. is m.n.
- De commissie vraagt specifieke aandacht voor het vraagstuk van het (inter)nationale vrachtverkeer. Met de aanleg van de A74 en de verbreding van de A2 wordt geïnvesteerd in de doorgaande internationale routes. Een opwaardering van de N280 kan effect hebben op de verdeling van het internationale vrachtverkeer op het hoofdwegennet. Er zal dan concurrentie ontstaan met de eerstgenoemde routes en de vraag is of dat gewenst is. De commissie beveelt aan om, na afloop van de onderzoeksfase, eerst een visie neer te leggen over de gewenste functie van de weg. Daarbij dient de vraag centraal te staan of de N280 een regionale of (inter)nationale betekenis heeft c.q. kan krijgen en of het omleidingsalternatief 5 een reëel alternatief is
- Tevens verzoekt de commissie te kijken naar flankerend beleid met betrekking tot openbaar vervoer en om de verbinding Nijmegen/Venlo/Roermond (Maaslijn) door te trekken door Midden Limburg naar Weert.

Met bovenstaand advies wil de commissie bouwstenen aandragen voor een gedegen onderzoek en een zorgvuldige afweging van de oplossingsrichtingen in het kader van de Ontwikkelas Weert-Roermond N280.

De Provinciale Commissie
Omgevingsvraagstukken Limburg,
namens deze,



drs. B. Fasol
voorzitter

6.3. Bijlage 3: Advies Staten Commissie Fysiek Domein



Statencommissie

voor het Fysieke Domein Ruimte & Bestuur

**CONCEPTVERSLAG van de vergadering van de Statencommissie voor het Fysieke Domein
Ruimte & Bestuur op 21 januari 2011**

Aanwezig: de leden Van Bilsen, Camps, Diederer, Heijmans, Huijts (plv.voorzitter), Janssen, Van der Linden, Loonen, Medendorp, Titulaer, Visser, Voncken-Janssen en Wessels
Aanwezig namens de griffie: commissiegriffier Voorter, commissiemedewerker Steeghs
Gedeputeerde Staten worden vertegenwoordigd door gedeputeerde Driessen en gedeputeerde Kersten (agendapunt 7.3.B).

Afgemeld: de leden Aarts, Camp, Heinrichs, Franssen, Tans, Wassenberg, Van Tulder en De Vries-Becker

Verslag: Sinsel

2. Spreekrecht burgers

De voorzitter deelt mee dat de heer Mal, voorzitter van de Dorpsraad Baexem heeft aangegeven gebruik te willen maken van het spreekrecht burgers. De heer Mal wil namens de dorpsraden van Baexem en Kelpen-Oler inspreken met betrekking tot het agendapunt 5.1 'Ontwerp Startdocument Ontwikkelas Weert-Roermond, studie N280-West'. Uitgedeeld worden een hand-out en het artikel in het Zakenblad van Weert (februari 2010) geschreven door de heer Meessen van de LWV.

De heer Mal vraagt zich af waarom de N280 tot snelweg opgewaardeerd moet worden. Spreker merkt op dat altijd verwezen wordt naar het Outlet Center. Met circa 50 miljoen Duitsers aan de oostkant van het Outlet Center in Roermond en naar schatting maar 150.000 aan de westkant betreft dit echter slechts minder dan 1%. Spreker merkt op dat de kosten voor een transporteur van goederen meer door de factor tijd en de voorspelbaarheid van de aankomsttijd dan door de kosten van de voertuigbrandstof worden bepaald. Een omweg van 12 kilometer om Roermond is minder kostbaar dan de tijd die het transport kwijt zal zijn in de tunnel van Roermond.

Het 'slakkengangetje' op de N280 is nog altijd 80 km per uur en dit bijna de gehele dag. De tijdwinst bij ongehinderd verkeer op een autoweg N280 van Roermond naar Kelpen-Oler zal maximaal drie minuten bedragen. Verder is er zelden sprake van een file op de N280. Verder leert de 'Strategische verkenning Leudal 2009' dat de zorg helemaal geen zorgboulevard wil. Spreker vindt dat een echte verkeersdeskundige de opdracht zou moeten krijgen om de snelwegenstructuur in Midden-Limburg binnen de Europese context te bestuderen. Het TNO/ANWB-rapport moet toegepast worden (scheiding doorgaand- en lokaal verkeer). Ook kan Roermond nog veel leren van de wijze waarop de Duitsers hun wegen aanleggen.

Spreker vindt dat problemen worden voorkomen door zo snel mogelijk bij Roermond de A52 professioneel op de snelweg A73 aan te sluiten en door ten zuiden van Roermond de A73 op de A2 richting Eindhoven/Rotterdam professioneel aan te sluiten. Spreker vindt ook dat in Leudal alle aansluitingen van wegen zoveel mogelijk gestroomlijnd doorverbonden moeten worden. Spreker verwijst daarbij naar het rapport 'Visie wegenstructuur binnen gemeente Leudal, in relatie tot regio ontwikkeling en leefbaarheid kernen' door de Dorpsraden van Kelpen-Oler en Baexem.

Spreker vindt het onbegrijpelijk dat er nu een voorstel voor drie ontwikkelassen in Midden-Limburg ligt. Naast A73 en A2 is de N280 ook nog een ontwikkelas. Spreker vindt dat initiatieven voor ontwikkelingen uit het veld moeten komen.

SPD (Diederen) vraagt hoe de heer Mal de inspraakavond in Heythuizen heeft ervaren.

De heer Mal antwoordt dat dit de gelegenheid was argumenten naar voren te brengen. Spreker heeft namelijk alleen van Roermond gehoord dat de opwaardering van de N280 goed voor het Outlet Center zou zijn. Roermond is echter ook een onderdeel van Nederland en Europa.

D66 (Wessels) dankt en vraagt uitleg over het kaartje met de snelwegenstructuur. Is de geel/rode lijn het voorgestelde alternatief van de heer Mal? Spreker vraagt verder of het alternatief van de heer Mal bij de zeven alternatieven zit. In hoeverre raakt dit alternatief aan de rust van de bewoners?

De heer Mal antwoordt ontkennend. Het kaartje is van Rijkswaterstaat. Deze lijn is niet het alternatief. Het voorgestelde alternatief is de A52 op de A73 aansluiten en ten zuiden van Roermond de A73 professioneel op de A2 richting Eindhoven/Rotterdam aansluiten. Dit is het vorige week gepresenteerde alternatief 5 waaraan toegevoegd moet worden dat de A52 professioneel op de A73 moet worden aangesloten. Bewoners hadden de indruk dat als de snelweg 200 meter verder van de kern zou liggen er minder lawaai en fijnstof zou zijn. Dat is echter bedrog. Het doorgaande vrachtverkeer neemt immers zeventienvoudig toe.

SP (Visser) deelt grotendeels de opvatting van de inspreker. Wordt het alternatief voldoende gehoord?

De heer Mal antwoordt dat de communicatie heel moeilijk verloopt. Spreker heeft al twee jaar een Calimero-gevoel.

De voorzitter dankt de inspreker en hij deelt mee dat de inspraak ook bij agendapunt 5.1 kan worden betrokken.

5. Sonderende stukken

5.1 Ontwerp Startdocument Ontwikkelas Weert-Roermond, studie N280-West, brief Gedeputeerde Staten van 7 december 2010 DOC 158064-66

De voorzitter deelt mee dat naar verwachting uiteindelijk een POL-aanvulling ter vaststelling aan Provinciale Staten zal worden voorgelegd. Op weg hier naar toe zullen Gedeputeerde Staten het Startdocument vaststellen. Gedeputeerde Staten willen graag de mening van de commissie hierover vernemen.

SPD (Diederen) vindt dat in navolging van de plannen rondom de IJzeren Rijn nu op een 'asfalt Rijn' wordt ingezet. Dit is net zo onverstandig als een studie naar het effect van een verbetering van de treinverbinding tussen Roermond en Duitsland. Spreker merkt op dat naast het belang van regionale verbindingen dit ook een nationale en zelfs een internationale verbinding is. Spreker vindt dat dit bij de uitgangspunten moet worden meegenomen. Spreker mist dit onderdeel. Verder merkt spreker op dat gezond verstand ook een rol moet spelen. Spreker vindt de A2-verbinding vanuit het zuiden richting Weert die op de N280 moet aansluiten buitengewoon ingewikkeld. Waarom moet dit in een duur rapport uitgewerkt worden? Dit is heel duur en zal niet werken. Spreker vraagt dan ook dit traject niet in te gaan. Verder valt op dat het openbaar vervoer onvoldoende wordt meegenomen. Een stoptreinverbinding tussen Roermond en Weert zou zeer betekenisvol voor de ontwikkeling van Midden-Limburg kunnen zijn. Spreker is dus heel sceptisch over de startnotitie. Daarbij verwijst spreker ook naar de voorlichtingsavond in Heythuizen waar over de claims vanuit de landbouw vragen zijn gesteld. Wel vindt spreker dat tijdens de voorlichtingsavond in Baexem de varianten goed met een open vizier zijn gepresenteerd.

PvdA (Heijmans) is zeer tevreden met het rapport. Tijdens de voorlichtingsavond in Baexem zijn zeven alternatieven in kaart gebracht. Dit wordt uiteindelijk getrechterd. Spreker vraagt of niet te veel zaken bij de studie worden betrokken. Hebben al deze autonome ontwikkelingen daadwerkelijk op de N280 effect? Worden de rapporten daarmee niet zeer uitgebreid? Daarnaast heeft spreker grote twijfels over de ambitie 'de zorgstrip'. Spreker vraagt hier korte metten mee te maken. Daarnaast vraagt spreker het Maasplassengebied, de uitbreiding van het Designer Outlet Center in Roermond en eventueel de ontwikkeling van de industrieterreinen Kampershoek-Noord en Pannenweg als grootschalige ontwikkelingen bij de N280 te betrekken.

SPD (Diederik) vraagt of de PvdA (Heijmans) het grote gevaar onderkent dat met de N280 een corridor tussen Antwerpen en Mönchengladbach wordt gefaciliteerd.

PvdA (Heijmans) vindt dit afhankelijk van de keuze die wordt gemaakt. Spreker wil de gevolgen (beperkingen) voor grootschalige ontwikkelingen in de regio bij de keuze voor een variant betrekken.

SP (Bus) vindt van belang of de uitgangspunten juist zijn. Spreker deelt niet de opvatting van de PvdA (Heijmans). Het is beter om (iets te) veel zaken hierbij te betrekken. Spreker wil naast het openbaar vervoer ook het goederenvervoer over spoor en water hierbij betrekken. Daarnaast wil spreker ook de aansluitingen van Weert en Roermond en het gemeentelijke wegennet meteen bij de alternatieven betrekken. Spreker vindt alternatief 5 mager. Daarbij wordt alleen de N280 afgewaardeerd. Spreker pleit voor onderzoek naar een betere aansluiting tussen de A2 en de A73. Spreker wil dit combineren met de aan- en afvoerwegen naar de Clauscentrale bij Linne.

D66 (Wessels) merkt op dat de terinzagelegging van de zienswijzen in de vakantieperiode gepland is. Spreker stelt voor dit pas in september te doen. Verder vindt spreker een aantal varianten onzinnig. Deze moeten dan ook niet bestudeerd worden. Spreker merkt op dat tijdens de voorlichtingsavond in Baexem aan de orde kwam dat de agrarische sector bij de varianten (wegingcriteria) betrokken moet worden. Ook de kosten van het uitkopen van agrariërs moeten worden meegenomen. Spreker vraagt ook de tien vragen van de Dorpsraden van Baexem en Kelpen-Oler te beantwoorden. D66 is voorstander van een goede studie. Spreker verwijst daarbij naar de discussie over de Buitenring. Spreker hoopt op eenzelfde proces. Als aanleg van de weg echt nodig is, moet dit gebeuren. Alternatief 5 van de inspreker klinkt goed (vooral ten aanzien van de overlast).

CDA (Titulaer) deelt de opvatting van de PvdA (Heijmans). Het doet deugd dat nu breed naar de varianten wordt gekeken. De Statenleden hebben hiervoor zelf gepleit toen een sonderende notitie aan de orde was. Het CDA houdt onverkort aan het bevorderen van mobiliteit vast. Variant 5 is voor het CDA een basisvariant. De volwaardige verknoping van knooppunt Het Vonderen/Maasbracht moet een no-regret maatregel zijn. Spreker vindt dit ook een rijksopgave. Deze variant heeft echter geen oplossend vermogen voor de verkeersproblematiek aan de westkant (Roermond).

SPD (Diederik) vraagt of deze variant 5 in Den Haag hoort.

CDA (Titulaer) vindt dat deze variant bij het onderzoek moet worden meegenomen. Deze volledige verknoping moet er echter toch komen, ongeacht voor welke variant gekozen wordt. Spreker merkt op dat

de ringstructuur van variant 4 een extra voordeel biedt. Spreker stelt daarom voor een combinatie van variant 4 en variant 5 in het onderzoek als 8^e variant mee te nemen.

SPD (Diederer) vraagt of het CDA (Titulaer) ervan uitgaat dat de aansluiting van de A73 op de A2 door de Provincie betaald wordt. Of door het Rijk?

CDA (Titulaer) gaat ervan uit dat het Rijk haar taken moet waarnemen.

VVD (Van Bilsen) merkt op dat nu een 8^e variant wordt ingebracht. Wordt daarmee niet de hele voorgeschiedenis en de bestuurlijke werkgroep gepasseerd? Heeft Midden-Limburg hieraan behoefte? Kan achteraf nog een variant toegevoegd worden? Spreker verwijst naar het onderzoek over Roermond waaruit bleek dat een rondweg geen urgentie heeft. Het gaat om de aanpak van de problemen in Roermond. Gaat de nieuwe variant hieraan niet voorbij?

CDA (Titulaer) ziet deze variant juist als oplossing van de problemen van Roermond. De N280 wordt dan opgewaardeerd waardoor de knelpunten worden aangepakt. Meenemen van deze variant hoeft het onderzoek niet veel te wijzigen.

Gedeputeerde Driessen geeft aan dat de N280 een regionale verbinding met een nationale betekenis is. De vraag daarbij is hoe het anders en beter kan. De gedeputeerde wijst daarbij naar de TomTom's, de bebording en het 'open- en dichtdraaien van kraantjes'. Uiteindelijk is het sturen op rijkswegenniveau echter moeilijker. Als men uiteindelijk aan de slag gaat, lijkt het de gedeputeerde dienstig als dit gezien de financiële optiek ook nationale betekenis heeft. Bij problemen op de A2/A73 zou de N280 bovendien een omleidingroute kunnen zijn. De N280 is echter een regionale verbinding omdat er allereerst een aantal verkeersknelpunten is en ten tweede omdat de weg mogelijk een ontwikkelingspotentie heeft ten behoeve van het gebied rondom Leudal.

Verder heeft de gedeputeerde geconstateerd dat men vindt dat het landbouwbelang onvoldoende vertegenwoordigd is. De gedeputeerde zegt toe dat dit landbouwbelang in de belangenafweging wordt meegenomen.

De gedeputeerde is verder ook positief over de voorlichtingsavond in Baexem. De N280 staat ook in het coalitieakkoord genoemd. De alternatieven moeten inderdaad naar minder worden getrechterd. Nieuwe tracés rondom de spoorbrug zullen qua kosten duidelijk van andere tracés afwijken. De kostenkwaliteit is dan het afwegingspunt. Daarbij weegt niet ieder onderdeel even zwaar. In antwoord op de PvdA (Heijmans) denkt de gedeputeerde dat heel veel in de autonome ontwikkeling zit. De gedeputeerde wil deze opmerking van de PvdA (Heijmans) bij een gevoeligheidsanalyse meenemen. Het Designer Outlet Center heeft immers meer effect dan de golfbaan.

Verder geeft de gedeputeerde aan dat onderzoek naar openbaar vervoer is gedaan. Een stoptrein ligt vanwege de normen uitermate moeilijk. Bovendien lost een stoptrein geen verkeersknelpunten op. Ook wordt de ontwikkelingspotentie van Leudal daarmee niet verder ontwikkeld. Ook vindt de gedeputeerde de verknopingen Weert/Roermond belangrijk. Als een combinatie met de Clauscentrale gemaakt kan worden, vraagt dit zeker aandacht. Bij variant 5 is de volledige verknoping A73/A2 aan de orde.

SP (Bus) merkt op dat ook de volledige verknoping bij de Clauscentrale als uitgangspunt kan worden genomen. Spreker vraagt dit te bekijken.

Gedeputeerde Driessen vindt een doorsnijding aldaar geen voor de hand liggende oplossing (weer een nieuwe weg erbij). Dat wordt niet meegenomen. Verder zijn de stukken pas na de vakantieperiode beschikbaar. De gedeputeerde zegt toe de tien vragen te beantwoorden. Een afschrift hiervan wordt aan de Staten verstrekt. De gedeputeerde vindt ook dat eens een besluit moet worden genomen. Gedeputeerde Driessen zegt toe de effecten van het voorstel van het CDA (Titulaer) van een combinatie van variant 4 en 5 door te laten rekenen. De gedeputeerde zal dit met het bureau bespreken. Wel moet de variant zaken niet dubbel oppakken.

CDA (Titulaer) vraagt variant 4 en variant 5 op elkaar te leggen.

Gedeputeerde Driessen zegt dit nogmaals toe. Dit zal positief ten aanzien van de kosten zijn. Hiermee worden ook geen mensen gepasseerd. Dat is geen bezwaar. Er komt een gedegen onderzoek waarover de volgende Staten beslissen.

De voorzitter concludeert dat het agendapunt voldoende besproken is.

De commissiegriffier,

De plv. voorzitter,

W. Voorter

H.H.M. Huijts

6.4. Bijlage 4: Advies van de commissie voor de m.e.r.



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Ontwikkelas Weert – Roermond

Advies over reikwijdte en detailniveau
van het milieueffectrapport

1 maart 2011 / rapportnummer 2495-55



1. Hoofdpunten van het MER

Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg en de Provincie Limburg willen de doorstromings-, leefbaarheids- en veiligheidsproblemen oplossen op en rond het deel van de N280 dat ligt tussen Weert en Roermond, door het aanpassen of uitbreiden van de infrastructuur. Dit deel van de N280 wordt in dit advies de 'N280 West' genoemd. De aanpassing of uitbreiding moet ook een stimulans vormen voor regionaal-economische en ruimtelijke ontwikkelingen. Om te komen tot een onderbouwde keuze voor de N280 West wordt onder meer een milieueffect-rapport (plan-MER) opgesteld. Gemaakte keuzes kunnen leiden tot een aanvulling op het provinciale omgevingsplan. De Provincie Limburg treedt hierbij tevens op als bevoegd gezag.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')¹ beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het plan-MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval de onderstaande informatie moet bevatten:

- een onderbouwing van nut en noodzaak van infrastructurele maatregelen, op basis van een actuele verkeerskundige analyse;
- de relatie tussen de probleemanalyse, de projectdoelstellingen en de oplossingsrichtingen;
- de aard en omvang van de effecten die de onderscheiden alternatieven veroorzaken op de natuur en op de woon- en leefomgeving.

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document gelezen kunnen worden en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER en van de relatie van het MER met de andere studies die zullen worden uitgevoerd².

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op het startdocument 'Ontwikkelas Weert-Roermond, studie N280 West', dat een heldere beschrijving bevat van, onder andere, de probleem- en doelstelling, de uitgangspunten die bij het opstellen van het MER gehanteerd zullen worden, de beoogde reikwijdte van het MER en de samenhang met studies die gelijktijdig met het onderzoek naar de milieueffecten zullen worden uitgevoerd.

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder 'Adviezen Commissie'.

² Het startdocument maakt melding van vijf effectenstudies waarvan de resultaten zullen worden samengebracht in een afwegingsdocument.

2. Achtergrond en beleidskader

2.1 Achtergrond, probleem- en doelstelling

Er zijn verschillende studies uitgevoerd om de verkeersproblematiek op en rond de N280 West inzichtelijk te maken, waarbij een breed scala aan mogelijke oplossingen is onderzocht. Neem in het MER het overzicht op van deze studies uitgaande van hoofdstuk 2 van het startdocument. Vul dit aan met het onderzoek naar mogelijkheden tot aanpassing van de kruispunten in Roermond. Beschrijf die conclusies en aanbevelingen uit deze studies die van belang zijn voor dit project en geef aan hoe hierover is besloten.

De problemen rond bereikbaarheid, doorstroming en leefbaarheid concentreren zich vooral op het westelijke enkelbaans gedeelte van de N280.³ Voor het meest oostelijke deel wordt gewerkt aan het verbeteren van de doorstroming op de kruispunten in Roermond. Motiveer in het MER waarom in dit project oplossingen worden gezocht voor de gehele N280 West.

Beschrijf in het MER de regionale en lokale, stedelijke en rurale gebiedsdoelen voor ruimtelijke kwaliteit (natuur en landschap), bereikbaarheid en leefbaarheid die het project beïnvloeden. Beschrijf ook in welke mate deze doelen met elkaar interfereren (conflicteren of versterken) en geef aan op een kaart waar dit gebeurt. Geef een overzicht van de belangrijkste dilemma's en belangenafwegingen die hieruit volgen, en welke keuzen mogelijk zijn.

De doelstellingen die in paragraaf 4.2 van het startdocument op hoofdlijnen zijn beschreven, zijn in hoofdstuk 6 van het document uitgewerkt. Geef aan in het MER hoe de verschillende doelen ten opzichte van elkaar worden gewogen⁴ en maak ze zo veel mogelijk concreet door aan te geven wanneer doelstellingen zijn gehaald en wanneer niet.⁵

Zorg ervoor dat de doelen zo zijn beschreven dat ze een rol kunnen vervullen:

- de verantwoording van de keuze van de alternatieven;
- bij de rangschikking van alternatieven op doelbereik.

2.1.1 Bereikbaarheid

Beschrijf in het MER de huidige en de toekomstige bereikbaarheidsknelpunten in het studiegebied. Geef daarbij aan welke uitgangspunten zijn verondersteld voor de autonome ontwikkelingen⁶. Als onzeker is of, dan wel in welke vorm bepaalde (ruimtelijke) ontwikkelingen doorgaan — zoals de bevolkingsontwikkeling — adviseert de Commissie om een beeld te schetsen van de bandbreedte van de bereikbaarheidsproblemen qua ernst (best-case en worst-case), aard en locatie. Maak prognoses voor het jaar dat tien jaar ligt na het veronder-

³ Dit blijkt zowel uit de studies als uit de toelichting tijdens het locatiebezoek dat de Commissie op 19 januari heeft afgelegd om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie.

⁴ Ook in de zienswijzen met nrs. 314, 501 en 527 wordt gevraagd om aan te geven welke weging de doelstellingen meekrijgen.

⁵ Zo is het beter om bijvoorbeeld voor geluidhinder en luchtkwaliteit en voor de I/C-verhouding en reistijden niet alleen gerealiseerde maar ook de nagestreefde verbeteringen te benoemen en om de alternatieven daarop te beoordelen.

⁶ Geef ook inzicht in de rol van de ambities uit hoofdstuk 3.5 van het startdocument.

stelde gereedkomen van het initiatief. Een doorkijk naar latere jaren is gewenst om de toekomstvastheid van de te kiezen oplossing aan te tonen. Geef de ambities uit hoofdstuk 3.5 van het startdocument een plaats in deze doorkijk.

Beschrijf in het MER de omvang en de locaties van de bereikbaarheidsknelpunten zo gedetailleerd en kwantitatief mogelijk. Presenteer deze knelpunten, voor zover mogelijk, op een overzichtskaart. Geef op basis van een grondige analyse van de verkeerstromen⁷ aan in hoeverre problemen worden veroorzaakt door:

- doorgaand (inter)nationaal (vracht)verkeer;
- (boven)regionaal verkeer;
- lokaal bestemmingsverkeer;
- personenverkeer, respectievelijk goederenvervoer.

Daarnaast is het mogelijk dat op bepaalde wegvakken sprake is van sluipverkeer.

Geef aan in het MER wanneer sprake is van een robuuste en toekomstvaste oplossing voor de bereikbaarheid. Verwerk daarin eventuele provinciale en lokale bereikbaarheidsdoelen. Geef ook aan welke ruimte de gestelde bereikbaarheidsdoelen laten voor het ontwikkelen van alternatieven die gunstig zijn voor andere gebiedsdoelen. Met andere woorden: in welke mate kan genoeg genomen worden met minder dan 100% realisatie van de bereikbaarheidsdoelen.

2.1.2 Leefbaarheid

Geef in het MER inzicht in de actuele leefbaarheidsknelpunten (lucht, geluid, verkeersveiligheid, barrièrewerking). Beschrijf de ambities om deze knelpunten op te lossen. Doe dit tegen de achtergrond van de autonome ontwikkeling en de ruimtelijke ambities uit hoofdstuk 3.5 van het startdocument.

Geef ook aan in welke mate de gebiedsdoelen voor luchtkwaliteit en geluidhinder, vanuit oogpunt van volksgezondheid, verder gaan dan het halen van de wettelijke grenswaarden. De Commissie wijst in dit verband op de doelstellingen voor volksgezondheid^{8,9}, zoals verwoord in het NMP4, het Actieprogramma Gezondheid en Milieu (2002–2006)¹⁰ en de Nationale Aanpak Milieu en Gezondheid (2008–2012).

⁷ De behoefte aan inzicht in de herkomst en bestemming van het verkeer wordt ook in een aantal zienswijzen direct of indirect aan de orde gesteld (bijvoorbeeld de nrs. 539, 547, 549, 561, 563 en 576).

⁸ Op basis van de Wet collectieve preventie volksgezondheid (Wcpv). Het doel van de Wcpv is gezondheidswinst: het verlengen van gezonde levensverwachting, het voorkomen van vermijdbare sterfte en het verhogen van de kwaliteit van het leven. De Wcpv stelt dat gemeenten dit kunnen bewerkstelligen door gezondheidsaspecten in bestuurlijke beslissingen mee te laten wegen. De Wcpv verplicht de gemeenten elke vier jaar een nota gemeentelijk gezondheidsbeleid vast te stellen.

⁹ Op basis van de EU-richtlijn 2001/42/EG voor m.e.r. op strategisch niveau is gezondheid expliciet benoemd als milieueffect in de Nederlandse regelgeving voor plan-MER.

¹⁰ Hierin worden m.e.r. en SMB (plan-m.e.r.) expliciet als belangrijke instrumenten genoemd om de integratie van gezondheid en milieu in lokaal beleid te bevorderen.

2.2 Beleidskader

Het startdocument bevat een lange lijst beleidsstukken en rapporten die verband houden met dit project. Geef in het MER een samenhangend overzicht van het ‘beeldbepalende’ beleidskader, dat wil zeggen, van de gebiedsdoelen en randvoorwaarden die bepalend zijn voor de toekomstige ontwikkeling van de regio in zijn relatie tot de N280 West. Neem een verwijzing op naar de documenten die voor de beschrijving van dit kader zijn geselecteerd.

Duurzaamheid is een belangrijke randvoorwaarde voor het project. Geef daarom aan op welke wijze de provinciale duurzaamheidsambities richting geven aan de gebiedsontwikkeling, de verbetering van de infrastructuur en de koppeling tussen beide.

2.3 Besluitvorming en relatie tussen deelonderzoeken

De eventuele aanpassing van het provinciale omgevingsplan, waarvoor de m.e.r.-procedure wordt doorlopen, is slechts één stap in het proces dat moet leiden tot de realisatie van een aangepaste of een nieuwe weg. Daarna zijn nog andere besluiten nodig om het voornemen te kunnen realiseren. Geef aan in het MER welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de tijdsplanning is.

Het afwegingsdocument² speelt een centrale rol in het besluit over een eventuele aanpassing van het provinciale omgevingsplan. Het moet een integrale samenvatting bevatten van de resultaten van alle deelstudies en de integrale onderbouwing van de eindafweging. De Commissie onderschrijft de gekozen aanpak om de deelstudies, waaronder het plan-MER, en het afwegingsdocument samen vast te stellen en ter inzage te leggen.

Een toets op duurzaamheid, een overkoepelend doel voor dit project, is een integrale toets die naast natuur en milieu ook het economische en sociaal-culturele domein omvat. Het afwegingsdocument leent zich bij uitstek voor een duurzaamheidstoets van de zeven oplossingsrichtingen. De leefbaarheids- en bereikbaarheidsthema's komen daar samen met de (sociaal)economische en financiële thema's. De Commissie adviseert de duurzaamheidstoets integraal¹¹ uit te voeren en op te nemen in het afwegingsdocument.

3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Algemeen

Beschrijf in het MER duidelijk hoe de selectie van te onderzoeken alternatieven tot stand is gekomen en welke rol de visie op het milieu en op de ontwikkeling van de regio daarin heb-

¹¹ De voorgestelde beoordeling op duurzaamheid (bijlage 6) doet te weinig recht aan het integrale karakter en richt zich vooral op energie en klimaat en enkele (sociaal)economische effecten. De eerstgenoemde zijn zeer relevant, maar niet in deze fase van de besluitvorming (principekeuze oplossingsrichting).

ben gespeeld.¹² Om te komen tot passende oplossingen wordt gewoonlijk gewerkt met de zogenaamde ‘Ladder van Verdaas’.¹³ Ook in het provinciaal verkeer- en vervoerplan wordt uitgegaan van eerste benutten, dan beïnvloeden en dan pas bouwen. Geef aan welke stappen al zijn uitgevoerd en welke mogelijkheden en ruimte er nog is voor alternatieven en maatregelen volgens deze systematiek. Beschrijf vervolgens wat de huidige en toekomstige functie van de N280 is en welke wegkarakteristieken daar bij passen.

Besteed ook aandacht aan mogelijkheden om na realisatie van een alternatief de resterende problemen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit verder te verminderen. Geef ook aan op welke wijze dit gedaan kan worden (voor geluid zijn dit bron- of overdrachtsmaatregelen of voorzieningen aan woningen).

3.2 Referentie

Beschrijf in het MER de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling. Daarbij wordt onder de ‘autonome ontwikkeling’ verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten. Onzekere ontwikkelingen of ontwikkelingen die afhankelijk zijn van de te kiezen oplossingsrichtingen dienen als onderdeel van de alternatieven te worden beschouwd. Een andere mogelijkheid, zoals aangegeven in paragraaf 2.1.1 van dit advies, is deze potentiële ontwikkelingen te gebruiken voor het toetsen van de toekomstvastheid van de alternatieven. Deze toets geeft dan aan in hoeverre de beschreven oplossingsrichtingen het verkeer van en naar alle nieuwe ontwikkelingen kunnen faciliteren.

Omdat het project tot doel heeft bestaande knelpunten te verbeteren moeten alternatieven zowel met de huidige situatie worden vergeleken¹⁴ als met de situatie die het gevolg is van de autonome ontwikkeling. Kies voor de toekomstige situatie een referentiejaar dat vanuit de planning van het project kan worden verantwoord (zie ook de paragrafen 4.2.1 en 4.4)

4. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Algemeen

Onderbouw in het MER de keuze van de rekenmethoden en -modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het voornemen worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling. Geef verder inzicht in het belang van de onzekerheden voor de significantie van verschillen tussen alternatieven, en daarmee voor de vergelijking van alternatieven. Stem

¹² Een significant deel van de zienswijzen handelt ondermeer over onduidelijkheid rond de selectie van alternatieven en over de wijze waarop hiermee in het vervolgtraject zal worden omgegaan.

¹³ Ook zienswijzen 302 en 306 (en gelijkluidend) dringen aan op het volgen van deze systematiek. Andere wijzen op de beperkte aandacht voor bijvoorbeeld openbaar vervoer (106, 202 en 205).

¹⁴ Let op: voor effecten op Natura-2000 gebieden moet worden vergeleken met de situatie in 2004.

het detailniveau van de analyses hierop af. Blijkt een alternatief niet te kunnen voldoen aan een of meer (wettelijke) randvoorwaarden, werk dat alternatief dan minder gedetailleerd uit.

4.2 Bereikbaarheid en verkeersafwikkeling

4.2.1 Verkeersmodel

Geef in het MER een beknopte toelichting op het verkeersmodel en op de aannames die hierin worden gebruikt. Geef aan:

- welk basisjaar en welke prognosejaren worden gehanteerd. Het jaar 2020 of 2025 kan bijvoorbeeld gebruikt worden om de te verwachten effecten in kaart te brengen en het jaar 2030 om te bezien hoe toekomstvast de mogelijke alternatieven zijn en welke rest-capaciteiten er zijn om de beschreven ambities te kunnen realiseren;
- de actualiteit van het verkeersmodel, bijvoorbeeld hoe rekening is gehouden met de demografische ontwikkelingen in de regio en keuzes voor de invoering van het prijsbeleid;
- welke uitgangspunten worden gehanteerd uit mobiliteitsbeleid en voor de economische ontwikkeling;
- welke verkeerssoorten (vervoerwijzen) in het model zijn opgenomen;
- met welke weg- en verkeerskenmerken de N280 is opgenomen. Denk daarbij aan rijnsnelheden, wegprofiel en -breedte, geslotenheid voor bepaalde vervoerwijzen, en dergelijke.

Omdat verschillende knelpunten voortkomen uit een slechte doorstroming adviseert de Commissie om ook een dynamisch model toe te passen met een identieke invoer als het statische verkeersmodel. Zo kunnen oorzaken van het gebrek aan afwikkeling beter geanalyseerd worden en kunnen oplossingen effectiever worden bepaald.

4.2.2 Analyse

Beschrijf in het MER voor de huidige situatie en voor de verschillende alternatieven

- de reistijden en de betrouwbaarheid daarvan, en de omvang van de congestie op de relevante deeltrajecten in (voertuig)verliesuren per doelgroep (woon-werkverkeer, goederenvervoer en overig verkeer);
- de verhouding tussen de intensiteiten in de spitsperiodes en de beschikbare capaciteit (I/C-verhouding). Doe dit voor zowel de wegvakken als voor de kruispunten;
- het aandeel sluipverkeer, dat wil zeggen verkeer dat gezien herkomst en bestemming thuishoort op het hoofdwegennet, maar gebruikmaakt van het onderliggende wegennet;
- welke omleidingsroutes en oplossingen beschikbaar zijn bij calamiteiten (robuustheid van het netwerk);
- de effecten op (de doorstroming voor) openbaar vervoer, fietsers¹⁵ en landbouwverkeer¹⁶;
- (de beleving van) de verkeersveiligheid.

¹⁵ Zie ook de zienswijzen met nummers 106 en 564.

¹⁶ Zie ook de zienswijzen van 510 en 528.

4.3 Leefbaarheid

4.3.1 Luchtkwaliteit

Om de alternatieven onderling en met de huidige en de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om in het MER de effecten op de concentraties van PM₁₀ en NO₂ te beschrijven, ook onder de grenswaarden.¹⁷ De berekeningen moeten voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Daarbij kan de meest eenvoudige methode (SRM1) gebruikt worden als hiermee keuzes tussen alternatieven en conclusies voldoende onderbouwd kunnen worden.

Presenteer — daar waar relevant voor het onderscheid tussen de alternatieven — de resultaten van de berekeningen met verschilcontourenkaarten¹⁸ en geef per klasse het aantal en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen.¹⁹

4.4 Geluid

Beschrijf in het MER de huidige geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de te wijzigen infrastructuur voor het bepalende jaar (ten minste tien jaar na aanleg van een nieuwe weg). Voor te reconstrueren wegen zijn volgens de Wet geluidhinder de situatie vóór de reconstructie²⁰ en het maatgevende jaar na de reconstructie (ten minste tien jaar) bepalend. Geef aan waar nieuwe knelpunten te verwachten zijn en of bestaande knelpunten worden opgelost. De berekeningen dienen te voldoen aan het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Daarbij kan de meest eenvoudige methode (SRM1) gebruikt worden als hiermee keuzes tussen alternatieven en conclusies voldoende onderbouwd kunnen worden.

Geef — daar waar relevant voor het onderscheid tussen de alternatieven — de geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen ten gevolge van de alternatieven. Doe dit in stappen van 5 dB vanaf 43 dB(L_{den})²¹. Presenteer de geluidcontouren op een contourenkaart. Geef per klasse het aantal en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten. Geef verschilcontouren aan, net als bij luchtkwaliteit.²²

¹⁷ Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.

¹⁸ Gebruik hiervoor klassebreedtes van 1,0 µg/m³ of minder, indien klassebreedtes van 1,0 µg/m³ onvoldoende onderscheidend is.

¹⁹ Gebruik hiervoor de zogeheten Adres Codering Nederland (ACN)-bestanden. Denk bij gevoelige objecten aan kinderdagverblijven, scholen, verpleeg- en verzorgingshuizen en woningen. Gevoelige groepen zijn bijvoorbeeld kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten.

²⁰ Er is sprake van reconstructie als de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting met 2 dB of meer wordt verhoogd. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting is de laagste waarde van de heersende geluidbelasting of een eerder vastgestelde waarde.

²¹ De voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder bedraagt 48 dB, door de geluidbelasting onder 48 dB in kaart te brengen wordt ook inzicht gegeven in de gezondheidseffecten die optreden onder de grenswaarden.

²² Gebruik hiervoor klassebreedtes van 2 dB.

4.5 Externe veiligheid

Geef in het MER op hoofdlijnen aan welke knelpunten er in de huidige situatie zijn op het gebied van externe veiligheid en werk uit of er knelpunten door het voornemen verdwijnen en of er nieuwe knelpunten ontstaan.

4.6 Natuur

4.6.1 Gebiedsbescherming

Beschrijf in het MER de mogelijke invloed van het voornemen op beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000-gebieden en de Ecologische hoofdstructuur (EHS)²³. Er kan door uitstoot van NO_x en NH₃ sprake zijn stikstofdepositie op zwakgebufferde habitats. Daarnaast kan sprake zijn van fysieke doorsnijding, versnippering en licht- en geluidverstoring²⁴. Maak onderscheid tussen de verschillende gebieden en geef hiervan de status aan. Ook als het voornemen niet in of direct naast een beschermd gebied ligt, kan het gevolgen hebben op een beschermd gebied (externe werking).

Geef per gebied de begrenzingen van het gebied aan op kaart, inclusief een duidelijk beeld van de ligging van het plangebied ten opzichte van de beschermde gebieden.

Ecologische hoofdstructuur

In het studiegebied zijn verscheidene EHS-gebieden en verbindingzones aan te treffen. Ook is een aantal natuurgebieden in ontwikkeling.²⁵ Bij een deel van de alternatieven is de mogelijke doorsnijding en verstoring van EHS-gebieden een belangrijk aandachtspunt.²⁶ Beschrijf voor de EHS-gebieden in en rond het plangebied de daarvoor geldende 'wezenlijke kenmerken en waarden'. Onderzoek welke gevolgen het initiatief op deze actuele en potentiële kenmerken en waarden heeft. Voor de EHS-gebieden die in het plangebied zijn gelegen, geldt volgens de Nota Ruimte een 'nee-tenzij' regime. Geef aan hoe het 'nee-tenzij' regime provinciaal is uitgewerkt en of het voornemen hierin past²⁷.

²³ Let op: naast Natura 2000- en EHS-gebieden zijn er andere beschermde gebieden, zoals beschermde natuurmonumenten (art. 10 Natuurbeschermingswet 1998) en beschermde leefomgevingen (art. 19 Flora- en faunawet). Elk gebied kent zijn eigen beschermingsregime.

²⁴ De Commissie doet de suggestie om de mogelijke verstoring van vogels in kaart te brengen met de methode beschreven in [de factsheet vogels en wegverkeer](#), beschikbaar op de website van de Commissie.

²⁵ In de reacties van Natuurmonumenten (302) en de Stichting Milieufederatie Limburg (306) worden de volgende gebieden genoemd: de verbindingzones aan de beekdalen Tungelroyse Beek en Haelense Beek, de verbindingen ten zuiden van Weert tussen Moeselpeel, Kootspeel en Roeventerpeel richting Sarsven en De Banen, de Provinciale Ontwikkelingszone Groen ten noorden van Ell, de verbinding Leudal, Exatenbosch, Beegderheide richting Lus van Linne naar Roerdal en Meinweg en vanuit de Beegderheide richting Maasdal, Eiland in de Maas richting de Doordt en het Geleenbeekdal.

²⁶ Ook een groot aantal zienswijzen wijst op vernietiging of verstoring van (EHS) natuur bij verschillende alternatieven.

²⁷ Per provincie is een toetsingskader en compensatieregeling EHS vastgesteld, die in principe passen binnen de nationale Nota Ruimte en de Spelregels EHS.

Natura 2000-gebieden

Geef in het MER voor de Natura 2000-gebieden 'Sarsveld en de Banen' en 'Leudal'

- de instandhoudingsdoelstellingen voor de verschillende soorten en habitats en of sprake is van een behoud- of verbeterdoelstelling;
- de actuele en verwachte oppervlakte en kwaliteit²⁸ van habitattypen en leefgebieden voor soorten;
- de actuele en verwachte populatieomvang van soorten aan de hand van meerjarige trends.

Onderzoek of er gevolgen voor de Natura 2000-gebieden zijn. Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben, geldt dat een Passende beoordeling opgesteld moet worden, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied²⁹ en die onderdeel moet uitmaken van het MER³⁰.

Onderzoek, indien van toepassing, in de Passende Beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aantast³¹. Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets met succes wordt doorlopen³².

Stikstofdepositie is een belangrijke oorzaak voor de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland. Beschrijf in het MER de gevolgen van de vermestende en verzurende depositie op de Natura 2000-gebieden. Geef daarvoor:

- de achtergrondconcentraties van de belangrijkste verzurende en vermestende stoffen (NH₃ en NO_x) in het gebied³³;
- de voor stikstof gevoelige habitattypen en de kritische depositiewaarde³⁴;
- de toename aan stikstofdepositie van het voornemen afzonderlijk en in cumulatie;
- de mogelijke (verdere) overschrijding van de kritische depositiewaarden;
- of, in cumulatie met andere activiteiten, aantasting van natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden kan optreden.

Gemotoriseerd verkeer kan naast luchtvervuiling ook geluidhinder en licht- en visuele verstoring veroorzaken. De Commissie beveelt daartoe het hanteren van effectafstanden aan.²⁴

Door een effectafstand te gebruiken wordt rekening gehouden met een combinatie van facto-

²⁸ Een kenschets, definitie en kwaliteitseisen van habitattypen en de ecologische vereisten van soorten zijn te vinden in de profielendocumenten van EL&I.

²⁹ Art. 19f, lid 1, Natuurbeschermingswet 1998 voor projecten en art. 19j, lid 2, Natuurbeschermingswet 1998 voor plannen.

³⁰ Art. 19j, lid 4, Natuurbeschermingswet 1998.

³¹ Uit de huidige lijn in de jurisprudentie volgt dat dit het geval is als er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen voor de natuurlijke kenmerken zijn.

³² Art. 19g en 19h, Natuurbeschermingswet 1998.

³³ Gebruik voor de bepaling van de achtergronddepositie recente gegevens. Deze gegevens zijn op te vragen bij het RIVM en – indien beschikbaar – bij de provincie Limburg.

³⁴ De kritische depositiewaarden voor Natura 2000 habitattypen zijn opgenomen in H.F. van Dobben en A. van Hinsberg, (2008). Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden. Alterra-rapport 1654.

ren die effect hebben op vogels en andere dieren. De vuistregel maakt daarom gebruik van effectafstanden en niet van dB(A)-contouren. Bij een Passende Beoordeling op planniveau voldoet een check op de instandhoudingsdoelen.

4.6.2 Soortenbescherming³⁵

Ga in het MER na of in de gebieden die door één of meer van de alternatieve routes worden doorsneden, ruimtelijke concentraties van soorten die door de Flora- en faunawet beschermd worden, te verwachten zijn en welk beschermingsregime ervoor geldt. Geef aan of die ontwikkelingen risico's inhouden voor het behoud van deze natuurwaarden en hoe deze risico's kunnen worden beperkt of voorkomen. Hanteer ook hier de effectafstandenmethodiek.²⁴

4.7 Landschap en cultuurhistorie

De beoogde ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op de cultuurhistorie en op (de beleving van) het landschap. Geef in het MER:

- een beschrijving van aanwezige landschapselementen en hun samenhang;
- een visualisatie op kaart, als basis voor de effectbeschrijving van de alternatieven;
- een beschrijving van eventuele beperkingen of kansen die het landschap oplevert voor de realisatie van het voornemen.

Geef aan hoe landschappelijke inpassing zal worden geoptimaliseerd en hoe wordt omgegaan met de archeologische waarden in het gebied.

5. Overige aspecten

5.1 Vergelijking van alternatieven

De milieueffecten van de alternatieven moeten onderling én met de huidige en de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de aard en mate waarin de alternatieven andere effecten veroorzaken. Vergelijk bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie en betrek daarbij de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid.

Geef daarnaast afzonderlijk voor ieder van de alternatieven aan in welke mate de gestelde projectdoelen kunnen worden gerealiseerd. Gebruik ook hiervoor eenduidige en, zo veel als mogelijk, kwantificeerbare toetsingscriteria.

³⁵ Op de website www.rijksoverheid.nl is bij het onderwerp 'Biodiversiteit / Planten en dieren beschermen' uitgebreide informatie te vinden over soortenbescherming, waaronder de systematiek van de Flora- en faunawet en de vereisten voor het verkrijgen van ontheffingen voor verboden handelingen.

5.2 Leemten in milieuinformatie

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten onvoldoende informatie kan worden opgenomen door gebrek aan gegevens. Identificeer bijvoorbeeld de onzekerheden in de uitkomsten van modellen die het gevolg zijn van dit tekort. Spits dit toe op milieuaspecten die in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort beoordeeld kunnen worden. Geef ook aan of dat wat ontbreekt op korte termijn kan worden ingevuld.

Houd verder bij de vergelijking van de alternatieven en bij de toetsing van de alternatieven aan (project-) doelen en wettelijke grenswaarden expliciet rekening met de onzekerheden in effectbepalingen. Geef daarvoor in het MER inzicht in:

- de waarschijnlijkheid dat effecten optreden en dus in het realiteitsgehalte van de verschillende effectscenario's (best-case en worst-case);
- het belang van de onzekerheden in effectbepalingen voor de significantie van verschillen tussen alternatieven, en daarmee voor de vergelijking van alternatieven.

Ga ook in de samenvatting van het MER in op hoe met de onzekerheden in effectvoorspellingen rekening is gehouden.

5.3 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

Zorg ervoor dat:

- het MER zo beknopt mogelijk is, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdttekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn opgenomen;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal is gebruikt, met duidelijke legenda.

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER

Initiatiefnemer: GOML (Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg)

Bevoegd gezag: Provinciale staten van de provincie Limburg

Besluit: besluit over aanvulling op het provinciale omgevingsplan

Categorie Besluit m.e.r.: plan-m.e.r. vanwege passende beoordeling en kaderstelling voor categorie C01.2

Activiteit: aanpassen of uitbreiden van infrastructuur

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in Dagblad de Limburger van: 7 januari 2011

ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 13 december 2010 t/m 28 januari 2011

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 7 december 2010

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 1 maart 2011

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroep bij dit project is als volgt samengesteld:

dhr. ir. J.A. Huizer

dhr. drs. S.R.J. Jansen

dhr. dr. J. Lembrechts (secretaris)

dhr. mr. M.A.P.C. van Loon (voorzitter)

dhr. ing. B. Peters

dhr. drs. G. de Zoeten

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de hierna genoemde informatie die van het bevoegde gezag is ontvangen, als uitgangspunt. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie een locatiebezoek afgelegd. Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Startdocument ontwikkelas Weert-Roermond. Studie n280 West. Provincie Limburg, Maastricht, december 2010
- Samenvatting startdocument ontwikkelas Weert-Roermond. Studie n280 West. Provincie Limburg, Maastricht, december 2010
- Verkeersstudie Midden-Limburg. Variantenstudie. DHV, eindrapportage incl. bijlagen, Maastricht, november 2009

- Verkenning verkeersproblematiek N280 tussen Weert en Roermond. BVA, hoofdrapportage plb-163, Zwolle, 2 januari 2007

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen die zij tot en met 7 februari 2011 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2. De nummers corresponderen met de nummers uit de lijst die Commissie van de Provincie Limburg heeft ontvangen.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

101 Gemeente Roerdalen, St Odilienberg

102 Gemeente Roermond, Roermond

103 Gemeente Nederweert, Nederweert

104 Gemeente Weert, Weert

104a Gemeente Weert, Weert

105 Gemeente Maasgouw, Maasbracht

106 Gemeente Leudal, Heythuysen

201 Nieuwesteeg & Berghs B&L, Baexem

202 Hendriks Platteland Makelaardij, Haelen

203 Advocatenkantoor Exaten - Mr. P. Bruls, Baexem

204a Rutten & Welling Advocaten Namens WAM Bruekers, Heerlen

204b Rutten & Welling Advocaten Namens Kennis ijzerhandel BV, Heerlen

204c Rutten & Welling Advocaten Namens Bruekers Holding BV , Heerlen

205 Thissen JFGM Namens MEDADVIS, Haelen

206 ARAG Dhr R Bormans, Roermond

301 GPM Hendriks, namens Bomenstichting, Weert

302 CAM Rijnen namens Natuurmonumenten, 's-Gravenland

303 PPM Daal namens Stichting tot behoud leefmilieu, Buggenum

304 Achmea Rechtsbijstand W van Heugten, Baexem

305 VDB Advocaten namens Jac. Cox Weert BV, Rosmalen

306 -308 t/m 312 Stichting Milieufederatie Limburg mede namens anderen namens

J.H. Heijnen. Roermond

307 VDB Advocaten namens Brans lapis BV, Roermond

313 Senden HJC namens LLTB, Roermond

314 J.P.G. Coenen namens LWV, Roermond

315 ARAG Dhr R Bormans namens Cafe Restaurant de Molshoof BV Gubbels en Gubbels JA & PM-GL, Roermond

401 SP/ HJH Beuvers, Weert

402 SP Leudal/B. Grabert, Horn

501 A.H.L.G. van Laarhoven, Baexem

502 L.G.H.A. & C.J.E. Smets & Goldsmits, Baexem

503 M.J.J. Camp, Baexem

504 J.H.J. van Melick, Weert

505 J.G.M. van de Ven, Baexem

506 H.H.M. Bonten, Baexem

507 G.L. Geraets, Kelpen-Oler

508 H.J.I. Venner, Baexem

509 G.D.M. Venner, Baexem

510 G.L.G. Bongers, Herkenbosch

511 T.H. Pelen, Baexem

512 H.W.G. Hendriks, Haelen

513 J. Minses, Kelpen-Oler

514 H. Neijssen, Thorn

515 J.E.M.H. Luijs, Baexem

516 R.J.H. Baeten, Haelen

517 M. Munnecom, Neeritter

518 E. Princen, Weert

519 Buurtvereniging Boete Aaf, Baexem

520 Dr. Ir. H.H. van Mal, Baexem

521 J & B. Boot & Zimmerman, Baexem

522 Verplaatst naar Bedrijven Nr 203 (Bruls)

523 KEMAM Bouwens, Baexem

524 E & I Timmer & Weteras, Baexem

525 DF & IA. Dormans & vd Dussen, Weert

526 L. Hasselmann, Baexem

527 Rob de Nas, Baexem

528 H.M.J.A. Timmermans, Roermond

529 R.J. Claessen, Baexem

530 Bas & Linda Nieuwesteeg & Berghs, Baexem

531 J.G.J. Bouten, Haelen

532 KHJV & SE Laarhoven & Elbertsen, Baexem

533 J. Mulder, Baexem

534 G.L. Zimmerman, Baexem

535 J. Vermey, Baexem

536 R. Kruitwagen, Weert

537 J. van der Mullen, Baexem

538 J. van der Mullen, Baexem

539 Rob & Lena Heijman & Jessen, Buggenum

540 W. Boonen – Derks, Baexem

541 H. Geraats, Baexem

542 CGJM. Van den Berg, Baexem

543 M. Geraats-Swelsen, Baexem

544 B. vd Zande, Baexem

545 L.M.M. Nevels, Heel

546 C. van Buren, Baexem

547 T.G.H. Kessels, Baexem

548 Dr. Ir. H.H. van Mal/Stichting dorpsraad Baexem 1, Baexem

548a Ing. C. en Dr. ir. H.H. van Mal/Stichting dorpsraad, Baexem

549 Ing. C. en Dr. ir. H.H. Weekers & van Mal/St.dorpsraad Kelpen Oler, Baexem

550 J.G. Oonk, Baexem

551 L.H.M. van den Beucken, Baexem

552 P.J.M. Knops, Haelen

553 H & T Dorpsraad Buggenum Dhr. Sleutels & Dhr. Metsemakers, Buggenum

554 Buurtcomité Moesdijk Weert, Weert

555 M.M.J. Geelen – Brouns, Baexem

556 M. Schroijs – Moonen, Baexem

557 R.E.F. Rees, Baexem

558 J.L.M. Peeters, Baexem

559 P. Venner, Baexem

560 ing MAJ Bongers, Kelpen - Oler

561 G. van Heusden, Haelen

562 J.J.C.M. & J.J.M. Driessens & Driessens Vissers, Baexem

563 L.T.A. Parren, Baexem

564 J. van Roij, Baexem

564a J. van Roij, Baesem

565 T. Stichting Dorpsraad Grathem Dhr. Rittersbeek, Grathem

566 J.W.M. & A. van Grimbergen - van Helden, Baexem

567 W.F. van Cranenbroek, Baexem

568 P.A.M. Coolen, Baexem

569 H. Bongers, Baexem

570 J. Wulms, Baexem

571 W.M.L.A. Vestjens, Baexem

572 PDJ. Zuijdgeest, Weert

573 I & N Geenen (kasteel Baexem), Baexem

573a I & N Geenen, Baexem

574 M. Zuijdgeest – Kehrens, Weert

575 Ing. A.P.J. Timmermans, Baexem

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport Ontwikkelas Weert – Roermond

Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg en de Provincie Limburg willen de doorstromings-, leefbaarheids- en veiligheidsproblemen op en rond de N280 West oplossen door het aanpassen of uitbreiden van de infrastructuur. Deze aanpassing of uitbreiding moet ook een stimulans vormen voor de regionaal-economische ontwikkeling. Om te komen tot een onderbouwde keuze wordt een plan-MER opgesteld. Gemaakte keuzes kunnen leiden tot een aanvulling op het provinciale omgevingsplan. De Provincie Limburg treedt hierbij op als bevoegd gezag.



Commissie voor de
milieueffectrapportage

ISBN: 978-90-421-3219-1

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl



