



Nota van Zienswijzen

**ontwikkelas Weert-Roermond
studie N280-West**

Gedeputeerde Staten, 10 januari 2012

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

**Gedeputeerde Staten
Maastricht, 10 januari 2012**

**Vastgesteld Provinciale Staten
Maastricht, PM**

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	5
1.1.	Afwegingsdocument Ontwikkelas Weert-Roermond	5
1.2.	Inspraak en raadpleging	5
1.3.	Vaststelling Afwegingsdocument, Effectenstudies en Nota van zienswijzen	7
1.4.	Vervolg: nadere uitwerking voorkeursoplossingsrichting.....	7
2.	Zienswijzen op hoofdlijnen	9
3.	Bestuurlijk standpunt ten aanzien van adviezen	15
3.1.	Advies Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL)	15
3.2.	Sondering Staten Commissie Ruimte en Infrastructuur (SC R&I).....	19
3.3.	Advies van de commissie voor de m.e.r.....	23
4.	Bestuurlijk standpunt over ingediende zienswijzen m.b.t. oplossingsrichtingen	27
4.1.	Zienswijzen over: instemmen met Afwegingsdocument.....	27
4.2.	Zienswijzen over: niet instemmen met Afwegingsdocument.....	28
4.3.	Zienswijzen over: oplossingsrichting 1	28
4.4.	Zienswijzen over: positief ten aanzien van oplossingsrichting 2	29
4.5.	Zienswijzen over: negatief ten aanzien van oplossingsrichting 2	30
4.6.	Zienswijzen over: oplossingsrichting 2 en/of icm oplossingsrichting 5	31
4.7.	Zienswijzen over: positief ten aanzien van oplossingsrichting 3	33
4.8.	Zienswijzen over: negatief ten aanzien van oplossingsrichting 3	34
4.9.	Zienswijzen over: oplossingsrichting 4	35
4.10.	Zienswijzen over: positief ten aanzien van oplossingsrichting 5	38
4.11.	Zienswijzen over: oplossingsrichtingen 6 en 7	40
4.12.	Zienswijzen over: de zuidelijke variant in Weert.....	40
4.13.	Zienswijzen over: de zuidelijke omleiding Baexem	41
5.	Bestuurlijk standpunt over ingediende zienswijzen m.b.t. Effectenstudies	42
5.1.	Zienswijzen over: uitgangspunten studie en afweging doelstellingen	42
5.2.	Zienswijzen over: methodiek studies	44
5.3.	Zienswijzen over: uitgangspunten studies	45
5.4.	Zienswijzen over: de effecten van geluid- en luchtkwaliteit, trillingen en barrièrewerking	47
5.5.	Zienswijzen over: de effecten op cultuurlandschap /kasteelomgeving Baexem	50
5.6.	Zienswijzen over: de effecten op natuurwaarden en water	51
5.7.	Zienswijzen over: de effecten voor fiets- en langzaam verkeer	53
5.8.	Zienswijzen over: de effecten voor landbouwverkeer.....	55
5.9.	Zienswijzen over: de effecten voor landbouw.....	55
5.10.	Zienswijzen over: onderzoek naar openbaar vervoer.....	56
5.11.	Zienswijzen over: de effecten voor leefbaarheid	57
5.12.	Zienswijzen over: doorgaand (vracht)verkeer op de N280-West	58
5.13.	Zienswijzen over: Verkeerskundige doelstelling.....	63
5.14.	Zienswijzen over: Probleemstelling in verkeersstudie	64
5.15.	Zienswijzen over: projectbegrenzing in verkeersstudie	65

5.16.	Zienswijzen over: onderzoeksmethodiek in verkeersstudie	66
5.17.	Zienswijzen over: verkeersmodel	68
5.18.	Zienswijzen over: Uitgangspunten verkeersstudie	69
5.19.	Zienswijzen over: aansluiting A2/A73	76
5.20.	Zienswijzen over: onderbouwing van economische en ruimtelijke ontwikkelingen	76
5.21.	Zienswijzen over: de relatie N280 met de genoemde projecten en ambities	79
5.22.	Zienswijzen over CIRO+/Zorgcampus	80
5.23.	Zienswijze over: Effectbeoordeling planmer, MKBA, REES en Verkeer	81
5.24.	Zienswijzen over: kostenraming	84
6.	Bestuurlijk standpunt over ingediende zienswijzen m.b.t. vervolgprocedure	86
6.1.	Zienswijzen over: vervolgonderzoeken / nieuwe onderzoeken	86
6.2.	Zienswijzen over: gefaseerde aanpak	87
6.3.	Zienswijzen over: Maasbruggen	88
6.4.	Zienswijzen over: situatie Horn	88
6.5.	Zienswijzen over: situatie Ei van Sint Joost	89
6.6.	Zienswijzen over: nieuwe oplossingen voor Baexem	89
6.7.	Zienswijzen over: nieuwe oplossingen voor Roermond	91
6.8.	Zienswijzen over: Nieuwe oplossingen voor Weert	92
6.9.	Zienswijzen over: nieuwe oplossingen bij oplossingsrichting 2	93
6.10.	Zienswijzen over: Aandachtspunten bij verdere uitwerking voorkeursoplossingsrichting	95
6.11.	Zienswijzen over: Financiering realisatie N280-West	95
6.12.	Zienswijzen over: Planschade en nadeelcompensatie	97
6.13.	Zienswijzen over betrokkenheid van belanghebbenden in planproces	99
6.14.	Zienswijzen over: procedure startdocument	100
7.	Wijzigingen in de rapportages	101
7.1.	Naar aanleiding van de adviezen en ingekomen zienswijzen	101
7.2.	Ambtshalve wijzigingen	102
8.	Aanbevelingen voor de vervolgstudies	103
8.1.	Uitgangspunten vervolgstudie	103
8.2.	Aandachtspunten bij oplossingsrichting 2+ in relatie tot de doelen	103
8.3.	Aanbevelingen van de Commissie m.e.r bij de nadere uitwerking	104
8.4.	Aanbevelingen bij de aanpak van verkeerskundige knelpunten	104
8.5.	Te onderzoeken effecten van maatregelen	107
9.	Bijlagen	109
9.1.	Bijlage 1: overzicht indieners bedenkingen op volgorde van nummer	109
9.2.	Bijlage 2: Advies Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg	109
9.3.	Bijlage 3: Advies Staten Commissie Ruimte en Infrastructuur	109
9.4.	Bijlage 4: Advies van de commissie voor de m.e.r.	109

Bijlage 1: overzicht indieners bedenkingen op volgorde van nummer	110
Bijlage 2: Advies Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg	112
Bijlage 3: Advies Staten Commissie Ruimte en Infrastructuur	114
Bijlage 4: Advies van de commissie voor de m.e.r.	116

1. Inleiding

Het project N280-West maakt deel uit van de Gebiedsontwikkeling Midden Limburg (GOML), Programmalijn Ontwikkelas N280/zorgzone. In het kader van deze gebiedsontwikkeling is in een brede effectenstudie onderzocht hoe de in de toekomst te verwachten verkeerskundige knelpunten op de N280 West kunnen worden opgelost. Deze oplossing moet tevens een bijdrage leveren aan de gebiedsontwikkeling in Midden Limburg. Hierbij zijn oplossingsrichtingen onderzocht waarvan op voorhand verwacht mocht worden dat deze in potentie zowel verkeersoplossend vermogen hebben als een bijdrage kunnen leveren aan de gebiedsontwikkeling zoals verwoord in de Regiovisie het Oog van Midden-Limburg.

Voorafgaand aan deze brede effectenstudie is er een Startdocument opgesteld. Dit Startdocument had tot doel de kaders en de uitgangspunten voor de verschillende onderzoeken op een rij te zetten. Over het concept-Startdocument heeft afzonderlijk inspraak plaatsgevonden en er is advies ingewonnen bij diverse instanties en de Commissie voor de milieueffectrapportage. Met in acht name van de ingekomen zienswijzen en adviezen hebben Gedeputeerde Staten op 29 maart 2011 het Startdocument definitief vastgesteld.

1.1. Afwegingsdocument Ontwikkelas Weert-Roermond

De onderzoeken zijn conform het Startdocument uitgevoerd. De effectenstudies betreffen een verkeersstudie, een Milieu-EffectRapportage (planMER), een regionale economische effectenstudie (REES), een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) en een globale kostenraming. Op basis van de uitkomsten van deze studies kan worden gekomen tot een integrale afweging voor een voorkeursoplossingsrichting. De onderzochte oplossingsrichtingen zijn in de onderzoeken tevens afgezet tegen de nul-oplossingsrichting. Dit is de oplossingsrichting waarbij er, afgezien van de autonome ontwikkelingen, geen verdere aanpassingen plaatsvinden.

Ten behoeve van de besluitvorming over de aanpassing van de N280 West zijn de resultaten van de verschillende studies samengebracht in een concept-Afwegingsdocument. Dit document en de daarin opgenomen beoordeling vormen, samen met de ingekomen zienswijzen en adviezen, de basis om te komen tot een nadere afweging voor één of meerdere voorkeursoplossingsrichtingen.

1.2. Inspraak en raadpleging

Het 'Afwegingsdocument Ontwikkelas Weert-Roermond, Studie N280-West', het bijbehorend planMER en de overige studies hebben als *eindconcept* vanaf 29 augustus tot en met 10 oktober 2011 voor een ieder ter inzage gelegen. Binnen deze periode was het mogelijk om zienswijzen in te dienen. Gemeenteraden van de Midden-Limburgse gemeenten zijn in de gelegenheid gesteld om buiten deze termijn te reageren. Tevens zijn adviezen gevraagd bij de Commissie voor de milieueffectrapportage, de Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg, en de Staten Commissie Ruimte en Infrastructuur. Ook zijn gemeenten in Midden-Limburg geraadpleegd. De voorliggende Nota van Zienswijzen vormt de beantwoording van de ingekomen zienswijzen en adviezen.

Informatieavonden

In september 2011 is door de 7 samenwerkende gemeenten en de Provincie Limburg voor alle belangstellenden een drietal informatieavonden georganiseerd. Deze informatieavonden vonden plaats in Roermond en Heythuysen. Tijdens deze avonden zijn belangstellenden geïnformeerd over de resultaten van de studies (effecten van oplossingsrichtingen en de bijdragen aan de projectdoelstellingen) en was er gelegenheid tot het stellen van vragen.

Adviezen

In het kader van de betrokkenheid van Provinciale Staten als bevoegd gezag voor een eventuele POL-aanvulling zijn alle documenten ook ter sondering voorgelegd aan de Statencommissie voor Ruimte en Infrastructuur (SCRI). Daarnaast is advies gevraagd aan de Provinciale Commissie Omgevingsplannen Limburg (PCOL). De PCOL en de SCRI hebben op respectievelijk 8 september en 16 september 2011 geadviseerd over de documenten. De adviezen van de PCOL en de SCRI zijn eveneens als bijlage bij deze nota opgenomen. In hoofdstuk 3 van deze nota wordt inhoudelijk op deze adviezen gereageerd.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) heeft op 8 november een toetsingsadvies uitgebracht over het planMER. Daarbij heeft de Commissie m.e.r. vooral gekeken naar de kwaliteit en de volledigheid van het MER, de consistentie van de milieu-informatie in het MKBA en het MER en de vertaling van de MER-gegevens naar het Afwegingsdocument. De Commissie m.e.r. is bovendien gevraagd om de zienswijzen bij haar advies te betrekken. Het advies is als bijlage bij deze nota opgenomen en in hoofdstuk 3 van deze nota wordt inhoudelijk op dit advies gereageerd.

Zienswijzen

Er zijn in totaal 78 zienswijzen ontvangen. Deze zijn afkomstig van gemeenten, een politieke partij, dorpsraden, natuur-, milieu- en andere belangenverenigingen, ondernemers, bedrijven en particulieren. De meeste zienswijzen hebben betrekking op de oplossingsrichtingen 2, 3 en 5. De reacties richten zich voornamelijk op de opzet en de resultaten van de gemaakte onderzoeken, de invloed op eigendommen en eventuele plan- en bedrijfsschade, aanvullende voorstellen voor oplossingen, de positie van de landbouw en het langzaam verkeer, de effecten op natuur en landschap, verkeersstudies en doorgaand vrachtverkeer over de rijkswegen. Een aantal zienswijzen richt zich specifiek op de studie naar de regionale economische effecten en de kosten-batenanalyse.

Toelichting nota van zienswijzen

Deze Nota van Zienswijzen bevat een samenvatting van de hoofdpunten van de ingediende zienswijzen en adviezen. In hoofdstuk 2 wordt een allesomvattend standpunt gegeven naar aanleiding van de adviezen en zienswijzen. In hoofdstuk 3 worden de adviezen inhoudelijk behandeld. In hoofdstuk 4, 5 en 6 worden de zienswijzen inhoudelijk behandeld. Voor de zienswijzen is daarbij de volgende hoofdindeling gemaakt:

- zienswijzen met betrekking tot de standpunten over oplossingsrichtingen (hoofdstuk 4),
- zienswijzen over de aanpak en resultaten van de effectenstudies (hoofdstuk 5) en
- zienswijzen over de vervolprocedure (hoofdstuk 6).

Binnen deze driedeling zijn de zienswijzen nader uitgesplitst naar de verschillende oplossingsrichtingen en onderzoeksaspecten. Naast een allesomvattend standpunt naar aanleiding van de zienswijzen over een bepaald onderwerp, wordt er in sommige gevallen en voor zover relevant voor het niveau van het Afwegingsdocument, ingegaan op de detailvragen. Er is gekozen om de zienswijzen te rubriceren bij het onderdeel waar in de zienswijze het accent op ligt. Ongeacht in welk onderdeel de zienswijze terecht is gekomen, zal de volledige zienswijze worden behandeld. Daar waar dit aan de orde is, worden er tevens aanpassingsvoorstellen voor het Afwegingsdocument en/of de studies gedaan of voorstellen voor het vervolgtraject gedaan .

Aan alle indieners van zienswijzen is een uniek volgnummer toegekend. Dit nummer kunt u terugvinden in **bijlage 9.1**. Bij elke zienswijze is in de linkerkolom door middel van dit uniek nummer aangegeven door wie die zienswijze is ingediend.

1.3. Vaststelling Afwegingsdocument, Effectenstudies en Nota van zienswijzen

Het Afwegingsdocument met onderliggende onderzoeken en de Nota van Zienswijzen zijn op 10 januari 2012 door Gedeputeerde Staten behandeld, nadat er in GOML-verband op ambtelijk en bestuurlijk niveau over is gesproken en geadviseerd. Het geheel aan stukken en reacties hebben geleid tot het voorstel voor oplossingsrichting 2+, zoals beschreven in hoofdstuk 2 van deze Nota. Het geheel wordt aan Provinciale Staten voorgelegd waarbij deze verzocht worden een beslissing te nemen over de voorgestelde voorkeursoplossing en de verdere uitwerking ervan.

1.4. Vervolg: nadere uitwerking voorkeursoplossingsrichting

Met in acht name van het Afwegingsdocument, de ingekomen zienswijzen, de raadpleging van gemeenten en adviezen stellen Gedeputeerde Staten voor om oplossingsrichting 2 verder uit te werken. Daarnaast worden de mogelijkheden uitgewerkt om het doorgaand (vracht)verkeer zoveel mogelijk via het hoofdwegennet te leiden en het onderliggend wegennet te optimaliseren. Dit pakket wordt oplossingsrichting 2+ genoemd en bestaat uit twee onderdelen:

- De knelpuntgerichte maatregelen voor het tracé van de N280-West worden in 2012 uitgewerkt tot een schetsontwerp (SO) voor een tracé. Dit SO wordt in 2013 planologisch verankerd in een PIP (Provinciaal InpassingsPlan) en/of Bestemmingsplan(nen). In het proces naar een SO worden voor de knelpuntgerichte maatregelen mogelijke varianten uitgewerkt. De varianten worden onderzocht op oplossend vermogen voor de verkeerskundige knelpunten en beoordeeld op effecten voor de omgeving.
- Voor het doorgaande internationale (vracht)verkeer worden mogelijkheden onderzocht om te komen tot een optimale verdeling over het hoofdwegennet (route A2/A73/N280-Oost en route A67/A74) en het bestaand onderliggend wegennet, waarbij het doel is het doorgaand (vracht)verkeer zoveel mogelijk over het hoofdwegennet te leiden zonder de doorstroming op het hoofdwegennet negatief te beïnvloeden. Hierbij zal worden gekeken worden naar de mogelijkheden infrastructurele aanpassingen bij de aansluiting van het hoofdwegennet en verkeersmanagement. Eind 2012 is een maatregelenpakket uitgewerkt.

Werkgroep Stakeholders

Voor de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting is reeds een werkgroep van belanghebbenden geïnstalleerd. Deze werkgroep van circa 25 organisaties gaat meedenken over de aanpak van de weg volgens de 2+ oplossingsrichting. Er zitten vertegenwoordigers in van buurtschappen en dorpsraden langs de N280-west, maar ook van (agrarisch) bedrijfsleven, natuurbeherende organisaties en de fietsersbond. Deze werkgroep komt regulier bij elkaar. Zij draagt voorstellen voor varianten aan, begeleidt de onderzoeken en adviseert de Bestuurlijke Werkgroep Ontwikkelassen Midden-Limburg en Gedeputeerde Staten bij hun besluitvorming over de maatregelenpakketten.

2. Zienswijzen op hoofdlijnen

Op 23 augustus 2011 kwamen Gedeputeerde Staten op basis van het "Afwegingsdocument Ontwikkelas Weert-Roermond, studie N280-West", en de bijbehorende effectenstudies tot het voorlopig oordeel dat de oplossingsrichtingen 2 en 3 de meest voor de hand liggende oplossingsrichtingen leken om samen met oplossingsrichting 1 in een vervolgfase verder uit te werken. Tevens hebben Gedeputeerde Staten toen geconcludeerd dat een zuidelijke variant in Weert niet verder onderzocht behoeft te worden omdat deze variant ongunstig scoort.

Alvorens een definitief besluit te nemen over de te kiezen voorkeursoplossingsrichting, wilden Gedeputeerde Staten door middel van een inspraakronde en raadplegingen de meningen vernemen van betrokken burgers, overheden en andere belanghebbenden over de effectenstudies, het afwegingsdocument en de voorlopige conclusie van Gedeputeerde Staten. Op 10 oktober 2011 is deze inspraakperiode afgelopen en hebben Gedeputeerde Staten kennisgenomen van alle adviezen en zienswijzen met betrekking tot het eindconcept Afwegingsdocument 'Ontwikkelas Weert-Roermond, studie N280-West', het bijbehorend planMER en de overige onderzoeksrapporten. De voorliggende Nota van Zienswijzen geeft het standpunt van Gedeputeerde Staten weer met betrekking tot de ingekomen zienswijzen en adviezen.

Opgemerkt wordt dat het aantal zienswijzen ten aanzien van oplossingsrichtingen 4, 6 en 7 aanzienlijk is afgenomen in vergelijking met het aantal zienswijzen dat in het kader van startdocument over deze oplossingsrichtingen is ingediend. Een mogelijke reden hiervoor is dat uit de effectenstudies en uit het richtinggevend standpunt van Gedeputeerde Staten d.d. 12 juli 2011 blijkt, dat deze oplossingsrichtingen niet de meest voor de hand liggende oplossingsrichtingen zijn om nader te onderzoeken en betreffende indieners met dit standpunt kunnen instemmen.

Uit de adviezen en ingekomen zienswijzen blijkt met betrekking tot de verschillende oplossingsrichtingen het volgende:

- Oplossingsrichting 1
Een aantal indieners pleit ervoor om oplossingsrichting 1 als volwaardig alternatief mee te nemen in het vervolgonderzoek. Daarbij zou de aanpak van de kruisingen in Roermond moeten worden meegenomen als autonome ontwikkeling. Daarentegen zijn er ook indieners die aangeven dat oplossingsrichting 1 geen oplossing is voor de gesignaleerde problemen.
- Oplossingsrichting 2
Uit de zienswijzen blijkt dat er veel voorstanders zijn voor oplossingsrichting 2, al dan niet gecombineerd met (onderdelen van) oplossingsrichting 5. Daarbij wordt door indieners aangegeven wat volgens hen de knelpunten, de oorzaken en de eventuele oplossingen zijn. Tegenstanders van oplossingsrichting 2 zijn bezorgd over de inbreuk op het landschap bij Baexem, de verkeersveiligheid, de doorsnijding van landbouw- en natuurpercelen en zijn niet overtuigd dat deze oplossingsrichting zal leiden tot meer economische ontwikkeling in de regio. Zowel de voorstanders als tegenstanders maken zich zorgen over de aantrekkende werking op doorgaand (vracht)verkeer en verzoeken om aanvullende verkeers(beïnvloedings-) maatregelen te nemen voor het internationaal doorgaand (vracht)verkeer (onderdeel oplossingsrichting 5).

Tevens wordt door een aantal indieners van zienswijzen gepleit voor een (gefaseerde) knelpuntgerichte aanpak.

- Oplossingsrichting 3

Oplossingsrichting 3 krijgt relatief veel negatieve reacties van indieners, waarbij er wordt aangegeven dat er veel negatieve effecten zijn die niet in verhouding staan tot de baten. Voorstanders van oplossingsrichting 3 zijn vrijwel allemaal "voorstander onder voorwaarden". Deze indieners pleiten onder meer voor voldoende oversteekpunten, parallelwegen, goede bereikbaarheid en goede leefbaarheid voor aanwonenden en buurtschappen en voor aanvullende maatregelen bij Roermond en Weert.

- Oplossingsrichting 4

Op oplossingsrichting 4 is slechts een beperkt aantal zienswijzen ingediend. In deze zienswijzen wordt aangegeven dat men van mening is dat de Napoleonsweg (N273) op piekmomenten (gedeeltelijk) de verkeersdrukke kan opvangen en een rol voor de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen van Haelen en voor Roermond-West kan vervullen. Er wordt aangegeven dat oplossingsrichting 5 gecombineerd met oplossingsrichting 4 een oplossingsrichting zou kunnen zijn voor het doorgaand (vracht)verkeer. Als oplossingsrichting 4 aan de orde zou zijn, worden voorstellen gedaan om deze oplossingsrichting te optimaliseren.

- Oplossingsrichting 5

Zienswijzen met betrekking tot oplossingsrichting 5 betreffen alleen positieve zienswijzen. Indieners zijn van mening dat deze oplossingsrichting in de vervolgfase zeker moet worden meegenomen. Daarbij wordt wel opgemerkt dat niet uitgegaan moet worden van een afwaardering van de N280-West, maar dat deze weg op de huidige wijze moet blijven functioneren voor lokaal verkeer.

- Oplossingsrichtingen 6 en 7

Op deze oplossingsrichtingen is een beperkt aantal zienswijzen ingediend. In deze zienswijzen worden de oplossingsrichtingen 6 en 7 negatief beoordeeld. Er zijn geen voorstanders voor deze oplossingsrichtingen.

- Zuidelijke variant in Weert

Indieners van zienswijzen zijn allen negatief over een zuidelijke variant in Weert. Alleen de PCOL vindt dat de zuidelijke variant in Weert nog niet op voorhand moet worden uitgesloten.

- Zuidelijke Omleiding Baexem:

Ten aanzien van de Zuidelijk Omleiding Baexem wordt door indieners enerzijds geadviseerd om meerdere varianten in het onderzoek mee te nemen. Anderzijds wordt de omleiding negatief beoordeeld vanwege de grote impact op landschap en natuur.

In de zienswijzen en adviezen worden tevens knelpunten, mogelijke oplossingsrichtingen en suggesties voor de vervolgfase genoemd.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Op basis van de ontvangen zienswijzen en adviezen concluderen wij in algemene zin dat:

- *een knelpuntgerichte aanpak het meest voldoet aan de projectdoelstellingen (oplossingsrichting 2);*
- *er een breed draagvlak is om oplossingsrichtingen 4, 6 en 7 alsmede een zuidelijke variant in Weert in een vervolgfase niet verder te onderzoeken;*
- *er een breed draagvlak is om het gedachtegoed van oplossingsrichting 5 (het zoveel mogelijk omleiden van internationaal doorgaand (vracht)verkeer) toe te passen bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting.*

Ten aanzien van oplossingsrichting 3

Op basis van de studies, de zienswijzen en adviezen willen wij oplossingsrichting 3, ondanks dat deze een grotere bereikbaarheidsimpuls geeft dan oplossingsrichting 2, in het vervolgtraject niet meer als mogelijke oplossingsrichting onderzoeken en uitwerken. De belangrijkste overwegingen hiervoor zijn:

- *oplossingsrichting 3 heeft een ongunstigere baten/kostenverhouding dan oplossingsrichting 2;*
- *oplossingsrichting 3 heeft een licht aantrekkende werking op het doorgaand (vracht)verkeer;*
- *oplossingsrichting 3 kent een groter ruimtebeslag dan oplossingsrichting 2*
- *oplossingsrichting 3 heeft negatievere effecten op de aspecten grondgebruik, landschap, geomorfologie, bodem water en natuur;*
- *oplossingsrichting 3 is in tegenstelling tot oplossingsrichting 2 moeilijker faseerbaar uit te voeren.*

Hoewel wij niet kiezen voor oplossingsrichting 3, zijn wij het met indieners eens dat er bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting specifiek aandacht dient uit te gaan de door hen aangehaalde aandachtspunten bij Weert, de Maasbrug en het wegvak Roermond.

Ten aanzien van oplossingsrichting 5

Uit het Afwegingsdocument blijkt dat oplossingsrichting 5 een negatieve waardering krijgt. Vanuit de regio en de behandeling in de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur is een aantal elementen naar voren gekomen die in de uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting nadere aandacht verdienen. Wanneer we namelijk zoeken naar de combinatie van de goede elementen van oplossingsrichtingen 2 en 5, zoals door de indieners van zienswijzen, de Statencommissie en enkele gemeenten is aangegeven, kan een meerwaarde voor gebiedsontwikkeling, verkeer én leefbaarheid worden bereikt. Wij kunnen ons dan ook vinden in de argumenten van indieners om een belangrijk aspect van voorkeursoplossingsrichting 5, te weten het zoeken naar optimalisatiemogelijkheden om het doorgaand (vracht)verkeer via het hoofdwegennet te geleiden, gelijktijdig met de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting mee te nemen in het vervolgtraject.

Ten aanzien van oplossingsrichting 1:

In het vervolgproces zullen in de onderzoeken de verwachte effecten van de te nemen maatregelen afgezet worden tegen de autonome ontwikkelingen (=oplossingsrichting 1). Op deze wijze wordt voor de besluitvorming ook inzichtelijk gemaakt wat de verwachte effecten zijn bij het nemen van maatregelen versus niets doen.

Conclusie: Oplossingsrichting 2+

Op basis van het geheel aan argumenten uit het Afwegingsdocument, de onderliggende studies, de zienswijzen en adviezen zijn wij van mening dat van de zeven verschillende mogelijkheden voor de aanpak van deze provinciale weg, alternatief 2 (knelpuntenaanpak) de beste oplossing lijkt voor de verdere uitwerking van de Ontwikkelas Weert-Roermond. Wij zullen dan ook aan Provinciale Staten voorstellen om oplossingsrichting 2 als voorkeursoplossingsrichting verder uit te werken, met daarbij aanvullend en nadrukkelijk aandacht voor de volgende punten:

- voor het doorgaande internationale (vracht)verkeer worden mogelijkheden onderzocht om te komen tot een optimale verdeling over het hoofdwegennet (route A2/A73/N280-Oost en route A67/A74) en het bestaand onderliggend wegennet, waarbij het doel is het doorgaand internationale (vracht)verkeer zoveel mogelijk over het hoofdwegennet te leiden zonder de doorstroming op het hoofdwegennet daarmee negatief te beïnvloeden. Hierbij zal worden gekeken worden naar de mogelijkheid van infrastructurele aanpassingen bij de aansluiting van de N280 West op het hoofdwegennet en mogelijkheden in de sfeer van verkeersmanagement.
- een zorgvuldige ruimtelijke inpassing om de effecten op landbouw, landschap en aangrenzende kernen zo beperkt mogelijk te houden;
- een duurzaam veilige oplossing voor de afwikkeling van landbouw- en fietsverkeer, alsmede oplossingen voor oversteekbaarheid en dwarsverbindingen;
- specifiek voor de situatie bij Baexem zal uitgewerkt worden hoe de aangepaste N280 zorgvuldig ingepast kan worden, met het oog op de leefbaarheid en de bescherming van de waarden aldaar. Hiertoe zullen bij Baexem verschillende varianten onderzocht worden.
- specifiek voor het wegvak N280 Weert-A2 zal een eventuele aanleg van parallelstructuren op dit wegvak alsmede de situatie van de N280 binnen de bebouwde kom Weert in de uitwerking van oplossingsrichting 2 aandacht krijgen.
- de in de zienswijzen genoemde knelpunten met betrekking tot oplossingsrichting 2 en de voorstellen voor oplossing van genoemde knelpunten;
- knelpunten en aandachtspunten die genoemd worden bij de overige oplossingsrichtingen, voor zover van toepassing bij oplossingsrichting 2;
- aandachtspunten en aanbevelingen in het advies van de Commissie m.e.r. bij de uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting.

Het voorgaande leidt tot het voorstel om oplossingsrichting 2, aangevuld met de hiervoor genoemde aandachtspunten, als basis te nemen voor de verder uit te werken voorkeursoplossingsrichting. Aangezien het daarbij in feite gaat om oplossingsrichting 2 met aanvullende onderzoekscomponenten/aandachtspunten ("2 met een plus") wordt voorgesteld om de uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting in het vervolgtraject te benoemen als "oplossingsrichting 2+". De extra's komen op deze wijze beter tot uitdrukking zonder dat daarbij inhoudelijk sprake is van een geheel nieuwe oplossingsrichting

Uitgangspunten bij de uitwerking van oplossingsrichting 2+ zijn:

- de N280-West behoudt op het tracégedeelten Weert-Baexem en Hatenboer-A73 de functie van een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/uur, op het tracégedeelte Baexem-Hatenboer behoudt de N280-West de functie van een stroomweg met een maximum snelheid van 100 km/uur; Er is dus geen sprake van een opwaardering.
- het bestaande tracé en de huidige configuratie (2x2 dan wel 1x2 rijbanen) blijft zoveel mogelijk gehandhaafd, ter hoogte van Baexem zal bij een eventuele Randweg het benodigd aantal rijbanen onderzocht worden;

- *knelpunten worden aangepakt.*

Vervolgtraject

De genoemde knelpunten en oplossingen zullen in het vervolgtraject, afgezet tegen de doelstellingen van het project, nader worden bekeken en tevens in de werkgroep stakeholders worden ingebracht en besproken. Bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting zal zoveel mogelijk aan de hand van verschillende varianten per knelpunt de effecten in beeld worden gebracht. Dit zal op een gedetailleerder niveau gebeuren dan in de huidige studies het geval is geweest. We nemen de aanbeveling mee om voor elk (te verwachten) knelpunt zover als mogelijk te komen tot een probleemanalyse en een oplossing/optimalisatie die kan bijdragen aan de gestelde doelen. Dit geldt ook voor alle op het tracé gelegen kruispunten en de verschillende wegvakken. Voordat de varianten gedetailleerd worden uitgewerkt, zullen deze eerst worden getoetst op kosteneffectiviteit, doelmatigheid en uitvoerbaarheid. In het vervolgtraject en de vervolgonderzoeken zullen ook de door de indieners weergegeven zorgen omtrent het (internationaal) doorgaande (vracht)verkeer, de verkeersveiligheid, het landbouwverkeer en effecten op de omgeving (waaronder natuur, landschap en doorsnijding landbouwgronden, maar ook leefbaarheidseffecten als geluidsoverlast, fijnstof, oversteekbaarheid) worden betrokken. Voor zover aan de orde zal worden gekeken naar mitigerende en compenserende maatregelen. Tot slot gaan we in op de wijze waarop maatregelen een stimulering vormen voor de regionaal-economische ontwikkelingen. Zoals hiervoor al is aangegeven, zullen ook de aanbevelingen in het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. in het vervolgtraject worden meegenomen.

3. Bestuurlijk standpunt ten aanzien van adviezen

Het Afwegingsdocument en de onderliggende studies zijn ter advisering en sondering aan adviesorganen aangeboden. In dit hoofdstuk zijn de opmerkingen en adviezen van deze organen weergegeven, alsmede onze reactie daar op.

3.1. Advies Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL)

Keuze oplossingsrichtingen 2 en 3

De PCOL concludeert dat de afwegingen voor de keuze van het College van Gedeputeerde Staten om met oplossingsrichtingen 2 en 3 verder te gaan voldoende zijn, maar dat voor een verdere keuze tussen oplossingsrichtingen 2 en 3, de scherpte in de effectenstudies ontbreekt om in een onderlinge effectenvergelijking een goede keuze te kunnen maken tussen deze oplossingsrichtingen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Op basis van de uitgevoerde studies kunnen de verschillen tussen oplossingsrichtingen 2 en 3 aangetoond worden. Belangrijkste onderscheidend punt is dat bij oplossingsrichting 3 voor een extra investering van 72,1 miljoen euro ($\pm 40\%$) ten opzichte van oplossingsrichting 2 een reistijdwinst op de N280-West behaald wordt als gevolg van de hogere maximum snelheid van 100 km/uur bij oplossingsrichting 3. Voor wat betreft de knelpunten hebben beide oplossingsrichtingen in principe hetzelfde oplossend vermogen. Uit de verkeerstudie komt naar voren dat oplossingsrichting 3 een aantrekkende werking op doorgaand vrachtverkeer kan hebben.

De bereikbaarheidsimpuls die oplossingsrichting 3 aan Midden-Limburg geeft, is groter; hetgeen doorwerkt in de regionaal-economische effecten. Verder is er geen onderscheidend vermogen tussen oplossingsrichting 2 en 3 op de regionale gebiedsontwikkelingen, met uitzondering van de bedrijventerreinen Pannenberg en Kampershoek Noord welke door oplossingsrichting 3 positiever beïnvloed worden. Daar staat een negatief effect op wonen tegenover bij de mogelijke uitbreiding van asielzoekerscentrum Exaten.

Op basis van de analyse van het planMER scoort oplossingsrichting 2 neutraal op een groot deel van de milieuaspecten en beperkt negatief op de aspecten grondgebruik, bodem, water en natuur ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De effecten op de omgeving zijn relatief beperkt en zijn in de uitwerking van een ontwerp nog gedeeltelijk nader te mitigeren. Oplossingsrichting 3 scoort negatief op het aspect landschap en beperkt negatief op de aspecten grondgebruik (met grotere gevolgen voor ruimtebeslag op land- en tuinbouw en wonen), bodem en water en natuur. Op de mensgerichte milieuaspecten is de beoordeling neutraal. De negatieve effecten op de landschappelijke en natuurlijke omgeving hangen samen met de nieuwe doorsnijding door het landschap ten zuiden van Baexem. Oplossingsrichting 2 scoort op basis van de planMER (zonder het aspect verkeer) positiever ten opzichte van oplossingsrichting 3.

Naast bovengenoemde verschillende effecten tussen oplossingsrichtingen 2 en 3 zijn er ook verschillen ten aanzien van de uitvoerbaarheid. De knelpuntgerichte aanpak in oplossingsrichting 2 leent zich het meest voor een gefaseerde aanpak. In deze oplossingsrichting verandert het gehele traject niet van functie, profiel of tracé (m.u.v. de randweg te Baexem). Oplossingsrichting 3 is lastiger gefaseerd uit te voeren. De opwerking van oplossingsrichting 2 naar oplossingsrichting 3 vereist

mogelijk een andere uitvoering van maatregelen dan in de oorspronkelijke oplossingsrichting 2, wat ook weer consequenties voor de kosten kan hebben.

In de uitgevoerde kostenramingen is geen rekening gehouden met kosten voor inpassingsmaatregelen. Aanvullende kosten voor grond- en vastgoedverwerving, het plaatsen van geluidsschermen, nadeelcompensatie zijn voor oplossingsrichting 3 waarschijnlijk 2 keer zo hoog als voor oplossingsrichting 2.

Op basis van onder meer bovengenoemde inzichten in de verschillen tussen oplossingsrichtingen 2 en 3, aangevuld met de steun die vanuit de zienswijzen voor oplossingsrichting 2 naar voren komt, is er voor Gedeputeerde Staten voldoende basis om een keuze te maken voor oplossingsrichting 2. Bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting zullen de effectverschillen tussen eventuele uitvoeringsvarianten zo scherp mogelijk in beeld worden gebracht teneinde een goede onderbouwde keuze voor de maatregelen te kunnen maken.

Betrokkenheid lagere overheden

De waterschappen zijn, als lagere overheid, niet betrokken geweest bij de totstandkoming van de stukken. De Commissie betreurt dit en vraagt aandacht hiervoor in de toekomst.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Het Waterschap wordt uitgenodigd deel te nemen aan de werkgroep stakeholders N280-west. Een watertoets zal deel uitmaken van de planologische (vervolg)procedure; daarbij wordt het waterschap betrokken.

Kruispunten Roermond

De Commissie concludeert dat de separaat uitgevoerde variantenstudie voor de kruispunten N280 in Roermond een plaats moet krijgen in het Afwegingsdocument bij oplossingsrichtingen 2 en 3.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Voor het wegvak Roermond zijn drie scenario's uitgewerkt die passen binnen de alternatieven 1 t/m 4 van de MER-studie. Het eerste scenario bestaat uit een stroomweg met 2 x 2 rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en een maximum snelheid van 100 km/u. Het tweede scenario bestaat uit een gebiedsontsluitingsweg met gelijkvloerse kruisingen en een maximum snelheid van 80 km/u. Bij het derde scenario is het uitgangspunt dat het lokale verkeer wordt gescheiden van het doorgaand verkeer. Hierbij zal het doorgaand verkeer over 2 x 1 rijstroken rijden met ongelijkvloerse kruisingen en een maximum snelheid van 100 km/u. Het lokale verkeer wordt afgewikkeld over parallelwegen die deel uitmaken van het stedelijk wegennet en dus een maximum snelheid krijgen van 50 km/u. Wanneer in de MER-studie gekozen wordt voor een ander alternatief dan zal voor het wegvak Roermond een nieuw scenario uitgewerkt moeten worden. In het Afwegingsdocument zal de studie naar de kruispunten in het wegvak N280-Roermond worden toegelicht.

Variant Weert

De variant bij Weert zou niet op voorhand moeten worden uitgesloten. De achterliggende argumentatie om deze niet mee te nemen is onduidelijk.

Standpunt Gedeputeerde Staten

In het besluit zal Gedeputeerde Staten de keuze voor het niet meenemen van de zuidelijke variant bij Weert nader worden beargumenteerd. In hoofdstuk 4.12 is nader ingegaan op de beoordeling van de zuidelijke variant bij Weert.

Ontsluiting woningen/percelen

De ontsluiting van de bestaande woningen en de agrarische percelen dient helderder te worden weergegeven.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Het vraagstuk van de ontsluiting van aanliggende woningen en percelen zal in de nadere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting worden meegenomen. Hierbij worden de mogelijkheden van parallelstructuren onderzocht.

Weging effecten in oplossingsrichtingen

Oplossingsrichting 3 heeft een grotere (negatieve) landschappelijke impact dan oplossingsrichting 2. Dit dient zwaarder in de effectenstudie beoordeeld te worden.

Standpunt Gedeputeerde Staten

In de planMER is de impact op het landschap van de verschillende oplossingsrichtingen onderzocht. Daaruit blijkt dat oplossingsrichting 3 negatief scoort op het aspect landschap en beperkt negatief op de aspecten grondgebruik (met grotere gevolgen voor ruimtebeslag op land- en tuinbouw en wonen), bodem en water en natuur. De negatieve effecten op de landschappelijke en natuurlijke omgeving hangen samen met de nieuwe doorsnijding door het landschap ten zuiden van Baexem. Deze impact is bij oplossingsrichting 2 inderdaad minder en dit aspect/verschil is bij de beoordeling en keuzebepaling ook meegenomen. Nu er zich op basis van alle onderzoeksresultaten, zienswijzen en adviezen een duidelijk draagvlak heeft afgetekend voor oplossingsrichting 2+ en oplossingsrichting 3 als geheel dus niet (meer) als voorkeursoplossing in beeld is, zien wij ook geen reden meer om in deze fase nog tot een herbeoordeling/herwaardering van beide oplossingsrichtingen te komen. Overigens zullen wij ook bij de nadere uitwerking van oplossingsrichting 2+ nadrukkelijk aandacht hebben de landschappelijke impact van deze keuze.

Knelpuntenonderzoek

De onderliggende oorzaken van de drie knelpunten (rotonde Baexem, aansluiting A2 bij Kelpen en aansluiting bij Roermond (rotonde "De Ster")) dienen onderzocht te worden om een goede oplossing/uitwerking voor deze knelpunten te kunnen realiseren.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Bij de uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting in de vervolgfase zullen passende maatregelen voor de verkeersproblemen op genoemde punten worden uitgewerkt. Bij deze uitwerking zal specifiek aandacht uitgaan naar onderliggende oorzaken.

Methodiek van beoordeling

Door de gehanteerde afrondingen in tabel S1.1 komen de nuances tussen de oplossingsrichtingen niet tot uitdrukking. Geadviseerd wordt om scherpte te brengen in de methodiek met betrekking tot de beoordelingen in de tabellen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De Commissie constateert terecht dat door het hanteren van afrondingen in de vergelijkingstabel S1.1 (Afwegingsdocument, bijlage 1) de nuanceverschillen tussen de verschillende oplossingsrichtingen soms minder tot uitdrukking komen. Tabel S1.1 moet echter worden beschouwd in de functie zoals hij die in het Afwegingsdocument heeft: het is een algemene overzichtstabel als onderdeel van de samenvatting van het planMER. Een tabel die bovendien in de daarop volgende pagina's tekstueel nader wordt uitgewerkt. De inhoudelijke keuze voor de voorkeursoplossingsrichting is zeker niet alleen gebaseerd op deze tabel, maar gebeurt vooral op basis van de uitkomsten van alle daaraan voorafgaande en de in het planMER opgenomen beoordelingstabellen. Al deze onderzoeksresultaten samen bieden ons voldoende basis om te komen tot een voorkeursoplossingsrichting. Op dit punt en deze fase zien wij in het advies van de Commissie dan ook geen aanleiding om de beoordelingstabellen en de daaraan ten grondslag liggende methodiek aan te passen c.q. aan te scherpen. Wel kunnen wij nu reeds richting de Commissie toezeggen dat bij de nadere uitwerking van de te kiezen voorkeursoplossingsrichting nogmaals naar de verschillende toetsingscriteria en de scoring zal worden gekeken teneinde het doelbereik van de voorkeursoplossing zo inzichtelijk mogelijk te maken en aan te geven welke aanvullende inspanningen nodig zijn om het doelbereik te vergroten. In dit verband verwijzen wij tevens naar onze reactie op de aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r. (zie hst. 3.3).

3.2. Sondering Staten Commissie Ruimte en Infrastructuur (SC R&I)

Op 16 september jl. is het Afwegingsdocument ter sondering aan de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur voorgelegd. Onderstaand zijn de vragen inclusief de toezeggingen aan de Statencommissie weergegeven die tijdens de behandeling van het Afwegingsdocument aan de orde zijn geweest. Tijdens de commissievergadering is naar voren gekomen dat het merendeel zich kan vinden in de verdere uitwerking van oplossingsrichtingen 2 en 3, waarbij wordt gevraagd om ook oplossingsrichting 5 mee te nemen in het vervolgtraject, mogelijk in combinatie met oplossingsrichting 2. De fracties geven aan het draagvlak van de bewoners en ondernemers belangrijk te vinden.

Transport gevaarlijk afval

Door spreker wordt gesteld dat het transport van gevaarlijke stoffen over de snelwegen moet plaatsvinden.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Alle provinciale wegen staan momenteel open voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Fijnstof

Spreker vraagt waarom variant 2 uitgewerkt gaat worden als vooraf bekend is dat de normen voor fijnstof zullen worden aangescherpt.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De aangescherpte normen uit de Europese Richtlijn betreffende de luchtkwaliteit houden verband met onder andere grenswaarden voor fijn stof (PM10). Daarnaast legt de nieuwe richtlijn nieuwe normen vast voor de fijnere fractie van fijn stof (PM2,5). De norm voor PM2,5 levert naar verwachting nauwelijks extra overschrijdingen op. Toetsing van PM2,5 vindt alleen plaats aan de grenswaarden vanaf 2015. Voor die datum wordt niet getoetst, ook niet als het besluit betrekking heeft op de periode na 2015. Aan de plandrempel vindt ook geen toetsing plaats. Desondanks is daar in de planMER indicatief aandacht aan besteed.

Doorgaand (vracht)verkeer

Door spreker wordt gevraagd om de cijfers over het doorgaand verkeer aan te vullen met gegevens over doorgaand personenverkeer en over vrachtverkeer met een kortere bestemming. Verder vraagt spreker of het in het kader van de Verkeerswet mogelijk is om het zware vrachtverkeer te weren van de N280. Kan dat door middel van verbodsborden?

Standpunt Gedeputeerde Staten

Het beïnvloeden van de routekeuze voor bovenregionaal (vracht)verkeer kan bijdragen aan het oplossen van de problemen maar vervangt niet de noodzaak om de verkeersproblemen rondom de N280 op te lossen. Bewegwijzeringsmaatregelen lossen slechts een deel van het probleem op omdat een deel van het verkeer kiest voor de snelste route. Bovendien heeft een groot deel van het vrachtverkeer een herkomst of bestemming in de regio.

Daarnaast is vrachtverkeer slechts een deel van het totale verkeer, waarbij doorgaand vrachtverkeer weer een deel van het totale vrachtverkeer is. Vruchtverkeer heeft maar een beperkt effect op de verkeersafwikkeling.

Het scheiden van verkeersstromen blijkt in de praktijk lastig. Middels bewegwijzering kan slechts een deel van het probleem opgelost worden en het op de N280 enkel toestaan van lokaal verkeer is niet mogelijk en niet wenselijk voor de bedrijvigheid in de regio zelf. Een deel van het buiten het gebied afkomstige verkeer heeft immers een bestemming binnen Midden-Limburg. Het scheiden van dit verkeer van ander buiten-regionaal verkeer is juridisch gezien niet mogelijk.

Maasbrug Roermond

Door spreker wordt de zorg uitgesproken over de Maasbrug in Roermond en vraagt zich af of deze bestand is tegen de toekomstige extra druk?

Standpunt Gedeputeerde Staten

Uit de studies blijkt dat voor de Rijksweg A2 bij de Maasbrug bij Wesseem in prognosejaar 2020 referentiesituatie op basis van een "laag scenario" sprake is van een kritische situatie en voor een "hoog scenario" voor 2020 bij de Maasbrug Wesseem een knelpunt ontstaat.. Wij erkennen dat de capaciteit van beide Maasbruggen bij een verdergaande groei dan nu voorzien, tot capaciteitsproblemen kan leiden.

Businesscase LWV

Door spreker wordt aan Gedeputeerde Staten verzocht om de business case van de Limburgse Werkgeversvereniging te betrekken bij het vervolgtraject.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De businesscase van de LWV is als zienswijze ingediend en op deze manier betrokken bij de nota van zienswijze. Met de keuze voor de oplossingsrichting 2 wordt bezien in hoeverre de maatregelen, genoemd in de businesscase voor oplossingsrichting 3+, meegenomen kunnen worden. De knelpunten worden opgelost in de voorkeursoplossingsrichting.

Second opinion TNO

Door spreker wordt verzocht een second opinion te laten uitvoeren door TNO.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De Commissie m.e.r. zal de milieueffectrapportage (en de daarmee samenhangende onderzoeken, zoals de verkeerstudie) toetsen.

Brainport 2020

Door spreker wordt erop gewezen dat Brainport 2020 niet is meegenomen bij de uitgangspunten en verzoekt dit alsnog te doen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Op basis van destijds beschikbare gegevens van de betrokken organisaties binnen het GOML is een overzicht gemaakt van autonome ontwikkelingen en ambities, dit is opgenomen in het Startdocument. Ten tijde van het opstellen van het Startdocument N280-west was het plan Brainport 2020 nog niet gereed. Aan de hand van het plan Brainport 2020 wordt bezien in hoeverre deze alsnog kan worden meegenomen in de verdere uitwerking.

Financiering en rol gemeenten

Door spreker wordt verzocht om een toelichting op de financiering en op de rol van de gemeenten hierbij.

Standpunt Gedeputeerde Staten

In januari 2012 zal een nader onderbouwd voorstel worden gedaan aan PS, waarbij ook uitgegaan wordt van cofinanciering door gemeenten. Hierover vinden momenteel gesprekken plaats.

Betrokkenheid van belanghebbenden in planproces

Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe een werkgroep te zullen instellen waarin belanghebbenden (zoals burgers, waterschappen, werkgeversverenigingen) zitting kunnen nemen, om zo maximale invulling te geven aan burgerparticipatie, en zal hierover aan de commissie rapporteren. Suggesties voor deelnemers in de werkgroep zijn wat hem betreft welkom.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Voor het vervolgproces hebben wij inmiddels een werkgroep ingesteld voor stakeholders, om gezamenlijk het verdere proces voor de uitwerking van de voorkeursoplossingsrichtingf vorm te geven. Hiertoe is een breed spectrum aan stakeholders uitgenodigd, waaronder dorpsraden, natuur- en milieuorganisaties, werkgeversorganisaties en transport- en vervoerdersorganisaties.

Informatievoorziening

Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe de resultaten van de informatieavonden voor burgers actief te communiceren richting commissie.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Wij hebben op 11 november 2011 de Statencommissie Ruimte & Infrastructuur schriftelijk geïnformeerd over de resultaten van de informatieavonden.

Meenemen alternatief 5 bij verdere uitwerking

Een aantal fracties zijn meer of minder expliciet voorstander van het meenemen van alternatief 5 bij de verdere uitwerking.

Gedeputeerde Van der Broeck zegt toe het al dan niet meenemen van alternatief 5 binnen enkele weken te bespreken in Gedeputeerde Staten (nadat ook zicht is op de reacties van gemeenten en inspraakavonden) en vervolgens de commissie hieromtrent te informeren.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Uit het Afwegingsdocument blijkt dat oplossingsrichting 5 niet of onvoldoende voldoet aan de doelstellingen 'Stimuleren regionaal-economische ontwikkeling', 'Stimuleren specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities' en 'Oplossen doorstromingsproblemen'. Ten aanzien van de 'Overkoepelende doelstellingen' wordt sterk negatief gescoord op kosteneffectiviteit en MKBA/uitkomst. Op realiseerbaarheid op korte termijn wordt negatief gescoord. Overigens scoren oplossingen 2, 3 en 5 hetzelfde op doelstelling 'Terugdringen leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen'.

In tegenstelling tot voorgaande negatieve waardering rond oplossingsrichting 5, is er vanuit de regio en de commissiebehandeling een aantal elementen naar voren gekomen die nadere aandacht in de

uitwerking behoeven. Wanneer we zoeken naar de combinatie van de goede elementen van oplossingsrichtingen 2 en 5, zoals door de commissie en enkele gemeenten is aangegeven, kan mogelijk een meerwaarde voor gebiedsontwikkeling, verkeer en leefbaarheid worden bereikt.

Gedeputeerde Staten interpreteren het verzoek van de Statencommissie dan ook vooral als een verzoek om te zoeken naar een combinatie van oplossingsrichting 2 met een verbetering van de doorstroming bij van de A2/A73 bij of nabij knooppunt het Vonderen, zodat deze route een goed alternatief biedt voor het internationaal doorgaand (vracht)verkeer ten opzichte van de N280-west. Indien de regio kiest voor de verdere uitwerking van alternatief 5 dan zal de minister van I&M aan zet zijn om een startbesluit te nemen voor een verkennend onderzoek aangezien het namelijk een variant betreft die geheel via het Rijkswegennet verloopt. Conform de geldende Tracéwetprocedure en de daarbij horende spelregels in het kader van investeringen binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is met de onderzoeksdocumenten aangetoond dat de problemen en doelstellingen op de N280-west van dien aard zijn dat het een regionale ontwikkeling betreft en het geen grote infrastructurele aanpassingen op het Rijkswegennet rechtvaardigt. Het is dan ook aannemelijk dat er geen opdracht gegeven wordt om te starten met een verkenning van variant 5. Wel zal er door Rijkswaterstaat als netwerkbeheerder namens het Min. I&M meewerken aan optimalisatie van het bestaande regionale netwerk.

Met de keuze voor oplossingsrichting 2 denken wij op afdoende wijze aan het verzoek van de commissie tegemoet te komen, aangevuld met eerder genoemde aandachtspunten (pag. 12).

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

Het planMER is - in samenhang met Afwegingsdocument en de overige rapporten - ter toetsing voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r. en op 8 november 2011 heeft zij haar toetsingsadvies uitgebracht (rapportnr. 2495-122). Het toetsingsadvies is als bijlage 9.4 bijgevoegd in deze nota van zienswijzen.

Uit het toetsingsadvies blijkt dat naar het oordeel van de Commissie het MER de gevolgen van de alternatieven voor het milieu in voldoende mate in kaart brengt. Het planMER geeft volgens de Commissie een helder gestructureerd overzicht van een groot aantal verkeer- en milieueffecten van zes alternatieven voor de verbinding tussen Weert en Roermond. Ook vormt de gekozen aanpak, waarbij een planMER en een MKBA worden opgesteld en samengebracht in een Afwegingsdocument, volgens de Commissie in principe een goed vertrekpunt voor een transparante afweging en trechtering van mogelijke oplossingen. De Commissie onderschrijft echter niet de wijze waarop de te realiseren doelen zijn beoordeeld en zijn vertaald naar de conclusies in het Afwegingsdocument en doet met name ten aanzien van het vervolgtraject een aantal concrete aanbevelingen. Ook geeft de commissie aan dat in geen van de oplossingsrichtingen alle doelstellingen worden gehaald.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Bijdrage oplossingsrichtingen aan gestelde doelen:

De Commissie m.e.r. beveelt aan om het Afwegingsdocument en de relatie van dit document met de planMER te verduidelijken door de project – en milieudoelen eenduidiger te definiëren. In het Afwegingsdocument wordt beschreven of de project- en milieudoelen door middel van het realiseren van een bepaalde oplossingsrichting worden behaald en in welke mate. De doelen die gehaald moeten worden, zijn:

- 1. het stimuleren van de regionale economie in het algemeen ;*
- 2. het stimuleren van specifieke projecten ;*
- 3. het oplossen van doorstromingsproblemen ;*
- 4. het oplossen van leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen ;*
- 5. en het bijdragen aan overkoepelende provinciale doelen op het gebied van natuur, landschap en landbouw .*

In de verschillende studies is globaal beschouwd wat de onderscheidende effecten van de oplossingsrichtingen zijn. Het blijkt dat geen enkele oplossingsrichting voldoet aan alle geformuleerde doelen. Er zijn wel onderlinge verschillen tussen de oplossingsrichtingen geconstateerd.

Voor de onderlinge afweging van de oplossingsrichtingen en keuze is van het van belang terug te grijpen op de aanleiding van het project. De gedachte voor het project is dat door het verbeteren van de doorstroming de bereikbaarheid van Midden-Limburg verbetert en de economische ontwikkeling van het gebied een belangrijke impuls krijgt. Deze doelstellingen worden dan ook beschouwd als basisdoelen. Daarnaast geldt vergunbaarheid als een belangrijke basisdoelstelling en is bij voorkeur de baten/kostenverhouding groter dan 1.

Gedeputeerde Staten concluderen dat:

- In oplossingsrichting 1 worden er ten opzichte van de nu al geplande en in gang gezette verbeteringen aan/bij de N280, geen extra maatregelen genomen. Door de toename van het verkeer verbetert de bereikbaarheid niet en wordt geen extra stimulans gegeven aan de economische ontwikkeling. Deze oplossingsrichting voldoet derhalve niet aan belangrijke basisdoelen.
- Met oplossingrichting 5 waarbij de afwikkeling via de Rijkswegen plaatsvindt, verbetert de bereikbaarheid eveneens niet, verslechtert zelfs met name ten gevolge van extra congestie. Er wordt dan ook geen stimulans gegeven aan de economische ontwikkeling. Evenals oplossingsrichting 1 voldoet deze oplossing dus niet aan belangrijke basisdoelen.
- De oplossingsrichtingen 6 en 7 langs het spoor hebben significante effecten op Natura2000 gebieden en zullen daardoor niet vergunbaar zijn in het kader van de Natuurbeschermingswet. Oplossingsrichtingen 6 en 7 vallen daarmee af.
- Bovendien geldt voor oplossingsrichtingen 5, 6 en 7 een baten/kostenverhouding < 1 .
- Oplossingsrichting 4, opwaarderen van de Napoleonsbaan, heeft wel een oplossend vermogen voor verkeers- en leefbaarheidsknelpunten, maar heeft negatieve effecten op natuur (aantasting van EHS en beschermde soorten) langs de N273 en de aansluiting van de N273 op de N280 (ruimtebeslag EHS). Als beleid voor deze natuurwaarden geldt het zgn. "nee-tenzij"- principe). Dit betekent dat slechts gekozen mag worden indien zich geen of slechtere alternatieve mogelijkheden voordoen. In deze situatie voor de N280 zijn er andere oplossingen met minder negatieve gevolgen voor de EHS die tevens in tenminste dezelfde mate voldoen aan andere geformuleerde doelstellingen. Bovendien is de baten/kostenverhouding < 1 . Dit betekent dat ook oplossingsrichting 4 verval.

Voor de overblijvende oplossingsrichtingen 2 (oplossen knelpunten) en 3 (opwaarderen N280) geldt dat deze het meest tegemoet komen aan de doelen 1, 3, 4 en 5. Voor wat betreft de knelpunten hebben beide oplossingsrichtingen een gelijk oplossend vermogen. De bereikbaarheidsimpuls die oplossingsrichting 3 aan Midden-Limburg geeft, is groter; hetgeen doorwerkt in de regionaal-economische effecten. Verder is er geen onderscheidend vermogen tussen oplossingsrichting 2 en 3 op de regionale gebiedsontwikkelingen. Oplossingsrichting 2 heeft een gunstigere baten/kostenverhouding (doel 5), minder groot ruimtebeslag (en dus minder negatieve gevolgen voor natuur en landschap) (doel 5) en minder aantrekkende werking van het vrachtverkeer (doel 4). De knelpuntgerichte aanpak in oplossingsrichting 2 leent zich het meest voor een gefaseerde aanpak. In deze oplossingsrichting verandert het gehele traject niet van functie, profiel of tracé (m.u.v. de randweg te Baexem). Aanvullende kosten voor grond- en vastgoedverwerving, het plaatsen van geluidsschermen, nadeelcompensatie zijn voor oplossingsrichting 3 waarschijnlijk 2x zo hoog als voor oplossingsrichting 2.

Op grond van bovenstaande en gezien het draagvlak in de regio stellen Gedeputeerde Staten voor om de knelpuntgerichte oplossingsrichting 2 verder uit te werken.

Extra aandachtspunten bij oplossingsrichting 2+

Gedeputeerde Staten concluderen dat er een aantal punten in de planMER en de verkeerstudie zijn benoemd, die extra aandacht vergen in de verdere uitwerking van oplossingsrichting 2+ in relatie tot de doelen.

Daarbij gaat het allereerst om de bereikbaarheid van de regio in Midden-Limburg te verbeteren ten behoeve van het stimuleren van de regionaal-economische ontwikkelingen, waarbij de negatieve effecten voor de omgeving zo beperkt mogelijk dienen te worden gehouden. Daarbij hebben Gedeputeerde Staten voor ogen dat de leefomgevingskwaliteit gemiddeld genomen niet mag verslechteren ten opzichte van de huidige situatie. In casu betekent dit een streven naar een verbetering van de kwaliteit ten opzichte van de situatie zonder het treffen van maatregelen maar waarbij de omgevingskwaliteit afneemt ten gevolge van de verwachte toename van het verkeer.

Gelet op bovenstaande geldt bij de uitwerking van oplossingsrichting 2 dat het volgende centraal staat:

1. Verbeteren van de doorstroming ten behoeve van regionaal-economische ontwikkelingen door onder meer de volgende knelpunten aan te pakken:
 - aansluiting N280 op de A2;
 - Knelpunt Baexem;
 - knelpunten op de N273 tussen de N280 en N279;
 - aansluiting bij Horn;
 - knelpunten op de N280 tussen Mijnheerkensweg en de Sint Wirosingel/A73.
2. Verminderen van de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen door mogelijkheden te onderzoeken om het vrachtverkeer zoveel mogelijk over het hoofdwegennet te leiden, het nemen van maatregelen voor het langzaam verkeer zoals veilige fietsvoorzieningen en oversteek-mogelijkheden en het nemen van maatregelen tegen geluidsoverlast.

Voorts zullen wij naar aanleiding van de aanbevelingen van de Commissie bij de nadere uitwerking van de voorkeursoplossing in het vervoltraject ook aandacht geven aan de volgende aspecten:

- er zal een gedegen analyse worden uitgevoerd naar de aard en omvang van de doorstromingsproblematiek op de gehele route, inclusief de diverse zijwegen;
- concreet zal worden aangegeven met welke maatregelen prioritaire verkeer- en milieudoelen gehaald kunnen worden (effectiviteit van de maatregelen), dan wel welke aanvullende maatregelen nodig zijn om het doelbereik te vergroten. Dit biedt tevens de mogelijkheid om de kosten hiervan inzichtelijk te maken;
- de doelen voor de verkeersveiligheid zullen worden geconcretiseerd en op basis van duurzaam veilige inrichting van de voorkeursoplossing toetsbaar worden gemaakt;
- er zullen concrete doelen en eisen voor de oversteekbaarheid worden geformuleerd en vervolgens zal worden onderzocht hoe die in de voorkeursoplossing optimaal gerealiseerd kunnen worden;
- de robuustheid van de voorkeursoplossing zal worden onderzocht aan de hand van prognoses voor 2025/2030;
- ten behoeve van omliggende Natura2000-gebied zal in relatie tot de voorkeursoplossing een meer gedetailleerde Passende Beoordeling worden gemaakt;
- bij de nadere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting zal de in het Afwegingsdocument opgenomen lijst met toetsingscriteria nogmaals kritisch worden beoordeeld en waar mogelijk

worden ingeperkt tot die criteria waaraan met zekerheid en/of bij voorkeur moet worden voldaan. Aan de hand van de eerder gehanteerde kleurcodes zal tevens worden aangegeven hoe groot de kans is dat problemen kunnen worden opgelost. Zo nodig en mogelijk worden bepaalde criteria opnieuw en concreter gedefinieerd en gescoord. Daarbij wordt in elk geval gedacht aan een concretere uitwerking van de duurzaamheidsdoelen en een toetsing op doelbereik.

4. Bestuurlijk standpunt over ingediende zienswijzen m.b.t. oplossingsrichtingen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de zienswijzen ten aanzien van de verschillende oplossingsrichtingen.

4.1. Zienswijzen over: instemmen met Afwegingsdocument

101	Indiener stemt (onder voorbehoud van de gemeenteraad) in met het Afwegingsdocument.
539	Indiener kan instemmen met het voornemen om oplossingsrichtingen 4, 5, 6, en 7, alsmede de zuidelijke variant te Weert te laten vervallen.
104 102	Indieners stemmen in met de onderbouwing van de uitspraak dat oplossingsrichtingen 2 en 3 de meest voor de hand liggende oplossingen zijn om samen met oplossingsrichting 1 in de vervolgfase nader uit te werken. Het Afwegingsdocument geeft geen aanleiding tot op- en aanmerkingen.
106	Indiener onderschrijft de gedane richtinggevende uitspraak van het college van Gedeputeerde Staten om oplossingsrichting 2 en 3 nader te onderzoeken, waarbij ten aanzien van het verdere proces nadrukkelijk aandacht wordt gevraagd voor het aspect "kosten" en de binnen wegvak Roermond te nemen maatregelen.
106	Indiener is van mening dat de (deel)onderzoeken op een constructieve wijze zijn uitgevoerd, waarbij door het uitvoerig betrekken van de GOML-partners maximale transparantie is betracht. Wat betreft het eindconcept Afwegingsdocument en de richtinggevende uitspraak van Gedeputeerde Staten is indiener van oordeel dat ook deze op een constructieve wijze tot stand zijn gekomen.
107	Indiener concludeert om de oplossingsrichtingen 2 (nulplus) en 3 (autoweg 2x2) verder uit te werken. Centraal staat de doorstroming van het verkeer. Dat is de essentie van het resultaat van een oplossingsrichting voor de N280-west. Een goede verbinding tussen Weert en Roermond en voor de regio, die aansluit op (inter)nationale wegennetwerken.
549	Indieners stemmen in met het niet verder in onderzoek nemen van de oplossingsrichtingen 4, 6 en 7.
509	Het Afwegingsdocument geeft zelf het inzicht dat met de omschreven aanpak, nut en noodzaak op de meest efficiënte wijze kunnen worden gediend. Waar is het wachten nog op?

Standpunt Gedeputeerde Staten

Het eerder door Gedeputeerde Staten ingenomen standpunt ten aanzien van oplossingsrichting 2 en 3 wordt door indieners ondersteund. Zoals in hoofdstuk 2 aangegeven zijn wij op basis van de effectenstudies, de adviezen en de zienswijzen van mening dat oplossingsrichting 2 de beste oplossing lijkt voor de Ontwikkelas Weert-Roermond.

Bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting zullen genoemde aspecten, waaronder de kosten, verder in detail uitgewerkt worden.

4.2. Zienswijzen over: niet instemmen met Afwegingsdocument

302	Indiener volgt niet de voorkeur om alternatieven 2 en 3 verder uit te werken.
538	Indiener wijst de oplossingsrichtingen 1, 2, 4, 5, 6 en 7 af.
310	Indiener is van mening dat het voorgenomen besluit onvoldoende draagkrachtig is onderbouwd en dat hieraan een onzorgvuldige belangenafweging te grondslag ligt.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Wij constateren dat indieners oplossingsrichting 2 en 3 niet ondersteunen. Op basis van de effectenstudies, de adviezen en de zienswijzen zijn wij van mening dat alternatief 2 de beste oplossing lijkt voor de Ontwikkelas Weert-Roermond. Voor onze onderbouwing verwijzen wij naar hoofdstuk 2.

In de vervolgfase zal oplossingsrichting 2+ verder worden uitgewerkt en zullen de effecten nader worden onderzocht. Wij constateren dat de indieners van de hierboven genoemde zienswijzen deelnemen in de werkgroep stakeholders en zijn verheugd dat zij met ons willen meedenken over de verdere uitwerking van oplossingsrichting 2+.

4.3. Zienswijzen over: oplossingsrichting 1

Zienswijzen: positief ten aanzien van oplossingsrichting 1

308 555 532 540 401 305 552 309	Indieners bepleiten dat oplossingsrichting 1 als volwaardig alternatief dient te worden meegenomen in de onderzoeken. De oplossingen voor de 2 kruispunten, Buitenop en Mijnheerkens, moeten als autonome ontwikkeling worden meegenomen omdat: <ul style="list-style-type: none">- uit het planMER blijkt dat andere in voorbereiding, maar nog niet genomen besluiten, wel in oplossingsrichting 1 worden meegenomen;- indien de N280-west wordt opgewaardeerd (opl. 2) of grotendeels nieuw aangelegd (opl. 3), zullen de kruispunten in ieder geval een wezenlijke verbetering ondergaan en waarschijnlijk als ongelijkvloerse kruising worden uitgevoerd. Dit is ingezet beleid waarvoor binnen de gemeente Roermond al de restitutiegeden van de A73 zijn bestemd;- de noodzakelijke aanpak van deze 2 kruispunten vindt haar oorzaak in de autonome ontwikkeling van de gemeente Roermond, het Designer Outlet en Jazz-city.- Ook bewegwijzering, modernisering VRI en aanpassing navigatiesystemen moeten als autonome ontwikkeling worden meegenomen. Deze passen ook binnen de context van de Ladder van Verdaas en het PVVP.
530	Indiener is voor oplossingsrichtingen 1 en 2 omdat deze het minst ingrijpend voor de omgeving zijn en de beste baten hebben ten opzichte van de investeringen. Daarnaast bieden ze voldoende om de knelpunten nu en in de toekomst op te lossen.

Zienswijzen: negatief ten aanzien van oplossingsrichting 1

503	Indiener is tegen alternatief 1 vanwege de aantrekkende werking op doorgaand internationaal vrachtverkeer en de daaruit volgende overlast.
519	Indiener is van mening dat oplossingsrichting 1 geen oplossing is door de toename van

520	verkeersdruk op lange termijn, waarbij met name de situatie bij Baexem problematisch wordt.
520	Indiener is van mening dat de huidige situatie (voor de bewoners van Baexem) in ieder geval moet wijzigen. Oplossingsrichting 1 biedt geen werkbaar alternatief en is geen oplossing voor de gesignaleerde knelpunten. Maatregelen zijn nodig.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Zoals in hoofdstuk 2 reeds is aangegeven zijn wij van mening dat alternatief 2 (knelpuntenaanpak) de beste oplossing lijkt voor de Ontwikkelas Weert-Roermond, waarbij tevens wordt nagegaan hoe internationaal doorgaand (vracht)verkeer zoveel mogelijk afgewikkeld kan worden op het Rijkswegennet. Voor het knelpunt bij Baexem zullen verschillende varianten worden onderzocht in de vervolgfase.

In het vervolgproces zullen in de onderzoeken de verwachte effecten van de te nemen maatregelen afgezet worden tegen de autonome ontwikkelingen. Op deze wijze wordt voor de besluitvorming ook inzichtelijk gemaakt wat de verwachte effecten zijn bij het nemen van maatregelen versus niets doen.

Over de Roermondse kruispunten Buitenop en Mijnheerkensweg zijn op het moment dat de MER-studie werd uitgevoerd geen besluiten genomen. Deze ontwikkelingen zijn daarom niet als autonome ontwikkeling meegenomen in de studie.

Voor zover relevant zijn genoemde ontwikkelingen als modernisering van verkeersregelininstallaties en navigatiesystemen onderdeel van het verkeersmodel, en daarmee ook in de autonome ontwikkeling meegenomen.

4.4. Zienswijzen over: positief ten aanzien van oplossingsrichting 2

530	Indiener is voor oplossingsrichtingen 1 en 2 omdat deze het minst ingrijpend voor de omgeving zijn en de beste baten hebben ten opzichte van de investeringen. Daarnaast bieden ze voldoende om de knelpunten nu en in de toekomst op te lossen.
553	Indiener is van mening dat, vooropgesteld dat er niets moet gaan gebeuren, oplossingsrichting 2 de meest voor de hand liggende oplossingsrichting is.
518	Indiener is van mening dat met het opheffen van een aantal knelpunten en de juiste sturing van het verkeer de verkeersproblematiek op de N280-west voldoende wordt aangepakt. Daarmee hoeft ook minder geld te worden uitgegeven.
401 305	De nulplus-variant komt volgens indieners tegemoet aan de gestelde doelstelling en voldoet aan het principe van sober en doelmatig. Indieners bepleiten voor alle kruispunten en wegvakken een knelpuntgewijze aanpak en benoemt in dat verband <u>14 oplossingsmogelijkheden</u> . Als met een aantal maatregelen al voldaan wordt aan de doelstellingen, kan de rest eventueel later, gefaseerd worden uitgevoerd. Onderzoek voor de verschillende wegvakken de mogelijkheid van passeervakken voor landbouwverkeer en mogelijkheden voor kruisend fiets- en landbouwverkeer ((on)gelijk-vloers).
507	Indiener vindt alternatief 2 een betere keuze dan alternatief 3 omdat dit alternatief leidt tot een verbetering van de regionale ontsluiting en qua kosten veruit de beste keuze is gezien de problematiek. Alternatief 2 is voor de regio een prima oplossing.

547	Indiener is voorstander van het puntsgewijs oplossen van de bestaande knelpunten in het bestaande tracé. Daardoor worden de waarden zo min mogelijk geschaad en wordt de verkeersdoorstroming verbeterd.
509	De verkeersveiligheid wordt op snelle wijze bevorderd door alle knelpunten (5 stuks) in het gebied tussen de rivier de Maas en de A2 bij Kelpen op te lossen. Hiermee wordt de leefbaarheid in het tussengebied bevorderd (geen gebiedsvreemd verkeer).
303	Indiener is van mening dat kan worden volstaan met het oplossen van knelpunten die thans de doorstroming op de N280-West in de spitsuren beperken (Passage Baexem, verkeerslichten Kelpen, aansluiting op de A2, kruising N280 met spoorlijn Weert-Roermond, en de aansluiting op de Ittervoortseweg). Als voor deze locaties maatwerk wordt toegepast dan is er in voldoende mate aan de opwaardering van de N280-west gewerkt, waarbij schade aan natuur, landschap en cultuurhistorie beperkt kan blijven. De oplossing kan ook worden gerealiseerd in samenhang met de realisatie van variant 5.
105	Indiener komt tot de conclusie dat de knelpuntgerichte aanpak gebaseerd op oplossingsrichting 2 het uitgangspunt voor vervolgonderzoek moet zijn.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Wij zijn het met indieners eens dat alternatief 2 de beste oplossing lijkt voor de Ontwikkelas Weert-Roermond. Voor onze onderbouwing verwijzen wij naar hoofdstuk 2. De door u genoemde knelpunten en oplossingen voor dit alternatief zullen in het vervoigtraject nader worden bekeken en in de werkgroep stakeholders worden ingebracht.

4.5. Zienswijzen over: negatief ten aanzien van oplossingsrichting 2

312	Indiener is van mening dat het afwaarden van de N280-west in oplossingsrichting 2 geen toegevoegde waarde heeft. Het volstaat om de weg voor doorgaand vrachtverkeer verkeersluw te maken.
312	Indiener is van mening dat in oplossingsrichting 2 maatregelen bij Roermond pas aan de orde zijn wanneer blijkt dat maatregelen ter beïnvloeding van het verkeer niet het gewenste resultaat opleveren. Hierbij gefaseerd maatregelen toepassen. De congestieproblemen bij Roermond zijn het gevolg van onvoldoende parkeerplaatsen bij het DOC.
514	Indiener geeft aan dat als voor oplossingsrichting 2 wordt gekozen de weg voor landbouwverkeer nodig zal blijven, dat de verkeersveiligheid niet ten goede komt en negatief is door de doorsnijding van landbouw- en natuurpercelen.
503	Indiener is tegen alternatief 2 vanwege de aantrekkende werking op doorgaand internationaal vrachtverkeer en de daaruit volgende overlast. Daarnaast is de investering niet in verhouding tot de 4 minuten tijdwinst. Dit alternatief zal niet leiden tot meer bedrijvigheid. Mensen zullen eerder sneller langs Leudal rijden naar Weert en Roermond.

Standpunt Gedeputeerde Staten

In de voorliggende studies zijn de effecten van de oplossingsrichtingen op een globaal niveau bepaald. Wij zullen bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting de door de indieners weergegeven zorgen omtrent het internationaal doorgaande (vracht)verkeer, de verkeersveiligheid, het landbouwverkeer en effecten op de omgeving (waaronder natuur, landschap en

landbouwgronden) nadere aandacht geven. Aan de hand van verschillende varianten zullen per knelpunt de effecten gedetailleerder dan in huidige studies in beeld worden gebracht. Ook zal daarbij aandacht uitgaan naar mitigerende en compenserende maatregelen.

In oplossingsrichting 2 is geen sprake van een afwaardering van de N280-west. De weg blijft zijn functie behouden. Wel worden knelpunten zoveel mogelijk op het bestaande tracé opgelost.

In het vervolgproces zal, zoals in hoofdstuk 2 al aangegeven, ook aandacht uitgaan naar de mogelijkheden om internationaal doorgaand (vracht)verkeer zoveel mogelijk over het hoofdwegennet te leiden. De N280 blijft een regionale verbindingsweg, ook met Duitsland, en dus ook met regionaal (en Duits) vrachtverkeer. De internationale routes worden momenteel al via HWN gefaciliteerd. Via A67 in het noorden en A76 in het zuiden. Hiervoor zijn reeds ook investeringen en projecten door het Rijk in gang gezet zoals de aanleg van de A74 en de fly-over richting Heerlen-Aachen bij knooppunt Kerensheide. Als voorbeeld hiervoor is bij het knooppunt A73-A74 de richtingen Mönchengladbach en Koblenz aangeduid via de A74 en vervolgens de Duitse A61. Voor het doorgaande internationale (vracht)verkeer worden mogelijkheden onderzocht om tot komen tot een optimale verdeling over het hoofdwegennet (route A2/A73/N280-Oost en route A67/A74) en het bestaand onderliggend wegennet, waarbij het doel is het doorgaand internationale (vracht)verkeer zoveel mogelijk over het hoofdwegennet te leiden zonder de doorstroming op het hoofdwegennet negatief te beïnvloeden. Hierbij zal worden gekeken worden naar de mogelijkheden infrastructurele aanpassingen bij de aansluiting van het hoofdwegennet en verkeersmanagement.

4.6. Zienswijzen over: oplossingsrichting 2 en/of icm oplossingsrichting 5

309	Indiener is van mening dat de alternatieven onvoldoende gedetailleerd zijn onderzocht, met name op bepaalde onderscheidende gebieden zoals natuur en ruimtebeslag, waardoor alternatief 5 te vroeg uit de selectie is gevallen. Indiener is van mening dat de alternatieven 2 en 5 in verdere onderzoeken dienen te worden meegenomen, waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van het bestaande wegennet en daarmee zorgen voor een minimale aantasting van natuur en landschap.
542	Alternatief 2 met een sobere aanpak van alternatief 5 is een goede oplossing.
310	Indiener gaat er vanuit dat het nieuwe door de Statencommissie voorgestelde alternatief in de afwegingsnota wordt opgenomen of bij een opvolgende besluitvorming een nieuwe informatieronde zal plaatsvinden.
303	Indiener is van mening dat kan worden volstaan met het oplossen van knelpunten die thans de doorstroming op de N280-West in de spitsuren beperken (Passage Baexem, verkeerslichten Kelpen, aansluiting op de A2, kruising N280 met spoorlijn Weert-Roermond, en de aansluiting op de Ittervoortseweg). Als voor deze locaties maatwerk wordt toegepast dan is er in voldoende mate aan de opwaardering van de N280 gewerkt, waarbij schade aan natuur, landschap en cultuurhistorie beperkt kan blijven. De oplossing kan ook worden gerealiseerd in samenhang met de realisatie van variant 5.
308 555 532 540 312	Opgemerkt wordt dat de nulplusoplossingsrichting gecombineerd met een gedeeltelijke uitvoering van oplossingsrichting 5 en het benutten van de bestaande N273, voldoende zou kunnen zijn om de reële verkeersproblematiek aan te pakken zonder de bereikbaarheid onevenredig aan te tasten. Daarnaast is de procedurele doorlooptijd kleiner en dus sneller (gefaseerd) uit te voeren, en zijn de ingrepen in landbouw- en natuurgebieden minder.

313	
312 528	Indiener is van mening dat bij oplossingsrichting 2 het uitgangspunt moet zijn dat de N280 bestemd is voor bestemmingsverkeer. Dat betekent dat het doorgaande vrachtverkeer maximaal over het autosnelwegennet geleid moet worden, de N280 tussen A2 en Baexem verkeersluw moet worden voor vrachtverkeer, vrachtverkeer met bestemming bedrijventerreinen Zevenellen, Ittervoort en Roermond-west geleid moet worden over A2 en N273 en het verkeer met bestemming Roermond-Oost over A2-A73 moet worden geleid. Met deze maatregelen en met aanpassing van wegbebording neemt de verkeersintensiteit af en daarmee ook het aantal knelpunten.
552	Indiener kan zich onder voorwaarden vinden in de alternatieve combinatie van oplossingsrichting 5 met oplossingsrichting 2 zonder omleiding aan de zuidzijde van het kasteel waarbij knelpunten worden opgelost zoals: een soepele aansluiting van de N280 op de A73 nabij St Joost richting het noorden, een aanpassing binnen Roermond, aanpassingen ter hoogte van het knooppunt N280/N273 die het gebruik van de N273 stimuleren, zodat het verkeer onbelemmerd doorstroomt naar alle richtingen, het tracé bij Baexem rechtsdoor via een tunnelbak met aansluitingen bovenover, de vrijgekomen capaciteitsruimte op de N273 gebruiken om lokaal verkeer te sturen, N273 ongewijzigd laten, ongelijkvloerse kruisingen waar nodig, bijvoorbeeld Grathem-Panheel, situatie ter hoogte van Hornerheide verbeteren voor een onbelemmerde doorstroming.
SCRI	Een aantal fracties zijn meer of minder expliciet voorstander van het meenemen van alternatief 5 bij de verdere uitwerking.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Uit het Afwegingsdocument blijkt dat oplossingsrichting 5 een negatieve waardering krijgt. Vanuit de regio en bij de commissiebehandeling is een aantal elementen naar voren gebracht die in de uitwerking nadere aandacht behoeven. Wanneer we zoeken naar de combinatie van de goede elementen van oplossingsrichtingen 2 en 5, zoals door de indieners van zienswijzen, de commissie en enkele gemeenten is aangegeven, kan mogelijk een meerwaarde voor gebiedsontwikkeling, verkeer en leefbaarheid worden bereikt.

Wij kunnen ons dan ook vinden in de argumenten van indieners om het gedachtegoed van voorkeursoplossingsrichting 5 (het internationaal doorgaand (vracht)verkeer zoveel mogelijk over het hoofdwegennet leiden) mee te nemen bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting 2+ (knelpuntgerichte aanpak). Bij de verdere uitwerking zullen zo nodig per knelpunt meerdere varianten worden onderzocht, waarbij de effecten op de omgeving in beeld worden gebracht.

Door indieners wordt aanvullend opgemerkt dat de N273 in combinatie met de A2 gebruikt moet worden voor het vrachtverkeer met de bestemming bedrijventerreinen Zevenellen, Ittervoort en Roermond-West. De mogelijkheden van dit voorstel zullen bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting onderzocht worden.

Specifiek voor Baexem zal worden uitgewerkt hoe de aangepaste N280-West zorgvuldig kan worden ingepast, met het oog op de bescherming van de leefbaarheid en de natuurwaarden aldaar. Hiertoe zullen bij Baexem verschillende alternatieven worden onderzocht.

De genoemde knelpunten en voorstellen zullen in de werkgroep stakeholders bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting worden behandeld.

4.7. Zienswijzen over: positief ten aanzien van oplossingsrichting 3

504	Indiener is voor alternatief 3 omdat dit leidt tot een betere doorstroming op de N280. Voorwaarde is wel dat er voldoende oversteekpunten zijn voor voetgangers, langzaam verkeer, landbouwverkeer, etc.
514	Indiener geeft aan oplossingrichting 3 de beste keuze te vinden, met dien verstande dat er in Roermond, Baexem en Kelpen-Oler een ongelijkvloerse kruising komt. Er zullen parallelwegen langs deze weg moeten komen voor de ontsluiting van aanwonende bewoners, de landbouwpercelen, het landbouwverkeer en recreatief fietsverkeer. Bij deze oplossingsrichting is de minste landbouwgrond nodig, gaat de leefbaarheid er niet op achteruit en zal er meer bedrijvigheid komen. Voor de bereikbaarheid van landbouwpercelen over het kanaal, zal een overgang voor langzaam verkeer moeten worden geregeld.
538	Indiener heeft voorkeur voor de opwaardering van de N280-West (oplossingsrichting 3), waarbij de leefbaarheid van direct aanwonenden en buurtschappen wordt gewaarborgd.
519 520	Indiener is van mening dat oplossingsrichting 3 (zonder een gelijktijdige) realisatie van een zuidelijke rondweg bij Baexem onacceptabel is gelet op de geringe afstand van het pand van indiener tot de wegas.
304	Indiener ziet graag dat er gekozen wordt voor alternatief 3 met extra aandacht voor de knelpunten in Weert, de Maasbrug en het tracédeel door Roermond. Indiener pleit ervoor om dit nieuw alternatief in beschouwing te nemen dat zich kenmerkt door extra aandacht voor de groei van het verkeer en de knelpunten. Het doorgaand verkeer moet worden afgehandeld op een plek die daar de mogelijkheden voor biedt. Daar biedt alternatief 3 zoals die nu in de studie is opgenomen te weinig ruimte voor.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Wij kunnen begrip opbrengen voor de voorstanders van oplossingsrichting 3. Oplossingsrichting 3 blijkt een grotere bereikbaarheidsimpuls te geven dan oplossingsrichting 2. Doch op basis van het geheel aan argumenten uit het Afwegingsdocument, de onderliggende studies, de zienswijzen en adviezen komen wij echter tot de conclusie dat oplossingsrichting 2 het meest voldoet aan de projectdoelstellingen. Bij de keuze tussen oplossingsrichtingen 2 en 3 zijn de belangrijkste argumenten voor oplossingsrichting 2 dat:

- *de baten/kosten-verhouding gunstiger is,*
- *er minder aantrekkende werking op het doorgaand (vracht)verkeer is,*
- *beter scoort op de aspecten grondgebruik,*
- *landschap, geomorfologie, bodem water en natuur,*

De N280-West is en blijft bij oplossingsrichting 2 de functie houden van een gebiedsontsluitingsweg. Ook vanuit dat oogpunt zijn we van mening dat oplossingsrichting 3 niet verder onderzocht en uitgewerkt dient te worden.

Hoewel we niet kiezen voor oplossingsrichting 3, zijn we het met indieners eens dat er specifiek aandacht dient uit te gaan naar genoemde aandachtspunten bij Weert, de Maasbrug en het wegvak Roermond. Deze oplossingen zullen moeten passen binnen de kaders van de nog nader uit te werken voorkeursoplossingsrichting 2+. Daarnaast zal bij deze uitwerking ook aandacht uitgaan naar

oversteekpunten en zullen mogelijkheden uitgewerkt worden om het internationaal doorgaand (vracht)verkeer via het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet te optimaliseren

4.8. Zienswijzen over: negatief ten aanzien van oplossingsrichting 3

309 401 305	<p>Indiener is van mening dat alternatief 3 nauwelijks een meerwaarde geeft ten opzichte van alternatief 2, zowel verkeerskundig als ter beantwoording aan de doelstellingen, waardoor indiener voorstelt dat verder onderzoek niet noodzakelijk is. Alternatief 3 heeft een ongunstigere kosten-batenverhouding en veel hogere aanlegkosten, een veel grotere ruimtelijke impact, een veel grotere barrièrewerking met sociale consequenties en negatieve effecten op de leefomgeving voor mens, plant en, dier. Nut en noodzaak van dit alternatief zijn nog nooit aangetoond.</p> <p>Indien het besluit wordt genomen om alternatief verder uit te werken, dan dient de provincie Limburg zich te realiseren dat de weg mede de functie krijgt van een nationale en internationale verbinding en dient er te worden gezorgd voor goede aansluitingen met de A-wegen; de aansluitingen met de A2 in Weert en de A73 in Roermond dient volledig ongelijkvloers te zijn, evenals Kelpen-Oler, Baexem, N273, Horn, Buitenop, Mijnheerkensweg en St-Wirosingel. Ook is aan te bevelen om een mogelijke verbreding van de Maasbrug mee te nemen.</p>
401 305	De politiek dient te luisteren naar de burger en blijkens de infoavonden is er in het gebied geen draagvlak voor variant 3.
503	Indiener is tegen alternatief 3 vanwege de aantrekkende werking op doorgaand internationaal vrachtverkeer en de daaruit volgende overlast. Daarnaast is de investering niet in verhouding tot de 4 minuten tijdswinst. Dit alternatief zal niet leiden tot meer bedrijvigheid. Mensen zullen eerder sneller langs Leudal rijden naar Weert en Roermond.
506	Indiener is tegen alternatief 3 omdat deze weg ten koste gaat van een prachtig natuurgebied, kostbare landbouwgrond, rust en veiligheid voor bewoners en het milieu. Indiener is niet overtuigd door de studies die uitgaan van een tijdswinst van 2 minuten en dat economische ontwikkelingen zonder alternatief 3 worden geremd.
507	Indiener vindt alternatief 3 geen goede keuze omdat dit doorgaand vrachtverkeer aantrekt, leidt tot harder rijden en uiteindelijk er een nieuwe snelweg door Leudal heen komt. Indiener vraagt wie de verantwoordelijkheid durft te nemen in deze tijden van economische crisis zoveel geld aan een variant als 3 uit te geven. Wie is straks verantwoordelijk als er straks een autoweg ligt waar veel vrachtverkeer overheen gaat?
508	Indiener vinden dat de opwaardering van de N280 (alternatief 3) niet leidt tot een verbetering van de leefbaarheid in Leudal, eerder tot een verslechtering. Dit alternatief is slecht voor het milieu, slecht voor de verkeersveiligheid en leidt tot hogere belasting op en voor omwonenden (geluid, stank).
510	Indiener vreest dat internationaal vrachtverkeer alleen maar zal toenemen door de dorpskernen. Doorstroming is te verbeteren door meer rotondes en een aansluiting tussen de A2 en de A73 bij St. Joost. Indiener is van mening dat er geen snelweg door de Moeselpeel moet gaan en stelt een vervanging van de spoorwegovergang in Weert voor. Indiener is niet overtuigd van de tijdswinst en stimuleren van economische ontwikkelingen.
518	Indiener legt over de 2 oplossingsrichtingen 2 en 3 de vraag voor of Gedeputeerde Staten kiest voor slecht duur en traag of voor goed, goedkoper en snel.
528 312	Naar de mening van indiener heeft oplossingsrichting 3 in het algemeen meer nadelen dan voordelen voor Leudal. Dit standpunt wordt niet nader onderbouwd.

313	
543	Indiener is van mening dat er geen 2x2 autoweg door Leudal moet komen, de kern van Roermond en de Moeselpeel. Er zijn voldoende snelwegen (A2, A73 en A74) . Het is geen meerwaarde om de N280 op te waarderen tot 2x2. De onderzoeksresultaten hangen uiteraard van prioriteiten af .
553	Indiener is van mening dat oplossingsrichting 3 geen optie is omdat dit alles in het leven geroepen lijkt te zijn voor het nog meer in kaart brengen van Roermond, ten koste van alles, zonder rekening te houden met de leefbaarheid van het gebied tussen Weert en Roermond.
541 551	Indiener constateert dat alternatief 4 meer tijdswinst oplevert dan alternatief 2 bij een lagere investering dan alternatief 3. Alternatief 3 is derhalve niet preferent
401 305 552	Nut en noodzaak voor variant 3 zijn volgens indieners niet aangetoond: de reistijdswinst is minimaal en de verwachte extra werkgelegenheid gaat ten koste van werkgelegenheid elders.
105	Indiener wijst alternatief 3 af omdat deze variant uitgaat van een 2x2 stroomweg over de volle lengte.
552	Oplossingsrichting 3 is een te zware belasting voor het milieu en natuur- en archeologische waarden en het landschap, er gaat nodeloos landbouwgrond verloren en voegt niets toe aan de gebiedsontwikkeling van Leudal.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Wij kunnen ons vinden in de argumenten van indieners om oplossingsrichting 3 niet verder uit te werken.

Op basis van het Afwegingsdocument, de onderliggende studies, de zienswijzen en adviezen komen wij tot de conclusie dat oplossingsrichting 2 het meest voldoet aan de projectdoelstellingen. Daarbij zal ook gekeken worden naar maatregelen om het internationaal doorgaand (vracht)verkeer zoveel mogelijk over het hoofdwegennet (A73/A2) te leiden en naar een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de maatregelen om de omgevingseffecten zo beperkt mogelijk te houden.

Ten aanzien van de conclusie dat een reistijdswinst van 4 minuten te beperkt is om de investeringen voor oplossingsrichting 3 te rechtvaardigen plaatsen we een kanttekening. Weliswaar lijkt de reistijdswinst in absolute zin beperkt, maar op een traject met in de huidige situatie een reistijd van ongeveer 28 minuten is dit een relatief grote reistijdswinst

De 7 onderzochte oplossingsrichtingen zijn in gezamenlijkheid met alle Midden-Limburgse gemeenten bepaald. Van deze 7 oplossingsrichtingen was de verwachting dat deze een goede bijdrage zouden kunnen leveren aan de ontwikkeling van Midden-Limburg, zoals weergegeven in de Regiovisie het Oog van Midden-Limburg. Met de studies is op een objectieve wijze weergegeven welke effecten deze oplossingsrichtingen hebben voor de regio Midden-Limburg voor tal van onderwerpen, waaronder de regionale economie en het verkeer. Het project is daarmee nadrukkelijk niet uitsluitend bedoeld voor Roermond, maar juist voor de hele regio.

4.9 Zienswijzen over: oplossingsrichting 4

Zienswijzen over: positief ten aanzien van oplossingsrichting 4

512	Indiener is van mening dat het doorgaand verkeer via de A2 en A73 kan worden omgeleid, of via de Napoleonsbaan naar de A2, gecombineerd met een verbod voor vrachtverkeer op de N280. Het probleem is geen regionaal probleem, maar een probleem voor Roermond. Bovendien ligt het oplossen van knelpunten in tijd van bezuinigingen niet voor de hand.
516	Indiener is van mening dat oplossingsrichting 4 het meest voor de hand liggend is, vanwege de minder ingrijpende maatregelen voor drukte die slechts enkele uren in de spits voorkomt. De landelijke sfeer zal verdwijnen door de aanleg van een autoweg, waarbij de kosten niet opwegen tegen de baten.
519 520	Indiener is van mening dat oplossingsrichting 4 en 5, 6 en 7 niet zal leiden tot een andere verkeerssituatie ter plaatse van zijn kantoor. Het effect is vergelijkbaar met oplossingsrichting 2.
513	Indiener geeft aan dat indien niet gekozen wordt voor oplossingsrichting 2 en 3 en alsnog oplossingsrichting 4 aan de orde zou komen, het de aanbeveling verdient te bezien in hoeverre de Napoleonswegvariant kan worden doorgetrokken tot het bedrijventerrein Zevenellen en vanaf daar te combineren met een deel van het tracé van oplossingsrichting 6 en 7. Dit brengt de volgende voordelen met zich mee: er ontstaat een ring rond Roermond, het verkeer van Leudal en Maasgouw krijgt een betere ontsluiting richting Venlo, het traject Horn-Roermond door Roermond kan via deze ring in de spijstijden worden gemeden. Voor een extra Maasbrug zal het Rijk financieel moeten worden aangesproken. Een 2e Maasbrug ten noorden van Roermond is een keuze voor de lange termijn en kan een oplossing bieden bij de lopende discussie over het spoortraject IJzeren Rijn.

Zienswijzen over: negatief ten aanzien van oplossingsrichting 4

536	Indiener geeft aan dat oplossingsrichting 4 niet bijdraagt aan het toerisme.
309 401 305	Indiener is van mening dat alternatief 4 niet verder onderzocht hoeft te worden.
308 555 532 540	Oplossingsrichting 4: vanwege kosten en grote impact op mens en natuur is dit geen zinnig alternatief. Kanttekening: sinds de openstelling van de A73 is het (vracht)verkeer op de N273 met 60% afgenomen. De weg heeft dus een overcapaciteit die je kunt benutten bij oplossingsrichting 2.

Zienswijzen over: oplossingsrichting 4 i.c.m. oplossingsrichting 5

531	Volgens indiener vormt oplossingsrichting 4, gecombineerd met de opwaardering van knooppunt het Vonderen, een veel betere en goedkopere oplossing. De N280 West wordt zo tevens onaantrekkelijker voor het vrachtverkeer.
552	Betwist wordt dat oplossingsrichtingen 2 en 3 de beste oplossingsrichtingen lijken. Voorkeur gaat uit naar oplossingsrichting 4 zonder 2x2 gecombineerd met oplossingsrichting 5. Voor de onderbouwing van deze zienswijze verwijst indiener naar de zienswijzen zoals ingebracht bij de nota van zienswijzen op het Startdocument Ontwikkelas Weert-Roermond, Studie N280-West. De motivatie daarvoor staat in de zienswijzen met nummers 304 en 304a. Deze zienswijze dient integraal als herhaald en ingelast in deze fase van de procedure te worden beschouwd: 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.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Op basis van de resultaten van de studies concluderen wij dat oplossingsrichting 4 grote gevolgen heeft voor de omgeving en (al dan niet in combinatie met 5, 6 en/of) onvoldoende bijdraagt aan de doelstellingen van het project en dus niet verder onderzocht en uitgewerkt hoeft te worden. Wel zijn wij met indieners van mening dat de mogelijkheden om het internationaal doorgaande (vracht)verkeer zoveel mogelijk over het hoofdwegennet te leiden nader uitgewerkt moeten worden bij de voorkeursvariant. Daarbij zal ook onderzocht worden in hoeverre de N273 (Napoleonsweg) een rol voor de bereikbaarheid van bedrijventerreinen van Haelen en voor Roermond-West kan vervullen.

De 7 onderzochte oplossingsrichtingen zijn in gezamenlijkheid met alle Midden-Limburgse gemeenten bepaald. Van deze 7 oplossingsrichtingen was de verwachting dat deze een goede bijdrage zouden kunnen leveren aan de ontwikkeling van Midden-Limburg, zoals weergegeven in de Regiovisie het Oog van Midden-Limburg. Met de studies is op een objectieve wijze weergegeven welke effecten deze oplossingsrichtingen hebben voor de regio Midden-Limburg voor tal van onderwerpen, waaronder de regionale economie en het verkeer. Het project is daarmee nadrukkelijk niet uitsluitend bedoeld voor Roermond, maar juist voor de hele regio.

De door een indiener aangegeven oplossing, waarbij de Napoleonsweg wordt doorgetrokken, aangevuld met elementen uit oplossingsrichtingen 6 en 7 tussen Roermond en Haelen, zijn niet specifiek onderzocht. Naar alle waarschijnlijkheid zal hiervoor de in de studies weergegeven baten/kosten-verhouding niet wezenlijk wijzigen, omdat de hoofdmoot van de kosten gevormd wordt door de aanleg van een nieuwe brug over de Maas.

4.9. Zienswijzen over: positief ten aanzien van oplossingsrichting 5

401 305 552	Nu de varianten op onderdelen, m.n. natuur en ruimtebeslag, onvoldoende zijn onderzocht, achten indieners het prematuur om nu al een selectie te maken. Variant 5 is daarom te vroeg uit de selectie gevallen.
545	Indiener is van mening dat oplossingsrichting 5 in de vervolgfase nader uitgewerkt moet worden. Deze oplossingsrichting biedt de beste mogelijkheden voor een goed resultaat op het gebied van mobiliteit en natuur in Leudal. Dit wordt mede ondersteund door de bevindingen in MKBA/REES waarin wordt aangegeven dat nader onderzoek naar optimalisatiemogelijkheden van dit alternatief wenselijk is.
308 555 532 540 309 401 305	Indiener is van mening dat bij alternatief 5 ten onrechte is uitgegaan van een totale afwaardering van de N280. In dit alternatief dient flankerend beleid te worden ontwikkeld waarbij het doorgaand (internationaal) verkeer niet via de N280-West verloopt. Beschouw de verbeterde aansluiting A2-A73 binnen variant 5 als een reparatie van een omissie bij de aanleg van de A73 (hoort in feite ook thuis bij variant 2). Indiener stelt voor om bij de aansluiting van de A2-A73 de mogelijkheid te onderzoeken van een rotonde, die beide kruisingen het Ei van St Joost en het kruispunt A73-N271 met elkaar verbindt, naast een volwaardige ongelijkvloerse kruising. Overigens zal waarschijnlijk de brug over de Maas op de A2 een knelpunt kunnen worden. Het is aan te bevelen deze oplossing mede te onderzoeken en daarbij rekening te houden met een tijdfasering, die op termijn mogelijk parallel zou kunnen lopen met een mogelijke verbreding van de A2.
503	Indiener heeft de voorkeur voor alternatief 5 omdat dit alternatief leidt tot een goede bereikbaarheid van Leudal, Weert en Roermond en geen extra investering vraagt.
508	Indieners pleiten voor alternatief 5 om de doorstroming van het verkeer in Midden Limburg en het leefmilieu rondom de N280 te verbeteren. Leudal hoeft niet te betalen voor uitbreidingen en verantwoordelijkheden van Roermond. De N280 is niet het probleem, maar de problemen op de A2 en A73 veroorzaken opstoppingen en vertragingen op de N280. De verkeersproblemen richting Roermond zijn te wijten aan de slechte bereikbaarheid en het tekort aan parkeerplaatsen bij de outlet. Indiener pleit voor goede bewegwijzering over de rijkswegen en een goede aansluiting van de A73 op de A2 en de A67. Met name het transitverkeer zorgt voor de overlast op de N280.
533	Indiener heeft de voorkeur voor oplossingsrichting 5 en vindt dat de N280 op de huidige wijze moet blijven functioneren voor lokaal verkeer.
303	Indiener is van mening dat variant 5 een variant is die in de vervolgfase een plek moet krijgen om dat deze gebruik maakt van bestaande infrastructuur en met relatief beperkte middelen geoptimaliseerd kan worden, waarbij de schade aan natuur en landschap zeer beperkt zal blijven.
519 520	Indiener is van mening dat oplossingsrichting 4 en 5, 6 en 7 niet zal leiden tot een andere verkeerssituatie ter plaatse van zijn kantoor. Het effect is vergelijkbaar met oplossingsrichting 2.
552	Bij oplossingsrichting 5 is een volwaardige aansluiting bij St. Joost nodig als stimulans voor doorgaand (vracht)verkeer waardoor de verkeersdruk op de N280 wordt ontlast.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Bij oplossingsrichting 5 wordt een volledige verknoping op snelwegniveau gerealiseerd tussen de A2 en de A73. Daarnaast wordt de huidige N280-West (tussen de A73 en de A2) afgewaardeerd en onaantrekkelijk gemaakt voor doorgaand verkeer. Uit de studies blijkt dat oplossingsrichting 5 ongunstiger scoort ten opzichte van andere oplossingsrichtingen op de volgende onderdelen:

- *Het leidt niet tot het oplossen van verkeersproblemen en doorstromingsproblemen op de N280-West in de regio en heeft sterk negatieve effecten op de verkeersafwikkeling op de Rijkswegen A2 en de A73, waarbij met name de Maasbrug bij Wesseem een knelpunt blijkt te zijn;*
- *Het leidt niet tot een verbeterde verkeersveiligheid;*
- *Het scoort beperkt negatief voor natuur vanwege een toename van de stikstofdepositie op het natura 2000-gebied Roerdal;*
- *Het heeft negatieve effecten voor het stimuleren van regionaal-economische ontwikkeling (bedrijven en toerisme) en heeft negatieve effecten op de stimulans voor specifieke projecten en ambities;*
- *Het heeft negatieve baten/kostenverhouding van -0,8, waarbij de negatieve baten met name worden veroorzaakt door de verslechterde bereikbaarheid.*

Daar staat tegenover dat op een aantal aspecten oplossingsrichting 5 gunstiger (c.q. minder ongunstig) scoort:

- *het scoort beperkt positief op het milieuaspect geluid (minder gehinderden) vanwege de concentratie van verkeer op het hoofdwegennet;*
- *Het heeft beperkt negatieve effecten op de land- en tuinbouw;*
- *Het scoort neutraal voor landschap, cultuurhistorie en archeologie, geomorfologie, bodem en water de overige oplossingsrichtingen (beperkt) negatief;*
- *Het scoort positief vanwege de beperking van het doorgaande vrachtverkeer over de bestaande N280-West.*

Ten aanzien van de essentiële kenmerken van oplossingsrichting 5 kunnen op basis van de effectenstudies twee conclusies getrokken worden:

1. *Het afwaarderen van de N280-West heeft een negatief effect op het stimuleren van de regionaal economische ontwikkeling. Daarmee wordt een vooropgesteld doel niet gehaald.*
2. *Doordat er meer verkeer gebruik zal maken van de A73 en de A2 en deze overbelast raken komt de hele bereikbaarheid en doorstroming van Midden Limburg in het geding (ook op rijkswegniveau). Om dat knelpunt op te lossen is de medewerking van het Rijk nodig. Dit onder andere wat betreft het vaststellen van nut en noodzaak, een te doorlopen Tracéwetprocedure en financiering. Het Rijk constateert op basis van voorliggende studies dat oplossingsrichting 5 niet voldoet aan de projectdoelstellingen en zal vanuit die optiek geen medewerking verlenen aan de uitwerking en realisatie van deze oplossingsrichting.*

Voor een beschrijving van de wijze waarop het ministerie bij een uitwerking van oplossingsrichting 5 betrokken zou zijn, verwijzen wij naar paragraaf 3.2.

Gezien voorgaande zijn wij van mening dat oplossingsrichting 5, zoals deze in de studies is vormgegeven, ruim onvoldoende is. Wel zijn wij met indieners van mening dat de mogelijkheden om het internationaal doorgaande (vracht)verkeer zoveel mogelijk over het hoofdwegennet te leiden, nader uitgewerkt moeten worden bij de voorkeursoplossingsrichting.

4.10. Zienswijzen over: oplossingsrichtingen 6 en 7

Zienswijzen over: positief ten aanzien van oplossingsrichtingen 6 en 7

519 520	Indiener is van mening dat oplossingsrichting 4 en 5, 6 en 7 niet zal leiden tot een andere verkeerssituatie ter plaatse van zijn kantoor. Het effect is vergelijkbaar met oplossingsrichting 2.
------------	--

Zienswijzen over: negatief ten aanzien van oplossingsrichtingen 6 en 7

309 401 305	Indiener beveelt aan om alternatief 6 en 7 niet verder te onderzoeken. Indien er toch voor gekozen wordt, dan dienen hier ongelijkvloerse aansluitingen met de A2 en de A73 plaats te vinden en niet met de St Wirosingel.
302	Indiener stemt in met het niet verder uitwerken van de alternatieven 6 en 7. Indiener betreurt het dat deze varianten toch onderzocht zijn, omdat deze als onrealistisch bestempeld kunnen worden. Indiener heeft dit bij het ter inzage leggen van de concept Startnotitie al aangegeven.
105	Indiener wijst een geheel nieuw tracé voor de N280 af.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Op basis van de resultaten van de studies concluderen wij dat de oplossingsrichtingen 6 en 7 zeer omvangrijke maatregelen vergen met een duidelijk negatieve impact op de omgeving die niet in verhouding staat tot de positieve effecten die worden gerealiseerd. Daarbij komt dat het kostbare maatregelen betreft die niet in verhouding staat tot de maatschappelijke baten.

4.11. Zienswijzen over: de zuidelijke variant in Weert

102 107 303 308 555 532 540 312 552 309 305 552 501 518 539 547 549	Indieners stemmen in met de onderbouwing, onderzoeksresultaten en afwegingen om de zuidelijke variant te Weert niet mee te nemen in de vervolgstudie. Een zuidelijke variant heeft negatieve effecten op: het kleinschalige landschap, de (beschermde) natuurwaarden in het natuurgebied zelf, de autonome gebiedsontwikkeling (PDV-locatie Roermondseweg), bodem, water, hydrologie en grondgebruik. Uit de onderzoeken blijkt dat deze variant geen meerwaarde heeft en zelfs slecht scoort. Het levert verkeerskundig gezien geen oplossing en verplaatst geluids- trillings- en fijnstofoverlast. Uit economisch oogpunt heeft een nieuw zuidtracé geen enkele meerwaarde, het leidt alleen maar tot hogere kosten (aanleg, onderhoud, planschade, natuur- en grondcompensatie). Een nieuw zuidelijk tracé zou ook tot nieuwe knelpunten leiden op de (kruising met de) Ringbaan Oost.
---	--

548	
518	Indiener is tegen de no-regretmaatregel "rotonde Ittervoortseweg Weert". Indiener is van mening dat de rotonde aanleiding geeft om alsnog een zuidelijke variant te realiseren.
PC OL	De variant bij Weert zou niet op voorhand moeten worden uitgesloten. De achterliggende argumentatie om deze niet mee te nemen is onduidelijk.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Op basis van de resultaten van de studies zijn wij van mening dat een zuidelijke variant in Weert negatieve effecten heeft op de omgeving die niet in verhouding staan tot de positieve effecten op de bereikbaarheid die worden gerealiseerd.. De zuidelijke variant is alleen voor het aspect geluid gunstiger dan het tracé, voor de aspecten grondgebruik, landschap, archeologie, bodem en water en natuur is de variant ongunstiger. De variant resulteert in een nieuwe doorsnijding van het landelijk gebied. De verkeerskundige voordelen van de variant zijn gering tot afwezig. Deze variant zal dus niet verder onderzocht en uitgewerkt worden. Het standpunt van de PCOL dat "de argumentatie om deze variant niet verder te onderzoeken onduidelijk is", delen wij daarmee niet.

4.12. Zienswijzen over: de zuidelijke omleiding Baexem

309 401 305 552	Indiener beveelt aan om de zuidelijke omleiding Baexem niet verder mee te nemen in verdere onderzoeken, vanwege een te grote impact op het landschap en de aanwezige natuurkwaliteiten, zeker als daar een ongelijkvloerse kruising bijkomt voor het verkeer van Baexem richting Grathem.
312	Indiener is van mening dat randwegen bij Baexem in oplossingsrichting 2 ernstige schade toebrengen aan het landschap.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Wij zullen bij de verdere uitwerking van de oplossingsrichting 2+ bij Baexem, samen met de werkgroep stakeholders, verschillende varianten onderzoeken. Uitgangspunt is om de aangepaste N280 zorgvuldig in te passen, met het oog op de bescherming van de waarden en de leefbaarheid ter plaatse.

5. Bestuurlijk standpunt over ingediende zienswijzen m.b.t. Effectenstudies

Ten aanzien van de effectenstudies zijn zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen hebben betrekking op de onderzoeksmethodieken, de gebruikte informatie en de wijze waarop effecten zijn beoordeeld.

5.1. Zienswijzen over: uitgangspunten studie en afweging doelstellingen

105	Indiener is van mening dat de onderzoeken conform de uitgangspunten zoals opgenomen in de startnotitie, adequaat zijn uitgevoerd en dat op basis van de uitkomsten een gegrond standpunt kan worden ingenomen aangaande de onderzochte varianten.
304	Indiener is van mening dat er op dit moment geen adequate weging kan plaatsvinden van de alternatieven op basis van de doelstellingen van het project en verzoekt met een helder toetsingskader te komen. Vooruitlopend daarop is indiener van mening dat de alternatieven 2 en 3 niet voldoen aan de doelstellingen.
308 555 532 540 312 552 313 552	De stelling in bijlage 2 dat het opwaarderen van de N280 tot stroomweg (oplossingsrichting 3) de grootste bereikbaarheidsimpuls aan de regio biedt en daarmee ook tot de grootste regionaal-economische baten wordt bestreden. Wellicht zou het kunnen gelden voor een beperkt aantal specifieke projecten bij Roermond (de rest wordt er met de haren bij gesleept, maar ligt of te ver weg van de N280, of ligt vlakbij een A-weg, of komt voorlopig niet in ontwikkeling), maar de negatieve effecten van een dergelijke opwaardering voor leefbaarheid, natuur en landbouw en werkgelegenheid elders in de regio zijn vele malen groter. De belangenafweging is hier volkomen zoek en derhalve onzorgvuldig.
518	De Roermondse ambitie van een economische Ontwikkelas telt te zwaar in de uiteindelijke afweging. Indiener vraagt of Gedeputeerde Staten zich laat verblinden door mooie praatjes over ambities en mogelijke economische ontwikkeling of kiezen voor behoud van landschap, natuur en leefbaarheid voor de bewoners.
549	Indiener ondersteunt de insteek dat het primaire belang van de verbetering van de N280 is ingegeven vanuit het verbeteren van de doorstroming en het veiliger maken van de weg voor omwonenden door het verbeteren van knelpunten. De knelpunten die in kaart zijn gebracht dienen op korte termijn te worden aangepakt om risico's van de vaak kwetsbare gebruikers in de wijk tot een minimum terug te brengen.
401 305 552	Gelet op aard en doel van de weg, had volgens indieners aan de aspecten bereikbaarheid in de regio, landbouwverkeer, OV en de fiets een zwaarder gewicht moeten worden toegekend dan aan de bereikbaarheid van het rijkswegennet en het doorgaand vrachtverkeer.
533	Indiener geeft aan dat bij de toetsing van de oplossingsrichtingen aan de doelstellingen wordt gebruik gemaakt van aannames en voorspellingen, maar dat deze onvoldoende recht doen aan de situatie ter plaatse. Bijvoorbeeld: <ul style="list-style-type: none">- regionale economische effecten:verwachte vergrijzing die leidt tot minder bedrijvigheid en leegloop is onvoldoende meegenomen;- meer asfalt leidt niet tot meer mensen in dit gebied;- meer sneller doorgaand verkeer leidt tot minder economische baten in het gebied (minder stoppen);- een tijdswinst van 4 minuten zal niet tot economische winst leiden. Dit is niet relevant voor internationaal vrachtverkeer;- vergroten bedrijvigheid komt alleen ten gunste van Weert en Roermond;- de conclusie dat oplossingsrichting 5 negatief is voor bedrijventerrein Ittervoort is vreemd

	<p>omdat deze oplossing nu net langs dit terrein gaat.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De effecten op toerisme en recreatie: er wordt geen rekening gehouden met de aard van het toerisme in de regio. Veel toerisme maakt gebruik van de rustige natuurgebieden en het landelijke karakter. Dit wordt ernstig verstoord door een opwaardering van de N280.
541 551	<p>Indiener is van mening dat de omschrijving van doel 2 geheel is toegespitst op Jazz City. Om aan dit doel te voldoen is het slechts nodig om het wegvak tussen Maasburg en A73 aan te pakken. De rest van de N280 behoeft dan geen aanpassingen.</p>
548	<p>Indiener is van mening dat oplossingsrichting 3 niet bijdraagt aan één van de hoofddoelen, namelijk de leefbaarheid en verkeersveiligheidsproblemen op en rond de N280 oplossen. Gegevens over de beleving van leefbaarheid, welzijn van de inwoners, de ruimte en rust van de landelijke gemeente ontbreken. Indiener hoopt dat een besluit wordt genomen waarbij de leefbaarheid niet wordt aangetast.</p>

Standpunt Gedeputeerde Staten

Het is gebruikelijk om in milieueffectrapportages de effecten uit te drukken met minnen en plussen. Dit gebeurt echter op basis van een analyse waarin voor veel aspecten kwantitatief de effecten zijn bepaald. Om in één oogopslag de relevante verschillen tussen de oplossingsrichtingen inzichtelijk te maken is ervoor gekozen om ook in het Afwegingsdocument de verschillen met behulp van minnen en plussen weer te geven. Deze werkwijze heeft echter geen effect op hoe de verschillende oplossingsrichtingen ten opzichte van elkaar worden beoordeeld.

In het Startdocument zijn de doelstellingen benoemd aan de hand waarvan de verschillende oplossingsrichtingen worden beoordeeld ten opzichte van elkaar. Doel van de verschillende studies is om op globaal niveau de effecten van verschillende oplossingsrichtingen inzichtelijk te maken, ten behoeve van een keuze om een of meerdere oplossingsrichtingen nader uit te werken. In het Afwegingsdocument is getoetst in hoeverre de oplossingsrichtingen voldoen aan de doelstellingen. Uit dit Afwegingsdocument blijkt dat geen van de oplossingsrichtingen aan alle doelstellingen voldoen. Oplossingsrichtingen 2 en 3 echter bieden grosso modo de meeste meerwaarde en zijn ook de enige kosteneffectieve oplossingsrichtingen.

Op basis van de verkeersstudie en de REES/MKBA is gebleken dat het opwaarderen van de N280 tot stroomweg de grootste bereikbaarheidsimpuls aan de regio biedt. Dit werkt door in de regionaal-economische baten. In de studies zijn daarnaast de andere effecten van deze oplossingsrichting inzichtelijk gemaakt. Doel van het Afwegingsdocument is om de effecten van de verschillende oplossingsrichtingen in beeld te brengen zodat een besluit kan worden genomen om 1 of meerdere oplossingsrichtingen nader uit te werken. Wij zijn van mening dat bestuurlijke besluitvorming op basis van de resultaten en de verwoording in het Afwegingsdocument mogelijk is.

Met de maatregelen aan de N280-West hebben wij meerdere doelen voor ogen waaronder het verbeteren van de regionaal-economische ontwikkeling en de bereikbaarheid van Midden-Limburg, maar ook het stimuleren van specifieke (en meerdere) lokale projecten en ambities, en het wegnemen van leefbaarheidsknelpunten rondom de N280-West. Met de oplossingsrichtingen worden daarmee zowel lokale als regionale doelen nagestreefd. Een beoordeling van de oplossingsrichtingen op specifiek één doelstelling dan wel aan één specifieke gebiedsontwikkeling doet daarmee geen recht aan het karakter van het project. Voor een verantwoording van de wijze waarop het doelbereik van de oplossingsrichtingen is bepaald verwijzen wij naar paragraaf 3.3.

Om tot een eindbeoordeling voor de bereikbaarheid te komen zijn verschillende gewichten aan de effectbeoordelingen toegekend. Daarbij is rekening gehouden met wat in de regio (gemeenten, organisaties en burgers) van belang is bij de afweging van de oplossingsrichtingen. Zo leeft het aspect 'doorgaand vrachtverkeer' in de regio, wat tot uitdrukking komt in een relatief groter gewicht. Gedeputeerde Staten zijn van mening dat op deze wijze een goede effectbeoordeling van het aspect bereikbaarheid tot stand is gekomen.

Zoals aangegeven geven de studies inzicht in lokale en regionale effecten van de verschillende oplossingsrichtingen, en op een aantal plekken ook in de nationale effecten. Doelbewust worden in de REES de effecten op zowel de regionale economie als op een aantal specifieke locaties benoemd. Hetzelfde geldt ook voor de uitgevoerde planMER. Gedeputeerde Staten herkennen zich dan ook niet in de kritiek dat onvoldoende recht wordt gedaan aan de situatie ter plaatse.

De effectenstudies zijn bovendien volgens actuele inzichten uitgevoerd op basis van voorgeschreven methodieken. In de studies is bijvoorbeeld uitgegaan van een zo realistisch mogelijke ontwikkeling van de regio qua aantal inwoners en arbeidsplaatsen, en reistijdveranderingen zijn tegen geldende richtlijnen in de REES en de MKBA gewaardeerd. De uitkomsten zijn daarnaast op kwaliteit getoetst door inhoudelijk deskundigen van de betrokken overheden.

In het planMER zijn ook aspecten m.b.t. leefbaarheid (o.a. geluid, lucht, veiligheid) onderzocht. In een vervolgstadium, wanneer een gedetailleerd wegtracé bekend is, kunnen de effecten m.b.t. leefbaarheid meer in detail worden onderzocht. Zaken zoals welzijn van inwoners en rust worden in milieueffectrapportages niet expliciet betrokken maar impliciet wel via aspecten als veiligheid, geluid en lucht.

Bij het bepalen van de regionale economische effecten is de reistijdwinst een belangrijke bepalende factor in het kader van de REES en MKBA. Weliswaar lijkt een reistijdwinst van 4 minuten in absolute zin beperkt, maar op een traject met in de huidige situatie een reistijd van ongeveer 28 minuten is dit een relatief grote reistijdwinst. Een reistijdwinst voor het doorgaand vrachtverkeer heeft geen positief economisch effect op de regio, en is dan ook niet meegenomen bij de regionaal-economische effecten

Oplossingsrichting 5 is negatief beoordeeld voor bedrijventerrein Ittervoort omdat de doorstroming op de A2 in deze oplossingsrichting verslechtert. Dat heeft een negatief effect op aanliggende bedrijventerreinen.

Voor de beoordeling van doelstelling 2 is getoetst aan meerdere gebiedsontwikkelingen. De beoordeling gaat daarmee verder dan alleen een beoordeling op de ontwikkeling van Jazz City.

5.2. Zienswijzen over: methodiek studies

548	Indiener is het niet eens met het afwegen van de voors en tegens van de verschillende oplossingsrichtingen met een plussen-en-minnensysteem, dat op essentiële onderdelen onvolledig is. Verbetering van de reistijden wordt in oplossingsrichting 3 uitzonderlijk positief gescoord, terwijl essentiële waarden, met name leefbaarheid en welbevinden nauwelijks worden meegewogen omdat deze waarden moeilijk inzichtelijk en kwantificeerbaar zijn.
-----	--

528	Indiener is van mening dat ook bij het Afwegingsdocument en de effectenstudies verschillende formuleringen van doelstellingen zijn gebruikt. Het lijkt alsof de formulering is afgestemd op het doel van het onderliggende onderzoek, zoals bij MKBA/REES en de planMER. Het lijkt erop dat met de effectenstudies naar een bepaald doel wordt toegewerkt.
536	Indiener geeft aan dat nergens gekwantificeerd staat wat de effecten voor inwoners, natuur, milieu en de ondernemers zijn, anders dan met een min of plus. Dit is voor indiener niet voldoende (om een goede afweging te maken). Oplossingsrichting 4 komt hiermee te gunstig uit het Afwegingsdocument.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Het is gebruikelijk om in milieueffectrapportages de effecten uit te drukken met minnen en plussen. Dit gebeurt echter op basis van een analyse waarin voor veel aspecten kwantitatief de effecten zijn bepaald. Om in één oogopslag de verschillen tussen de oplossingsrichtingen inzichtelijk te maken is ervoor gekozen om ook in het Afwegingsdocument de verschillen met behulp van minnen en plussen weer te geven. Deze werkwijze heeft echter geen effect op de resultaten van de beoordeling en hoe de verschillende oplossingsrichtingen ten opzichte van elkaar worden beoordeeld. Waarden zoals leefbaarheid zijn meegenomen in de beoordeling met betrekking tot de aspecten geluid en trillingen, luchtkwaliteit, externe veiligheid en sociale aspecten.

De verschillende studies hebben verschillende doelen. Zo heeft het planMER als doel om de milieueffecten van de oplossingsrichtingen in beeld te brengen en het REES/MKBA de economische effecten op regionaal en nationaal niveau. De input van deze rapporten is vervolgens gebruikt om de oplossingsrichtingen in het Afwegingsdocument te toetsen aan de hand van de eerder in het startdocument geformuleerde doelen van het project N280-West.

5.3. Zienswijzen over: uitgangspunten studies

541 551	Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar over de ligging van de tracés om de varianten goed te kunnen beoordelen.
539	Indiener stelt dat meer feitenmateriaal nodig is in het Afwegingsdocument. Op basis van de voorliggende gegevens kan niet goed bepaald worden of een investering in de N280 een rendabele investering is.
539	Naar mening van de indiener zijn voorliggende studies het voorbeeld van een onjuiste wetenschappelijke benadering, zonder heldere probleemstelling, een onjuiste uitgangssituatie en foute systeemgrenzen.
310	Indiener is van mening dat het voorgenomen besluit onvoldoende draagkrachtig is onderbouwd en dat hieraan een onzorgvuldige belangenafweging te grondslag ligt.
528	De effectenstudies zijn zeer algemeen, weinig concreet en onvoldoende kwalitatief en kwantitatief onderbouwd. In plaats van feiten worden aannames, verwachtingen, veronderstellingen en ambities gehanteerd. Het grootste gedeelte kan niet worden onderbouwd omdat er onvoldoende en onvolledig onderzoek is gedaan. Met de beschikbare gegevens en informatie is bijzonder onzorgvuldig omgegaan. Punten als recessie en stagnatie van de economische groei, de invloed van de recessie op de productiviteit en het investeringsklimaat, hogere kosten gezondheidszorg, bevolkingskrimp, bestedingspatroon dat daalt en de gevolgen voor MKB zijn onvoldoende in de

	studies meegenomen. De huidige MKBA en REES studies zijn onvoldoende voor het kiezen van een alternatief. Indien er verzoek is tot een aanvullend onderzoek dat moet leiden tot een aanvullende onderbouwing van MKBA en REES. Dit onderzoek moet leiden tot een realistische, kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing van de plannen en ambities. Indien er is van mening dat aangetoond en onderbouwd moet worden dat investeren in infrastructuur gerechtvaardigd en verantwoord is.
--	--

Standpunt Gedeputeerde Staten

In dit stadium is de exacte ligging van de tracés nog niet bekend. Het doel van de verschillende studies is dan ook om globaal te beschouwen wat de onderscheidende effecten van de oplossingsrichtingen zijn. Voor een keuze van de oplossingsrichtingen bieden de studies dit voldoende detailniveau en informatie. In de nadere uitwerking in de vervolgfase is een afwijking tot enkele tientallen meters nog mogelijk aangezien de tracés dan nader geoptimaliseerd worden om de negatieve effecten zoveel mogelijk te beperken.

Om te beoordelen of de investering in de N280-West een rendabele investering is, is een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van de verschillende oplossingsrichtingen opgesteld. In de MKBA zijn, conform nationale richtlijnen, de verschillende effecten van de investering in de N280-West op een rij gezet, juist met als doel het maatschappelijk rendement van iedere oplossingsrichting te bepalen.

In het Startdocument is de problematiek rondom de N280 uiteengezet, dit is in de effectenstudies nader geanalyseerd. Zo wordt in het planMER ingegaan op de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek. Steeds is de huidige situatie in beeld gebracht en tevens de autonome situatie. Dat laatste is de referentiesituatie, waarmee alle alternatieven worden vergeleken, dus wanneer geen nieuwe maatregelen aan de N280 plaatsvinden en de omgeving zich doorontwikkelt conform eerdere besluitvorming. Een ruim studiegebied is onderzocht waar alle relevante wegen en gebiedsontwikkelingen en ambities onderdeel van uitmaken.

De verschillende studies zijn op basis van objectieve gegevens opgesteld. In de effectenstudies zelf heeft geen belangenafweging plaatsgevonden. Op basis van de informatie in het Afwegingsdocument worden de verschillende belangen bestuurlijk afgewogen en wordt nu een keuze gemaakt voor een voorkeursoplossingsrichting.

De effectenstudies zijn uitgevoerd op een globaal niveau om verschillende oplossingsrichtingen met elkaar te kunnen vergelijken. Ook de aan de effectenstudies ten grondslag liggende gegevens en onderzoeksrapporten zijn daarom globaal. In de studies zijn waar mogelijk en zinvol wel actuele kwantitatieve gegevens gebruikt. Hiertoe zijn Etil-bevolkingsprognoses en een ECORYS arbeidsplaatsenprognose voor het toekomstjaar 2020 verwerkt. Deze cijfers houden expliciet rekening met een bevolkingskrimp en een zeer beperkte groei van het aantal arbeidsplaatsen. Daarnaast zijn alleen in bestemmingsplannen vastgestelde ontwikkelingen in ruimtelijke en infrastructurele zin meegenomen.

De MKBA is geen nieuw onderzoek maar bouwt voort op de andere effectenstudies (verkeersstudie, REES, planMER en kostenramingen). Deze studies en daarmee ook de MKBA gaan uit van actuele inzichten omtrent de demografische en economische ontwikkeling van Midden-Limburg. De

voorliggende MKBA is daarmee van een zodanige kwaliteit dat deze bruikbare informatie biedt voor de te maken afweging. Er is in deze fase geen reden voor een aanvullend onderzoek.

5.4. Zienswijzen over: de effecten van geluid- en luchtkwaliteit, trillingen en barrièrewerking

401 305 552 309	Indiener is van oordeel dat het advies van de Commissie voor de m.e.r. niet goed is betrokken bij de uitwerking van de verschillende effectenstudies, waardoor er geen objectieve en weloverwogen afweging tussen de verschillende alternatieven mogelijk is. Indiener geeft aan dat een verschilcontourenkaart ontbreekt voor de luchtkwaliteit, evenals een contourenkaart met geluidcontouren en vraagt aandacht de geluid- en luchtkwaliteit.
308 555 532 540 312 552 313 552	De tabellen op p. 31 geven te weinig onderscheid op de effecten van een 2x2-baans autoweg op fijnstof, de toename van geluidshinder en trillingen, de barrièrewerking (tweedeling van de kernen van Leudal) ten opzichte van een knelpuntenaanpak.
521 522 523 511 527 534 535	Indiener geeft dat de geluidsoverlast, stankoverlast, stofoverlast en lichtoverlast van de N280 de laatste jaren fors is toegenomen, dat heeft ook gevolgen voor de leefbaarheid en de waarde en verkoopbaarheid van de woning. In Horn wordt dit mede veroorzaakt door een dijk bij een retentiebekken dat recent is aangelegd waardoor het geluid weerkaatst en de overlast nog groter is. Indiener geeft aan dat door de plannen voor de N280 de geluidsoverlast alleen maar groter zal worden en is van mening dat er een geluidswal of andere geluidsbeperkende maatregelen (bijvoorbeeld stiller asfalt) moeten komen om de overlast te beperken.
537 550 544 546	Indiener is van mening dat de effecten van de toename van verkeer op de leefomgeving onvoldoende aan bod komen en niet blijkt wat de gevolgen zijn op het gebied van geluidsoverlast en fijnstof. Indiener is van mening dat het aantal verkeersbewegingen vanuit DOC in relatie tot ontwikkeling Jazz City onvoldoende is onderzocht en afgewogen bij oplossingsrichtingen 2,3 en 4. Door toename verkeer ontstaat verkeersdrukke ter hoogte van de Maasbrug tot en met aansluiting Horn met de daarbij behorende overlast van geluid en fijnstof. Het is onvoldoende onderzocht in hoeverre deze ontwikkelingen dienen te leiden tot maatregelen ter beperking van de overlast.
528 554 542	Indiener geeft aan dat er in onderzoeken wordt aangegeven dat er een aanzienlijke toename van doorgaand vrachtverkeer verwacht kan worden. De toename van doorgaand vrachtverkeer is niet gewenst vanwege een groot aantal bijkomende nadelige effecten op milieu en leefbaarheid. De concentratie fijnstof in het gebied Kelpen-Oler en Baexem is het hoogste van Nederland en meer gevallen van aandoeningen aan longen en luchtwegen. De invloed van fijnstof is tot een afstand van 500 meter van de weg van invloed op gezondheid en leefbaarheid. Dit is onvoldoende meegenomen. Het traject verkeersluw te maken voor doorgaand vrachtverkeer dient een punt van aandacht te zijn.
533	Indiener geeft aan dat bij de toetsing van de oplossingsrichtingen aan de doelstellingen wordt

	gebruik gemaakt van aannames en voorspellingen, maar dat deze onvoldoende recht doen aan de situatie ter plaatse. Bijvoorbeeld in oplossingsrichting 3 wordt afname van geluidshinder en verbetering van luchtkwaliteit als neutraal gezien, terwijl dit een negatief effect heeft langs de N280.
536	Indiener geeft aan dat oplossingsrichting 4 voor een enorme toename van geluidhinder zorgt op de Napoleonsweg bij Grathem, bovenop de overlast die er nu al is.
548	Indiener kan zich niet voorstellen dat door een brede barrière als een 2x2 baansweg met minder oversteekplaatsen dan de huidige N280 de kernen Ittervoort en Roggel sneller of beter bereikbaar is dan in de huidige situatie.
541 551	Indiener is van mening dat ook oplossingsrichtingen 2 en 3 een negatief effecten hebben op de oversteekbaarheid en leiden tot barrièrewerking.
531	De kernen van Baexem, Buggenum en Haelen zullen volgens indiener bij oplossingsrichting 6 last krijgen van fijnstof- en geluidsoverlast.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Het planMER is opgesteld in lijn met hetgeen de Commissie m.e.r. heeft geadviseerd. Uit het toetsingsadvies blijkt dat naar het oordeel van de Commissie het planMER de gevolgen van de alternatieven voor het milieu in voldoende mate in kaart brengt. De effecten voor luchtkwaliteit en geluid zijn in het planMER en het daaraan ten grondslag liggende rapport onderzocht. Hierbij zijn waar mogelijk en zinvol kwantitatieve gegevens gebruikt.

In de huidige studie is op een globaal niveau naar de geluiduitstraling van de alternatieven gekeken. Dit zou ook een verkeerd beeld oproepen omdat dit sterk afhankelijk is van de exacte ligging van het wegtracé.

Wanneer het definitieve wegtracé bekend is, kunnen de exacte geluidbelasting en luchtkwaliteit worden berekend en kunnen ook mitigerende en compenserende maatregelen worden doorgerekend. Verschilcontourenkaarten zijn slechts één van de methoden om de geluidseffecten inzichtelijk te maken. Deze suggereren een grotere exactheid van de toekomstige geluidbelastingen dan in deze fase realistisch is. Ook zonder deze kaarten is er voldoende beeld waar de geluidbelasting kan toenemen. De kaarten met een indicatie van de locaties waar de geluidbelasting hoger is dan 58 dB zijn naar aanleiding van aanbevelingen van de Commissie m.e.r beschikbaar gesteld via internet

Op basis van een aantal criteria is voor onder andere de aspecten luchtkwaliteit en geluidhinder en trillingen een totaalscore bepaald. Daarbij is steeds aangegeven welk criterium zwaar dan wel minder zwaar heeft gewogen. Op basis van de uitkomsten van het planMER blijken de verschillen tussen een aantal oplossingsrichtingen (waaronder een oplossingrichting 3 met 2x2-baans autoweg en een oplossingsrichting met knelpuntenaanpak) voor de aspecten geluid en luchtkwaliteit zeer klein. Voor de te kiezen voorkeursvarianten zal in een nog uit te voeren studie de luchtkwaliteit meer in detail beschouwd en worden beoordeeld in het licht van leefomgeving en mogelijke gezondheidsaspecten en getoetst aan de regelgeving.

In de aan het planMER ten grondslag liggende studies (geluid, lucht en verkeer) is aangegeven hoe het plangebied zich autonoom zal ontwikkelen in de komende jaren. Daarnaast is onderzocht wat het effect van verschillende oplossingsrichtingen is. Uit deze berekeningen blijkt dat bij bepaalde oplossingsrichtingen sprake is van een vergroting van de geluidsoverlast. In dit stadium is het niet zinvol om het effect van geluidsreducerende maatregelen door te rekenen omdat de exacte ligging en

vormgeving van de verschillende oplossingsrichtingen niet bekend is. In alle alternatieven is het mogelijk om de effecten verder te beperken met maatregelen als stiller asfalt of geluidschermen. In de vervolgfase zullen de effecten van dergelijke geluidsreducerende worden doorgerekend.

Jazz City is door de regio als een ambitie benoemd en zodoende niet expliciet betrokken in het verkeersonderzoek. Dit is in het Startdocument weergegeven. Het DOC is daarin wel betrokken omdat dit een autonome ontwikkeling betreft. Uit de studie blijkt dat de gevolgen voor de verkeersdrukke ter hoogte van de Maasbrug beperkt zijn, zeker in relatie tot de drukkere, congestiegevoeligere spitsperioden.

In het planMER zijn de effecten van de verschillende oplossingsrichtingen op de luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt. Hierbij is onderzoek verricht naar het hele studiegebied en is getoetst aan de normen uit de Wet milieubeheer en zijn de onderlinge verschillen tussen de oplossingsrichtingen aangegeven. Daarnaast is in het planMER ingegaan op de effecten op de gezondheid. Hierbij is gekeken naar de oppervlakten die binnen een bepaalde gezondheidscategorie vallen, in het planMER is ook aangegeven wat de gezondheidseffecten binnen de verschillende categorieën zijn. Aangezien de verschillen van de alternatieven voor de luchtkwaliteit zeer klein zijn is een verdere detaillering van de analyse ook niet zinvol.

Bij de uit te werken voorkeursvariant(en) zal aandacht moeten worden gegeven aan de luchtkwaliteit. Aandachtspunt daarbij is het achtergrondniveau van fijn stof in de regio. Met name rond Nederweert is reeds gebleken dat de aanwezige veehouderijen een zodanige bijdrage leveren aan de achtergrondconcentratie dat hier lokaal de grenswaarden zelfs kunnen worden overschreden. Het Ministerie van I&M bereidt momenteel regelgeving voor op grond waarvan deze knelpunten separaat worden aangepakt en opgelost.

De bijdragen van het verkeer en specifiek van de N280 zullen in vergelijking hiermee van een beperktere orde zijn, maar zullen in de hierna nog uit te voeren meer gedetailleerde luchtkwaliteitsstudie worden meegenomen, beoordeeld en getoetst aan de regelgeving.

In het planMER zijn de verschillende oplossingsrichtingen getoetst ten opzichte van een referentiesituatie. Wanneer het verschil tussen een oplossingsrichting en de referentiesituatie beperkt is, wordt een oplossingsrichting voor dat criterium neutraal beoordeeld, dit geldt ook voor het aspect luchtkwaliteit. Voor het aspect geluid geldt dat oplossingsrichting 3 op een aantal criteria beperkt negatief is beoordeeld maar dat de eindbeoordeling neutraal is doordat er ook positieve beoordelingen van criteria kunnen zijn.

Bij oplossingsrichting 4 is sprake van een beperkte toename van het aantal woningen dat overlast ondervindt van deze oplossingsrichting ten opzichte van de referentiesituatie. De situatie bij Grathem is niet specifiek in het planMER onderzocht. Gezien het standpunt van Gedeputeerde Staten, zoals verwoord in hoofdstuk 2, zal oplossingsrichting 4 niet verder worden uitgewerkt.

Het aantal oversteekplaatsen van de N280-West zal na realisatie van een 2x2 baansweg (oplossingsrichting 3) inderdaad verminderen, de belangrijkste oversteekplaatsen blijven echter gehandhaafd. Een groot aantal plaatsen in Midden-Limburg wordt vanwege een betere doorstroming beter bereikbaar, dit geldt echter niet voor alle kernen in Midden-Limburg. Voor de kernen Ittervoort en Roggel zal het effect op de bereikbaarheid nihil zijn, deze kernen hebben in de huidige situatie ook geen of nauwelijks last van een mindere bereikbaarheid vanwege problemen op de N280-West.

De oversteekbaarheid wordt in oplossingsrichting 2 niet wezenlijk beïnvloed ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is in het planMER daarom als neutraal beoordeeld. Oplossingsrichting 3 is in het planMER beperkt negatief beoordeeld op het criterium doorsnijding van routestructuren omdat het aantal oversteekplaatsen afneemt. Enkele secundaire wegen worden via parallelwegen naar de grotere oversteekplaatsen geleid. Bij keuze voor deze oplossingsrichtingen zal de oversteekbaarheid in de vervolgfase nader moeten worden bekeken ten behoeve van een zo optimaal mogelijke situatie.

Bij oplossingsrichting 6 verschuiven de contouren m.b.t. geluid en luchtkwaliteit inderdaad richting de kernen Baexem (noordzijde), Buggenum en Haelen. Gezien het standpunt van Gedeputeerde Staten, zoals verwoord in hoofdstuk 2, zal oplossingsrichting 6 echter niet verder worden uitgewerkt.

De N280-West heeft een (boven)regionale functie en niet enkel een lokale functie. Uit de REES/MKBA blijkt ook dat verschillende regionale ontwikkelingen (o.a. in de gemeente Leudal) een positief effect ondervinden van (een deel van) de oplossingsrichtingen.

Door maatregelen aan de N280 te nemen is het niet de bedoeling om doorgaand verkeer aan te trekken. De maatregelen zullen dit ook niet tot gevolg hebben zoals in de analyse in de verkeersstudie is aangegeven. De economische voordelen betreffen niet alleen Roermond en Weert maar een groter gebied.

5.5. Zienswijzen over: de effecten op cultuurlandschap /kasteelomgeving Baexem

301	Indiener is van mening dat de aanpak van verkeersknelpunten bij Baexem en het eventueel opwaarderen van de N280 tot vierstrooks weg nadelige gevolgen hebben voor kasteel Baexem (verdere doorsnijding van het kasteeldomein) en het daar bijbehorende omliggende cultuurlandschap. Uit de studies blijkt dat bij de oplossingsrichtingen 2 en 3 het tracé dicht bij kasteel Baexem komt te liggen. Ten onrechte wordt de vergroting van de doorsnijding van het bij het kasteel behorende cultuurlandschap/kasteeldomein niet onderkend en inzichtelijk gemaakt.
552	Indiener geeft aan dat alternatief 2 (nulplus-oplossingsrichting) en alternatief 3 een nadelige aantasting veroorzaakt van het toch als schaarse cultuur historische landschap waarbinnen deze locatie is gelegen. 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.

Standpunt Gedeputeerde Staten

In het planMER worden de oplossingsrichtingen 2 en 3 negatief beoordeeld op de beïnvloeding van cultuurhistorische waarden en elementen. Dit heeft onder andere te maken met de ligging van de nieuwe tracés nabij kasteel Baexem. Ook wordt in de tekst aangegeven dat vrijwel het hele plangebied cultuurhistorische waarden heeft. Deze waarden zijn verder niet specifiek benoemd maar het bij het kasteel behorende cultuurlandschap en kasteeldomein valt hier onder andere onder. In het planMER is op deze wijze rekening gehouden met de aantasting van deze waarden.

Bij de nadere uitwerking van oplossingsrichting 2+ zullen voor de passage van Baexem verschillende varianten worden uitgewerkt. Hierbij kan voor wat betreft een randweg gevarieerd worden in de afstand tot de kern Baexem en het kasteel. Ook worden de verschillende effecten van deze varianten voor de omgeving in beeld gebracht.

5.6. Zienswijzen over: de effecten op natuurwaarden en water

401 305 552 309	<p>Indieners zijn van oordeel dat het advies van de Commissie m.e.r. niet goed is betrokken bij de uitwerking van de verschillende effectenstudies, waardoor er geen objectieve en weloverwogen afweging tussen de verschillende alternatieven mogelijk is.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er ontbreekt een beschrijving van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS gebieden, - Het nationaal beleid inzake de EHS is onjuist weergegeven: bij aantasting van de EHS geldt de ADC-toets in plaats van provinciale compensatieregel. Het groot maatschappelijk belang moet vooraf worden aangetoond. - er ontbreekt een beschrijving van de kritische depositiewaarde voor Natura 2000-gebieden, - er is geen passende beoordeling uitgevoerd voor het Leudal bij alternatief 6 en 7. - een 'voortoets passende beoordeling' in deze planMERfase is te summier om een gedegen afweging te maken. - In de studie is ten onrechte aangenomen dat er geen Vogelrichtlijngebieden in het studiegebied aanwezig zijn: de Maasplassen <i>kwalficeren</i> als Vogelrichtlijngebied en genieten daarom dezelfde bescherming als een vastgesteld Vogelrichtlijngebied. - in het planMER ontbreekt een onderzoek/studie naar soortenbescherming. Voorgesteld wordt om dit in de verdere uitwerking alsnog uit te voeren. - de effecten op natuur en landschap zijn financieel niet doorvertaald in het MKBA/REES (wat betreft ruimtebeslag):
401 305 552 309	<p>In de effectenstudie is geen aandacht besteed aan noodzakelijke ecoducten, ecoduikers voor Exaten, Keverbroek, kruisende beekdalen, natte verbindingen, belemmeringen voor diverse beekherstelprojecten. Ook de daarmee samenhangende kosten (financiële consequenties) niet zijn meegenomen. Dit kan in alternatief 3 tot een aanzienlijke kostenpost leiden. De ecologische verbindingzones die 10 jaar geleden door ruilverkaveling zijn aangelegd worden op verschillende plaatsen doorsneden. Bij alternatieven 3, 6 en 7 is door de breedte van de weg sprake van een grote barrièrewerking en versnippering van het gebied en verbindingzone. Indiener geeft aan dat er op diverse plaatsen zowel natte als droge verbindingen gerealiseerd dienen te worden. Indiener vraagt speciale aandacht voor de natte verbinding tussen de Kootspeel/Moeselpeel en Sarsven en De Banen. Deze verbinding is van hydrologisch belang voor de gunstige staat van instandhouding en verbetering van het Natura 2000 gebied Sarsven en De Banen. Bovendien zijn er bij een eventueel zuidelijke rondweg Weert grote hydrologische risico's voor de Kootspeel en de Moeselpeel.</p>
309	<p>Indiener is van mening dat de effecten per alternatief behoorlijk kunnen verschillen vanwege het onderscheid in ruimtelijke zin.</p>
303	<p>Indiener is van mening dat oplossingsrichting 4 aanzienlijk minder positief is in vergelijking met oplossingsrichting 5, indien wordt beoordeeld op de aspecten natuur, landschap en milieu. De toenemende verkeersdruk doet het herstel van de langs de weg gelegen waarden gedeeltelijk teniet en beperkt de ontwikkelkansen voor natuur en landschap in een zone waar recreatie en natuur elkaar ontmoeten.</p>
303	<p>Indiener is verontrust over de eventuele gevolgen van de opwaardering van de N280-West, met name waar het gaat over de in eigendom en beheer zijnde natuurgebieden Moeselpeel en Leudal aan de westkant van de Maas, de natuurgebieden Asseltse Plassen, stadswei en vuilbenden aan</p>

	de oostkant daarvan.
309	Indiener geeft aan dat effecten op natuur en landschap en de mogelijkheden van toe te passen mitigerende maatregelen zeer summier en enkel indicatief zijn benoemd, waardoor onvoldoende een afweging kan worden gemaakt tussen de alternatieven. Indiener is van mening dat de belangenafweging en de afweging tussen alternatieven onvoldoende objectief kan plaatsvinden, omdat de effecten van natuur en landschap geen onderdeel zijn van de MKBA en de REES.
303 515	In het planMER wordt een te beperkt inzicht geboden in de waterkwaliteit en de effecten van kwelwater: <ul style="list-style-type: none"> - De bijzondere natuurwaarden in Moeselpeel hangen direct samen met de diversiteit in waterkwaliteit, die door kwel wordt veroorzaakt. - Indiener geeft aan dat in hoogwatersituaties het de vraag is of de Roermondseweg ter hoogte van de afrit Horn in verband met het optreden van kwelwater wel gebruikt kan worden. - Dit dient in een evt. vervolgfase met meer informatie te worden aangevuld.
536	Indiener geeft aan dat het herstel van de Tuspeel in gevaar komt bij oplossingsrichting 4, evenals de Beegderhei.
531	Oplossingsrichtingen 6 en 7 leiden volgens indiener tot een aantasting van de natuurgebieden Keversbroek en Bergheide en van het N2000-gebied Leudal en vergen compensatiegronden. Als dit ten koste gaat van landbouwgrond, moeten ook deze weer gecompenseerd worden.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten zijn het met indieners eens dat oplossingsrichtingen 4, 6 en 7 alsmede een zuidelijke variant in Weert, nadelige effecten hebben op de aspecten natuur, landschap en water die niet in verhouding staan tot de doelstellingen van het project N280-West.

Met betrekking tot de diepgang van het natuuronderzoek is aangesloten bij een niveau waarop het onderscheidend niveau tussen oplossingsrichtingen zichtbaar wordt. Het was hierbij niet de bedoeling om op gedetailleerd niveau (zoals in een projectMER) de oplossingsrichtingen te onderzoeken.

De eventuele meerkosten die kunnen optreden als gevolg van noodzakelijke mitigatie of compensatie van aan te tasten natuurwaarden vallen binnen de aangeven bandbreedte in de financiële onderbouwing van ± 40%. Oplossingsrichtingen die een grotere impact hebben op de omgeving vereisen ook ingrijpendere en daarmee kostbaardere compensatie en mitigatiemaatregelen. Dit maakt dat de kostbare ingrepen alleen maar kostbaarder worden en dat zal daarmee het onderscheidend vermogen voor wat betreft de kosten alleen maar verder vergroten.

Als reactie op de zienswijze omtrent de kwalificatie als Vogelrichtlijngebied concluderen wij het volgende. Door de Minister van het toenmalig ministerie van LNV is erop gewezen dat een passende beoordeling voor gebieden die zich qua aantallen als Vogelrichtlijngebied kwalificeren sinds de aanwijzing van de Vogelrichtlijn gebieden niet meer van toepassing is. Hieronder citeren wij een zinsnede uit de brief van 16 februari 2004 aan het College van Gedeputeerde Staten van Limburg: "Ten aanzien van uw verwijzing naar een arrest van het Hof van Justitie (7 december 2000, zaak C-374/98, Commissie tegen Frankrijk) en uw zorg over het blokkeren van nieuwe ontwikkelingen als een zich kwalificerend gebied niet is aangewezen als speciale beschermingszone, merk ik het volgende op. In het betreffende arrest wordt in overweging 25, die voorafgaat aan de door u genoemde passage, verwezen naar arrest in zaak C-3/96 (Commissie tegen Nederland). Juist in deze

aangelegenheid betref het een door het arrest uitgesproken niet voldoen aan de verplichtingen voortvloeiend uit de Vogelrichtlijn "door de speciale beschermingszone gebieden aan te wijzen waarvan het aantal en de totale oppervlakte kennelijk kleiner zijn dan het aantal en de totale oppervlakte van de gebieden die in aanmerking komen voor aanwijzing als speciale beschermingszone ". Nu Nederland met de reeks aanwijzingen van 24 maart 2000 wel aan de verplichtingen, zoals aangegeven, heeft voldaan, doet zich de door u geschetste situatie niet voor. Nederland heeft immers aan zijn verplichtingen voldaan door naar aantal en oppervlakte de gebieden aan te wijzen die in aanmerking komen voor aanwijzing als speciale beschermingszone ter uitvoering van artikel 4, eerste en tweede lid Vogelrichtlijn. Het laatste laat uiteraard geheel onverlet de noodzaak en uw bevoegdheid om gebieden met een hoge natuurwaarde en die, zoals u zelf ook uitspreekt, deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur een adequate bescherming te verlenen". Een beoordeling van de Maasplassen als zijnde een Vogelrichtlijngebied is ons inziens dan ook niet aan de orde.

In de vervolgstudie zal verder worden ingegaan op wat de precieze impact zal zijn van de uitvoering van de verschillende maatregelen. Hiervan maakt het in stand houden en waar mogelijk verbeteren van het ecologisch netwerk een belangrijk onderdeel uit. Tevens zal er hierbij concreter worden bepaald welke gevolgen er zijn voor mitigatie en compensatie evenals de eventuele kosten voor dit soort maatregelen. Deze studie omvat naast een omschrijving van Groot Maatschappelijk belang voor die delen van de EHS die eventueel doorsneden moeten worden, ook een toetsing in het kader van de Natuurbeschermingswet. Bij deze toetsing zal waar mogelijk worden aangesloten bij de PAS waarin de kritische depositiewaarden per N2000 gebied zijn verwerkt.

Met betrekking tot de zienswijze dat het EHS beschermingsregime foutief is weergegeven verwijzen wij naar pagina 180 van het milieueffectrapport, alwaar zowel de Nota ruimte als het daaruit voortvloeiende 'nee, tenzij principe' staan vernoemd.

De vervolgstudie zal ook in meer detail ingaan op de daadwerkelijke uitvoeringsvorm van de civieltechnische constructies en in het onderzoek zal worden aangegeven welke vorm de Roermondseweg ter hoogte van de afrit Horn moet gaan krijgen om ook in hoogwatersituaties bruikbaar te zijn.

In het MKBA komen effecten op natuur en landschap op kwalitatieve wijze aan bod. Dit is in lijn met andere studies en de voorschriften hieromtrent.

Voor de afweging van oplossingsrichtingen volstaat de globale afweging op de effecten voor natuur en milieu zoals in het planMER is weergegeven. Bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting zal aandacht uitgaan naar maatregelen als ecoducten en ecoduikers.

5.7. Zienswijzen over: de effecten voor fiets- en langzaam verkeer

306	De positie of waardering van de fietser / het fietsverkeer (langzaam verkeer) is onvoldoende in de
308	studies onderzocht en meegenomen:
555	- In de plannen is niet gekeken naar de barrièrewerking en oplossingen (via viaducten) voor het
532	langzaam verkeer, lokaal en recreatief fietsverkeer. Door de voorgestelde maatregelen worden
540	o.a. diverse spoorwegovergangen afgesloten, waardoor omgereden moet worden.

312 552 313 552 309 310 401 305 552 517 542 528 554 310	<ul style="list-style-type: none"> - In de studie wordt het aspect kruisend verkeer (van landbouwers, schoolgaande jeugd, fietstoeristen en wandelaars) gemist. Moet dit verkeer straks omrijden met tijdverlies en economische schade tot gevolg? - De doorsnijding van het gebied met een weg is niet bevorderlijk voor de leefbaarheid binnen dit gebied, de directe oversteekbaarheid en bereikbaarheid van de direct aanwonende inwoners, voor schoolgaande kinderen en jongeren. Indiener verzoekt rekening te houden met het leef- en woonklimaat van de bewoners in de directe omgeving van de N280. - Het plan mist omtrent dit onderwerp een zorgvuldige belangenafweging, waarin ook evt. aanpassingen van fietspaden (vanwege het toenemen van het fietsverkeer) zijn opgenomen. - Er is niet gekeken of voor lokaal en kort regionaal verkeer tot 15 km de fiets als alternatief kan dienen met bijvoorbeeld het gebruik van fiets snelwegen. - Indiener vindt de fietsveiligheid en de doorstroming van het fietsverkeer op/nabij de N280 essentieel, zeker omdat er bij alle alternatieven sprake is van een deels/gehele herwaardering of afwaardering van N280. - Indiener is van mening dat het afwaarderen van N280-West bij alternatieven 4, 5, 6 en 7 weliswaar verkeerskundige problemen oplost voor het snelverkeer, maar niet voor het fietsverkeer. Indiener verzoekt, indien gekozen wordt voor een van deze alternatieven, om het verbeteren van fietsverbindingen mee te nemen.
541 551	De fietsroute van Baexem naar Horn is tussen AZC en N273 (Baexemerweg) niet zichtbaar vanaf de N280, sociaal onveilig en onverlicht.
541 551	Bij eventueel afwaarderen van het huidige N280 tracé dienen de vrijliggende fietspaden gehandhaafd te blijven, zodat het fietsverkeer gescheiden blijft van het autoverkeer, dit i.v.m. verkeersveiligheid.
310	Indiener is van mening dat bij oplossingsrichting 2 de bestaande fietspaden langs beide zijden vernieuwd dienen te worden. Bij de knelpunten Baexem en Kelpen moet de doorstroming en de veiligheid van het fietsverkeer in acht worden genomen. De voorgestelde VRI bij Kelpen kan blijven gehandhaafd. De verandering bij Baexem in een randweg heeft specifieke aandacht nodig voor het fietsverkeer. Door handhaving van het huidige fietspadtraject komt deze onafhankelijk van de randweg.
310	Indiener is van mening dat het gecombineerd gebruik van langzaam verkeer op parallelwegen bij oplossingsrichting 3 een opvallend hoog risico heeft en onwenselijk is. Doordat het fietsverkeer in de effectenstudies geen afzonderlijke aandacht heeft gekregen is de voorgestelde oplossing van parallelwegen niet onderbouwd, ergo wordt geen menging van fietser op fietsroutes al primair beleid gehanteerd. In uw afweging wordt het landbouwverkeer een dominante rol toebedeeld. Door landbouwverkeer op deze wegen toe te staan neemt de verkeersonveiligheid voor fietsers toe en daarmee ook een hoger aantal dodelijke slachtoffers. Indiener is van mening dat fietsverkeer gescheiden dient te zijn van landbouwverkeer.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De (verkeers)onderzoeken zijn uitgevoerd om op planMER niveau het onderscheidend vermogen tussen de oplossingsrichtingen onderling inzichtelijk te maken. Op het vlak van verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en barrièrewerking zijn de alternatieven beoordeeld, zonder daarbij op specifieke details in te gaan. De effecten voor fiets en overig langzaam verkeer zijn hieraan inherent. In de verdere projectfasering komen de details voor het fietsverkeer op het gehele traject van de N280-west meer aan bod, zowel voor fiets als voor al het overig verkeer. Bij de verdere uitwerking van een voorkeursoplossing staan de kaders van 'Duurzaam Veilig' centraal, met in het bijzonder aandacht

voor de zwakkere verkeersdeelnemers en zal aandacht uitgaan naar bereikbaarheid en oversteekbaarheid voor het fietsverkeer. Het meenemen van 'fietsnelwegen' behoort niet tot de gestelde kaders van de uitgevoerde studies, implementatie hiervan in een voorkeursoplossingsrichting kan in het vervolgtraject overwogen worden.

5.8. Zienswijzen over: de effecten voor landbouwverkeer

308 555 532 540	Het kruisend en landbouwverkeer kan afhankelijk van reële prognoses gelijkvloers of ongelijkvloers kruisen, dit kan verschillen per wegvak. T.a.v. het landbouwverkeer moet gekeken worden naar een eventuele passeerstrook.
502	Indiener verzoekt om bij de plannen (en in bijzonder bij de Maasbrug in Roermond) rekening te houden met agrarisch verkeer dat steeds groter en breder wordt. Momenteel is de Maasbrug reeds problematisch voor agrarisch verkeer en door de menging met fietsers verkeersonveilig.
302	Indiener geeft aan dat landbouwverkeer (langzaam verkeer) voor problemen zorgt omdat het gebruik moet maken van de N280-West om de bestemming te bereiken. Dit probleem kan worden opgelost door wachtstroken aan te leggen voor langzaam verkeer langs de N280-West, zoals op de N273 voordat de A73 Zuid was gerealiseerd.
502	Indiener constateert dat alle oplossingsrichtingen negatieve effecten hebben op de land- en tuinbouw en gaat er vanuit dat het agrarische verkeer daar ook onder valt en vindt dit onacceptabel. In de oplossingsrichtingen dient meer rekening te worden gehouden met agrarisch verkeer.

Standpunt Gedeputeerde Staten

In de voorliggende studies zijn de effecten voor het landbouwverkeer op hoofdlijnen bekeken. In de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting zal gebruik worden gemaakt van het beleid voor landbouwverkeer. Passeerstroken en parallelle structuren maken daar onderdeel van uit. Ook zal gekeken worden naar alternatieve routes voor het landbouwverkeer tussen Kelpen en de Maasbrug te Ropermond. Voor de Maasbrug te Roermond zijn projectspecifieke afspraken gemaakt welke inpasbaar zijn binnen alle oplossingsrichtingen.

5.9. Zienswijzen over: de effecten voor landbouw

309	Indiener verzoekt alvorens een besluit te nemen over de verdere onderzoeken inzicht te geven over de beschikbaarheid van de nodige compensatie hectaren, mede in relatie tot de Verklaring van Roermond.
515	Indiener geeft aan dat het omklappen van de afrit bij Horn zal leiden tot het verlies van agrarische grond tussen de Rijksweg in Horn en de N280.
542 528 544	Indiener geeft aan dat bij oplossingsrichting 3 een behoorlijk stuk kostbare landbouwgrond (ca. 30 ha) verloren gaat, los van de natuurcompensatie waarbij nog eens grond wordt onttrokken aan de landbouw. Dit is niet wenselijk voor het gebied binnen de gemeente Leudal, waarbij één van de peilers van deze gemeente landbouw/tuinbouw en aanverwante bedrijven is. De compensatie voor de kosten die gemaakt zijn voor verkaveling van deze gronden, mogen niet uit het oog verloren worden. De kosten zijn nu niet inzichtelijk gemaakt en niet meegenomen. Vanuit die optiek heeft

	oplossingsrichting 2 de voorkeur omdat dit minder beslag legt op landbouwgrond.
552	Oplossingsrichting 3 is een te zware belasting voor het milieu en natuur- en archeologische waarden en het landschap, er gaat nodeloos landbouwgrond verloren en voegt niets toe aan de gebiedsontwikkeling van Leudal.
502	Indiener constateert dat alle oplossingsrichtingen negatieve effecten hebben op de land- en tuinbouw en gaat er vanuit dat het agrarische verkeer daar ook onder valt en vindt dit onacceptabel. In de oplossingsrichtingen dient meer rekening te worden gehouden met agrarisch verkeer.
401 305 552	Onderzoeken bieden geen inzicht in de daadwerkelijke beschikbaarheid van de benodigde compensatiegronden. Moet wel gebeuren, ook in relatie tot. Verdrag van Roermond, alvorens vervolgbesluiten worden genomen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

In het kader van Verklaring van Roermond 2009 (VvR 2009) "Ruimte voor land- en tuinbouw naast natuur en landschap" wordt ingezet op het zo veel mogelijk voorkomen van het onttrekken van landbouwgronden voor andere doelen; kortom "zuinig ruimtegebruik". Daartoe is een praktijkgids opgesteld en verspreid. Essentie ervan is initiatiefnemers en besluitvormers te wijzen op de noodzaak om, bij ruimtelijke ontwikkelingen waarbij landbouwgrond wordt omgezet in en andere functie, een landbouwparagraaf op te nemen waarin de ruimtelijke afweging voor de onttrekking wordt gemotiveerd en mogelijkheden om mitigerende maatregelen te nemen voor de landbouw als die ertoe bijdragen dat er uiteindelijk voor de landbouw geen achteruitgang optreedt. Zuinig ruimtegebruik is dus meer dan een ruimtelijke afweging: het geeft ook inzicht in de maatregelen die genomen worden om het productiepotentieel voor de landbouw op peil te houden nadat de grond van functie is veranderd.

Met oplossingsrichting 2 kiezen Gedeputeerde Staten voor een oplossingsrichting met relatief beperkte effecten voor landbouwgronden. Bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting zullen de mogelijkheden voor "zuinig ruimtegebruik" in plaats van compensatie van landbouwgronden in een landbouwparagraaf worden uitgewerkt.

5.10. Zienswijzen over: onderzoek naar openbaar vervoer

309 401 305 552	Indiener geeft aan dat ten onrechte niet is onderzocht of andere vormen van openbaar vervoer, dan de studie over treinaansluitingen een bijdrage kunnen leveren aan een vermindering van het autogebruik. Er is slechts volstaan met een verwijzing naar andere onderzoeken. Evenmin is gekeken naar de mogelijkheid van treinverbindingen tot buiten de regio en de belangstelling van Veolia voor een verbinding met een station in Haelen en Baexem.
517	Indiener verzoekt om een stoptrein te laten rijden op het traject Weert-Roermond en de treinstations te Baexem en Haelen te heropenen (en evt. nieuwe stations realiseren te Roermond-Noord en Weert-Noord). Als het openbaar vervoer op de as Weert / Roermond verbeterd wordt zal dit de N280 ontlasten. Ook de parkeertarieven op het parkeerterrein bij het station Weert moeten worden verlaagd zodat het terrein ook gebruikt gaat worden.
553	Indiener is van mening dat het waarschijnlijker is om meer geld te investeren in het stimuleren van OV in plaats van het stimuleren van nog meer verkeer.

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 wij dat een treinverbinding tussen Weert en Roermond met stations te Leudal wellicht kansrijk is, maar voor het voorliggende probleem op de N280 onvoldoende oplossend vermogen 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.

5.11. Zienswijzen over: de effecten voor leefbaarheid

542 528 554	Indiener geeft aan dat de voorzieningen in de kleinere kernen van groot belang zijn voor de leefbaarheid. Alternatieven 2 en 3 hebben een negatieve werking op de directe voorzieningen in vooral de kleinere kernen; De aanzuigende werking van de steden Weert en Roermond zullen een negatieve werking hebben op winkels en voorzieningen.
553	De 4 minuten reistijdwinst wegen niet op tegen de leefbaarheid van het gebied tussen Weert en Roermond dat ernstig wordt aangetast indien er een 2x2 wordt aangelegd.
538	Indiener is absoluut tegenstander van oplossingsrichting 7 vanwege de ligging van de bedrijfswoning en bedrijfsbebouwing.
531	De zienswijze van indiener richt zich tegen oplossingsrichtingen 6 en 7. Indiener exploiteert een melkveebedrijf aan de Keversbroek 2 te Kelpen-Oler en heeft diverse percelen in Kelpen en Baexem. Als gevolg van diverse ruilverkavelingen beschikt hij nu over een aaneengesloten geheel van percelen. Door hier een autoweg doorheen te plannen, worden zijn bedrijf en omliggende natuur waardeloos.
531	Oplossingsrichting 6 leidt volgens indiener tot een verstoring van de rust in het wandel- en fietsgebied.
531	Oplossingsrichting 6 gaat dwars door de Zandstraat en de daar gelegen woningen en agrarische bedrijven, waardoor leefbaarheid aldaar teniet wordt gedaan.
538	Indiener geeft aan dat de toegankelijkheid voor verkeer vanaf Mildertweg richting Weert gewaarborgd dient te worden vanwege de leefbaarheid van het buurtschap Mildert.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De REES concludeert (p. 49) dat het niet de verwachting is dat de verschillende alternatieven voor N280-West het voorzieningenniveau buiten Weert en Roermond onder druk zal zetten. De reistijdveranderingen zijn hiervoor te beperkt. Er mag desalniettemin verwacht worden dat als gevolg van een betere doorstroming op de N280-West het voor inwoners uit de kleine kernen aantrekkelijker wordt om in Weert of Roermond te winkelen. Dit kan inderdaad een negatief effect hebben op voorzieningen en winkels in kleine kernen. Daar staat echter tegenover dat de N280-West ook tot extra bezoek aan de regio zal leiden. De regio wordt aantrekkelijker voor bijvoorbeeld dagbezoek. Dit kan juist een positief effect hebben op voorzieningen in kleine kernen.

In het planMER zijn de verschillende effecten van de oplossingsrichtingen inzichtelijk gemaakt waaronder de reistijdwinst. In het Afwegingsdocument zijn vervolgens de oplossingsrichtingen

getoetst aan de voor de N280-West gestelde doelen. Op basis van dit document wordt een bestuurlijke keuze gemaakt voor een voorkeursoplossingsrichtingen.

Op dit moment is het exacte tracé van de verschillende oplossingsrichtingen niet bekend. Het is op dit moment dan ook niet te zeggen wat het effect van een tracé is op bepaalde (bedrijfs)woningen en bedrijfsbebouwing. Dit zal bij de verdere uitwerking nadere aandacht krijgen.

Bovenstaande geldt eveneens voor grondeigendommen en doorsnijding daarvan. Voor de oplossingsrichting(en) die wordt gekozen zal hiernaar in een vervolgstadium gedetailleerd worden gekeken.

Oplossingsrichting 6 kan inderdaad leiden tot verstoring van rust in het wandel- en fietsgebied in het landelijk gebied van de gemeente Leudal. Wanneer de keuze valt op dit alternatief zal in de vervolgfase de exactere ligging van het tracé worden bepaald en kunnen gedetailleerdere effecten worden bepaald en kunnen ook mitigerende en compenserende maatregelen worden doorgerekend.

Zoals nu ingeschat, zal oplossingsrichting 6 niet dwars door de Zandstraat maar ten noorden van de Zandstraat liggen. De weg buigt vanaf de spoorlijn af richting de Kelperweg.

Bij oplossingsrichting 7 komt het wegtracé nabij de weg Mildert te liggen. Momenteel is ter hoogte van de spoorlijn een tunnel aanwezig. Ter hoogte van de kruising van oplossingsrichting 7 dient eveneens te worden voorzien in een nieuwe brug. De noord - zuid verbinding van de weg zou hiermee gecombineerd kunnen worden maar dit vormt onderdeel van nadere uitwerking in de vervolgfase als voor deze oplossingsrichting wordt gekozen.

Voor zover zienswijzen zich richten tegen oplossingsrichtingen 6 en 7 merken wij hier tevens op dat beide oplossingsrichtingen zijn afgefallen in de afweging, zoals in hoofdstuk 2 van deze nota aangegeven.

Bij de verdere uitwerking van oplossingsrichting 2+ zullen bereikbaarheidsvraagstukken van aangrenzende kernen, woningen en percelen aandacht krijgen.

5.12. Zienswijzen over: doorgaand (vracht)verkeer op de N280-West

302	Indiener geeft aan dat het doorgaand vrachtverkeer, dat bij Buitenop in Roermond de N280-West op rijdt en bij de kruising van de N280 met de A2 de weg verlaat, voor problemen zorgt. Indiener geeft aan dat het vrachtverkeer autonoom zal afnemen nadat de A74 is gerealiseerd en de A67 is uitgebreid naar 2x3 rijstroken. Het overige vrachtverkeer zal actief geweerd moeten worden door een verbod op doorgaand vrachtverkeer met daarop een controle op naleving. Als flankerende maatregel om vrachtverkeer op de N280 te weren kan: de N280 tussen de grens met Duitsland tot een echte autosnelweg worden uitgebouwd. een echte aansluiting met de A73 zowel in noordelijke als zuidelijke richting worden gerealiseerd. kan een goede op- en afrit gerealiseerd worden naar een transferstation voor het Retail Center. een volwaardige aansluiting van de A73 Zuid op de A2 bij Maasbracht worden gerealiseerd.
304	Indiener stelt vraagtekens bij de conclusie dat er geen toename wordt verwacht van het doorgaand (vracht)verkeer en daarmee bij de uitkomsten van de verkeersanalyse.

	<p>De alternatieven voor de opwaardering van de N280 verkorten de rijtijd tussen Weert en Roermond aanzienlijk (4-5 minuten). De N280 wordt hiermee een waardig alternatief voor de A67 als oost-westverbinding tussen Antwerpen, Rotterdam en het Ruhrgebied. Het is dus logisch te veronderstellen dat het doorgaand verkeer hierdoor toeneemt.</p> <p>Rijkswaterstaat verwacht door de opening van de A74 dat het knooppunt Zaarderheiken problemen oplevert met de doorstroming. Samen met de toenemende verkeerintensiteit op de A67 wordt dit een minder interessante route voor het doorgaand verkeer. De N280 wordt door haar opwaardering dan ook een meer aantrekkelijke routekeuze.</p>
308 555 532 540 312 552 313 552	<p>Gevraagd wordt de mogelijkheden te onderzoeken op welke wijze, anders dan door aanpassingen in de wegenstructuur, het bovenregionale vrachtverkeer kan worden beïnvloed om gebruik te maken van de daarvoor bestemde A-wegen, bijvoorbeeld door veranderingen in de bewegwijzering en in routeplanners.</p>
509	<p>De doorstroming van het wegennet van de regio West-Midden-Limburg kan opgelost worden met 'simpele' bewegwijzeringsmaatregelen. Daarbij hoort uiteraard het completeren van de halve aansluitingen BAB52 – A73 en A73 – A2. Alleen dan is een optimale relatie Randstad met Duits achterland op autosnelwegniveau te realiseren.</p>
518	<p>Indiener is van mening dat doorgaand (vracht)verkeer via de snelwegen A2, A73 en A74 moet worden geleid. Met de N280 als 2x2 heeft de N280 juist een aantrekkende werking op het zware vrachtverkeer. Indiener is van mening dat de N280 bestemd moet blijven voor regionaal en lokaal verkeer.</p>
539	<p>Indiener is van mening dat het doorgaand vrachtverkeer stiefmoederlijk behandeld wordt. De waarde van deze handel door Midden-Limburg overstijgt nu al de omzet van het kooptoeisme in Roermond.</p>
528 312 552	<p>Naar de mening van indiener moeten de verschillende verkeersstromen zoveel mogelijk gescheiden en via daarvoor geschikte wegen worden geleid. Dit betekent:</p> <ul style="list-style-type: none"> - een maximale geleiding van het vrachtverkeer via de snel-/regionale wegen (A2, N273) en op de N280 alleen toestaan voor gebiedsgebonden vrachtverkeer; de N280 bestemmen voor regionaal verkeer; verkeer naar Roermond oost via A2 en A73. - via bewegwijzering het (inter)nationaal vrachtverkeer over de autosnelwegen leiden; dit vermindert de verkeersintensiteit op de N280 en maakt de aanpassing van minder knelpunten noodzakelijk.
528 312 552 313 552 539	<p>Indiener is van mening dat het vrachtvervoer in waarde uit te drukken is. Het leiden van (doorgaand) vrachtverkeer over de snelwegen in plaats van door Roermond zal geen negatieve gevolgen hebben voor de Roermondse economie. Het zal zelfs een verbetering betekenen voor de bereikbaarheid van het DOC.</p>
528 312 552	<p>Naar de mening van indiener kan voorafgaand aan de wegaanpassing reeds snel en goedkoop verkeersbeïnvloeding worden gerealiseerd. Indiener doet daartoe een aantal concrete voorstellen. Deze betreffen de verbetering van het knooppunt Zusterzeel, een sobere aanpassing van de aansluiting van de A2 op de A73, een aanpassing en verbetering van de aansluiting A2 op de</p>

	N280 en N273 en aanpassingen ten aanzien van de kruising Grathemerweg/Kelpen-Oler, de rotonde Baexem en het kruispunt Hatendoer.
541 551	De huidige N280 volstaat voor het verwerken van alle lokaal en regionaal verkeer. Er zijn slechts enkele eenvoudige maatregelen nodig om het gebruik door vrachtverkeer te ontmoedigen en ook in de toekomst over voldoende capaciteit op deze provinciale weg te kunnen beschikken
541 551	Doorgaand (vracht)verkeer hoort niet op de provinciale weg thuis. Ongeacht welke oplossing gekozen wordt, in alle gevallen zal minimaal de bewegwijzering moeten worden aangepast en bij voorkeur ook doorgaande banen worden aangelegd tussen de N280-Oost en A73 en de A2 zonder verkeerslichten, zodanig dat doorgaand internationaal verkeer over rijkswegen wordt gestuurd.
541 551	Indiener is van mening dat oplossingsrichtingen 2, 3, 4, 6 en 7 een positief effecten moeten hebben op transportkosten van bedrijven. Gezien de samenstelling van het vrachtverkeer op de N280 zal het merendeel deze winst gaan naar bedrijven van buiten de regio. Deze oplossingsrichtingen verslechteren de leefbaarheid ten gevolge van extra doorgaand verkeer.
312	Indiener is van mening dat, vooraleer in oplossingsrichting 2 aanpassingen aan wegen worden gedaan, eerst maatregelen ter verkeersbeïnvloeding uitgevoerd moeten worden.
312	Indiener is van mening dat maatregelen in oplossingsrichting 2 aan de rotonde Baexem voorafgegaan moeten worden door grondige metingen m.b.t. doorstroming, met name ter voorkoming van vertragingen van het vrachtverkeer. Ook moet er aandacht zijn voor het effect van sluipverkeer dat via Heythuysen door Baexem naar N280 rijdt.
312	Indiener is van mening dat bij het leiden van het doorgaande vrachtverkeer in oplossingsrichting 2 over de autosnelwegen geen negatieve gevolgen heeft voor de Roermondse economie. De leefbaarheid en de kansen voor het MKB in Leudal blijven behouden, en de voorgestelde aansluitingen van wegen zijn positief voor de ambities van ondernemers in Leudal.
518	Indiener vindt dat doorgaand vracht(verkeer) moet worden gescheiden van het lokale regionale verkeer en via de A wegen moet rijden (oplossingsrichting5) en niet via provinciale wegen. Indiener vindt dat oplossingsrichting 5 betrokken moet worden bij oplossingsrichting 2.
528 554	Indiener is van mening dat oplossingsrichtingen 2 en/of 3 een aanzuigende werking op het doorgaande (vracht)verkeer hebben. Vooral het doorgaande vrachtverkeer heeft een negatieve invloed op het milieu en leefbaarheid. Indiener is van mening dat maatregelen genomen moeten worden om het doorgaande vrachtverkeer te ontmoedigen.
528 554 312 552	Naar de mening van indiener is een toename van vooral doorgaand vrachtverkeer op de N280 niet gewenst vanwege de bijkomende nadelige effecten. Met zijn zienswijze wenst indiener in feite voort te bouwen op oplossingsrichting 2 en hij verzoekt om de zienswijze mee te nemen bij de vervolgonderzoeken.
539	Indiener is van mening dat het mengen van soort verkeerstromen over de N280 (regionaal bestemmingsverkeer en doorgaand vrachtverkeer) belemmerend werkt voor de doorstroming. Wanneer het doorgaand vrachtverkeer geweerd wordt bevordert dat de doorstroming.
304	Het doorgaand (vracht)verkeer vanuit Weert naar Duitsland en Venlo maakt op dit moment veelal gebruik van de N275 via Nederweert. Een adequate opwaardering van de N280 kan deze route ontlasten en de leefbaarheid in het landelijk gebied verbeteren. Voor bedrijvigheid in Weert liggen de economische kansen onder andere in Duitsland, waar de opwaardering van de N280 aan kan bijdragen.
528 312 552	Verkeer: Naar de mening van indiener heeft afwaardering van de N280 geen toegevoegde waarde, verkeersluw maken voor doorgaand vrachtverkeer is voldoende.

536	Indiener geeft aan dat een toename van het vrachtverkeer op de N273 een gevaar kan vormen voor het waterbekken voor de drinkwatervoorziening.
519 520	Indiener is van mening dat oplossingsrichting 4 en 5, 6 en 7 niet zal leiden tot een andere verkeerssituatie ter plaatse van zijn kantoor. Het effect is vergelijkbaar met oplossingsrichting 2.
541 551	Indiener constateert dat alle alternatieven (behalve alternatief 1) tot een ongewenste hogere verkeersdruk op de A2 zullen leiden, omdat hier bovenregionaal verkeer wordt aangetrokken.
305	Indieners verwachten meer doorgaand (vracht)verkeer dan geprognoseerd. Na opwaardering wordt de verbinding Eindhoven – via Roermond – Mönchengladbach vergelijkbaar met de verbinding via de A74, waardoor in feite een internationale verbindingsweg ontstaat door de kernen.
528 312 552	Naar de mening van indiener heeft afwaardering van de N280 geen toegevoegde waarde, verkeerssluw maken voor doorgaand vrachtverkeer is voldoende.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Uit het verkeersmodel blijkt dat in de huidige situatie het kruispunt Buitenop – Kraanpoort en de aansluiting van de N280 op de A2 knelpunten zijn. De hoeveelheid vrachtverkeer op de N280-west zal volgens het verkeersmodel in de autonome situatie nauwelijks wijzigen ten opzichte van de huidige situatie o.a. door de opening van de A74.

Hierdoor valt een deel van het vrachtverkeer op de N280 weg, wat "opgevuld" wordt door lokaal en regionaal vrachtverkeer.

Aanpassingen aan de N280 leveren voor vrachtverkeer nauwelijks tijdwinst op door de snelheidsbegrenzing van deze voertuigen (reistijdwinst zoals genoemd in het planMER betreft een gemiddelde reistijdwinst voor het woon-werk-autoverkeer).

Daarnaast blijven er in alle oplossingsrichtingen kruispunten over die voor vertragingen kunnen zorgen. Het vrachtverkeer maakt bij voorkeur gebruik van snelwegen, een toename van het doorgaande vrachtverkeer op de N280 wordt in oplossingsrichting 2 dan ook niet verwacht. In oplossingsrichtingen 3, 6 en 7 wordt wel een (beperkte) toename van het vrachtverkeer verwacht.

Op de snelwegen is in de autonome situatie een forse groei waarneembaar van het vrachtverkeer. Dit is in het verkeersmodel betrokken. Het verkeer op de A67 neemt in de toekomst toe maar dit geldt ook voor de A2, die daardoor tussen Eindhoven en knooppunt Het Vonderen minder goed zal doorstromen. Dit verhoogt weer de reistijd voor een route via de N280 en de A2 ten opzichte van de route A74 – A67.

Het vrachtverkeer op de N280-Oost stijgt relatief snel. Dat komt omdat het huidig gebruik laag is, het een relatief nieuwe verbinding is en omdat naast doorgaand verkeer het verkeer een bestemming of herkomst in de regio heeft. De N280 stroomt bij een opwaardering van de weg beter door maar de tijdwinst is te beperkt om een volwaardig alternatief te bieden voor de A74.

Het ministerie van I&M heeft samen met de regio een MIRT-onderzoek uitgevoerd inzake de ontwikkelingen op de gehele A67 (Belgische grens tot Duitse grens). Hieruit blijkt op basis van onderzoek door TNO dat deze route de hoofdroute is en blijft (met name door de aanleg van de A74) voor internationaal transport tussen Rotterdam en het Duitse achterland – Ruhrgebied.

Zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven, voldoet oplossingsrichting 5 onvoldoende aan de doelstellingen van het project en zal deze oplossingsrichting als geheel niet verder worden uitgewerkt. Een volledige

oplossing via de A2/A73 heeft voor het vrachtverkeer nauwelijks een meerwaarde. De route is langer terwijl het verschil in rijsnelheid zeer beperkt is. De reistijd voor vrachtwagens neemt dus duidelijk toe, evenals het aantal te rijden kilometers. Beide factoren stimuleren het vrachtverkeer niet van een dergelijke oplossingsrichting gebruik te maken. Tevens is een volledig snelwegalternatief duurder en dienen alle onderdelen uitgevoerd te worden om enige meerwaarde te kunnen bieden. De A2 wordt daarbij dermate meer belast dat aanvullend ook hier capaciteitsmaatregelen nodig zijn. Dit leidt tot hogere kosten. De mogelijke A2 verbreding wordt momenteel samen met regio onderzocht. Echter dit betreft het traject tussen knooppunt het Vonderen en knooppunt Kerensheide. Het betreft dus geen aanpassingen voor het traject tussen Eindhoven en knooppunt het Vonderen.

Gedeputeerde Staten kiezen er wel voor om elementen van oplossingsrichting 5 mee te nemen bij de verdere uitwerking, teneinde met het hoofdwegennet een goed alternatief voor het internationaal doorgaand (vracht)verkeer te kunnen bieden. Bij de verdere uitwerking zal bepaald moeten worden of en welke maatregelen hiervoor nodig zijn. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de volgende inzichten, die uit de studies naar voren komen:

- Het beïnvloeden van de routekeuze voor bovenregionaal (vracht)verkeer kan bijdragen aan het oplossen van de problemen maar vervangt niet de noodzaak om de verkeersproblemen rondom de N280 op te lossen. Bewegwijzeringmaatregelen lossen slechts een deel van het probleem op omdat een deel van het verkeer kiest voor de snelste route. Bovendien heeft een groot deel van het vrachtverkeer een herkomst of bestemming in de regio.*
- Daarnaast is vrachtverkeer slechts een deel van het totale verkeer, waarbij doorgaand vrachtverkeer weer een deel van het totale vrachtverkeer is. Vrachtverkeer heeft maar een beperkt effect op de verkeersafwikkeling.*
- Het scheiden van verkeersstromen blijkt in de praktijk lastig. Middels bewegwijzering kan slechts een deel van het probleem opgelost worden en het op de N280 enkel toestaan van lokaal verkeer is niet mogelijk en niet wenselijk voor de bedrijvigheid in de regio zelf. Een deel van het buiten het gebied afkomstige verkeer heeft immers een bestemming binnen Midden-Limburg. Het scheiden van dit verkeer van ander buiten-regionaal verkeer is juridisch gezien niet mogelijk.*
- Beïnvloeding van het verkeer door het aanpassen van wegen en knooppunten nabij de N280-West kan bijdragen aan een verbetering van de verkeerssituatie op de N280-West maar zal het verkeersprobleem niet oplossen. In de autonome situatie is in deze studie al rekening gehouden met aantal kleine verbeteringen aan en rond de N280, voor zover daar al besluitvorming over heeft plaatsgevonden, maar deze lossen niet alle geconstateerde knelpunten op.*

De door de insprekers genoemde maatregelen zijn erop gericht om het gebruik van de N273 en de A2 – A73 te stimuleren in combinatie met enkele kleinschalige aanpassingen op het gedeelte N280 tussen de A2 en de N273. Soortgelijke maatregelen, echter grootschaliger van aard, zijn beschouwd in respectievelijk de oplossingsrichting 4 en 5, waarbij tevens het gebruik van de N280 wordt ontmoedigd. Daarbij blijkt dat de problemen in de verkeersafwikkeling in de regio niet allemaal worden opgelost. Met oplossingsrichting 2+ willen wij zowel de knelpunten op de N280 zelf oplossen als aanvullende maatregelen nemen om het internationaal doorgaande (vracht)verkeer zoveel mogelijk over het hoofdwegennet te leiden.

Het belang van doorgaand vrachtverkeer voor de economie van Roermond is in de effectenstudies niet in kaart gebracht maar dit belang zal naar verwachting inderdaad minimaal zijn. Het verkeer heeft immers een herkomst of bestemming buiten Roermond.

Het klopt dat genoemde oplossingsrichtingen tot lagere transportkosten leiden voor bedrijven. De REES en MKBA laten dit ook zien. In beide studies is echter niet in detail gekeken naar de 'bestemming' van het vrachtverkeer. Op grond van de MKBA lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat tenminste 30 à 40 procent van de baten voor het vrachtverkeer bij bedrijven buiten de regio Midden-Limburg terechtkomen.

Wanneer gekozen wordt voor een oplossingsrichting zal nader onderzoek plaatsvinden naar de invulling, op een hoger detailniveau. In dat stadium zal ook gekeken worden naar eventueel (ongewenste) neveneffecten en wat de mogelijkheden zijn wat betreft (aanvullende) maatregelen.

Het verkeersluw maken van de N280-West voor doorgaand vrachtverkeer is niet mogelijk en niet wenselijk gezien de (boven)regionale functie. De verschillende typen vrachtverkeer van elkaar scheiden, is juridisch een lastige kwestie. Het afwaarderen van de N280 heeft effect op al het regionale verkeer dat geen bestemmingsverkeer vormt. Daarnaast heeft de afwaardering te maken met het inpassen van een type weg binnen het landelijke beleid. Wanneer de N280-West van functie verandert zal ook het wegprofiel daar op aangepast dienen te worden.

Er is geen reden om te veronderstellen dat een toename van het vrachtverkeer op de N280 een negatief effect heeft op de drinkwatervoorziening. De negatieve effecten op de luchtkwaliteit zijn zeer beperkt.

De toekomstige verkeerssituatie bij het bedrijf aan de Rijksweg 4 in Baexem is afhankelijk van de exacte uitwerking van een oplossingsrichting. Een afwaardering van de N280-West kan echter ook gevolgen hebben voor de verkeerssituatie ter plaatse van het betreffende bedrijf.

Buiten de oplossingsrichtingen 4 en 5 waarbij een deel van de A2 onderdeel is van de oplossingsrichting, zijn er geen effecten waargenomen waarbij de A2 te maken krijgt met een duidelijk hogere verkeersdruk. Er is voornamelijk sprake van routewijzigingen binnen de regio.

5.13. Zienswijzen over: Verkeerskundige doelstelling

518	Indiener vraagt zich af wat het doel is van de N280: een internationale, regionale of lokale verbinding.
549	Indiener ondersteunt dat verbetering van de N280 leidt tot een toename van het verkeersaanbod. De ontwikkeling van de N280 tot sluiproute voor verkeer dat er niet hoort dient te worden voorkomen omdat dat de winst voor de veiligheid in de wijken teniet zal doen. De hoofdverbindingen kunnen in voldoende mate voorzien in de interregionale capaciteit, dus geen aanleiding voor een shortcut door natuur en woonwijk.
401 305 552	De N280 is een provinciale weg met een bovenregionaal karakter. De doelstelling die het MKBA hem toekent, namelijk een internationale verbindingsweg, is hiermee volgens indieners niet in overeenstemming. Doorgaand (inter)nationaal verkeer moet via A-wegen, regionaal verkeer via N-wegen.
308 555	Wij zijn van mening dat een weg primair als doel heeft om verkeer over te vervoeren en dat de vraag naar nut en noodzaak van aanpassingen c.q. uitbreiding van de N280 primair aan dat doel getoetst

532	behoort te worden. Economisch-ruimtelijke belangen en specifieke projecten zijn ten onrechte neven- en zelfs bovengeschildt geworden, waar deze naar onze mening ondergeschikt behoren te blijven.
540	
312	
552	
313	
552	

Standpunt Gedeputeerde Staten

De N280-West is een bovenregionale weg, maar vanwege de ligging nabij Duitsland maakt ook internationaal verkeer gebruik van de N280-West. Vele bedrijven in Midden-Limburg zijn hiervan ook mede afhankelijk.

Zoals in het Afwegingsdocument ook aangegeven is de doelstelling van het project niet alleen om verkeerskundige knelpunten op te lossen, maar ook een bijdrage te leveren aan de gebiedsontwikkeling.

De N280 is ook een hoofdverbinding in het provinciale wegennet. Zonder het treffen van maatregelen neemt de hoeveelheid verkeer op de N280 als autonome ontwikkeling toe waardoor knelpunten blijven bestaan, groter worden of nieuwe knelpunten optreden. Hoewel een verbeterde doorstroming een beperkte hoeveelheid extra verkeer aantrekt, is niet al dit verkeer te typeren als 'sluipverkeer' of 'ongewens' maar vangt de verbeterde weg ongetwijfeld ook sluipverkeer in de regio op door het meer te bundelen op een hoofdroute. In het planMER is met name gekeken naar de effecten van de verschillende oplossingsrichtingen. Nadere analyses naar mogelijk sluipverkeer voeren voor dit stadium van studie nog te ver en zijn mogelijk relevant bij het nader uitwerken van een oplossingsrichting.

In alle effectenstudies worden dezelfde oplossingsrichtingen voor de N280 gehanteerd, zoals uitgewerkt en beschreven in het Startdocument. De MKBA verschilt hierin niet van de andere uitgevoerde effectenstudies. Doorgaand internationaal vrachtverkeer zal ook via de A-wegen rijden omdat deze daarvoor het beste zijn uitgerust. De oplossingsrichtingen voor de N280-West betekenen een verbetering van de doorstroming maar voor het doorgaande vrachtverkeer heeft dat niet tot gevolg dat op grote schaal andere routekeuzes worden gemaakt.

5.14. Zienswijzen over: Probleemstelling in verkeersstudie

509	Met de achterstallige oplossing van het Roermondse interne stedelijke wegenprobleem (door de voorgaande expansie van het outletcentrum) wordt nu de gehele regio geconfronteerd doordat het als integraal probleem is geformuleerd.
517	De N280-West is geen knelpunt omdat schrijver nog nooit in de file heeft gestaan.
518	Indiener constateert dat uit de studies blijkt dat het verkeer op de N280-West hoofdzakelijk een lokale en regionale bestemmings- en herkomst heeft. Uit de provinciale mobiliteitsmonitor blijkt dat op sommige gedeeltes van de weg (waaronder op Weerter grondgebied) de laatste 10 jaar sprake is van afnemend verkeer.
541 551	De effecten van piekbelasting en recreatiefiles hebben betrekking op twee knelpunten in Roermond, vooral tijdens Duitse feestdagen en zijn geen reden om de hele N280 op te waarderen.
401 305	Het ontbreekt volgens indieners aan een goede knelpuntenanalyse in het planMER en de Verkeersstudie, in die zin dat onvoldoende wordt helder gemaakt wat precies de aard en omvang

552	van het verkeersprobleem. De voor een analyse noodzakelijke I/C-verhoudingen ontbreken in het onderzoek. Denk in oplossingen in plaats van variant; indieners verwijzen in dit verband naar advies Commissie m.e.r.
-----	---

Standpunt Gedeputeerde Staten

Uit het verkeersmodel blijkt dat in de huidige situatie niet alleen aan de Roermondse zijde van de N280-West problemen bestaan rondom de N280-West. Deze problemen hebben voor een deel te maken met verschillende ruimtelijke projecten die in de loop der tijd gerealiseerd zijn waardoor de verkeersdruk op de N280-West is toegenomen. Anderzijds heeft dit ook te maken met de algemene autonome groei van het verkeer en met de ligging van de weg waardoor er behalve in Roermond o.a. in de kern Baexem sprake is van leefbaarheidsproblemen. De gemeenten binnen het GOML hebben ervoor gekozen om dit probleem gezamenlijk aan te pakken omdat de N280-West een regionale functie heeft.

In de huidige situatie en bij autonome ontwikkeling van het gebied is volgens het verkeersmodel sprake van verkeersknelpunten. Deze knelpunten ontstaan met name in de spitsperiodes. In de autonome ontwikkeling neemt het karakter en het aantal knelpunten toe, daarom dienen maatregelen aan de N280-West te worden getroffen zodat de weg in de toekomst ook zorgt voor een goede bereikbaarheid van Midden-Limburg.

De N280-West heeft inderdaad grotendeels een regionale en lokale verkeersfunctie. Uit het verkeersmodel blijkt dat op sommige wegvakken in de toekomst sprake zal zijn van een afname van de hoeveelheid verkeer. Uit het model blijkt echter ook dat op sommige plekken sprake zal zijn van een verkeerstoename en van een toename van het aantal knelpunten, het is daarom van belang om maatregelen te treffen.

In het verkeersmodel is geen rekening gehouden met recreatieve piekdagen. Op piekdagen zullen de verkeersintensiteiten nog hoger zijn en zullen de knelpunten nog groter zijn. Op normale werkdagen is volgens het verkeersmodel al sprake van knelpunten, ook buiten Roermond. Daarnaast zijn bij de oplossingsrichtingen verschillende maatregelen beschouwd, van een aanpak van lokale knelpunten tot een integrale aanpak waarbij de N280-West volledig nieuw wordt aangelegd. Er is dus niet bij voorbaat sprake van een opwaardering van gehele N280-West.

In het planMER is een knelpuntenanalyse uitgevoerd, o.a. door voor de huidige en autonome situatie de I/C-verhouding inzichtelijk te maken. Hieruit blijkt dat deze op een aantal wegvakken in de ochtend- en avondspits hoger dan 0,7 is, dit betekent een kritische verkeersbelasting met kans op congestie. Uit deze analyse blijkt welke knelpunten er bestaan dan wel zullen ontstaan wanneer geen verdere maatregelen worden getroffen. Door ook de verschillende oplossingsrichtingen te onderzoeken is ook beschouwd wat het effect van deze oplossingsrichtingen is op deze knelpunten en of er nieuwe knelpunten ontstaan.

5.15. Zienswijzen over: projectbegrenzing in verkeersstudie

308	Als basis van de op te lossen verkeersproblematiek (doorstroming, bereikbaarheid) wordt in de
555	

onderzoeken ten onrechte uitgegaan van het tracé van de bestaande N280 tussen Roermond en

532 540 312 552 313 552	<p>Weert. Een geografisch ruimer tracé dient onderzocht te worden. Een aansluiting op de A73 (ten oosten van Roermond) is ten onrechte niet meegenomen, terwijl uit studies (Provinciale Mobiliteitsmonitor) blijkt dat slechts op bepaalde tijdstippen van de dag (met name in spitsuren) sprake is van beperking van de doorstroming en dat dit voor een groot deel veroorzaakt wordt door bovenregionaal en/of internationaal vrachtverkeer dat een route zoekt tussen Rotterdam en het Ruhrgebied.</p> <p>Doordat de probleemstelling van de verkeersonderzoeken zich ten onrechte beperkt tot het weggedeelte tussen Weert en Roermond wordt ook voor de oplossingsrichtingen het weggedeelte ten oosten van Roermond niet meegenomen.</p>
528 313 552 312 552	<p>Indieners zijn van mening dat bij de projectbegrenzing een aantal belangrijke verbindingen en wegen niet zijn meegenomen, te weten: de A2 en A73 inclusief het knooppunt bij het Vonderen; de aansluiting van de N280 op de A73, de aansluiting A52 op de A73 en de doorverbindingen van N279 op de N273 en de N273 op de N280 (Zusterzeel).</p>

Standpunt Gedeputeerde Staten

In de probleemanalyse van deze studie is niet alleen gekeken naar de N280-West maar ook de overige wegen in de regio, waaronder de A73, de aansluiting van de N280-West hierop en het gedeelte N280-Oost. Aan de oostzijde zijn vanuit de beschikbare gegevens geen knelpunten naar voren gekomen.

Alle door de indiener genoemde wegen maken onderdeel uit van het studiegebied (zie ook figuur 4.3 van het planMER).

5.16. Zienswijzen over: onderzoeksmethodiek in verkeersstudie

309	<p>Indiener beveelt aan om reistijd- en reistijdwinstberekeningen uit te voeren vanuit de regio naar de centrumsteden in plaats van de rit tussen twee centrumsteden, aangezien de weg voornamelijk wordt gebruikt door verkeer met bestemming van en naar de regio. Overigens beveelt indiener aan reistijdwinsten kleiner dan vijf minuten niet als een factor van groot belang mee te nemen.</p>
309	<p>Indiener vindt dat te beperkt is gekeken naar economische ontwikkelingen, die passen in het landelijk gebied van Leudal, zoals agrarische ontwikkelingen, recreatieve ontwikkelingen en de meerwaarde van natuur en landschappelijke kwaliteiten voor de leefomgeving van de mensen, voor welzijn en welvaart.</p>
533	<p>Indiener geeft aan dat bij de toetsing van de oplossingsrichtingen aan de doelstellingen gebruik wordt gemaakt van aannames en voorspellingen, maar dat deze onvoldoende recht doen aan de situatie ter plaatse. Bijvoorbeeld het tussenliggende gebied is slechter bereikbaar bij opwaardering van de N280-West. Dit staat haaks op de conclusie dat oplossing 5 tot een verminderde bereikbaarheid leidt ten opzichte van de huidige situatie en oplossing 3 tot een verbeterde bereikbaarheid. De beoordeling in de tabel is onjuist: er wordt onvoldoende rekening gehouden met een mogelijke verbreding van de A2; Doorgaand verkeer dient via het Rijkswegennet plaats te vinden.</p>
539	<p>Indiener constateert dat er geen metingen van doorstroomsnelheden, snelheden en gemiddelde rijtijden van personenwagens en vrachtwagens over de verschillende bestaande verkeersroutes zijn. Daarmee zijn er geen haalbare targets in het Afwegingsdocument geformuleerd.</p>

	Het verkeer is niet uitgedrukt in aantallen, trajecten, bestemmingen en herkomsten. Ook is niet vastgesteld wat het motief is om bij routekeuze te kiezen voor de N280-West.
553	Indiener maakt bij oplossingsrichting 2 de kanttekening dat op dit moment voor transportverkeer eventuele vertragingen ingecalculeerd zijn en voor woon-werk en recreatieverkeer geldt dat mensen weten hoe lang de reistijd is.
401 305 552	Het is indieners onduidelijk waarom, in navolging van het advies van de Commissie m.e.r., geen langere planperiode is aangehouden (10 jaar na openstelling met door- kijk naar 20 jaar of 25 jaar).
401 305 552	Naar het oordeel van indieners is de reistijdwinst in minuten beperkt en zouden reistijdwinsten kleiner dan 5 minuten niet als 'factor van groot belang' moeten worden meegenomen. Ook wordt aanbevolen om de reistijd(winst)berekeningen uit te voeren vanuit de regio naar de centrumsteden, aangezien dit het meest voortkomend reistype is in de regio; dit in plaats van Weert-Roermond.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Ter ondersteuning van de analyses/beoordeling is gekeken naar de reistijden van west naar oost v.v. en noord naar zuid v.v.. Op deze manier worden eventuele verschillen tussen de oplossingsrichtingen het beste duidelijk. Indien vanuit de regio wordt gekeken, worden de onderlinge verschillen kleiner omdat niet alle maatregelen van een oplossingsrichting worden meegenomen en komt het totale effect minder goed in beeld.

De zienswijze dat te beperkt naar de economische ontwikkelingen is gekeken, wordt niet gedeeld. In de REES is naar verschillende economische ontwikkelingen gekeken zowel op regionaal als op lokaal niveau. Verschillende beeldbepalende en actuele ontwikkelingen in de gemeente Leudal komen hierbij aan bod. In de verkeersstudie is tevens de autonome ontwikkeling betrokken en in het planMER zijn de effecten op natuur en landschap in beeld gebracht.

In de studies is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van kwantitatieve gegevens, bijvoorbeeld uit het verkeersmodel. In verkeersmodellen wordt altijd gebruik gemaakt van voorspellingen en aannames omdat anders geen verkeersbeeld voor de toekomstige situatie te realiseren is en de verschillende oplossingsrichtingen niet vergeleken kunnen worden. Met betrekking tot de bereikbaarheid is in oplossingsrichting 5 sprake van een verslechtering van de kernen in Midden-Limburg omdat de N280-West tussen de A73 en de A2 wordt afgewaardeerd, hierdoor wordt de bereikbaarheid van onder andere Baexem slechter. Oplossingsrichting 3 scoort juist positief omdat minder kans op vertraging bestaat op de N280-West waardoor de bereikbaarheid verbetert. Een mogelijke verbreding van de A2 tussen Weert en Het Vonderen leidt niet tot een verbetering van de bereikbaarheid omdat een groot deel van de knelpunten op de N280-West blijft bestaan vanwege gebruik door regionaal en lokaal verkeer.

Door toekomstige ontwikkelingen in het gebied maar ook daarbuiten en wijzigingen in het verkeersaanbod geeft de huidige situatie niet een voldoende beeld van de verkeersafwikkeling in de toekomst. Het stellen van targets op basis van gemeten gemiddelde snelheden/rijtijden is zodoende niet mogelijk. Daarnaast zijn er nu reeds aantoonbare knelpunten die aangepakt kunnen worden. In het onderliggende verkeersrapport is nader ingegaan op aantallen voertuigen, etc. Het merendeel van het verkeer op de N280-West heeft een herkomst, bestemming of beide in het studiegebied en heeft daarmee een reden om gebruik te maken van de N280-West.

Dat vertragingen op de N280-West zijn ingecalculeerd en recreanten er rekening mee houden betekent niet dat er geen knelpunten zijn. Bovendien zal het aantal knelpunten in de toekomst verder worden vergroot waardoor de reistijden nog langer worden.

In alle studies is uitgegaan van het prognosejaar 2020. Daarnaast is in de verkeersstudie een doorkijk gegeven naar het jaar 2030. Deze doorkijk gaf niet dusdanige afwijkingen van de resultaten met prognosejaar 2020 dat er aanleiding was om ook voor de andere effectenstudies een doorkijk te geven naar 2030. Daarnaast geldt dat de onderlinge verhouding tussen de oplossingsrichtingen niet verandert door de prognose door te trekken van 2020 naar 2030.

Op een huidige reistijd van gemiddeld 28 minuten is een afname van 5 minuten op de relatie Weert – Roermond een winst van ruim 18%, gemiddeld 3 minuten is nog steeds een winst van meer dan 10%. Dit zijn duidelijke veranderingen in reistijd en dienen als zodanig te worden beschouwd. Voor individuele relaties tussen Weert en Roermond kan de reistijdwinst, zowel in absolute als relatieve waarde, zelfs nog groter zijn.

Reistijdwinsten zijn overigens slechts een onderdeel van de totale beoordeling wat betreft de verkeersafwikkeling.

5.17. Zienswijzen over: verkeersmodel

304	Niet alle relevante ontwikkelingen zijn meegenomen in deze analyse en geven de uitkomsten een vertekend beeld als het gaat om de verwachte verkeersintensiteit.
304	Door drie ontwikkelingen wordt, naast de groei van het doorgaand verkeer, een forse groei verwacht van het bestemmingsverkeer in Roermond. Dat zijn de ontwikkeling van de Maasoevers in Roermond (onder andere ECI/cultuureiland, Maasplassen), de realisatie van Jazz City en de groei van het DOC (factory outlet). In de studie van de gemeente Roermond (N280 Wegvak Roermond, 14 juli 2011) wordt gesproken over een groei van 171% door de komst van Jazz City. Het DOC verwacht zelf de komende tien jaar in verkeersbewegingen te verdubbelen. Indiener vindt dat er te weinig rekening is gehouden met de omvang van deze ontwikkelingen bij de geformuleerde uitgangspunten van de studies.
303	Indiener is van mening dat de verkeersstudie te veel uitgaat van een sterke economische groei en als gevolg daarvan veronderstelde sterk toenemende verkeersintensiteit op de N280. De zones waar deze groei zich zou moeten manifesteren liggen grotendeels op ruime afstand van de N280 en worden door opwaardering niet beter ontsloten. (recreatiepark de Leistert, golfbaan Heythuysen, industrieterrein Zevenellen, Zorgstrip, industrieterreinen Ittervoort, Kelpen en Weert). Verkeersstromen zullen gaan verschuiven in noordelijke richting. Als gevolg van krimp zal de verwachte groei van het verkeersaanbod aanzienlijk minder zijn dan hier is beschreven.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Door de betrokken partijen uit het GOML en Rijkswaterstaat zijn alle relevante ontwikkelingen bepaald. Vanuit de verschillende partijen zijn ook gegevens aangeleverd die als input zijn gebruikt voor het verkeersmodel. Verder zijn in het verkeersmodel de recente prognosecijfers gebruikt. Hiertoe zijn Etil-bevolkingsprognoses en ECORYS arbeidsplaatsenprognose voor het toekomstjaar 2020 verwerkt. Deze cijfers houden expliciet rekening met een bevolkingskrimp en een zeer beperkte groei

van het aantal arbeidsplaatsen. Het verkeersmodel is dus gebaseerd op actuele gegevens en geeft een goed beeld van de te verwachten verkeersintensiteit.

Bij de verdere uitwerking van de oplossingen te Roermond zal rekening worden gehouden met alle relevante ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de omgeving, teneinde een toekomstvaste infrastructurele oplossing te kunnen aanleggen.

5.18. Zienswijzen over: Uitgangspunten verkeersstudie

401 305 552	Indieners zijn van oordeel dat het advies van de commissie voor de m.e.r. niet goed is betrokken bij de uitwerking van de verschillende effectenstudies, waardoor er geen objectieve en weloverwogen afweging tussen de verschillende alternatieven mogelijk is. onderbouwing nut/noodzaak, analyse bereikbaarheidsknelpunten, uitwerking van de Ladder van Verdaas, beschrijving huidige/toekomstige functie van de weg, beschrijving I/C-verhoudingen,
539	Er heeft geen gedegen onderzoek plaatsgevonden of wel sprake is van verkeerskundige knelpunten.
539	Indiener vindt het onbegrijpelijk dat op een korte afstand twee parallelle autowegen nodig zijn.
309	Indiener geeft aan dat een goede knelpuntenanalyse ontbreekt of niet inzichtelijk is gemaakt in de planMER en in de verkeersstudie. Het ontbreekt aan een weergave van de aard en omvang van het knelpunt (overmaat verkeer, verkeerde wegconstructie, knelpunt in een kruispunt of wegvak). De I/C-verhoudingen zijn niet weergegeven waardoor het niet mogelijk is een gedegen analyse te maken, die kan bijdrage aan een oplossing op maat. De uitwerking van sluipverkeer en calamiteiten is niet terug te vinden in de rapporten.
528	Algemene projectbenadering: Indiener geeft aan dat in het rapport BVA bewust naar het resultaat is toegerekend. Dat blijkt uit het bepalen van de verkeersbewegingen in 2020 (toename van verkeer met 3 tot 3.2 % per jaar terwijl de landelijke toename 1.85 % is). Daarnaast blijkt dit uit het feit dat belangrijke invloedsfactoren niet in de rapporten zijn meegenomen (openstelling A73, A74 bij Venlo, bevolkingskrimp, doorstrekken A52 van de Nederlandse grens tot aan de A73, verbeteringen van de infrastructuur rondom Eindhoven). In een second opinion wordt gesteld dat er geen duidelijke beschrijving van het probleem is en er bij de gekozen I/C verhouding geen probleem ontstaat. Indiener begrijpt niet hoe dan geconcludeerd kan worden dat het nut en de noodzaak voor de opwaardering voldoende is aangetoond. Indiener vraagt zich af of het zinvol en verantwoord is om te investeren in dit project als de toegevoegde waarde twijfelachtig is.
309	Indiener geeft aan dat de adviezen van de commissie MER onvoldoende zijn overgenomen zoals de onderbouwing van nut en noodzaak van infrastructurele maatregelen op basis van een actuele verkeerskundige analyse en de relatie tussen probleemanalyse, projectdoelstellingen en oplossingsrichtingen. Daarnaast zijn volgens indiener de Ladder van Verdaas en de 3 B's niet de basis geweest van de rapporten en onderzoeken, maar achteraf is becommentarieerd. Een onderzoek naar andere mogelijkheden (voor mobiliteit) heeft niet plaatsgevonden. Het advies van de commissie MER om de huidige en toekomstige functie van de N280 te beschrijven en welke wegkarakteristieken daarbij passen is niet opgevolgd.
308 555	Gevraagd wordt een aanvullend verkeerskundig onderzoek in te stellen, waarbij meegenomen wordt een grondige analyse van verschillende verkeersstromen van buiten het probleemgebied tussen

532 540 312 552 313 552	Roermond en Weert, te weten doorgaand (internationaal)(vracht)verkeer, (boven)regionaal verkeer, het lokaal personen- en goederenverkeer en het sluipverkeer. Dit onderzoek, aanbevolen door de cie MER, is ten onrechte in het Afwegingsdocument niet meegenomen. Gevraagd wordt daarbij niet alleen uit te gaan van berekeningen maar van een actuele verkeerskundige analyse (wederom een niet uitgevoerde aanbeveling van de cie MER) waarbij d.m.v. actuele metingen inzicht verschaft wordt. Gevraagd wordt de volledige bestaande verkeersinfrastructuur, dus bijvoorbeeld inclusief aansluitingen op de A73 en A2 erbij te betrekken.
308 555 532 540 312 552 313 552	Oplossingsrichtingen zoals aanpassingen in de aansluiting van de N280 op de A73, de N280 op de A2 en van de A73 en de A2 bij St. Joost passen uitstekend in de Ladder van Verdaas: verbetering van bestaande infrastructuur komt eerder aan de orde dan aanleg van nieuw asfalt. In de onderzoeken en afwegingen wordt deze laatste trede van Verdaas ten onrecht niet doorgevoerd.
308 555 532 540 312 552 313 552	In de verkeerskundige onderzoeken wordt verwezen naar onderzoeken waar de A73 nog niet was opengesteld, de A52 nog niet was doorgetrokken en de ontvlechting rondom Eindhoven nog niet was gerealiseerd. De prognoses in het verkeersmodel lijken uit te gaan van groei van arbeidsplaatsen en groei van de lengte en aantal vrachtautoritten. Economische ontwikkelingen doen het tegengestelde verwachten. Het is niet duidelijk op welk groeiscenario de uitkomsten zijn gebaseerd terwijl de cie MER uitdrukkelijk gevraagd had om dit wel te doen. De cie MER adviseerde om een beeld te schetsen van de bandbreedte van de bereikbaarheidsproblemen qua ernst aard en locatie. In het rapport worden verschillende scenario's beschreven, maar onduidelijk is op welk scenario de uitkomsten zijn gebaseerd. Met de beschikbare verkeerskundige onderbouwing is nut en noodzaak voor grootschalige aanpassing in de zin van oplossingsrichting 3 niet aangetoond. Ook op basis van meer realistische economische vooruitzichten en ontwikkelingen komen nut en noodzaak niet vast te staan.
309	Indiener geeft aan dat niet inzichtelijk is gemaakt en te herleiden is welke prognoses in het verkeersmodel zijn gebruikt, met name voor het hoge scenario dat gebaseerd is op wensen en ambities in de regio. Ook de afwijking van prognoses (in de regel wordt rekening gehouden met prognoses tot 10 jaar na opening, met een doorkijk van 20 jaar) is niet duidelijk. Daarnaast is onduidelijk waar een bevolkingstoename van 15% op gebaseerd is, evenals een toename van arbeidsplaatsen van 18%.
401 305 552	Het is verwarrend dat variant 3 wordt beschouwd als een opwaardering van de weg, terwijl geheel nieuwe wegvakken worden gerealiseerd. In feite is alleen variant 2 een opwaardering
518	Indiener is niet overtuigd door de verkeerstudies die uitgaan van een verkeerstoename die ver ligt boven de landelijke gemiddeldes in een regio waar sprake is van bevolkingskrimp. Tevens is indiener niet overtuigd door een tijdwinst van 2 minuten.
539	Indiener geeft aan dat de volgende kennis van belang is: Bij Ringweg Eindhoven is door scheiding van doorgaand verkeer en regionaal verkeer de doorstroomsnelheid verbeterd. Met de uitbreiding van de haven van Rotterdam zal het vrachtverkeer op de N280 toenemen. Dat betekent nog meer overlast voor Baexem, bijvoorbeeld lawaai en fijnstof. De BAB52 is inmiddels doorgetrokken tot de Nederlandse grens, met goede oplossingen voor

	<p>leefbaarheid en milieu.</p> <p>De Duitsers hadden verwacht met de BAB52 een aansluiting te krijgen op het Nederlandse snelwegennet. Dat is niet gebeurd.</p> <p>Bij aanleg van de A730zuid zijn de belangen van de samenlevingen ten westen en ten oosten van die weg niet meegenomen.</p> <p>Een N280 autoweg zou een verstoring betekenen van bereikbaarheid en leefbaarheid in Leudal.</p> <p>Bij calamiteiten op de A73 is de route N273-N280 van belang als alternatieve route voor de bereikbaarheid van Roermond.</p> <p>De N273 is van belang voor de bereikbaarheid van Ittervoort en Maaseik (B).</p> <p>De asfaldichtheid in Midden-Limburg is al excessief hoog, en het is onrealistisch te denken dat nog meer asfalt over kostbare grond enige waarde toevoegt.</p>
528 312 552 313 552	<p>Indiener bepleit een fasering van de uitvoering van het project en doet daartoe een concreet faseringsvoorstel. Op basis van verkeersmetingen kan vervolgens worden nagegaan of en welke verdere aanpassingen nog moeten worden uitgevoerd.</p>
528 312 552 313 552	<p>Naar de mening van indiener moeten in geval van calamiteiten voldoende omleidingsroutes beschikbaar blijven; ten aanzien de Roer- en Swalmentunnel doet indiener enkele concrete voorstellen.</p>
536	<p>Indiener geeft aan dat de N273 op dit moment al overbelast is op moment van calamiteiten op de A73 en de A2. Het aanleggen van 2x2 rijstroken op de N273 om het verkeer niet over de N280 te leiden, zal zorgen voor een capaciteitsprobleem op de A2 tussen Maasbracht en Weert. Het verkeer gaat vervolgens via de N280, ondanks extra investeringen.</p>
549	<p>Het verbeteren van knelpunten start met het overzichtelijker maken van de N280: Uitsplitsen van aftakend verkeer uit de rijbaan voor doorgaand verkeer; Aanleg van rotondes bij kruisende wegen; Zo mogelijk fiets/voetgangerstunnels nabij woonwijken; Ondertunneling van de kruising van N280 met de spoorlijn Weert – Roermond</p>
401 305 552 309	<p>Onder verwijzing naar een passage in het MKBA (p. 41: beperkte bereikbaarheidsimpuls en reistijdverbetering) hebben indieners vraagtekens bij de verkeerskundige noodzaak van de wegaanpassing. Bovendien liggen de ambities van Leudal en Maasgouw, anders dan Roermond, op behoorlijke afstand van de N280-West en kunnen deze verkeersstromen mogelijk via andere wegen worden afgewikkeld. Indieners bepleiten de bestemming en herkomst van de verkeersstromen in het vervolgonderzoek nader mee te nemen.</p>
539	<p>Indiener verzoekt om een gedegen deskundig onderzoek door een onafhankelijke instantie naar een passende en duurzame infrastructuur in Midden-Limburg tussen de BAB52 en de A2 richting Eindhoven/Rotterdam.</p>
541 551	<p>Uit de prognose voor 2020 van 1% minder inwoners en 1% meer arbeidsplaatsen volgt dat alle verkeerstoenames in de studies aangegeven voor rekening komen van doorgaand, niet-regionaal verkeer. Dit verkeer hoort thuis op het rijkswegennet.</p>
401 305 552	<p>Het is volgens indieners onduidelijk welke prognoses in het verkeersmodel zijn gebruikt en waarop de aannames voor de hoge en lage scenario's zijn gebaseerd. De onderzoeken constateren een bevolkings- en mobiliteitsgroei, terwijl andere, eerdere onderzoeken - mede ook vanwege de krimp -</p>

	juist een daling laten zien. Derhalve wordt afgeraden op basis van de onderzoeksrapporten een variantenkeuze te maken. De cijfers ter onderbouwing van de noodzaak van de weg zijn te ondoorzichtig.
528 554 313 552 312 552	Er is in het Afwegingsdocument geen rekening gehouden met recent beschikbaar gekomen informatie en resultaten uit studies en onderzoeken, te weten: Rapport 'Robuust wegennet' van TNO, dat als onderwerp heeft het ontvlechten van soorten verkeerstromen op het infrastructureel netwerk. De gewijzigde situatie als gevolg van de openstelling van de A73 De openstelling van de doorgetrokken BAB52 Het 3B scenario (beïnvloeden, benutten, bouwen) Het standpunt van de provincie dat doorgaand verkeer op de regionale wegen gemeden moet worden Het standpunt van de provincie dat verschillende soorten verkeerstromen niet door elkaar mogen lopen De invloeden van de huidige economische situatie
541 551	De situering van oplossingsrichting 2 en 3 is onduidelijk. De omschrijvingen verschillen tussen de documenten (en het oorspronkelijke startdocument). Een goede omschrijving is belangrijk om de effecten en de kosten te kunnen beoordelen. Is het tracé in de "verkenning verkeersproblematiek N280 tussen Weert en Roermond" nog actueel? De exacte ligging van het tracé is belangrijk omdat in de voorafgaande fase aangegeven is dat een 2x1 traject zodanig aangelegd wordt dat het eenvoudig is op te waarderen tot 2x2. Gevolg voor oplossingsrichting 2 is dat in dat geval binnen afzienbare tijd toch een vierbaans autoweg vlak langs de dorpskern loopt met de daarbij behorende leefbaarheidsproblemen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Bij het opstellen van het planMER en de verkeersstudie is rekening gehouden met het advies van de Commissie m.e.r over het Startdocument. De genoemde punten zijn alle in het planMER opgenomen, met uitzondering van een beschrijving van de toekomstige functie van de weg. Bij autonome ontwikkeling verandert de functie van de weg niet. Voor de oplossingsrichtingen 4, 5, 6 en 7 verandert de functie van de weg wel omdat de bestaande N280-West gedeeltelijk wordt afgewaardeerd.

De huidige en toekomstige knelpunten zijn in beeld gebracht waarbij gebruik is gemaakt van het verkeersmodel van de regio. Bij aanvang zijn alle uitgangspunten in overleg met de regio bijgesteld en vastgesteld. Het startpunt was hiermee een actueel model, voorzien van de nieuwste inzichten

Na de definitieve vaststelling van het Startdocument is gestart met het opstellen van het verkeersmodel om het verkeersprobleem inzichtelijk te maken. Uit deze verkeersstudie zijn de knelpunten naar voren gekomen en is aangegeven wat de oorzaak van het knelpunt is. Voor de huidige situatie en referentiesituatie zijn ook de I/C-verhoudingen aangegeven zodat in beeld is of op sommige wegvakken dan wel kruispunten sprake is van knelpunten. Vanwege de omvang van het plangebied zijn voor de verschillende oplossingsrichtingen de knelpunten en de ernst van een knelpunt in tabelvorm weergegeven. De uitwerking van calamiteiten is te gedetailleerd voor het niveau van een planMER en is daarom niet onderzocht. In een vervolgstadium zal dit nader beschouwd worden voor de gekozen oplossingsrichting.

In het planMER is met name gekeken naar de effecten van de verschillende oplossingsrichtingen. Nadere analyses naar mogelijk sluipverkeer voeren voor dit stadium van studie nog te ver en zijn

mogelijk relevant bij het nader uitwerken van een oplossingsrichting. In het algemeen geldt dat wanneer een hoofdroute wordt verbeterd dit het sluisverkeer in de omgeving vermindert.

Bij deze studie is het verkeersmodel van de regio toegepast. Bij aanvang zijn alle uitgangspunten in overleg met de regio bijgesteld en vastgesteld. Het startpunt was hiermee een actueel model, voorzien van de nieuwste inzichten. De A73, A74, etc. zijn daar onderdeel van. Ook uit dit verkeersmodel blijkt dat er zowel in de huidige als in de toekomstige situatie sprake is van knelpunten op de N280-West.

Op basis van het verkeersmodel is de nut- en noodzaak vanuit verkeerskundig oogpunt voor het project aangegeven. Door de Provincie is de Ladder van Verdaas toegepast. Geconcludeerd is dat de oplossingen uit de eerste stappen van de Ladder onvoldoende zullen werken en dat dus verder moet worden gekeken naar infrastructurele oplossingen. Beïnvloeden is geen optie. Benutten dan wel bouwen is verwerkt in de verschillende oplossingsrichtingen, waarbij oplossingsrichting 2 en in iets mindere mate ook 5 zich zoveel mogelijk richt op benutten terwijl oplossingsrichtingen 6 en 7 duidelijke voorbeelden zijn van voornamelijk bouwen.

Het verkeer dat een relatie heeft met de N280-West, is beschouwd. Daarbij is een studiegebied aangehouden dat ruimer is dan alleen de weg zelf. De aansluitingen op de A73 en A2 zijn nadrukkelijk beschouwd maar ook de wegen rondom de N280-West.

De huidige situatie is beschreven vanuit het verkeersmodel en de daarin geconstateerde knelpunten komen overeen met de werkelijke huidige situatie.

Bij deze studie is het verkeersmodel van de regio toegepast. Bij aanvang zijn alle uitgangspunten in overleg met de regio bijgesteld en vastgesteld. Deze zijn op pagina 34 van het verkeersrapport weergegeven. Ambities van de regio zijn nadrukkelijk niet opgenomen in het verkeersmodel. Wel is in een gevoeligheidsanalyse met een hoog groeiscenario aangegeven welke de effecten hiervan zijn op het verkeer in de regio (zie pagina 35 van het verkeersrapport). Het startpunt was hiermee een actueel model, voorzien van de nieuwste inzichten. De A73, A74, etc. zijn daar onderdeel van.

Verder zijn in het verkeersmodel de Etil-bevolkingsprognoses en ECORYS arbeidsplaatsenprognose voor het toekomstjaar 2020 verwerkt. Deze cijfers houden expliciet rekening met een bevolkingskrimp en een zeer beperkte groei van het aantal arbeidsplaatsen.

Het verkeersmodel is dus gebaseerd op actuele gegevens en geeft een goed beeld van de te verwachten verkeersintensiteit. Ook uit dit verkeersmodel blijkt dat er zowel in de huidige als in de toekomstige situatie sprake is van knelpunten op de N280-West.

In het bijbehorende verkeersrapport is het toegepaste 'reken'-scenario beschreven. Het daarin beschreven lage en hoge scenario geeft een beeld van de bandbreedte van de hoeveelheid verkeer en de daarbij behorende effecten op de geconstateerde knelpunten uit het toegepaste 'reken'-scenario.

Er is gebruik gemaakt van het 'reken'-scenario. Het hoge scenario gaat uit van de vastgestelde ontwikkelingen, aangevuld met de ambities zoals benoemd in het startdocument. De ambities liggen op de langere termijn waardoor het hoge scenario een solide doorkijk geeft naar de verdere toekomst. De genoemde percentages in bevolkingstoename en toename van arbeidsplaatsen zijn toenames ten opzichte van het 'reken'-scenario'.

Daarnaast is ook het lage scenario van belang omdat dit een beeld geeft van de knelpunten indien de bevolkingskrimp en de terugloop van het aantal arbeidsplaatsen sterker is dan nu wordt voorzien.

Bij alle oplossingsrichtingen (m.u.v. oplossingsrichting 1) wordt, in meer of mindere mate, nieuwe infrastructuur gerealiseerd. Oplossingsrichting 3 betreft grotendeels een opwaardering van de bestaande N280-West. Daarnaast wordt in deze oplossingsrichting inderdaad ook nieuwe infrastructuur gerealiseerd (randweg bij Baexem en parallelwegen). Ook bij oplossingsrichting 2 wordt nieuwe infrastructuur gerealiseerd (randweg bij Baexem).

De verandering van de hoeveelheid verkeer is niet alleen afhankelijk van de bevolkingskrimp maar ook van de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Daarnaast neemt de mobiliteit van mensen in de toekomst toe. Op basis van de uitkomsten van het verkeersmodel blijkt voor de meeste oplossingsrichtingen sprake van enkele minuten tijdwinst. De verandering van de gemiddelde reistijd varieert per oplossingsrichting. Een afname van 2 minuten betekent op de relatie Weert-Roermond een winst van ruim bijna 10%. Dat is een duidelijke verandering in reistijd en dient als zodanig te worden beschouwd. Voor individuele relaties tussen Weert en Roermond kan de reistijdwinst, zowel in absolute als relatieve waarde, zelfs nog groter zijn. Reistijdwinsten zijn overigens slecht een onderdeel van de totale beoordeling.

Het scheiden van verkeersstromen in dit gebied is lastig te realiseren en te handhaven en zorgt ook voor extra asfalt. Daarnaast zijn er geen aanwijzingen dat de hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer duidelijk toeneemt, terwijl het maar een klein deel van de totale hoeveelheid verkeer op de N280-West is.

In een MER wordt rekening gehouden met effecten voor de omgeving. Effecten van aanpassingen aan de N280-West zijn voor de verschillende oplossingsrichtingen inzichtelijk gemaakt.

Een eventuele autoweg N280-West verbetert de bereikbaarheid van Leudal; er komt een betere verbinding in het gebied. Andere effecten zijn eveneens inzichtelijk gemaakt.

Afhankelijk van een keuze voor een bepaalde oplossingsrichting zal een bepaalde fasering van werkzaamheden worden voorgesteld, in dit stadium van het project is dat echter nog niet aan de orde.

Bij de nadere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting zal naar de exacte situatie m.b.t. calamiteiten worden gekeken. Voor de uitgevoerde studies tot nu toe is dit niet zinvol omdat de exacte ligging van het voorkeustracé en de vormgeving ervan nog niet bekend zijn.

Uit het verkeersmodel blijkt dat bij oplossingsrichting 4 (en 5) knelpunten ontstaan op de A2. Door de N280-West tussen de Napoleonsweg en de A2 (of tussen de A73 en A2) af te waarden wordt de N280-West minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Bij files op de A2 is het echter niet te voorkomen dat het verkeer een alternatieve route zal zoeken. Wel kan middels bewegwijzering de routekeuze van het verkeer beperkt worden beïnvloed.

De genoemde maatregelen om de N280-West overzichtelijker te maken sluiten gedeeltelijk aan bij de maatregelen uit oplossingsrichting 2. Hier wordt gekeken naar lokale knelpunten en maatregelen. Een gedetailleerde invulling van maatregelen volgt bij de nadere uitwerking van de gekozen oplossingsrichting(en).

Het doel van de oplossingsrichtingen voor het project N280-West is meerledig. Doelen zijn onder meer om de regionaal-economische ontwikkeling en de bereikbaarheid van Midden-Limburg te verbeteren, maar ook het stimuleren van specifieke (en meerdere) lokale projecten en ambities, en het wegnemen van leefbaarheidsknelpunten rondom de N280-West. Met de oplossingsrichtingen worden daarmee zowel lokale als regionale doelen nagestreefd. Een beoordeling van de oplossingsrichtingen op specifiek één doelstelling doet geen recht aan het karakter van het project. Daarnaast is bij de verkeerskundige beoordeling ingegaan op knelpunten en oplossingen. Wij streven ernaar de verkeerskundige afwikkeling zoveel mogelijk via hoofdroutes zoals de N280 te laten plaatsvinden, mede ter ontlasting van wegen van lagere orde.

Het onderzoek dat ten grondslag ligt aan het planMER en het Afwegingsdocument is uitgevoerd door onafhankelijke organisaties in samenwerking met de betrokken partijen in de regio. Hiermee is een goede mix bereikt tussen onafhankelijkheid en gedegen kennis van de lokale situatie.

De verkeerstoenames in de studie volgen uit allerlei mobiliteitseffecten maar nadrukkelijk niet en zeker niet uitsluitend door een toename van het doorgaande verkeer. De mobiliteit van personen neemt, zoals ook uit de in het verkeersrapport genoemde studies blijkt, naar de toekomst duidelijk toe. Daarnaast is rekening gehouden met verschillende vastgestelde ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in het studiegebied die gevolgen hebben voor de hoeveelheid verkeer.

In het onderliggende verkeersrapport is een beschrijving gegeven van het gehanteerde, geactualiseerde

'reken'-scenario in het verkeersmodel. Daarin is ook aangegeven wat is toegepast bij een lager en hoger scenario Het hoge scenario gaat uit van de vastgestelde ontwikkelingen, aangevuld met de ambities zoals benoemd in het startdocument. De ambities liggen op de langere termijn waardoor het hoge scenario een solide doorkijk geeft naar de verdere toekomst. De genoemde percentages in bevolkingstoename en toename van arbeidsplaatsen zijn toenames ten opzichte van het 'rekenscenario'.

Daarnaast is ook het lage scenario van belang omdat dit een beeld geeft van de knelpunten indien de bevolkingskrimp en de terugloop van het aantal arbeidsplaatsen sterker is dan nu wordt voorzien. Hiermee is naar onze mening variatie in beeld gebracht zoals inspreker bedoelt.

Alle genoemde scenario's laten in het verkeersmodel overigens knelpunten zien voor het studiegebied (zie ook paragraaf 6.3 van het verkeersrapport).

De N280 heeft een (boven)regionale functie en het meeste verkeer dat van deze weg gebruik maakt, heeft een relatie met het studiegebied. Indien ontvlechten van doorgaand verkeer mogelijk zou zijn, beperkt zich dit tot een klein deel van het verkeer. Knelpunten zouden blijven bestaan terwijl er meer kosten gemaakt dienen te worden.

In de studie is rekening gehouden met een geopende A73 en doorgetrokken BAB52.

De ligging van de tracés 2 en 3 en de varianten bij Baexem en Weert zijn in navolging van de startnotitie in de diverse studies op een eenduidige wijze beschreven en in kaart gebracht. Bij een keuze voor de uitwerking van deze tracés zal de ligging nader worden uitgewerkt. Indien wordt besloten om alternatief 2 uit te werken kan worden besloten dat uitbreiding tot 2x2 rijstroken mogelijk moet blijven, of juist niet. Dat is een nadere bestuurlijke keuze.

5.19. Zienswijzen over: aansluiting A2/A73

517	Wanneer de N280 wordt opgewaardeerd zonder de aansluiting A2/A73 te realiseren dan ontstaat een aanzuigende werking op het internationaal (vracht-) verkeer waardoor juist de doorstroming zal verminderen.
517	De provincie kan overwegen om een alternatief tracé 5 te ontwikkelen door 1 à 2 km verder naar het noorden om te leiden via de A2 en de A73. Dit verkort de afstand Weert-Roermond met 2 km t.o.v. alternatief 5.
518	Indiener geeft aan dat de doorstromingsproblemen bevorderd kunnen worden door ongelijkvloerse kruisingen en rotondes en door het verbeteren van de aansluitingen tussen de A73 en A2 bij het "ei van sint Joost".
539	Indiener vraagt of het mogelijk is een schatting te maken wat de verkeerskundige gevolgen zijn van het optimaliseren van de aansluiting A2-A73, zo ook van de aansluiting A73-N280-oost.
541 551	Indiener constateert dat als robuustheid (tabel 3.7) inderdaad een criterium is, de verbindingsboog tussen A2 en A73 juist zou moeten worden aangelegd, ongeacht welke variant wordt gekozen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Binnen de onderzochte oplossingsrichtingen is op het niveau van een planMER aandacht besteed aan de aansluitingen op het hoofdwegennet (HWN). De, te kiezen, oplossingsrichting in het kader van deze studie zal onderdeel uitmaken van een 'robuust' wegennet, het zij op het vlak van stromen dan wel op het vlak van ontsluiten. Uitwerking van knoop- en kruispunten hoort tot het detailniveau van vervolgfases.

Niet onbelangrijk zijn de autonome bevoegdheden van de provincie als wegbeheerder. Het onderzoeken van oplossingsrichtingen op, aan en langs rijkswegen past binnen de provinciale bevoegdheid. Het verankeren van een voorkeursoplossingsrichting op, aan en langs rijkswegen behoort tot de bevoegdheden van het Rijk (ministerie van I&M).

5.20. Zienswijzen over: onderbouwing van economische en ruimtelijke ontwikkelingen

308 555 532 540 312 552 313 552	Een zeer groot aantal van de in de onderzoeken genoemde lokale economisch-ruimtelijke ontwikkelingen en specifieke projecten is nog in een ambitie- of ontwikkelingsfase. Volstrekt onduidelijk is of en wanneer deze daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden. Gemeenten moeten fors bezuinigen en keuzes maken. Indiener verzoekt om van alle genoemde ontwikkelingen een overzicht te maken en aan te geven van welke van de ter onderbouwing aangevoerde projecten op korte termijn realisering te verwachten is.
308 555 532 540	De onderbouwing met argumenten aangaande regionaal-economische belangen is bovendien erg onzeker. Deze is immers gebaseerd op gedateerde gegevens en verwachtingen (gezien de invloed van de mondiale en Europese financiële omstandigheden).

312 552 313 552	
539	Ten aanzien van de economische doelstelling vraagt de indiener zich af of gedefinieerd is waar de positieve effecten mogen neerdalen. Mag dat alleen in Roermond, of mag dat bijvoorbeeld ook in de internationale handel tussen Rotterdam en Antwerpen en het Ruhrgebied?
401 305 552	Het MKBA/REES beschrijft volgens indieners alleen het kwantitatief economisch belang van Weert en Roermond. Betekent het feit dat dit niet voor Leudal gebeurt, dat zij geen zodanig belang heeft?
541 551	Indiener is van mening dat als het werkloosheidscijfer daalt, het aanleggen van industrieterrein overbodig is.
308/ 555/ 532/ 540/ 312 552 313 552	De dominantie van economisch-ruimtelijke belangen t.o.v. verkeersgerelateerde belangen in het Afwegingsdocument is onterecht. Daarnaast worden uitkomsten gebaseerd op gedateerde en daarmee onzekere economische gegevens (onzorgvuldige belangenafweging). Er wordt geforceerd naar oplossingsrichting 3, waardoor het risico bestaat dat deze oplossingsrichting een doel op zich wordt en de andere oplossingsrichtingen niet zorgvuldig of evenwichtig worden meegewogen.
401 305 552	Volgens indieners zijn blijkens het MKBA aanpassingen aan de N280 pas rendabel als tevens flankerende maatregelen worden ontwikkeld. Nut en noodzaak van de weg moeten daarom beter onderbouwd worden in de rapporten.
541 551	De Maascentrale (Buggenum) bestaat niet meer. Wordt hier de Clauscentrale bedoeld?
308/ 555/ 532/ 540/ 312 552 313 552	De bereikbaarheidsimpuls van de nulplusoplossingsrichting resulteert in iets lagere regionaal-economische baten, maar daar staan veel lagere investeringskosten tegenover (€ 72 miljoen tegenover € 144 miljoen).
517	De gemeente Leudal is de parel van Limburg qua landschap en natuur. De omliggende steden profiteren van een aantrekkelijk Leudal (economisch en ecologisch).
401 305 552	Nut/noodzaak voor de gemeente Roermond en Roerdalen zijn gebaseerd op een toekomstvisie in plaats van een structuurvisie ex Wet Ruimtelijke Ordening. Volgens indieners is dit onvoldoende om als structuurvisie met beleidsmatige voornemens te gelden.
539	Indiener is van mening dat er geen heldere probleemstelling en daarmee doelstelling in het Afwegingsdocument is. Zijn voor de gewenste economische doelstellingen ook targets gesteld, bijvoorbeeld in de vorm van waardestijging van goederen en diensten, of in termen van kosten? En hoeveel mag in Leudal vernietigd worden om de waarde van de goederenstromen tussen Rotterdam en het Ruhrgebied te laten groeien met een bepaald target? En idem voor de veronderstelde omzetgroei door kooptoerisme in Roermond?

	Is bekend hoeveel waarde er in Leudal gerealiseerd wordt in landbouw, recreatie, toerisme en overige bedrijvigheid? Is bekend hoe groot de waarde is van de goederenstroom die momenteel door Midden-Limburg verloopt? Is de omzet van het outletcentrum van eenzelfde orde van grootte? Hoeveel mag er naar goede schatting in Midden-Limburg geïnvesteerd worden om waar dan ook de gestelde productiviteitstargets, duurzame waardetoevoeging in relatie tot extra inspanningen of kosten, te kunnen realiseren? Zijn de verwachte effecten van de infrastructuur op de economie eenmalig of geeft het een jaarlijkse toename in de gestelde rentabiliteit op de investering?
541 551	Indiener is van mening dat doelen 1 en 2 elkaar grotendeels overlappen, met als gevolg dat economische ontwikkelingen overgewaardeerd worden in het overzicht.
531	Indiener vraagt zich waarom de economische belangen van Weert en Roermond en de doorvoerroute Rotterdam-Ruhrgebied leiden tot een snelweg dwars door Leudal. Deze draagt ook niet bij aan de economische ontwikkeling van Leudal en ook de gebiedsontwikkelingen binnen Leudal nopen tot een aanleg van een snelweg.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Op basis van gegevens van de betrokken organisaties binnen het GOML is een overzicht gemaakt van autonome ontwikkelingen en ambities, dit is opgenomen in het Startdocument. Alle ontwikkelingen waarover een besluit is genomen zijn aangemerkt als autonome ontwikkelingen, ontwikkelingen waarover nog geen besluit is genomen betreffen ambities. Alle ambities worden dan ook niet op korte termijn uitgevoerd. Daarnaast is in de tabel van het startdocument aangegeven wat de status is van de projecten, een deel van de projecten is in uitvoering. De ambities zijn niet meegenomen in het verkeersmodel en in de verdere analyse. Enkele concreet genoemde ontwikkelingen zijn wel betrokken in de REES.

De economische effecten van aanpassingen aan de N280-West zijn op lange termijn inderdaad met de nodige onzekerheid omgeven. Dit geldt over het algemeen bij prognoses. De effecten in de REES zijn echter tegen de meest actuele inzichten bepaald en geven voor dit moment de best beschikbare informatie.

De N280-West is een provinciale weg. Een van de doelen voor de N280-West is dan ook om de economische ontwikkeling van Midden-Limburg te stimuleren. Het is positief als er baten zijn die buiten de regio neerdalen maar dit is geen doel van het project.

De REES beschrijft in hoofdstuk 3 primair de effecten op regionaal schaalniveau. Bij een aantal effecten ligt de nadruk op Weert en Roermond omdat dit de economische centra zijn van de regio, en hier de grootste effecten mogen worden verwacht.

De noodzaak voor de realisatie van industrieterreinen is geen onderdeel van onderhavige studie.

De verschillende oplossingsrichtingen zijn ieder op dezelfde manier onderzocht aan de hand van de doelstellingen die bestuurlijk voor de N280-West zijn vastgesteld in het Startdocument. De studies gaan uit van actuele prognoses van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen.

De door inspreker aangehaalde conclusie met betrekking tot flankerende maatregelen wordt in de MKBA niet getrokken. Uit het verkeersmodel blijkt dat sprake is van knelpunten in zowel de huidige als

de toekomstige situatie. Flankerende maatregelen kunnen pas worden ontwikkeld als een gedetailleerd wegtracé bekend is zodat de exacte effecten van dit tracé inzichtelijk kunnen worden gemaakt.

In de REES/MKBA wordt waar de Maascentrale is beschreven inderdaad de Clauscentrale bedoeld.

Door inspreker wordt een terechte conclusie getrokken m.b.t. de kosten en economische baten voor oplossingsrichting 2, namelijk dat deze ten opzichte van oplossingsrichting 3 lagere baten genereert tegen lagere kosten.

De gemeente Leudal is inderdaad een gemeente met natuur en landschappelijke waarden. Het vormt ook vanuit Roermond en Weert een aantrekkelijk recreatiegebied.

Het planMER bevat een opsomming van de gemeentelijke beleidskaders die relevant en ondersteunend zijn voor dit project en de daaraan ten grondslag liggende doelstellingen. Daarnaast is het zaak inzicht te hebben in hoeverre de voorgenomen activiteit/ontwikkeling daadwerkelijk past binnen het bestaande beleid. In deze fase van het proces kan dit ons inziens op strategisch niveau gebeuren. Voor een aantal gemeenten is het toekomstig ruimtelijk beleid vastgelegd in een structuurvisie als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. Voor de gemeente Roermond en Roerdal is dit niet het geval, doch voor de beschrijving in dit planMER van het project in relatie tot toekomstig beleid en de visie van beide gemeenten daarop, is ons inziens ook niet vereist dat nut en noodzaak van de weg uitsluitend op basis van een structuurvisie als bedoeld de Wet Ruimtelijke Ordening wordt onderbouwd. Voor zowel Roermond als Roerdalen gaat het om een door de gemeenteraad vastgestelde Strategische resp. Toekomstvisie die in elk geval een bindende werking voor de gemeente zelf heeft. Dit project past binnen beide visies. Vanuit deze gedachte moet de vermelding van de Strategische en Toekomstvisie van resp. Roermond en Roerdalen in het planMER dan ook worden begrepen. Voor zover in dit verband in de zienswijze wordt verwezen naar de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), merken wij op dat er in de Wabo geen verband wordt gelegd met een structuurvisie, ook niet waar gaat om de (ruimtelijke) onderbouwing van een project als het onderhavige.

In het Startdocument is de probleemstelling voor de N280-West uitgewerkt op basis waarvan vervolgens doelstellingen zijn geformuleerd. Aan deze doelstellingen zijn geen cijfers gekoppeld.

De doelen 1 en 2 hebben beide betrekking op de economische effecten waarbij het eerste doel kijkt naar het hele gebied en het tweede doel naar specifieke gebiedsontwikkelingen in Midden-Limburg.

5.21. Zienswijzen over: de relatie N280 met de genoemde projecten en ambities

308	Van alle genoemde regionale economische projecten dient aangegeven te worden wat de directe
555	relatie is tot de N280: sommigen liggen nl. geografisch gezien ver daarvan verwijderd en liggen
532	reeds aan een andere belangrijke verkeersweg, bijvoorbeeld A2, N273 en N279.
540	Wat biedt bijvoorbeeld opwaardering van de N280 aan toegevoegde waarde?
312	Waarom zou de N280 in zijn huidige vorm een belemmering vormen voor de economische
552	ontwikkeling?
313	

552 401 305 552	
302	Indiener geeft aan dat in geen van de oplossingsrichtingen de ontsluiting van het industrieterrein Zevenellen een bijdrage zal leveren aan een betere multimodale ontsluiting en werkgelegenheid.
401 305 552	Onduidelijk is waarom volgens het MKBA/REES de N280 West zeer noodzakelijk is voor het DOC en Jazz City, terwijl de huidige bezoekers vooral uit Duitsland afkomstig zijn.
518	Indiener is niet overtuigd door mooie berekeningen die zouden aantonen dat zonder snelweg de economische ontwikkelingen worden geremd. Banenwinst die elders leidt tot banenverlies.
303	Indiener mist bij variant 5 een positieve effectenbeschrijving m.b.t. het bij deze variant niet opwaarderen van het N280- tracé. Dit dient in samenhang onderzocht en beoordeeld te worden.

Standpunt Gedeputeerde Staten

In de REES worden de effecten op verschillende specifieke gebiedsontwikkelingen, ambities en locaties beschreven. Dit betreft doelbewust locaties nabij de N280-West als verder weg gesitueerde locaties in Midden-Limburg omdat hiermee een goed beeld kan worden gekregen van het belang van de N280-West voor geheel Midden-Limburg. Het resulterende oordeel schetst de toegevoegde waarde van opwaardering van de N280 voor de desbetreffende locatie en geeft daarmee ook het belang van de N280 voor deze locatie weer.

Uit de REES/MKBA blijkt dat de oplossingsrichtingen 2, 3, 4, 6 en 7 een positieve bijdrage leveren aan de herontwikkeling/uitbreiding van Zevenellen. Dit geldt met name voor de oplossingsrichtingen 6 en 7.

In de REES wordt geconcludeerd dat verschillende oplossingsrichtingen voor de N280-West grote positieve effecten kunnen hebben voor Jazz City en Uitbreiding DOC. Het gebied is een belangrijke gebiedstrekker en voor zijn ontsluiting (nagenoeg) volledig afhankelijk van de N280-West. In verschillende oplossingsrichtingen wordt de doorstroming op het wegvak van de N280-West tussen de Maasbrug en de A73 verbeterd. Hiervan profiteren alle bezoekers aan dit gebied.

In de REES is met gangbare methodieken een inschatting gemaakt van de werkgelegenheidseffecten van de N280-West voor Midden-Limburg. Deze effecten zijn in de meeste oplossingsrichtingen positief voor Midden-Limburg maar gaan naar verwachting inderdaad ten koste van werkgelegenheid in omliggende regio's. De REES stelt derhalve ook dat op nationaal niveau geen werkgelegenheidseffecten verwacht mogen worden.

De oplossingsrichtingen, en daarmee ook oplossingsrichting 5, zijn in het kader van het Startdocument opgesteld. Daarbij is ook de samenstelling van de oplossingsrichtingen bepaald.

5.22. Zienswijzen over CIRO+/Zorgcampus

541 551	CIRO+, een zorgcampus of zorgstrip verstoren zelf de omgeving. Deze activiteiten passen niet in het groene hart van Limburg, midden in het natuurgebied Leudal. Dergelijke activiteiten horen thuis
------------	---

	op een stedelijk industrieterrein. De zorgstrip+ is dus geen reden om de N280 op te waarderen.
541 551	Indiener is van mening dat de zorgstrip "negatief" als beeldbepalend plan moet worden aangeduid omdat het groene hart van Limburg en het Leudal hierdoor worden aangetast

Standpunt Gedeputeerde Staten

De plannen voor zorgontwikkelingen in het gebied zijn onderdeel van de Regiovisie Midden-Limburg. Deze plannen worden separaat van het project N280 uitgewerkt en vormen dan ook geen onderdeel van dit project. In dit project is in de studie MKBA/REES wel beoordeeld in hoeverre de oplossingsrichtingen een bijdrage leveren aan de in de Regiovisie geschetste ontwikkelingen voor een zorgzone.

5.23. Zienswijze over: Effectbeoordeling planmer, MKBA, REES en Verkeer

541 551	Figuur 3.4 en de begeleidende tekst onderstrepen dat alternatief 3 nieuw, extra verkeer zal aantrekken, hetgeen een belasting is voor het leefmilieu in de kernen Baexem, Kelpen en Roermond en dus vermeden moet worden.
541 551	Alternatieven 2 en 3 tasten de woonkwaliteit aan de zuidzijde van Baexem aan, aangezien extra verkeer wordt aangetrokken (geluid en fijnstof).
541 551	De aanleg van nieuwe infrastructuur in directe nabijheid reduceert woningwaardes, derhalve dient het tracé van alternatief 3 afstand te houden tot de bestaande woningen.
518	Indiener is van mening dat 2*2 meer nadelen heeft dan voordelen. Uit het verkeersrapport blijkt dat alternatief 2 evenveel bijdraagt aan het oplossen van knelpunten als oplossingsrichting 3. Het rapport REES en MKBA toont zelfs aan dat een knelpuntgerichte aanpak kosteneffectiever is dan oplossingsrichting 3. Kan het nog duidelijker?
541 551	Indiener is van mening dat een opgewaardeerde N280 per definitie tot barrièrewerking zal leiden en dus een negatief effect zal hebben op de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit van het gebied. Het is als doel geformuleerd om bovenstaande te vermijden. Dit betekent dus dat de N280 niet moet worden opgewaardeerd.
545	Indiener is van mening dat oplossingsrichting 3 niet acceptabel is gezien de negatieve effecten op natuur en landschap. Hiertegenover staan zeer beperkte reistijdwinsten en zeer beperkte toename van economische ontwikkeling.
303	De waarden op het gebied van natuur, cultuurhistorie en archeologie zijn slechts beperkt beschreven en dienen aangevuld te worden met andere belangrijke waarden, die nu nog in de documenten ontbreken. Dit is met name van belang als onverhoopt de varianten 6 en 7 in de vervolgfase toch nog aan bod zouden komen. Deze varianten zijn nu onvoldoende op hun gevolgen beschreven.
541 551	Het aantal geluidsbelaste woningen is alleen te bepalen wanneer een exacte tracékeuze gemaakt is. Op dit moment is het exacte tracé nog niet bekend. Waar zijn deze getallen op gebaseerd?
541 551	Indiener is van mening dat de beoordelingen voor "afname geluidshinder" en "verbetering luchtkwaliteit" incorrect zijn. Oplossingsrichtingen 2, 3, 6 en 7 trekken extra verkeer aan en scoren

	dus negatief.
541 551	Indiener is van mening dat de beoordelingen voor "verbetering oversteekbaarheid/vermindering barrièrewerking" niet juist zijn. Met name oplossingsrichting 3 zal een enorme barrière in het landschap zijn, die slechts op enkele plaatsen oversteekbaar zal zijn. Voor lokaal verkeer betekent dit omrijden waardoor oplossingsrichting 3 dus negatief scoort.
541 551	Indiener is van mening dat de huidige oplossingrichting 2 slechts enkele tientallen meters verschuiven wordt t.o.v. het huidige tracé. Dit levert geen verbetering op en de score wordt 0 in plaats van +. De variant zou wel + scoren. (tabel 3.19)
547	Indiener is van mening dat de aspecten landschap, grondgebruik, geomorfologie, bodem, water en natuur in oplossingsrichting 3 te positief wordt beoordeeld. Een classificatie van negatief tot zeer negatief zou beter zijn. Bovendien leidt dit alternatief tot een aanzuigende werking op het vrachtverkeer. Dit is in de studies onvoldoende meegenomen.
542	Indiener is van mening dat opwaardering moeilijk of niet te motiveren is, vanwege er geen heldere conclusie is die beschrijft welke problemen er zijn op het huidige netwerk en welke knelpunten opgelost moeten worden.
541 551	In tegenstelling tot wat in 4.4 is vermeld wordt de verkeerssituatie in de bebouwde kom van Baexem verslechterd in alle alternatieven m.u.v. het nulalternatief aangezien extra verkeer wordt aangetrokken. Doorgaand verkeer op de N279 komende vanaf Meijel richting Roermond in Heythuysen laten afslaan in de richting van de N280 in Baexem betekent een ongewenste extra belasting op de Oude Trambaan in Heythuysen en de Stationsstraat/Dorpsstraat in Baexem.
541 551	Indiener constateert dat uit de tekst onder tabel 3.9 blijkt dat de investering gemoeid met varianten 2 t/m 7 slechts een zeer kleine bereikbaarheidsimpuls geven.
401 305 552	Indiener kunnen moeilijk inschatten hoe groot het grote belang van lagere transportkosten daadwerkelijk is en hoe binnen het internationaal transport een tijdwinst van 4 minuten moet worden gewaardeerd.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Oplossingsrichting 3 geeft de meeste verbetering in bereikbaarheid. Een toename van het verkeer is te verwachten maar deze toename is niet fors. De weg in oplossingsrichting 3 is beter in staat om het verkeer te verwerken. De verkeersintensiteiten voor de verschillende oplossingsrichtingen staan aangegeven in het verkeersrapport.

Door realisatie van de oplossingsrichtingen 2 en 3 wijzigt de situatie qua geluid en luchtkwaliteit bij Baexem. Aangezien in beide oplossingsrichtingen de weg een nieuw tracé kent wordt de situatie voor een aantal woningen beter en voor andere woningen slechter. De wijziging van de afstand door het verleggen van de weg is voor de effecten van meer invloed dan de wijziging van verkeersintensiteit. In een vervolgstadium zal de exacte akoestische en luchtkwaliteitsituatie inzichtelijk gemaakt worden en kunnen mitigerende en compenserende maatregelen worden doorgerekend.

De realisatie van nieuwe infrastructuur kan inderdaad leiden tot afname van de waarde van een woning. Dit geldt voor alle oplossingsrichtingen. Hiervoor gelden algemene regels ten aanzien van planschades.

In de verschillende studies zijn de effecten van verschillende oplossingsrichtingen inzichtelijk gemaakt. Op basis hiervan kunnen de bestuurders een keuze maken voor 1 tracé of meerdere tracés. Het oplossend vermogen van oplossingsrichting 2 is inderdaad vrijwel gelijk met oplossingsrichting 3 terwijl er inderdaad grote verschillen in kosten bestaan tussen deze twee oplossingsrichtingen. Uit de REES/MKBA blijkt dat enkel de oplossingsrichtingen 2 en 3 een positieve baten-/kostenverhouding hebben.

Het is een van de doelen van het project om een bijdrage te leveren aan behoud en ontwikkeling van het landschap en het verminderen van de barrièrewerking. Het is ook als effect betrokken in de studies en zijn verschillen tussen de oplossingsrichtingen aangegeven. Het opwaarderen van de N280 staat niet per definitie haaks op deze doelstellingen. Afhankelijk van de exacte invulling en vormgeving van de weg kan ook een opgewaardeerde N280-West een bijdrage leveren aan behoud en ontwikkeling van het landschap en het verminderen van de barrièrewerking.

Alle oplossingsrichtingen hebben negatieve effecten op de natuur en op landschapselementen. Bij de nadere uitwerking van 1 of meerdere oplossingsrichtingen kan zoveel mogelijk rekening worden gehouden met natuur en landschap door te kiezen voor een bepaalde ligging of wegontwerp. De totaalafweging is een bestuurlijke afweging waarbij naast de verkeersafwikkeling onder meer de effecten op natuur en landschap een rol spelen.

De effecten voor natuur, cultuurhistorie en archeologie zijn, net als de andere aspecten, globaal in beeld gebracht op het niveau van een planMER. Bij de vervolgfase na de keuze voor 1 of meerdere oplossingsrichtingen zal nader gedetailleerder onderzoek plaatsvinden naar (onder andere) deze aspecten zodat de exacte effecten van een tracé in beeld worden gebracht.

De exacte geluidsbelasting is inderdaad pas te bepalen wanneer een gedetailleerd tracé voorhanden is. Op basis van een globale ligging van het tracé is een geluidsmodel opgesteld om de globale effecten in beeld te brengen. Voor de aantallen is gebruik gemaakt van het ACN-bestand (Adres Coördinaten Nederland).

Bij geluid en luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt in een aantal criteria waaronder belaste oppervlaktes en gehinderden. Wanneer meer verkeer van de N280-West gebruik maakt wil dit niet automatisch zeggen dat er meer hinder is. Door de weg verder van kernen af te situeren zal dit positieve effecten hebben op het aantal geluidsgehinderden. In het planMER zijn de oplossingsrichtingen 2, 3, 6 en 7 in totaliteit neutraal beoordeeld op de aspecten geluid en luchtkwaliteit.

Binnen de exacte uitwerking van de te kiezen oplossingsrichting bestaat de mogelijkheid de oversteekbaarheid voldoende te waarborgen en de barrièrewerking te beperken waardoor de meeste oplossingsrichting niet of minder negatief scoren. Bij de oplossingsrichtingen 6 en 7 vinden er ingrijpendere veranderingen plaats waardoor te verwachten is dat de oversteekbaarheid en barrièrewerking afneemt.

Door de N280-West verder van de kern Baexem te situeren levert dit positieve effecten op voor deze kern, daarom is oplossingsrichting 2 positief beoordeeld.

Oplossingsrichting 3 scoort negatief op het aspect landschap en beperkt negatief op de aspecten grondgebruik (met grotere gevolgen voor ruimtebeslag op land- en tuinbouw en wonen), bodem en water en natuur. Oplossingsrichting 3 is op de genoemde aspecten (landschap, grondgebruik, geomorfologie, bodem, water en natuur) minder negatief beoordeeld omdat de ingrepen in deze oplossingsrichting, in verhouding tot een deel van de andere oplossingsrichtingen, beperkt zijn.

Uit het verkeersmodel en aanvullende analyses blijkt dat het vrachtverkeer in de toekomst nauwelijks zal toenemen (o.a. door de opening van de A74). Hier is in het verkeersrapport aandacht aan besteed.

In het planMER is een overzicht opgenomen van knelpunten in de huidige en toekomstige situatie (referentiesituatie). Daarnaast zijn doelen gesteld waaraan de verschillende oplossingsrichtingen worden getoetst in het Afwegingsdocument.

Uit de effecten van de verschillende oplossingsrichtingen volgen geen beelden die wijzen op een (duidelijke) toename van het verkeer in de bebouwde kom van Baexem.

Verkeer vanuit Meijel zal gebruik blijven maken van de N279 en vervolgens via de N273 de N280 bereiken. Er zijn maatregelen benoemd die verkeer stimuleren geen gebruik te maken van de N279.

Voor alle oplossingsrichtingen geldt inderdaad dat de bereikbaarheidsimpuls beperkt is. Daarnaast bestaan grote verschillen tussen de oplossingsrichtingen met betrekking tot de benodigde investeringskosten.

Bij het bepalen van de regionale economische effecten is de reistijdwinst een belangrijke bepalende factor in het kader van de REES en MKBA. Weliswaar lijkt een reistijdwinst van 4 minuten in absolute zin beperkt, maar op een traject met in de huidige situatie een reistijd van ongeveer 28 minuten is dit een relatief grote reistijdwinst. Een reistijdwinst voor het doorgaand vrachtverkeer heeft geen economisch effect op de regio, en is dan ook niet meegenomen bij de regionaal-economische effecten.

5.24. Zienswijzen over: kostenraming

553	Indiener is van mening dat de kostenraming uit de lucht is gegrepen. Met een kostenraming met een marge van + 40% kan geen reële kosten/batenanalyse gemaakt worden om vervolgens een keuze te kunnen maken tussen variant 2 en 3. De aanvullende kosten zullen bij variant 3 veel hoger zijn dan bij variant 2.
401 305 552	Indieners missen in het MKBA/REES een investeringsraming voor de grondverwervings-, eventuele inpassingskosten en de kosten voor duurzaam onderhoud. Zonder dit kostenoverzicht kan eigenlijk geen weloverwogen keuze worden gemaakt tussen de varianten.
309	Indiener geeft aan dat er in MKBA en REES geen investeringsramingen, grondverwerkingskosten en eventuele inpassingskosten zijn opgenomen, waardoor het niet mogelijk is een objectieve en weloverwogen keuze te kunnen maken tussen de alternatieven.
542	Indiener geeft aan dat bij oplossingsrichting 3 een behoorlijk stuk kostbare landbouwgrond (ca. 30 ha) verloren gaat, los van de natuurcompensatie waarbij nog eens grond wordt onttrokken aan de landbouw. Dit is niet wenselijk voor het gebied binnen de gemeente Leudal, waarbij één van de peilers van deze gemeente landbouw/tuinbouw en aanverwante bedrijven is. De compensatie voor

	de kosten die gemaakt zijn voor verkaveling van deze gronden, mogen niet uit het oog verloren worden. De kosten zijn nu niet inzichtelijk gemaakt en niet meegenomen. Oplossingsrichting 2 geniet de voorkeur boven oplossingsrichting 3.
521 522 523 511 527 534 535 537 550 544 546	Indiener is van mening dat het onvoldoende is onderzocht in hoeverre de ontwikkelingen DOC en Jazz City dienen te leiden tot maatregelen ter beperking van de overlast. Ook bij de kostenraming is onvoldoende aandacht geschonken aan het nemen van maatregelen ter beperking van de overlast.
542 528 544	Verder moeten ook de gemaakte kosten vanuit de verkaveling meegenomen worden bij het bepalen van de kosten voor verwervingen (deze maken ook deel uit van de MKBA).

Standpunt Gedeputeerde Staten

In de MKBA zijn de op dit moment meest actuele investeringskosten voor de verschillende oplossingsrichtingen opgenomen. De opgenomen bedragen bevatten inderdaad geen grondverwervingskosten en eventuele inpassingskosten omdat hier nog geen inzicht in bestaat. Deze kosten zijn naar verwachting echter ook niet dermate onderscheidend dat ze van invloed zijn op de te maken bestuurlijke afwegingen over de voorliggende oplossingsrichtingen. Daarnaast zullen deze kosten het geconstateerde onderscheidend vermogen verder vergroten.

6. Bestuurlijk standpunt over ingediende zienswijzen m.b.t. vervolprocedure

In dit hoofdstuk zijn de zienswijzen weergegeven die betrekking hebben op de vervolprocedure. In deze zienswijzen zijn aanbevelingen gedaan over de aanpak van specifieke knelpunten en de wijze van uitwerking en uitvoering van de voorkeursoplossingsrichting.

6.1. Zienswijzen over: vervolgonderzoeken / nieuwe onderzoeken

528 554 312	Naar de mening van indiener is een toename van vooral doorgaand vrachtverkeer op de N280 niet gewenst vanwege de bijkomende nadelige effecten. Met zijn zienswijze wenst indiener in feite voort te bouwen op oplossingsrichting 2 en hij verzoekt om de zienswijze mee te nemen bij de vervolgonderzoeken.
545	Indiener heeft de voorkeur om bij Baexem de N280 te handhaven op het huidige tracé en wegprofiel, dus zonder rondweg ten zuiden van het kasteel. Bij een vervolgonderzoek moet worden meegenomen op welke wijze de bekende negatieve eyecatchers die gelegen zijn langs de N280 in de bebouwde kom van Baexem meegenomen kunnen worden in een mogelijke oplossing.
545	Indiener is van mening dat als gekozen wordt om oplossingsrichting 2 nader te onderzoeken, bij het vervolgonderzoek de variant Rondweg bij Baexem onderzocht moet worden waarbij de rondweg ten noorden van het kasteel loopt en waarbij de kruispunten ongelijkvloers worden gemaakt en geluidsbeperkende maatregelen worden getroffen ter hoogte van de bebouwde kom Baexem.
545	Indiener is van mening dat in vervolgonderzoek de aspecten natuur en landschap alsmede de invloed op landbouw prominent moet worden meegenomen.
308 555 532 540 312 552 313 552 528 554	Indiener verzoekt om de leefbaarheidsaspecten nader te beschouwen, uitgaande van de juiste gegevens betreffende het (vracht)verkeer. Indiener verzoekt om aanvullend onderzoek te doen en daarbij oog te hebben voor het doorgaande vrachtverkeer (verkeersluw maken voor vrachtverkeer), de gezondheid (fijnstof), leefbaarheid (oversteekbaarheid en voorzieningen).
528	Indiener verzoekt om een breed kwalitatief en kwantitatief onderbouwd onderzoek om tot een afgewogen besluit te kunnen komen over het al dan niet realiseren van een project als de N280.
528 554 313 312	Indiener is, onder verwijzing naar de uitkomsten van een second opinion, van mening dat in het Afwegingsdocument en onderliggende onderzoeken teveel is uitgegaan van aannames, verwachtingen, veronderstellingen en ambities. Daarbij is volgens indiener onvoldoende gebruik gemaakt van beschikbare kennis en informatie. In dat verband worden genoemd: <ul style="list-style-type: none">- het TNO-rapport "Robuust Wegennet" naar aanleiding van het infrastructuurproject rondom Eindhoven. Hieruit blijkt dat ontvlechting van doorgaand, regionaal en bestemmingsverkeer zeer succesvol is;- de gewijzigde verkeerssituatie a.g.v. de openstelling van de A73;- doortrekking Duitse A52 tot aan NL-grens in 2009;- het scenario Beïnvloeden, Benutten, Bouwen is in deze casus zeer goed mogelijk;- volgens de provincie moet doorgaand verkeer op regionale wegen vermeden worden;

	<ul style="list-style-type: none"> - provincie wil juist geen vermenging van de verschillende typen verkeersstromen; - invloed huidige economische situatie is niet meegenomen in de onderzoeken.
105	De verbetering van de leefbaarheid in relatie tot de N280 en het behoud van natuur en landschap blijft echter voor indiener een erg belangrijk aspect bij het maken van keuzes voor het vervolgproces.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De oplossingsrichting 2+, zoals beschreven in hoofdstuk 2 zal nog verder onderzocht en uitgewerkt moeten worden. Wij zijn het met indieners eens dat daarbij maatregelen uitgewerkt moeten worden om het internationaal doorgaand (vracht)verkeer zoveel mogelijk over het hoofdwegennet (A73/A2) te leiden en voor de situatie bij Baexem verschillende varianten onderzocht moeten worden.

Tevens zijn wij het met indieners eens dat bij de vervolgonderzoeken en uitwerking van oplossingsrichting 2+ de aspecten geluid, natuur en landschap, landbouw, leefbaarheid, fijnstof, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid aan de orde moeten komen en onderbouwd moeten worden op basis van gedetailleerder onderzoek op basis van het gekozen tracé.

Door indieners is aangegeven dat ten onrechte niet gebruik is gemaakt van bepaalde informatie. Voor een deel is de genoemde informatie wel meegenomen, maar is dit niet expliciet zichtbaar omdat deze informatie in het verkeersmodel is opgenomen (de gewijzigde situatie als gevolg van de opening van A73 en het doortrekken van de BAB 52 tot aan de Nederlandse grens). Een ander deel van de genoemde informatie zal bij de uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting worden meegenomen, wanneer in nader detail de mogelijkheden van het omleiden van internationaal doorgaand (vracht)verkeer worden onderzocht.

Het gehanteerde verkeersmodel geeft inzicht in de ontwikkelingen op (middel)lange termijn, en is daarmee robuust ten aanzien van specifieke economische conjuncturen op korte termijn.

6.2. Zienswijzen over: gefaseerde aanpak

401 305 552	Indieners bepleiten een gefaseerde aanpak waarbij per kruispunt en wegvak op basis van reële prognoses oplossingen worden gezocht. Beginnen bij aanpak belangrijkste kruispunten en gelijktijdig een fonds creëren voor gefaseerde aanpak van andere kruispunten en wegvakken. Vóór de besluitvorming over verder onderzoek moet helder zijn of er voldoende compensatiegronden zijn (Verdrag van Roermond).
528 312 552 313	<p>Indiener bepleit een fasering van de uitvoering van het project en doet daartoe een concreet faseringsvoorstel. Indiener stelt voor de maatregelen van oplossingsrichting 2 als volgt te faseren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aanpak knooppunt 'het Vonderen', aanpak aansluitingen N280-N273-N279, verbetering aansluiting Hatenboer en aanpak aansluiting N280-A2. - A.d.h.v. verkeersmetingen nagaan welke verdere aanpassingen nodig zijn. <p>In relatie tot de voor Roermond voorgenomen aanpassing bepleit indiener een beoordeling van de bijdrage ervan op de verkeersafwikkeling. Ook eerst kijken naar verkeersbeïnvloeding en pas daarna eventuele aanpassingen gefaseerd doorvoeren. Op basis van verkeersmetingen kan vervolgens worden nagegaan of en welke verdere aanpassingen nog moeten worden uitgevoerd.</p>

Standpunt Gedeputeerde Staten

Bij de verdere uitwerking van de oplossingsrichting 2+ zullen we genoemde suggesties met betrekking tot fasering bekijken en indien nodig uitwerken. Hierbij wordt ook de werkgroep stakeholders betrokken.

In de vervolgstudie zal het tracé verder worden uitgewerkt waaronder de gevolgen voor mitigatie en compensatie (natuur en landbouw) evenals de eventuele kosten voor deze maatregelen.

6.3. Zienswijzen over: Maasbruggen

304	Indiener vraagt zich af of de (capaciteit van de) Maasbrug, op basis van het voorspelde aantal motorvoertuigen in de planMER, voldoende toekomstvast is. Wij verwachten dat er in oplossingsrichting 3 een nieuw knelpunt ontstaat op de Maasbrug, los van de door indiener hoger ingeschatte groei van het doorgaand vrachtverkeer.
308 555 532 540	De brug over de Maas op de A2 kan in de (nabije) toekomst een probleem worden. Aan te bevelen deze oplossing mede te onderzoeken en daarbij rekening te houden met een tijdfasering (welke op termijn parallel kan lopen met mogelijke verbreding van de A2).

Standpunt Gedeputeerde Staten

Uit de studies blijkt dat voor de Rijksweg A2 bij de Maasbrug bij Wesssem in prognosejaar 2020 referentiesituatie op basis van een "laag scenario" sprake is van een kritische situatie en voor een "hoog scenario" voor 2020 bij de Maasbrug Wesssem een knelpunt ontstaat. Wij erkennen dat de capaciteit van beide Maasbruggen bij een verdergaande groei dan nu voorzien, tot capaciteitsproblemen kan leiden. Hier zal bij de verdere uitwerking van de oplossingsrichting naar gekeken worden. Aandachtspunten bij deze bruggen zijn wel de eigendoms- en beheerssituatie. De Maasbrug A2 behoort toe aan het Rijk, waarbij voor de parallelweg een gedeelde beheerssituatie geldt (onderbouw Rijk, bovenbouw (wegdek, railing en afwatering) gemeente Maasgouw) terwijl de Maasbrug Roermond een gedeelde beheerssituatie van rijk (brug) en provincie (wegdek).

6.4. Zienswijzen over: situatie Horn

515	Indiener vindt dat de bestaande afrit bij Horn gehandhaafd dient te blijven. In alternatief 2 (en waarschijnlijk ook in de alternatieven 3 en 4) wordt een aanpassing van de afrit Horn op de bestaande N280 voorzien. Het voorstel om de bestaande aansluiting om te klappen in de Richting van de Roermondseweg (langs het Lateraalkanaal) en de kruispunten met stoplichten te regelen is niet onderbouwd, het wordt niet genoemd als een locatie waar de doorstroming van de N280 onder druk staat en zal de verkeersafwikkeling ter plaatse niet bevorderen.
-----	---

Standpunt Gedeputeerde Staten

Uit de verkeersstudie blijkt dat de afrit Horn bij een autonome een kritisch aandachtspunt is, omdat er ongewenst verkeer door de kern van Horn plaatsvindt en vanwege de verslechterde bereikbaarheid van bedrijventerrein Zevenellen. Om deze reden achten wij het noodzakelijk om bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting de afrit Horn zodanig aan te passen dat het verkeer nu

en in de toekomst optimaal doorstroomt. Hierbij wordt ook de mogelijkheid bekeken om de ontsluiting van Zevenellen te verbeteren via de route N280-N273.

Bij de verdere uitwerking worden, in overleg met de werkgroep Stakeholders, meerdere oplossingsvarianten voor Horn onderzocht.

6.5. Zienswijzen over: situatie Ei van Sint Joost

506	Indiener pleit voor internationaal vrachtverkeer via de Rijkswegen en om de aansluiting op deze wegen te verbeteren (Ei van St. Joost, vervang verkeerslichten en gelijkvloerse kruisingen door rotondes op de aansluitingswegen naar de rijkswegen. Indiener pleit voor het oplossen van de bekende knelpunten omdat dat beter is voor de natuur, het milieu, de bewoners en goedkoper en sneller uitvoerbaar is.
-----	--

Standpunt Gedeputeerde Staten

Wij kunnen ons vinden in het standpunt van de indiener en zullen bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting 2+ (knelpuntenaanpak) optimalisaties onderzoeken van de doorstroming op de route A2-A73, teneinde een goed alternatief te kunnen bieden voor het (internationaal) doorgaande(vracht)verkeer. Bij deze verdere uitwerking zullen bovengenoemde suggesties meegenomen worden.

6.6. Zienswijzen over: nieuwe oplossingen voor Baexem

301	Indiener pleit voor een oplossing die de waardevolle omgeving van kasteel Baexem niet zal aantasten en tevens een volledige renovatie van de entree van Baexem zou kunnen opleveren door verplaatsing van de bedrijven naar een bedrijventerrein, door de verplaatsing van vier woningen waarvoor in Baexem nog percelen beschikbaar zijn, door de sloop- en nieuwbouwplannen voor de noordwesthoek aan te passen. Na de wegomlegging ontstaat ook meer ruimte voor verplaatsingen van de woningen en het kantoorpand. Het totale woonblok dat vrijkomt, is 400 meter lang en varieert tussen de 50 en 75 meter in breedte (exclusief bestaande weg). Hierin kan een ongelijkvloerse aansluiting worden gemaakt met de doorgaande N280 in verdiepte ligging, zodat ook geluidhinder minder wordt.
541 551	Indiener stelt bij oplossingsrichting 2 en 3 een tracé voor, voor de rondweg Baexem, dat ten zuiden van het AZC loopt en tussen dit AZC en de N273 weer op het huidige tracé van de N280 aansluit. Een tracé ten zuiden van het kasteel heeft als voordeel dat een enigszins verdiepte ligging van de N280 gerealiseerd kan worden (gezien de hoogteligging van het terrein ter plaatse). Daardoor kunnen de evt. benodigde geluidswerende schermen ook beperkter zijn.
301	Indiener is van mening dat de aanpak van verkeersknelpunten bij Baexem en het eventueel opwaarderen van de N280 tot vierstrooks weg nadelige gevolgen hebben voor kasteel Baexem (verdere doorsnijding van het kasteeldomein) en het daarbij behorende omliggende cultuurlandschap. Uit de studies blijkt bij de oplossingsrichtingen 2 en 3 het tracé dicht bij kasteel Baexem komt te liggen. Ten onrechte wordt de vergroting van de doorsnijding van het bij het kasteel behorende cultuurlandschap/kasteeldomein niet onderkend en inzichtelijk gemaakt.
545	Indiener is van mening dat de gekozen variant geen negatief effect mag hebben op de huidige landschappelijke en natuurlijke waarden, de huidige ruimtelijke kwaliteit en waardevolle landschappen in het gebied ten zuiden van Baexem.
545	Indiener is van mening dat als oplossingsrichting 2 wordt gekozen, er bij het vervolgonderzoek de

	variant "rondweg Baexem" aandacht moet worden besteed aan de negatieve effecten van een rondweg ten zuiden van het kasteel op landschappelijke en natuurlijke waarden in dit gebied en de effecten voor landbouwbedrijven die zijn gelegen in dit gebied. Een extra doorsnijding van de EHS dient voorkomen te worden.
519 520	Indiener is van mening dat oplossingsrichting 2 ertoe leidt dat het kantoor van indiener niet meer op een zichtlocatie ligt. Een oplossing kan zijn om de nieuwe N280 aan te sluiten op de oude weg evt. gebruikmakend van snelheidsbeperkende maatregelen om sluisverkeer te ontmoedigen. Met deze kanttekening heeft oplossingsrichting 2 de voorkeur. Daarbij wordt uitgegaan van een tracé bij Baexem zal afbuigen bij het AZC, ten zuiden van het kasteel.
520	Indiener is van mening dat bij oplossingsrichting 2 de weg vanuit de richting Roermond, direct na het AZC naar het zuiden wordt afgebogen zodat de bebouwing wordt ontzien. De geplande rondweg bij Baexem is zeer wenselijk. Indiener is met kanttekeningen voor oplossingsrichting 2.
517	Als oplossingsrichting wordt voorgesteld de N280-West tussen Beegderheide en Baexem in het geheel te ondertunnelen. Je realiseert een groot natuurgebied (groter dan de hoge Veluwe).
520	Indiener is van mening dat Baexem in alle varianten eigen, goed gemarkeerde toeritten moet krijgen.
520	Indiener is van mening dat Baexem goed bereikbaar moet blijven en er voldoende mogelijkheden moeten zijn voor lokaal en langzaam verkeer om de weg over te steken. Met name bij oplossingsrichting 3. Ook tijdens de uitvoering van werkzaamheden dient de bereikbaar zo goed mogelijk te zijn.
102	Indiener geeft als aanbeveling om voor de knelpuntgerichte aanpak te Baexem meerdere varianten in (het) onderzoek mee te nemen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Zoals in hoofdstuk 2 aangegeven achten wij oplossingsrichting 2+ (knelpuntenaanpak) de beste oplossing voor de ontwikkelas Weert-Roermond.

Wij zijn het met indieners eens dat bij de verdere uitwerking van deze oplossingsrichting bij Baexem verschillende varianten onderzocht moeten worden. Daarbij zullen bovengenoemde suggesties worden meegenomen en in overleg met de werkgroep stakeholders worden uitgewerkt.

In het planMER worden de oplossingsrichtingen 2 en 3 negatief beoordeeld op de beïnvloeding van cultuurhistorische waarden en elementen, dit heeft onder andere te maken met de ligging van de nieuwe tracés nabij kasteel Baexem.

De uit te werken varianten zullen op vele aspecten beoordeeld worden. Naast verkeer en kosten gaat het daarbij ook om effecten op (cultuur)landschap, natuur, leefbaarheid en milieu. Ook zal daarbij beoordeeld worden welke effecten de verschillende varianten hebben op de aanwezigheid en de bereikbaarheid van functies en gebouwen in het gebied, zoals het kasteel Baexem, kasteel Exaten (het AZC), woningen en bedrijven.

De bereikbaarheid tijdens de uitvoering van de maatregelen is pas aan de orde als de uitvoeringsplannen worden opgesteld.

Bij het nader onderzoek van de gekozen variant zal een meer gedetailleerd geluidsonderzoek plaatsvinden. Hierbij zal het treffen van geluidreducerende maatregelen (stil asfalt, schermen, verdiepte ligging) nader worden beschouwd.

6.7. Zienswijzen over: nieuwe oplossingen voor Roermond

302	Indiener geeft aan dat de benodigde doorstroom van het verkeer rondom het DOC kan worden bereikt door een goede parkeergelegenheid ten oosten van de A73 met een zeer frequente shuttlevverbinding naar het Retail Center alsmede het DOC en het Jazz-City initiatief.
304	Indiener pleit voor een alternatief langs Roermond, in plaats van door Roermond. Dit zou leiden tot een afname van 50% van het verkeer over de Wilhelminasingel en wordt de Maasbrug verder ontzien. Dit scenario levert een aanzienlijke verbetering op van de doorstroming en de leefbaarheid, het maakt een functionele scheiding mogelijk tussen lokaal en doorgaand verkeer, het biedt de mogelijkheid het DOC te voorzien van een nieuwe aansluiting aan de noordzijde van het terrein. Er kan een tweede oeververbinding over de Maas komen wat de robuustheid, de bereikbaarheid en de betrouwbaarheid ten goede komt.
528 312 313	Naar de mening van indiener moeten in geval van calamiteiten voldoende omleidingsroutes beschikbaar blijven; ten aanzien de Roer- en Swalmentunnel doet indiener enkele concrete voorstellen.
539	Indiener is van mening dat het merendeel van de bezoekers van het DOC uit oostelijke richting komt. Voor het beperkte deel dat vanaf de A2 komt is het mogelijk dit verkeer via de N273 dan wel de A73 te leiden.
308 555 532 540	Ook dienen de kruispunten in Roermond, Buitenop en Mijnheerkens aangepakt te worden, maar dit valt meer onder autonome ontwikkelingen als gevolg van het Designer Outlet.
309	Indiener adviseert een onderzoek naar alle mogelijke oplossingen per wegvak en kruispunt op basis van reële prognoses, waarna een gefaseerde uitvoering plaatsvindt te beginnen met de kruispunten in Roermond, Buitenop, Mijnheerkens en de Ster, de Ronde in Baexem en een verbinding A2-A73 (Ei van St. Joost-N271/A73). Daarnaast stelt indiener voor een fonds te creëren waarin budget zit voor een gefaseerde aanpak van andere kruispunten en wegvakken, waarbij voor de prioritering gebruik wordt gemaakt van de Ladder van Verdaas of het eigen provinciale beleid van de drie B's.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De 'Roermondse' oplossingen maken integraal onderdeel uit van de op planMER niveau uitgevoerde onderzoeken. Voor het wegvak Roermond in het bijzonder wordt in opdracht van de gemeente Roermond en in samenwerking met de provincie Limburg een studie uitgevoerd, welke inpasbaar is binnen de te kiezen oplossingsrichtingen. Een bijzonder aandachtspunt hierbij is de beheersverantwoordelijkheid in relatie tot autonome bevoegdheid én financieringsprincipes. De gemeentelijke 'Roermondse' studie volgt een zelfstandig proces welke binnen het kader van de studie Ontwikkelas N280-west wordt uitgevoerd.

In het voorjaar van 2011 is een studie uitgevoerd naar de haalbaarheid van een transferium en een geschikte locatie daarvoor. De conclusie van deze studie was dat onder zeer strikte voorwaarden een transferium kansen kan hebben, maar dat de locatie bij de N280 aan de grens hiervoor niet de meest

kansrijke locatie is. Een locatie tussen A73 en St. Wirosingel zou kansrijker zijn. De gemeente Roermond zal dit los van de N280 studie verder uitwerken.

Met de suggestie van de indiener voor een alternatief langs Roermond in plaats van door Roermond wordt feitelijk gepleit voor het realiseren van alternatief 5 of 6 al dan niet in combinatie met een ander alternatief aan de westzijde van de Maas. Deze noordelijke route langs Roermond af maakt dus onderdeel van de planMER en de bestuurlijke afwegingen.

Rijkswaterstaat, Provincie Limburg en de gemeenten langs de A73 hebben gezamenlijk een plan opgesteld voor calamiteiten in één van de tunnels van de A73. In deze plannen zijn omleidingen en regelscenario's opgenomen voor diverse situaties die zich kunnen voordoen op de A73. De N280 maakt onderdeel uit van de mogelijke omleidingsroutes.

Vijftientwintig procent van de bezoekers van het Designer Outlet komt vanuit westelijk richting over de N280. Deze verkeersstroom is nog van behoorlijke omvang. Wanneer deze stroom wordt toegevoegd aan de verkeersstromen die nu al vanuit oostelijke richting komen zal dit leiden tot een toename van de problemen die hier nu al ontstaan.

Verskillende scenario's in de planMER voorzien in het ongelijkvloers maken van de kruisingen in Roermond.

Bij de verdere uitwerking van de oplossingsrichting 2+ zullen we genoemde suggesties met betrekking tot fasering, meenemen. Hierbij wordt ook de werkgroep stakeholders betrokken.

6.8. Zienswijzen over: Nieuwe oplossingen voor Weert

107	Indiener geeft aan dat tussen de A2 en Weert de volgende maatregelen zijn opgenomen of wil zien opgenomen: ongelijkvloerse spoorwegovergang bij Weert (voor alle verkeer); turbotondes bij aansluiting A2/N280; linksaf-vak bij Trumpertweg; rotonde bij Ittervoortweg; N280 als versterking van de infrastructuur van de PDV-locatie Moesdijk, door een betere doorstroming en bereikbaarheid te creëren. Indiener vraagt in de vervolgfase de mogelijkheden van parallelstructuren langs de N280 te onderzoeken tussen de A2 en de Ringbaan Oost in Weert. Deze zullen worden gebruikt door het langzame en agrarisch verkeer. De parallelwegen zullen leiden tot een betere bereikbaarheid van Weert, een betere oversteekbaarheid voor het langzame verkeer en duidelijke vermindering van het ongevalrisico. Daarnaast verzoekt indiener de Roermondseweg tussen Ringbaan-Oost en de grens van de bebouwde kom, ter versterking van de PDV-locatie Moesdijk op te nemen in vervolgonderzoeken.
304	Indiener pleit voor een betere ontsluiting van de regio Weert, een betere ontsluiting van west Weert met de A2. Het toevoegen van deze infrastructurale schakel aan alternatief 3 zorgt een robuuste route via de A2 en de N280 richting het oosten.
501	Indiener vindt dat in Weert een upgrade te realiseren door middel van een spoortunnel.
518	Indiener is van mening dat de spoorwegovergang N280 Weert verbeterd moet worden door een ongelijkvloerse kruising.
518	Indiener geeft aan dat niet duidelijk is waar er een probleem op de N280 is in Weert. Het enige

knelpunt is de spoorwegovergang. Verder is Weert goed ontsloten met de A2.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Uit de verkeerskundige studie komen voor het tracégedeelte Weert-A2 geen majeure knelpunten, met uitzondering van de aansluiting van de N280 op de A2. Wij stellen op basis van het Afwegingsdocument vast dat een knelpuntgerichte aanpak van de N280, zoals verwoord in oplossingsrichting 2, het meest voldoet aan de gestelde doelen van het project. In deze oplossingsrichting wordt voor de spoorwegovergang voorzien in een ongelijkvloerse kruising en wordt de aansluiting op de A2 verbeterd. Bij de verdere uitwerking van oplossingsrichting 2+ worden beide maatregelen nader uitgewerkt.

De door indiener genoemde maatregelen op de N280 bij de Trumpertweg en de Iftervoorterweg worden buiten het kader van dit project om al op korte termijn uitgevoerd.

Bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting zullen de genoemde varianten voor de parallelstructuur nabij Weert en ter hoogte van de bebouwde kom worden meegenomen.

6.9. Zienswijzen over: nieuwe oplossingen bij oplossingsrichting 2

308	Oplossingsrichting 2 (knelpuntgerichte aanpak): het is aan te bevelen om voor elk (te verwachten) knelpunt een probleemanalyse te maken met een oplossing die een bijdrage kan leveren aan de gestelde doelen en voor elk kruispunt en wegvak één of meerdere optimalisaties of oplossingen. Het nulplusalternatief is te beschouwen als het uitbouwen en opwaarderen van de bestaande wegenstructuur, waarbij met name voor de kruispunten Baexem, Buitenop, Mijnheerkens verschillende oplossingsvarianten binnen dit alternatief worden onderzocht, naast de oplossingsvarianten door de provincie voorgesteld in het planMER. Aan te bevelen onderzoeken naar optimalisaties en kruispunt/wegvak oplossingen:
555	
532	
540	
309	
	<ul style="list-style-type: none">- gelijkvloerse rotondes en ongelijkvloerse kruisingen op het bestaande gedeelte van de A2 tot de ring Weert;- ongelijkvloerse kruising spoorlijn N280 in Weert;- aansluiting A2-N280 die gericht is op een afwikkeling van het bestemmingsverkeer in de regio;- kruispunt Kelpen-Oler, gelijkvloers, rotonde, ongelijkvloers;- huidige rotonde Baexem, turborotonde, ovale rotonde (met aansluiting ri. Baexem en ri. Grathem), ongelijkvloerse kruising (Luikse variant, 2x1 doorgaand en bovenop kruisend). In de directe nabijheid van de huidige rotonde liggen al jaren braakliggende panden die na amoveren ruimte geven voor creatieve oplossingen;- kruising N280-N273, mogelijkheid van een Haarlemmermeeraansluiting onderzoeken;- Kruispunt Hornerheide-N273, gelijkvloers zoals nu met verbeterde VRI of een turborotonde;- Aansluiting Horn, aan het einde van de afrit de mogelijkheid om de afrit als doorgaand verkeer richting Horn te laten gaan. Dit voorkomt opblokking bij drukte op de afrit;- Kruispunt Hatendoer: functie stoplicht in de start van een groene golf voor doorgaand verkeer door de gemeente Roermond;- Kruispunt Roerkade/Buitenop en Mijnheerkens, Luikse variant;- Rotonde de Ster, een gedeelte van de parkeerplaats Loesbeek gebruiken om een ruimtelijk

	<p>beter passeerbare rotonde te creëren;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kruispunt St. Wirosingel invoegstrook vanuit St. Wirosingel aan de noordzijde tussen huidige N280 en industrieterrein, uitvoegstrook vanuit Duitsland richting Retail; - N280-A73, een stoplichtvrije aansluiting tussen verkeer van de A73 naar de N280-Oost en vice versa; - A2-A73, een vloeiende verbinding ontbreekt hier van noord naar noord. Rotonde die de beide kruispunten (Ei van St. Joost met kruispunt A73-N271, verbindt zoals in opl. Richting 5 terugkomt.
401 305	<p>Beschouw nulplusvariant als uitbouw/opwaardering van de bestaande wegenstructuur en onderzoek daarbinnen de oplossingsmogelijkheden voor de kruispunten Baexem, Buitenop en Mijnheerkens (zie eigen voorstellen), aangevuld met de provinciale oplossingsrichtingen in het planMER.</p>
312 552	<p>Indiener is van mening dat bij oplossingsrichting 2 de volgende maatregelen genomen moeten worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbeteren knooppunt Zusterzeel (optimalisatie aansluitingen N279 op N273 zo mogelijk met turborotondes, verbetering aansluiting N273-N280 door verlenging in- en uitvoegstroken, aansluitingen vloeiend maken) - Aansluiting A2 op A73 op een sobere wijze aanpassen, bijvoorbeeld middels een rotonde - Aansluiting N280 op A2 aanpassen en verbeteren (in- en uitvoegstroken verlengen, bestaand rotonde verbeteren) - Aansluiting A2 op N273 verbeteren ten behoeve van een. betere doorstroming vrachtverkeer van- en naar A2 - Kruising N280 Kelpen-Oler verbeteren door aanpassing VRI of aanleg rotonde - Aanpassing rotonde Baexem en aanpak ruimte rond rotonde - Aandacht voor kruispunt Hatenboer.
105	<p>Indiener geeft aan dat in het vervolgonderzoek (aanvullende) maatregelen worden betrokken waarvan indiener verwacht dat deze effectief kunnen zijn voor een evenwichtige gebiedsontwikkeling en waarmee de leefbaarheid in Leudal kan worden gewaarborgd. Deze maatregelen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - een ruime omleiding ten zuiden van het AZC/Exaten en een verdiepte aanleg in de omgeving van het huidige tracé behoren tot de te onderzoeken varianten voor een omleiding bij Baexem. Aantasting van natuur en landschap moet zo beperkt mogelijk zijn. Mogelijkheden voor een gebiedsontwikkeling in de oude kern van Baexem en aanpak van negatieve eyecatchers, moeten kunnen worden benut. - Een aangepaste kruising en compacte aansluiting op het lokale wegennet bij Kelpen-Oler. - Capaciteitsuitbreiding van de brug over het kanaal Wessem-Nederweert/A2. - Omleiding van het transitoverkeer; door het nemen van maatregelen bij het knooppunt St. Joost en bewegwijzering via N280/A73-A2. - Maatregelen die zijn gericht op het ontmoedigen van sluijverkeer door Horn en op het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Zevenellen. - Het uitvoeren als (turbo)rotondes van de aansluitingen van zowel de N280 op N273 als van N273 op N279 (Heythuysenweg). - Volledige parallelstructuur voor langzaam verkeer / landbouwverkeer langs de N280 met waarborgen voor een voldoende oversteekbaarheid van zowel N280 als N273; - Optimalisatie van de fietsverbinding met Roermond over de Maasbrug, in ieder geval door het voorzien in fietspadverlichting aan de westzijde van de brug.
528	<p>Er wordt aangegeven als oplossingrichting om ongelijkvloerse kruisingen in Roermond aan te</p>

	<p>leggen (Luikse of Bredase variant). Zowel in Luik als in Breda zijn de afgelopen jaren aanpassingen doorgevoerd en autowegen aangelegd. In beide plaatsen zijn autowegen ver buiten de steden aangelegd. De omweg is minimaal 15 km langer. Het verkeer stroomt goed door en er zijn geen klachten over de rijtijden. In Midden-Limburg is een uitermate geschikte infrastructuur aanwezig. Omweg over de autowegen A2 en A73 is maximaal 12 km. Waarom wordt hier geen gebruik van gemaakt? Indiener verzoekt om dit in de vervolgstudies te onderzoeken.</p> <p>Indiener vraagt zich af waarom niet gekozen wordt voor lagere investering, een bewezen oplossing die elders met succes is aangetoond.</p>
--	--

Standpunt Gedeputeerde Staten

Zoals in hoofdstuk 2 aangeven lijkt oplossingsrichting 2 de beste oplossing voor de Ontwikkelas Weert-Roermond. De door u genoemde knelpunten en oplossingen voor dit alternatief zullen in het vervolgtraject nader worden bekeken en in de werkgroep stakeholders worden ingebracht.

Voor de situatie bij rotonde De Ster en de aansluiting Hateboer zijn al, buiten dit project om, maatregelen in voorbereiding die de doorstroming zullen verbeteren. Derhalve zullen de genoemde voorstellen niet worden betrokken bij de verdere uitwerking van oplossingsrichting 2+. Overigens zijn deze maatregelen in de MER-studie en de verkeerstudie al als autonome ontwikkelingen meegenomen.

6.10. Zienswijzen over: Aandachtspunten bij verdere uitwerking voorkeursoplossingsrichting

102	Indiener geeft aan dat de aansluiting/ontsluiting van lokale wegen (Mildert, Wessemerdijk en Kelperweg) gewaarborgd moet blijven.
541 551	Indiener verzoekt om voldoende rekening te houden (afstand houden) met eigendommen als de keuze valt op oplossingsrichting 2 of 3. Daarnaast verzoekt indiener om ook het geluidsniveau in de tuinen niet te laten toenemen in verband met de leefbaarheid.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De genoemde knelpunten en oplossingen zullen in het vervolgtraject nader worden bekeken en in de werkgroep stakeholders worden ingebracht.

Het wettelijk toetsingskader voor geluid bevat geen normen voor geluidsbelasting in tuinen, maar alleen 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 zal onderdeel uitmaken van de nadere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting.

6.11. Zienswijzen over: Financiering realisatie N280-West

101 102 103 104	Indieners geven aan dat instemming geen toezegging inhoudt over medefinanciering van mogelijke oplossingsrichtingen en dat de studie N280 West nog niet beïnvloed zou moeten worden door de discussie op welke wijze de financiering voor de uiteindelijke aanleg (binnen GOML) vorm zou moeten krijgen.
--------------------------	--

105	Indiener geeft aan dat de gebiedsontwikkeling ontwikkelas N280 onderdeel uitmaakt van de GOML-gelden. Voor Leudal staat als gevolg daarvan de vraag centraal welke variant(en) het meeste aan de gewenste gebiedsontwikkeling van Midden-Limburg bijdraagt. Naast verbetering van de verkeersdoorstroming en bereikbaarheid staat het behoud en verbetering van omgevingskwaliteit centraal. Oplossen van knelpunten en verbetering van de bereikbaarheid creëert ook in Leudal kansen voor de toekomst zoals een goede ontsluiting voor toerisme en recreatie en herstel van de oude dorpskern Baexem. Tenslotte is van belang dat de te kiezen oplossingsrichting binnen een afzienbare termijn realiseerbaar is en tot een kosteneffectieve maatschappelijke investering leidt.
107	In het vervolgonderzoek vraagt indiener het gedeelte N280 binnen de bebouwde kom van Weert, namelijk de Roermondse weg tussen de Ringbaan Oost en de grens van de bebouwde kom, te betrekken. Indiener verzoekt u te participeren in de hoge investeringen op dit gedeelte van de N280. De reeds betrokken investeringen van de zuidelijke variant zien wij graag terug in het binnenstedelijke deel van de N280 in Weert tot de Ringbaan Oost. De reeds betrokken investeringen van de zuidelijke variant ziet indiener graag terug in het binnenstedelijke deel van de N280.
539	Indiener vraagt zich af of de autoweg aangelegd moet worden met gemeenschapsgeld, terwijl de aanleg bedoeld is voor de bereikbaarheid van het DOC.
539	Indiener is er van overtuigd dat op grond van voorliggende gebrekkige studies geen Nederlands belastinggeld mag worden uitgegeven aan het project N280. Dat zou onrechtmatig, onrechtvaardig en onverantwoord zijn.
553	Indiener is van mening dat het waarschijnlijker is om meer geld te investeren in het stimuleren van OV in plaats van het stimuleren van nog meer verkeer.
531	Oplossingsrichting 6 is volgens indiener onbetaalbaar als vanwege de noodzakelijke aanleg van een nieuwe Maasbrug en aankoop van (compensatie)gronden.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Ten behoeve van de afweging voor een voorkeursoplossingsrichting zijn de verschillende oplossingsrichtingen beoordeeld op de verhouding tussen de kosten voor de aanleg en de maatschappelijke baten. Dit is gebeurd conform een onderzoeksaanpak die gebruikelijk is voor dit soort projecten. In de rapportage MKBA/REES zijn de resultaten hiervan weergegeven. Hieruit komt naar voren dat de nieuwbouwalternatieven 6 en 7 een slechte kosten-batenverhouding kennen. Mede op grond van deze overweging vallen deze oplossingsrichtingen bij voorbaat af.

Oplossingsrichting 2 heeft volgens de MKBA/REES studie de meest gunstige kosten-batenverhouding. Dat betekent dat de maatschappelijke baten hoger zijn dan de kosten. Op grond van deze resultaten zijn wij van mening dat een investering in de N280 conform oplossingsrichting 2 een maatschappelijk aanvaardbare investering is.

Gedeputeerde Staten zetten zich in om samen met de betrokken GOML-gemeenten tot een gezamenlijke financiering van de maatregelen voor de N280-West te komen. Het voorstel om de benodigde middelen voor de afgevalen zuidelijke variant in Weert in te zetten voor het binnenstedelijke deel van de N280-West in Weert is niet aan de orde. Voor de benodigde maatregelen voor de N280-West zijn op dit moment nog geen middelen gereserveerd en kan derhalve ook geen sprake zijn van overheveling van middelen tussen maatregelen.

6.12. Zienswijzen over: Planschade en nadeelcompensatie

201	Indiener (tankstation) leidt omzetverlies als de Hunselerdijk afgesloten wordt van de N280 te Kelpen-Oler, omdat klanten wegblijven. Gezien de binnenkort te nemen investeringen door initiatiefnemer is een aansluiting van de Hunselerdijk/ Vogelshofweg op de N280 noodzakelijk.
202	Indiener heeft zwaarwegende belangen dat het bedrijf ter hoogte van Kelpen-Oler/ Rijksweg Zuid direct gesitueerd blijft aan de N280 en dat het bedrijf goed te bereiken is via de N280. De vrees is dat de N280 zodanig wordt aangepast of verlegd dat de doorgaande weg niet meer langs het bedrijf voert. Vooralsnog lijkt het erop dat het huidige tracé behouden blijft.
501	Indiener heeft recent een huis gebouwd tegen natuurgebied Moeselpeel. Als gekozen wordt voor een verlegging van de N280 is indiener genoodzaakt planschade te eisen.
519 520	Indiener is van mening dat hij primair belang heeft bij het handhaven van de zichtlocatie. Het volledig afsluiten van de Rijksweg ter hoogte van zijn kantoor, ten faveure van een volledige ringweg, zou hem aanzienlijke schade berokkenen.
519 520	Indiener geeft aan dat het belangrijk is dat zijn kantoor ook op lange termijn goed bereikbaar blijft. Daartoe dienen er voldoende afritten en/of kruisingen te zijn om het kantoor van indiener goed bereikbaar te houden.
519 520	Indiener is van mening dat ook tijdens de uitvoering van werkzaamheden voldoende aandacht dient te zijn voor de permanente bereikbaarheid van zijn kantoor.
519 520	Indiener is van mening dat hij als bewoner en als ondernemer belang heeft bij een snelheid van doorgaand verkeer van 50 km per uur ivm de zichtlocatie. Een hogere snelheid is onacceptabel vanwege het risico op schade en overlast.
524	Indiener, eigenaar van het perceel AB 694 aan de Roermondseweg te Weert, wenst dat met zijn belangen als grondeigenaar rekening wordt gehouden indien maatregelen worden getroffen nabij haar perceel.
525	Indiener is woonachtig op korte afstand van de N280. Afhankelijk van de definitieve uitwerking en keuzes die zullen worden gemaakt hebben de plannen in meer of mindere mate een negatief effect op de woon- en leefomgeving van cliënten en de waarde van hun eigendommen. In beide alternatieven 2 en 3 zullen gronden van indiener benodigd zijn. Met name bij alternatief 3 denkt indiener dat de nieuwe weg op korte afstand van hun woning komt te liggen en dus de woon- en leefomgeving zal aantasten en leiden tot extra geluidsbelasting, verminderde luchtkwaliteit en het forse verlies aan uitzicht, vrijheid en openheid ten gevolge van geluidswerende maatregelen. Daarnaast wordt indiener geconfronteerd met forse omrijbewegingen en temaken krijgen met forse waardedaling van de woning en gronden. Indiener kan niet instemmen met voorliggende alternatieven voordat voldoende inzicht is gegeven in de gevolgen en compenserende maatregelen. Indiener verzoekt om nadrukkelijk rekening te houden met hun persoonlijke woon en leefsituatie en er zorg voor te dragen dat deze niet worden geschaad, danwel financieel worden gecompenseerd.
526	Indiener exploiteert een akkerbouwbedrijf en de gronden liggen in belangrijke mate aaneengesloten en aan weerszijden van de N280. Afhankelijk van de definitieve uitwerking en keuzes die zullen worden gemaakt betekent dit dat de plannen van de agrarische bedrijfsvoering van indiener in de knel komt. In beide alternatieven 2 en 3 zullen gronden van indiener benodigd zijn. Bij alternatief 3 is ook sprake van versnipperde landbouwgrond en forse omrijshade. Daarnaast maakt indiener zich zorgen over de negatieve milieueffecten en effecten van een gewijzigde waterhuishouding op zijn gewassen. Alternatief 3 zal ook de woon- en leefomgeving aantasten en leiden tot extra geluidsbelasting. Indiener kan niet instemmen met voorliggende alternatieven voordat voldoende

	inzicht is gegeven in de gevolgen en compenserende maatregelen. Indiener verzoekt om nadrukkelijk rekening te houden met het bedrijfsbelang van het akkerbouwbedrijf en verzoekt om zsm in overleg te treden over de gevolgen voor het bedrijf en een op maat gesneden oplossing.
529	Indiener exploiteert een akker- en tuinbouwbedrijf te Grathem en constateert dat beide varianten (2 en 3) zijn bedrijfsvoering op negatieve wijze zullen beïnvloeden. De opwaardering van de N280 tot een autoweg en een rondweg rond Baexem zal leiden tot een slechtere bereikbaarheid van zowel de landbouwpercelen alsook de bedrijfslocatie.
529	Indiener constateert dat bij oplossingsrichting 2 komen kruisingen met de N280 te vervallen, hetgeen leidt tot omrijbewegingen van en naar de bedrijfslocatie en daar verbonden bedrijfsschade. Indiener verzoekt om bij de nadere planvorming rekening te houden met de bereikbaarheid van het bedrijf.
529	Indiener is van mening dat bij oplossingsrichting 3 de omrijbewegingen van en naar de bedrijfslocaties, de landbouwpercelen behorende bij het bedrijf. De daaraan verbonden bedrijfsschade nog groter zal zijn dan bij oplossingsrichting 2 door de fysieke scheiding van het gebied door de weg. Indiener verzoekt om bij de planvorming rekening te houden voldoende oversteekpunten en de belangen van bedrijfsbelangen van het bedrijf.
529	Indiener constateert dat er gronden moeten worden aangekocht ten behoeve van het project. Vanwege de grondposities van indiener voorziet indiener dat door de aanleg van de weg zijn eigendommen worden opgeknipt, verkleind of zelfs moeten worden afgestaan. Daardoor wordt de bedrijfsvoering beperkt. Daarnaast zal indiener bedrijfsschade lijden bij opknipping, verkleining en uitkoping/onteigening.
529	Indiener geeft aan dat de onzekerheid omtrent de tracés een prijsopdrijvend effect hebben op landbouwgrond in de omgeving van de N280. Deze onzekerheid leidt tot economische schade. Indiener verzoekt om zsm het exacte tracé bekend te maken.
521 522 523 511 527 534 535 537 550 544 546	Indiener geeft aan dat bij oplossingsrichtingen 2, 3 en 6 de mogelijkheid bestaat dat door afstaan van grond de woning dichterbij de weg komt te liggen, indiener schade lijdt door waardevermindering van de woning en door meer geluidsoverlast.
541 551	De aanleg van nieuwe infrastructuur in directe nabijheid reduceert woningwaardes, derhalve dienen de tracés van alternatieven 2 en 3 afstand te houden tot de bestaande woningen.
505	Indiener constateert dat oplossingsrichting 2 langs of door zijn huiskavel en woning loopt en is bang dat de nieuwe weg het woongenot aantast, leidt tot overlast (geluid, stank etc.). Eveneens zal deze oplossingsrichting leiden tot waardedaling van de eigendommen en leiden tot beperking bij het houden van dieren.
531	Indiener wenst financieel gecompenseerd te worden indien oplossingsrichtingen 2 en 3 leiden tot een verslechterde bereikbaarheid van zijn percelen (omrijkosten). Verzocht wordt met dit aspect rekening te houden.

505	Indiener constateert dat oplossingsrichting 3 langs of door zijn huiskavel en woning loopt en is bang dat de nieuwe weg het woongenot aantast, leidt tot overlast (geluid, stank etc.). Eveneens zal deze oplossingsrichting leiden tot waardedaling van de eigendommen en leiden tot beperking bij het houden van dieren.
541 551	De aanleg van nieuwe infrastructuur in directe nabijheid reduceert woningwaardes, derhalve dient het tracé van alternatief 2 afstand te houden tot de bestaande woningen.
552	Indiener geeft aan dat alternatief 2 (nulplus-oplossingsrichting) en alternatief 3 tot gevolg hebben 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.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de verschillende standpunten van de insprekers met betrekking tot hun eigendommen, de zichtlocaties, de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de daarbij behorende economische schade, bedrijfsschade en/of planschade. In de effectenstudies zijn op globaal niveau de effecten van de oplossingsrichtingen onderzocht en in beeld gebracht om te komen tot een integrale afweging voor een voorkeursoplossingsrichting. Daarbij is niet op individueel niveau ingegaan op economische of financiële gevolgen. Bij de uitwerking van de oplossingsrichting 2+ in een Provinciaal Inpassingsplan of Bestemmingsplan zal op individueel niveau gekeken worden of er sprake is van economische of financiële gevolgen.

Bij het nader onderzoek van oplossingsrichting 2+ zal een meer gedetailleerd (geluids)onderzoek plaatsvinden naar de effecten. Hierbij zal het treffen van geluidreducerende maatregelen (stil asfalt, schermen, verdiepte ligging) nader worden beschouwd. Pas dan zal volledig duidelijk zijn wat de consequenties op de omgeving zullen zijn. Door het treffen van maatregelen kan uiteindelijk (op onderdelen) alsnog sprake zijn van verbeteringen ten opzichte van de autonome situatie. Uiteraard zal hierbij het wettelijk toetsingskader worden gehanteerd en wordt zodoende een voldoende woon- en leefklimaat gerealiseerd.

6.13. Zienswijzen over betrokkenheid van belanghebbenden in planproces

520	Indiener geeft aan deel te willen nemen aan de werkgroep die wordt ingesteld voor het vervolgproces.
539	Indiener is van mening dat de echte stakeholders, de vervoerders, niet gehoord zijn. Is dit een bewuste misleiding van de burger?
552	De belangen van indiener zijn ten onrechte niet betrokken bij de voorlopige conclusie van Gedeputeerde Staten.
541 551	Indiener verzoekt om hem tijdig te voorzien van gedetailleerde informatie mbt tot een eventuele ligging van een rondweg om Baexem en de plannen en beslissingen hieromtrent

Standpunt Gedeputeerde Staten

Bij het ter inzage leggen van het Afwegingsdocument hebben wij een voorlopige conclusie over de oplossingsrichtingen neergelegd. Zoals ook bij de informatiebijeenkomsten aangegeven horen wij graag van omwonenden en belanghebbenden hoe deze over de voorlopige conclusie van Gedeputeerde Staten denken. Middels het indienen van zienswijzen is een ieder in staat geweest om zijn of haar mening hierover te geven.

Voor het vervolgproces hebben wij onlangs een werkgroep stakeholders ingesteld, om gezamenlijk het verdere proces voor de uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting vorm te geven. Hiertoe is een breed spectrum aan stakeholders uitgenodigd, waaronder dorpsraden, natuur- en milieuorganisaties, werkgeversorganisaties en transport- en vervoerdersorganisaties. Bent u van mening dat u een stakeholder bent en bent u niet voor dit overleg uitgenodigd, dan kunt u dit bij de Provincie Limburg kenbaar maken.

6.14. Zienswijzen over: procedure startdocument

528	Indiener geeft aan dat hij bij de startnotitie zienswijzen heeft ingediend. Hij heeft daarvan geen ontvangstbevestiging ontvangen, zijn zienswijzen hebben geen uniek nummer gekregen komen niet in de nota van zienswijzen terug. Indiener is van mening, dat onzorgvuldig wordt omgegaan met de verwerking van zienswijzen.
-----	---

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben per brief betreffende indiener uitgenodigd om gezamenlijk na te gaan hoe zienswijzen voor het startdocument verwerkt zijn, en om na te gaan of zijn zienswijze op een goede manier behandeld is. Is hier al iets meer over bekend?

7. Wijzigingen in de rapportages

Gedeputeerde Staten stellen de volgende wijzigingen voor.

7.1. Naar aanleiding van de adviezen en ingekomen zienswijzen

1. Op basis van de ingediende zienswijzen 541 en 551 zal in het rapport 'REES en MKBA Ontwikkelas Weert –Roermond, studie N280-West' de Maascentrale op pagina 53 en 54 worden vervangen door de Clauscentrale.
2. Naar aanleiding van een vraag van de Commissie voor de m.e.r. is naar voren gekomen dat een deel van de conclusie voor het onderdeel natuur in de planMER (pagina 198/199) is weggevallen. Onder tabel 13.16 op pagina 193 is de volgende tekst opgenomen: "Uit de stikstofberekeningen blijkt dat alle alternatieven leiden tot een lichte toename van stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden Meinweg, Roerdal en/of Leudal. Aangezien de achtergronddepositie in de betreffende Natura 2000-gebieden reeds hoger is dan de kritische depositiewaarde van de meest gevoelige habitats, kan deze toename van stikstofdepositie leiden tot een significant negatief effect. Voor het alternatief dat als voorkeursalternatief nader wordt uitgewerkt, dient door middel van een passende beoordeling vastgesteld te worden in hoeverre daadwerkelijk sprake is van een (significant) negatief effect. Mogelijk is voor dat alternatief in de uitvoeringsfase een vergunning op grond van artikel 19d Nb-wet noodzakelijk."
3. De kaarten met een indicatie van de locaties waar de geluidbelasting hoger is dan 58 dB, opgenomen in het Akoestisch onderzoek N280, zijn naar aanleiding van aanbevelingen van de Commissie m.e.r en de zienswijzen 401, 305, 552 en 309 separaat naast het MER beschikbaar gesteld via <http://www.limburg.nl/POL> . Dit leidt niet tot aanpassingen in het MER.
4. In het Afwegingsdocument zal de studie naar de kruispunten in het wegvak N280-Roermond als volgt worden toegelicht: Voor het wegvak Roermond zijn in een separate studie (concept afwegingsnotitie scenario's N280 wegvak Roermond, november 2011) drie scenario's uitgewerkt die passen binnen de alternatieven 1 t/m 4 van de MER-studie. Het eerste scenario bestaat uit een stroomweg met 2 x 2 rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en een maximum snelheid van 100 km/u. Het tweede scenario bestaat uit een gebiedsontsluitingsweg met gelijkvloerse kruisingen en een maximum snelheid van 80 km/u. Bij het derde scenario is het uitgangspunt dat het lokale verkeer wordt gescheiden van het doorgaand verkeer. Hierbij zal het doorgaand verkeer over 2 x 1 rijstroken rijden met ongelijkvloerse kruisingen en een maximum snelheid van 80 km/u. Het lokale verkeer wordt afgewikkeld over parallelwegen die deel uitmaken van het stedelijk wegennet en dus een maximum snelheid krijgen van 50 km/u. Wanneer gekozen wordt voor een ander alternatief dan zal voor het wegvak Roermond een nieuw scenario uitgewerkt moeten worden.

7.2. Ambtshalve wijzigingen

Ten aanzien van de samenvatting van de planMER is voor alternatief 5 (omleidingsalternatief rijkswegennet) aangegeven dat alternatief 5 resulteert in een oplossing voor vrijwel alle verkeerskundige problemen op de N280 zoals die nu worden ervaren en voor de toekomst worden verwacht. De neutrale beoordeling komt door het sterk negatieve effect van dit alternatief op de verkeersafwikkeling op de rijkswegen A2 en A73. Dit is niet in lijn met de verkeerstudie. De tekst moet worden vervangen door: "Alternatief 5 resulteert in het verschuiven van een deel van de knelpunten op het regionale wegennet waardoor de totaalbeoordeling voor de regio neutraal is, maar waarbij het Rijkswegennet zwaarder belast wordt en zo een sterk negatief effect heeft. Per saldo scoort alternatief 5 voor het aspect verkeer beperkt negatief." Deze tekstaanpassing zal worden gedaan op pagina 15 en 212 van de planMER, en in bijlage 1: Samenvatting MER van het Afwegingsdocument.

In het Afwegingsdocument wordt op pagina 13 en pagina 19 verwezen naar hoofdstuk 4. Dit moet zijn hoofdstuk 0.

8. Aanbevelingen voor de vervolgstudies

Gedeputeerde Staten zijn van mening dat op basis van het geheel aan argumenten uit het Afwegingsdocument en de onderliggende studies, en met inachtneming van de zienswijzen en adviezen, oplossingsrichting 2 de beste oplossing lijkt voor de Ontwikkelas Weert-Roermond om als voorkeursoplossingsrichting verder uit te werken.

8.1. Uitgangspunten vervolgstudie

Voor wat betreft de maatregelen aan de N280 zijn de uitgangspunten bij de uitwerking van voorkeursoplossingsrichting 2:

- Er is geen sprake van functiewijziging van de weg, en daarmee vindt geen op- of afwaardering plaats. De N280-West behoudt op het tracégedeelten Weert-Baexem en Hatendoer-A73 de functie van een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/uur, op het tracégedeelte Baexem-Hatendoer behoudt de N280-West de functie van een stroomweg met een maximum snelheid van 100 km/uur.
- Het bestaande tracé en de huidige configuratie (2x2 dan wel 1x2 rijbanen) blijft zoveel mogelijk gehandhaafd. Ter hoogte van Baexem zal bij een eventuele Randweg het benodigd aantal rijbanen onderzocht worden.
- Het betreft een knelpuntgericht aanpak, waarin de gesignaleerde knelpunten op de N280 worden aangepakt.

8.2. Aandachtspunten bij oplossingsrichting 2+ in relatie tot de doelen

Gedeputeerde Staten concluderen naar aanleiding van het advies van de commissie voor de m.e.r. dat er een aantal punten in de planMER en de verkeerstudie zijn benoemd, die extra aandacht vergen in de verdere uitwerking van oplossingsrichting 2+ in relatie tot de doelen. Daarbij gaat het allereerst om de bereikbaarheid van de regio in Midden-Limburg te verbeteren ten behoeve van het stimuleren van de regionaal-economische ontwikkelingen, waarbij de negatieve effecten voor de omgeving zo beperkt mogelijk dienen te worden gehouden. Daarbij hebben GS voor ogen dat de leefomgevingskwaliteit gemiddeld genomen niet mag verslechteren ten opzichte van de huidige situatie. In casu betekent dit een streven naar een verbetering van de kwaliteit ten opzichte van de situatie zonder het treffen van maatregelen maar waarbij de omgevingskwaliteit afneemt ten gevolge van de verwachte toename van het verkeer.

Gelet op bovenstaande geldt bij de uitwerking van oplossingsrichting 2 dat het volgende centraal staat:

1. Verbeteren van de doorstroming ten behoeve van regionaal-economische ontwikkelingen door onder meer de volgende knelpunten aan te pakken:
 - aansluiting N280 op de A2;
 - knelpunt Baexem;
 - knelpunten op de N273 tussen de N280 en N279;
 - aansluiting bij Horn;
 - knelpunten op de N280 tussen Mijnheerkensweg en de Sint Wirosingel/A73.
2. Verminderen van de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen door mogelijkheden te onderzoeken om het vrachtverkeer zoveel mogelijk over het hoofdwegennet te leiden, het

nemen van maatregelen voor het langzaam verkeer zoals veilige fietsvoorzieningen en oversteek-mogelijkheden en het nemen van maatregelen tegen geluidsoverlast.

8.3. Aanbevelingen van de Commissie m.e.r bij de nadere uitwerking

De door de Commissie m.e.r. gedane aanbevelingen voor de nadere uitwerking van de voorkeursoplossing zullen in het vervolgtraject worden meegenomen:

- er zal een gedegen analyse worden uitgevoerd naar de aard en omvang van de doorstromingsproblematiek op de gehele route, inclusief de diverse zijwegen;
- concreet zal worden aangegeven met welke maatregelen prioritaire verkeers- en milieudoelen gehaald kunnen worden (effectiviteit van de maatregelen), dan wel welke aanvullende maatregelen nodig zijn om het doelbereik te vergroten. Dit biedt tevens de mogelijkheid om de kosten hiervan inzichtelijk te maken;
- de doelen voor de verkeersveiligheid zullen worden geconcretiseerd en op basis van duurzaam veilige inrichting van de voorkeursoplossing toetsbaar worden gemaakt;
- er zullen concrete doelen en eisen voor de oversteekbaarheid worden geformuleerd en vervolgens zal worden onderzocht hoe die in de voorkeursoplossing optimaal gerealiseerd kunnen worden;
- de robuustheid van de voorkeursoplossing zal worden onderzocht aan de hand van prognoses voor 2025/2030;
- ten behoeve van omliggende Natura2000-gebied zal in relatie tot de voorkeursoplossing een meer gedetailleerde Passende Beoordeling worden gemaakt;
- bij de nadere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting zal de in het Afwegingsdocument opgenomen lijst met toetsingscriteria nogmaals kritisch worden beoordeeld en waar mogelijk worden ingeperkt tot die criteria waaraan met zekerheid en/of bij voorkeur moet worden voldaan. Aan de hand van de eerder gehanteerde kleurcodes zal tevens worden aangegeven hoe groot de kans is dat problemen kunnen worden opgelost. Zo nodig en mogelijk worden bepaalde criteria opnieuw en concreter gedefinieerd en gescoord. Daarbij wordt in elk geval gedacht aan een concretere uitwerking van de duurzaamheidsdoelen en een toetsing op doelbereik.

8.4. Aanbevelingen bij de aanpak van verkeerskundige knelpunten

Bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting zullen, aan de hand van verschillende varianten per knelpunt de effecten gedetailleerder dan in huidige studies in beeld worden gebracht. We nemen de aanbeveling (zienswijzen 308, 555, 532, 540 en 309) mee om voor elk (te verwachten) knelpunt een probleemanalyse te maken met een oplossing die een bijdrage kan leveren aan de gestelde doelen en voor elk kruispunt en wegvak één of meerdere optimalisaties of oplossingen. De hieronder genoemde knelpunten en oplossingen zullen in het vervolgtraject nader worden bekeken en tevens in de werkgroep stakeholders worden ingebracht en besproken. Vooraleer in nader detail de varianten uit te werken zullen deze eerst getoetst worden op kosteneffectiviteit, doelmatigheid en uitvoerbaarheid.

Weert

Door indieners zijn de volgende knelpunten en oplossingen aangedragen:

- gelijkvloerse rotondes en ongelijkvloerse kruisingen op het bestaande gedeelte van de A2 tot de ring Weert;
- ongelijkvloerse kruising spoorlijn N280 de aansluiting op de A2 in Weert;
- aansluiting A2-N280 die gericht is op een afwikkeling van het bestemmingsverkeer in de regio;
- de aansluiting op de Ittervoorterweg (bijvoorbeeld rotonde bij Ittervoorterweg) en maatregelen bij de Trumpertweg (bijvoorbeeld linksaf-vak bij Trumpertweg);
- N280 als versterking van de infrastructuur van de PDV-locatie Moesdijk;
- parallelstructuur nabij Weert en ter hoogte van de bebouwde kom;

Uit de verkeerskundige studie komen voor het tracégedeelte Weert-A2 geen majeure knelpunten, met uitzondering van de aansluiting van de N280 op de A2. Wij stellen op basis van het Afwegingsdocument vast dat een knelpuntgerichte aanpak van de N280, zoals verwoord in oplossingsrichting 2, het meest voldoet aan de gestelde doelen van het project. In deze oplossingsrichting wordt voor de spoorwegovergang voorzien in een ongelijkvloerse kruising en wordt de aansluiting op de A2 verbeterd. Bij de verdere uitwerking van oplossingsrichting 2+ worden beide maatregelen nader uitgewerkt.

De genoemde maatregelen op de N280 bij de Trumpertweg en de Ittervoorterweg worden buiten het kader van dit project om al op korte termijn uitgevoerd. Specifiek voor het wegvak N280 Weert-A2 zal een eventuele aanleg van parallelstructuren op dit wegvak alsmede de situatie van de N280 binnen de bebouwde kom Weert in de uitwerking van oplossingsrichting 2 aandacht krijgen.

Kelpen-Oler

Door indieners zijn de volgende knelpunten en oplossingen aangedragen:

- Capaciteitsuitbreiding van de brug over het kanaal Wessem-Nederweert/A2;
- Voor knelpunten bij aansluiting N280 op A2 onderliggende oorzaken onderzoeken en aan de hand daarvan verbeteringen doorvoeren, waarbij de volgende varianten voor aanpassing en verbetering worden voorgesteld: in- en uitvoegstroken verlengen, bestaand rotonde verbeteren, aanleg turborotondes;
- Kruising N280 Kelpen-Oler verbeteren door aanpassing VRI of aanleg rotonde, een aangepaste kruising (gelijkvloers, ongelijkvloers) en compacte aansluiting op het lokale wegennet;
- aandacht voor aansluiting/ontsluiting van lokale wegen (Mildert, Wessemerdijk en Kelperweg);

Baexem

Door indieners zijn de volgende knelpunten en oplossingen aangedragen:

- Handhaven huidig tracé, met maatregelen voor betere inpassing van de N280. Aangegeven is dat ruimte kan worden gemaakt door verplaatsing van de bedrijven naar een bedrijventerrein en het verplaatsen van vier woningen waarvoor in Baexem nog percelen beschikbaar zijn, door de sloop- en nieuwbouwplannen voor de noordwesthoek aan te passen. Op deze wijze wordt ruimte gemaakt voor de aanleg van een ongelijkvloerse aansluiting met de doorgaande N280 in verdiepte ligging. Ook zijn oplossingen genoemd als de aanleg van een turborotonde, ovale rotonde (met aansluiting richting Baexem en richting Grathem), ongelijkvloerse kruising (Luikse variant, 2x1 doorgaand en bovenop kruisend);

- Tracés voor een randweg om Baexem. Genoemd zijn een tracé dat ten zuiden van het AZC loopt en tussen dit AZC en de N273 weer op het huidige tracé van de N280 aansluit en een ruime omleiding ten zuiden van het AZC/Exaten en een verdiepte aanleg in de omgeving van het huidige tracé. Voor de te onderzoeken randwegen zal nog bepaald worden of 1x2 rijbanen dan wel 2x2 rijbanen nodig zijn;
- Gehele ondertunneling van de N280-West tussen Beegderheide en Baexem.

Voor de passage van Baexem zullen we verschillende varianten uitwerken met passende maatregelen voor de verkeersproblemen. Hierbij kan voor wat betreft een randweg gevarieerd worden in de afstand tot de kern Baexem en het kasteel, en worden de verschillende effecten van deze varianten voor de omgeving in beeld gebracht.

N280-N273-N279

Door indieners zijn de volgende knelpunten en oplossingen aangedragen:

- kruising N280-N273 (bijvoorbeeld mogelijkheid van een Haarlemmermeeraansluiting onderzoeken);
- Kruispunt Hornerheide-N273, gelijkvloers zoals nu met verbeterde VRI of een turborotonde;
- de N273 in combinatie met de A2 gebruiken voor het vrachtverkeer met de bestemming bedrijventerreinen Zevenellen, Ittervoort en Roermond-West;
- Verbeteren knooppunt Zusterzeel (optimalisatie aansluitingen N279 op N273 zo mogelijk met turborotondes);
- verbetering aansluiting N273-N280 door verlenging in- en uitvoegstroken, aansluitingen vloeiend maken;
- Aansluiting A2 op N273 verbeteren ten behoeve van betere doorstroming vrachtverkeer van- en naar A2;

A2-A73

Door insprekers zijn de volgende knelpunten en oplossingen aangedragen:

- Omleiding van het transitoverkeer (vracht)verkeer; door het nemen van maatregelen bij het knooppunt St. Joost en bewegwijzering via N280/A73-A2;
- A2-A73 rotonde die de beide kruispunten verbindt (Ei van St. Joost met kruispunt A73-N271);

Horn

Door indieners zijn de volgende knelpunten en oplossingen aangedragen:

- Aansluiting Horn, aan het einde van de afrit de mogelijkheid om de afrit als doorgaand verkeer richting Horn te laten gaan. Dit voorkomt opblokking bij drukte op de afrit;
- Maatregelen die zijn gericht op het ontmoedigen van sluipverkeer door Horn en op het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Zevenellen.

Ook zal worden nagegaan of door een andere routing het verkeer van en naar Zevenellen niet meer gebruik hoeft te maken van de afrit bij Horn.

Roermond

Door insprekers zijn de volgende knelpunten en oplossingen aangedragen:

- aanpak van de kruispunten in Roermond Roerkade/Buitenop en Mijnheerkens (bijvoorbeeld Luikse variant);
- kruispunt St. Wirosingel (bijvoorbeeld invoegstrook vanuit St. Wirosingel aan de noordzijde tussen huidige N280 en industrieterrein, uitvoegstrook vanuit Duitsland richting Retail);
- (algemeen) ongelijkvloerse kruisingen in Roermond aanleggen (Luikse of Bredase variant);
- optimalisatie van de fietsverbinding met Roermond over de Maasbrug, in ieder geval door het voorzien in fietspadverlichting aan de westzijde van de brug.

Deze voorstellen worden betrokken bij de verdere uitwerking van de maatregelen voor de N280 wegvak Roermond, waarvoor de gemeente in samenwerking met de provincie reeds voorbereidende onderzoeken heeft verricht.

Ook is voorstel genoemd om een parkeergelegenheid ten oosten van de A73 aan te leggen met een zeer frequente shuttleverbinding naar het Retail Center alsmede het DOC. De gemeente Roermond heeft in het voorjaar van 2011 al een studie verricht naar een dergelijke voorziening, waarbij is geconstateerd dat een locatie tussen A73 en St. Wirosingel kansrijk kan zijn. Het voorstel heeft daarmee de aandacht van de gemeente Roermond.

N280-A73

Door insprekers zijn de volgende knelpunten en oplossingen aangedragen:

- Verbetering van de doorstroming tussen N280-A73 (bijvoorbeeld een stoplichtvrije aansluiting tussen verkeer van de A73 naar de N280-Oost en vice versa).

Overige aanbevelingen voor aanpak van verkeerskundige knelpunten

Door indieners worden verder nog de volgende knelpunten en oplossingen genoemd.

- Volledige parallelstructuur voor langzaam verkeer / landbouwverkeer langs de N280 met waarborgen voor een voldoende oversteekbaarheid van zowel N280 als N273;
- de fietsveiligheid en de doorstroming van het fietsverkeer op/nabij de N280.

8.5. Te onderzoeken effecten van maatregelen

In het vervolgproces zullen in de onderzoeken de verwachte effecten van de te nemen maatregelen afgezet worden tegen de autonome ontwikkelingen. Op deze wijze wordt voor de besluitvorming ook inzichtelijk gemaakt wat de verwachte effecten zijn bij het nemen van maatregelen versus niets doen. Hierbij wordt naar aanleiding van alle opmerkingen van de indieners aandacht gegeven aan:

- mogelijkheden uitgewerkt om het doorgaand (vracht)verkeer via het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet te optimaliseren;
- een zorgvuldige ruimtelijke inpassing om de effecten op landbouw, landschap en aangrenzende kernen zo beperkt mogelijk te houden;
- een duurzaam-veilige oplossing voor de afwikkeling van landbouwverkeer (passeerstroken, parallelstructuren, materieel & materiaal) en fietsverkeer (zoals mogelijkheden van parallelstructuren en fietssnelwegen), alsmede oplossingen voor bereikbaarheid, oversteekbaarheid en dwarsverbindingen;

Wij zullen bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting de door de indieners weergegeven zorgen omtrent het doorgaande vrachtverkeer, de verkeersveiligheid, het landbouwverkeer en effecten op de omgeving (waaronder natuur, landschap en doorsnijding landbouwgronden, maar ook leefbaarheidseffecten als geluidsoverlast, fijnstof, oversteekbaarheid) nadere aandacht geven. Ook zal daarbij aandacht uitgaan naar mitigerende en compenserende maatregelen.

De volgende onderwerpen zullen verder in detail, wanneer een gedetailleerd wegtracé bekend is, worden uitgewerkt en onderbouwd moeten worden op basis van onderzoeken:

- oversteekbaarheid;
- onderzoeken op de effecten voor natuur (gedetailleerde Passende Beoordeling ten behoeve van omliggende Natura2000-gebied), cultuurhistorie en archeologie;
- uitwerking van knoop- en kruispunten;
- exacte situatie m.b.t. calamiteiten en bereikbaarheid hulpdiensten;
- ontsluiting van aangrenzende kernen, aanliggende woningen en percelen, waaronder kasteel Baexem en kasteel Exaten (AZC);
- grondeigendommen en doorsnijding daarvan, de zichtlocaties, de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de daarbij behorende economische schade, bedrijfsschade en/of planschade;
- akoestisch onderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek;
- kosten;
- fasering.

- 9. Bijlagen**
- 9.1. Bijlage 1: overzicht indieners bedenkingen op volgorde van nummer**
- 9.2. Bijlage 2: Advies Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg**
- 9.3. Bijlage 3: Advies Staten Commissie Ruimte en Infrastructuur**
- 9.4. Bijlage 4: Advies van de commissie voor de m.e.r.**

Bijlage 1: Overzicht indieners bedenkingen op volgorde van nummer

Bijlage 1: overzicht indieners bedenkingen op volgorde van nummer

- 101 Gemeente Roerdalen, St Odiliënberg
- 102 Gemeente Nederweert, Nederweert
- 103 Gemeente Echt-Susteren, Echt
- 104 Gemeente Maasgouw, Maasbracht
- 105 Gemeente Leudal, Heythuysen
- 106 Gemeente Roermond, Roermond
- 107 Gemeente Weert, Weert
- 201 Tankstation Carwash Peeters, Kelpen-Oler
- 202 ARAG, Dhr. R. Bormans, Roermond namens Gubbels-Bollen Beheer BV/ mw. P.M.G.L. Gubbels, Kelpen-Oler
- 301 Stichting Limburgse kastelen, Roermond
- 302 Stichting tot behoud leefmilieu, Buggenum
- 303 Dhr. Ir. H.A. Boeschoten namens Staatsbosbeheer, Tilburg
- 304 Mw. C.J.M. Pluijmaekers namens Ondernemend Limburg, Roermond
- 305 Ir. J.H. Heijnen namens Stichting Milieufederatie Limburg, Roermond
- 306 Dhr. F. Heijnen namens Fietsersbond afdeling Midden-Limburg, Maasbracht
- 308 Dhr. P.J.A. Bausch namens Buurtcomité Moesdijk Weert, Weert
- 309 Ir. Chr. Rijnen namens Natuurmonumenten, 's Gravenland
- 310 Dhr. I. Moors namens Fietsersbond afdeling Midden-Limburg en prov. vertegenwoordiger, Roermond
Dhr. F. Heijnen namens Fietsersbond afdeling Midden-Limburg en prov. vertegenwoordiger, Roermond
- 312 Dr. ir. H.H. van Mal namens Dorpsraad Baexem, Baexem
- 313 Dhr. C. Weekers namens Dorpsraad Kelpen Oler, Kelpen-Oler
- 401 Voorzitter B. Grabert namens SP (afdeling Leudal), Horn
- 402 Secretaris J. Goubet namens SP (afdeling Weert), Weert
- 403 Voorzitter P. Beeren namens SP (afdeling Roermond), Roermond
- 501 Dhr. D. Dormans, Weert
- 502 Dhr. J. Bongers namens MTS, GLG en J.L. Bongers, Herkenbosch
- 503 Dhr. F. Ickenroth, Horn
- 504 Dhr. Van Enckevort, Kelpen
- 505 Dhr. Van de Berg, Kelpen-Oler
- 506 Dhr. F. Alofs, Roggel
- 507 Dhr. J. Minses, Kelpen-Oler
- 508 F. van Wees en C. de Groot, Kelpen-Oler
- 509 G. van Heusden, Haelen
- 510 Fam. Coolen, Kelpen-Oler
- 511 Fam. Giebels, Horn
- 512 Mevr. M. Linders-Winkelmolen, Baexem
- 513 P.I.G.C.M. Parren, Thorn
- 514 G.J. Geraets, Kelpen-Oler
- 515 Mr. R.M.L.M. Magnée, Horn
- 516 R. Verhagen, Roggel
- 517 Dhr. M. Scholten, Heythuysen

- 518 J.H.J. van Melick, Weert
- 519 Dhr. P.H.R. Bruls, Baexem
- 520 Mevr. K.E.M.A.M. Bouwens, Baexem
- 521 Th.W.H. Bremmers, Horn
- 522 T.P.A. Tijssen, Horn
- 523 Mevr. L. Hermans, Horn
- 524 Mevr. J.E.G.J. Hermens-Stals, Weert
- 525 Dhr. Ir. E. van Veldhuizen van Ever Advies, Veldhoven namens Dhr. en
mw. Peeters-Willekens, Kelpen-Oler
- 526 Dhr. ir. E. van Veldhuizen van Ever Advies, Veldhoven namens Peeters-
Willekens & Zn, Kelpen-Oler
- 527 C.H. Schreurs, Horn
- 528 C.J.A. Weekers, Kelpen-Oler
- 529 Dhr. ing. H.N.J.M. Steins Van Aelmans Adviesgroep, namens Dhr.
P.H.C.M. Hendriks, Baexem
- 530 J.M. Bonten, Baexem
- 531 M.A.J. Bongers van Mts. M.A.J. en C.A.E.M. Bongers-Teeuwen, Kelpen-
Oler
- 532 Dhr. B. Bongers, Weert
- 533 Mw. Drs. S.H.H.C. Winckels, Horn
- 534 J.A.G.M. Schreurs, Horn
- 535 Dhr. D. Lenaerts, Kelpen-Oler
Mw. I. Velter, Kelpen-Oler
- 536 F.H.J. Lemmerlijn, Grathem
- 537 Dhr. J. Lenaerts, Kelpen-Oler
- 538 Ir. H.J.M. Salemans, Nederweert
- 539 Dr. Ir. H.H. van Mal, Baexem
- 540 Dhr. P.J.A. Bausch, Weert
Mw. M.P. Princen, Weert
- 541 Drs. M. Bonten-Van de Port, Baexem
- 542 M.D.H. Schrurs-Lemmen, Kelpen-Oler
- 543 Fam. de Groot, Kelpen
- 544 P.J.L. Tacx, Horn
- 545 L.T.A. Parren, Baexem
- 546 Fam. Hansen, Horn
- 547 R.A.J. Kruitwagen, Weert
- 548 Mw. Drs. W.C.G. Moors, Ittervoort
- 549 Fam. P.D.J. Zuidgeest, Weert
- 550 W.E.M.G. van Ophoven, Horn
- 551 Ing. H.H.M. Bonten, Baexem
- 552 Mw. Mr. P. van Veen van Achmea rechtsbijstand, Tilburg namens dhr. W,
van Heugten, Baexem
- 553 Mw. Y. Verhagen, Kelpen
- 554 Dhr. J. van Ool, Kelpen-Oler
- 555 Fam. van de Hurck, Weert

Bijlage 2: Advies Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg

Provinciale Commissie
Omgevingsvraagstukken
Limburg



2011/57999

18-10-2011

INF

13-12-2011

Provincie Limburg

Ingek. 18 OKT. 2011

DOCnr.

Afd.

INF

Aan
Het College van Gedeputeerde Staten
van Limburg

Ons kenmerk
Faxnummer
Bijlage(n)

PCOL2011-07
(043) 389 79 77

Uw kenmerk
Doorkiesnummer
Maastricht

(043) 389 73 98
19 oktober 2011

Onderwerp

Advies inzake Eindconcept Afwegingsdocument Ontwikkelas Weert-Roermond, studie N280-West, inclusief onderliggende effectenstudies

Behandeling in de PCOL d.d. 8 september 2011

Advies:

De commissie heeft kennisgenomen van het Afwegingsdocument Ontwikkelas Weert-Roermond, studie N280-West.

De PCOL spreekt haar waardering uit voor de stukken en is blij met de voorliggende studie. Ten aanzien van het afwegingsdocument en de onderliggende effectenstudies concludeert de PCOL dat:

- de afwegingen voor de keuze van uw College om met oplossingsrichtingen 2 en 3 verder te gaan voldoende zijn, maar dat voor een verdere keuze tussen oplossingsrichtingen 2 en 3, de scherpte in de effectenstudies ontbreekt om in een onderlinge effectenvergelijking een goede keuze te kunnen maken tussen deze oplossingsrichtingen;
- de waterschappen als lagere overheid zijn niet betrokken geweest bij de totstandkoming van de stukken. De commissie betreurt dit en vraagt de aandacht daarvoor in de toekomst;
- de separaat uitgevoerde variantenstudie voor de kruispunten N280 in Roermond een plaats moet krijgen in het Afwegingsdocument bij oplossingsrichtingen 2 en 3;
- de variant bij Weert niet op voorhand zou moeten worden uitgesloten. De achterliggende argumentatie om deze niet mee te nemen is onduidelijk;
- de ontsluiting van de bestaande woningen en de agrarische percelen helderder dient te worden weergegeven. Daarnaast heeft oplossingsrichting 3 een grotere (negatieve) landschappelijke impact dan oplossingsrichting 2. Dit dient zwaarder in de effectenstudie beoordeeld te worden;
- de onderliggende oorzaken van de drie knelpunten (rotonde Baexem, aansluiting A2 bij Kelpen en aansluiting bij Roermond (rotonde "De Ster")) onderzocht dienen te worden om een goede oplossing/uitwerking voor deze knelpunten te kunnen realiseren;

- door de gehanteerde afrondingen in tabel S1.1 de nuances tussen de oplossingsrichtingen niet tot uitdrukking komen. Geadviseerd wordt om scherpte te brengen in de methodiek met betrekking tot de beoordelingen in de tabellen.

Met bovenstaand advies wil de commissie bouwstenen aandragen voor een zorgvuldige afweging van de oplossingsrichtingen in het kader van het Afwegingsdocument Ontwikkelas Weert-Roermond N280, studie N280-West.

De Provinciale Commissie
Omgevingsvraagstukken Limburg,
namens deze,



drs. B. Fasol
voorzitter

Bijlage 3: Advies Staten Commissie Ruimte en Infrastructuur



CONCEPTVERSLAG van de vergadering van de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur op 16 september 2011

Aanwezig: de leden J.G.G. Bosch, Bosman (voorzitter), Brugman, Bus, Heemels (vervangt M.T. Bosch), Hermans, Mackus, Rewinkel, Roefs, Van Soest, Van der Steen, Titulaer, Uringa, Van der Velden, Verhoijzen, Van Wageningen, Wijnands.

Aanwezig namens de griffie: commissiegriffier Voorter, commissiemedewerker Steeghs.

Gedeputeerde Staten worden vertegenwoordigd door gedeputeerde Janssen en gedeputeerde Van der Broeck.

Afgemeld: het lid Van den Akker.

Verslag: Bastiaanssen.

1. Opening, mededelingen voorzitter en vaststelling agenda

De **voorzitter** opent de vergadering om 9.30 uur en heet de aanwezigen welkom.

Hij deelt mee dat de volgende stukken ter vergadering zijn uitgedeeld:

- een overzichtskaart met oplossingsrichtingen voor de N280-West.

2. Spreekrecht burgers

De heer **Weekers** spreekt namens de dorpsraden Kelpen-Oler en Baexem in op het onderwerp Afwegingsdocument Ontwikkelas Weert-Roermond/studie N280-West. De dorpsraden hebben bezwaar tegen de voorkeur die is uitgesproken voor de uitwerking van twee oplossingsrichtingen, waaronder de opwaardering tot twee keer tweebaansautoweg. Het verkeersonderzoek dat hieraan ten grondslag ligt, is in de ogen van de dorpsraden onvolledig en onzorgvuldig; er lijkt naar een bepaalde uitkomst toegerekend te worden. De noodzaak is niet duidelijk onderbouwd. Hij wijst op studies die laten zien dat het meeste verkeer op de N280-West een lokale of regionale bestemming heeft. Het doorgaande vrachtverkeer is de oorzaak van stagnaties. Opwaardering is dan niet de oplossing, maar zal juist stimulerend werken. Hij wijst ook op de toeristische, economische en milieuaspecten. De dorpsraden denken dat de problematiek op een veel minder ingrijpende en dus snellere en goedkopere manier aangepakt kan worden, namelijk door het ontvlechten van de verkeerstromen. Doorgaand (vracht)verkeer moet rijden via de snelwegen. De dorpsraden zijn bereid om samen voorstellen en alternatieven te bespreken.

Op de vraag van het **CDA** (Mackus) naar de voorkeursvariant antwoordt de heer **Weekers** dat de dorpsraden voorstander zijn van variant 5.

Op de vraag van **50PLUS** (Wijnands) of en zo ja hoe de dorpsraden in de procedure gehoord zijn geweest antwoordt de heer Weekers dat er informatiebijeenkomsten zijn geweest. Verder zijn er afgelopen jaren verschillende brieven naar de provincie verstuurd, maar daar is niet of nauwelijks een antwoord op gekomen. De dorpsraden hebben pas geleden wel een goed, open gesprek gehad met gedeputeerde Van der Broeck. Tot slot deelt hij mee dat de dorpsraad de zienswijzen heeft ingediend,

waarvan er enkele overgenomen zijn. Zijn eigen zienswijzen zijn niet overgenomen en hij heeft op zijn laatste brief geen antwoord gekregen.

D66 (Van Wageningen) vraagt op welke manier de dorpsraden het beste betrokken kunnen worden in het vervolgetraject. Wat is een goed kader om te kunnen meedenken?

De heer **Weekers** antwoordt dat er een goede probleemdefinitie moet zijn van waaruit een gedegen, onafhankelijke en integrale verkeersstudie plaatsvindt. Hij heeft de indruk dat dat nu onvoldoende is gebeurd.

GroenLinks (Brugman) vraagt wat de beste oplossing zou zijn voor Baexem, mocht er toch gekozen worden voor variant 2. Is een randweg bij Baexem onder het kasteel langs dan een goede optie?

De heer **Weekers** is hier geen voorstander van vanwege de hoge cultuur-historische waarde van het gebied. Hij gaat ook in op de geluids- en milieuaspecten.

5. Sonderende stukken

5.2. Bekendmaking eindconcept Afwegingsdocument Ontwikkelas Weert-Roermond, studie N280-West met bijbehorende milieueffectrapportage en overige onderzoeksrapporten, brief 23 augustus 2011

50PLUS (Wijnands) merkt in aansluiting op de inspreker op dat het uit de stukken niet duidelijk wordt wat de noodzaak is voor een opwaardering van de N280. Dit moet beter worden onderbouwd. Verder heeft hij begrepen dat er niet veel overleg heeft plaatsgevonden met de dorpsraden. Hij vraagt wanneer de inspraak op gang komt en of het niet beter was geweest al in de voorbereidingen de dorpsraden erbij te betrekken. Hij stelt dat het transport van gevaarlijke stoffen over de snelwegen moet plaatsvinden en niet door landelijk gebied en dorpskernen. Verder vraagt hij waarom variant 2 uitgewerkt gaat worden als vooraf bekend is dat de normen voor fijnstof zullen worden aangescherpt. Hij verwijst hierbij naar de ervaringen in Maastricht met de A2. Tot slot verzoekt hij ook variant 5 uit te werken.

De **SP** (Bus) geeft nog geen definitief oordeel, omdat de zienswijzetermijn nog loopt. De fractie vraagt om de cijfers over het doorgaand verkeer aan te vullen met gegevens over doorgaand personenverkeer en over vrachtverkeer met een kortere bestemming. Verder vraagt de SP of het in het kader van de Verkeerswet mogelijk is om het zware vrachtverkeer te weren van de N280. Kan dat door middel van verbodsborden? Tot slot verzoekt de SP om bij de uitwerking ook alternatief 5 mee te nemen. Dit meest duurzame alternatief heeft de voorkeur, want het is voor Baexem het gunstigst, het leidt tot de afname van doorgaand vrachtverkeer en dus minder geluidshinder en -trilling en het is het minst ingrijpend.

Het **CDA** (Mackus) wijst erop dat deze bespreking gekoppeld is aan de Ontwikkelas Weert-Roermond. Desgevraagd gaat hij in op de economische impuls die de aanpak van deze weg met zich mee zal brengen. Verder deelt hij mee positief te zijn over de gesprekken die de portefeuillehouder nu voert, maar de communicatie met betrokkenen is niet altijd goed verlopen. Voor het draagvlak onder de omwonenden is het van belang dat de optie voor de randweg bij Baexem bij de uitwerking van de varianten 2 en 3 betrokken blijft. Verder verzoekt hij om een nadere toelichting op de financierbaarheid. Bij de uiteindelijke afweging zullen de financiën immers een belangrijke factor vormen. Tot slot spreekt hij zijn zorg uit over de Maasbrug in Roermond. Is deze wel bestand tegen de toekomstige extra druk? Er ligt hierover een business case van de Limburgse Werkgeversvereniging. Het CDA verzoekt Gedeputeerde Staten dit ook te betrekken bij het vervolgetraject. Desgevraagd door de PvdA deelt hij mee dat variant 5 hem op

voorhand niet erg realistisch lijkt, maar het CDA zal zich pas definitief uitspreken in een later stadium, als alle zienswijzen binnen zijn. Voor de oplossing van knelpunten, hij noemt met name die bij Vonderen, zou op de langere termijn variant 5 misschien wel een oplossing kunnen betekenen, maar het moet wel financieerbaar zijn en het mag het proces niet vertragen.

GroenLinks (Brugman) is tegen variant 3, omdat een tweebaansautoweg een aanzuigende werking heeft. Spreekster heeft geen bezwaar tegen het uitwerken van deze variant, om het te kunnen afzetten tegen variant 2, waarnaar haar voorkeur uitgaat. Zij is ook voorstander van het uitwerken van variant 5, maar in de milieueffectrapportage moet dan ook rekening gehouden worden met de extra kilometers. Verder moet bij de uitwerking van die variant ook nog een aantal zaken bij Roermond worden betrokken, bijvoorbeeld de rotondes. Wellicht is het mogelijk om een combinatie te maken van de varianten 2 en 5. GroenLinks is benieuwd naar de uitkomst van de beraadslagingen in de gemeente Baexem. Tot slot houdt zij een pleidooi voor het exact in kaart brengen van de knelpunten en te kijken hoe die het beste kunnen worden opgelost. Op die manier ontstaat een echte nulvariant.

Onafhankelijke Statenfractie Limburg (Uringa) sluit zich aan bij het verzoek van de dorpsraden om een second opinion te laten uitvoeren door TNO. Hij is ook voorstander van het uitwerken van variant 5.

D66 (Van Wageningen) benadrukt dat deze weg in het belang moet zijn van de inwoners van Midden-Limburg. Naar zijn mening is er in het verleden onvoldoende gezorgd voor draagvlak. Dit moet in het vervolgtraject beter worden georganiseerd. Hij verwijst naar de afspraken in het coalitieakkoord over de betrokkenheid van burgers, ondernemingen en organisaties bij de besluitvorming. D66 doet hiervoor enkele suggesties zoals de methode van gedeelde belangenbenadering of een referendum of een meningspeiling. D66 spreekt in dit stadium nog geen voorkeur uit voor varianten; eerst moet duidelijk zijn wat de inwoners willen. Tot slot vraagt hij of bekend is hoe Rijkswaterstaat oordeelt over variant 5. Hij zou graag zien dat deze variant ook wordt meegenomen bij de uitwerking.

De **PvdA** (Roefs) betreurt het dat de commissie zich moet uitspreken terwijl de inspraakavonden nog moeten plaatsvinden. Het was niet nodig geweest, want Gedeputeerde Staten nemen pas in januari een besluit. Onder verwijzing naar het coalitieakkoord vraagt zij of Gedeputeerde Staten een raadgevend referendum gaan organiseren. De PvdA is blij dat bij de voorbereiding de methode Elverding is gevolgd, maar betreurt het dat niet alles in de beginsituatie blijkt te zijn meegenomen. De PvdA is voorstander van variant 2, waarbij de fractie vooralsnog verwacht dat een omweg bij Baexem niet nodig zal zijn. De PvdA is tegen variant 3, want die trekt alleen maar meer verkeer aan. Daarnaast verzoekt de PvdA om ten behoeve van de langere termijn ook variant 5 mee te nemen in het vervolgtraject, indien mogelijk in combinatie met variant 2. Zij wijst er in dat verband ook op dat Brainport 2020 niet is meegenomen bij de uitgangspunten en verzoekt dit alsnog te doen. Tot slot merkt spreekster op dat de ambities voor Midden-Limburg wat haar betreft niet al te extreem hoog moeten worden gesteld.

Ook de **VVD** (Van der Velden) wijst op het belang van een goede communicatie met betrokkenen. De dorpsraden hebben aangegeven dat zij zich te weinig gehoord voelen. De VVD vraagt hoe de ondernemers bij het proces zijn betrokken; de Ontwikkelas is immers bedoeld om een economische impuls te geven. Verder verzoekt spreekster om een toelichting op de financiering en op de rol van de gemeenten hierbij. Vervolgens vraagt zij Gedeputeerde Staten om voortaan korte voortgangsrapportages te sturen naar Provinciale Staten, gericht op de infrastructuur. De VVD is het eens met het voorstel van

Gedeputeerde Staten voor de uitwerking van varianten, waarbij de voorkeur uitgaat naar variant 3. Variant 5 lijkt de VVD niet realistisch. De VVD staat wel open voor het uitwerken van een combinatie van de varianten 2 en 5.

De **PVV** (Van Soest) kan zich vinden in de voorkeursvarianten van Gedeputeerde Staten, maar sluit in deze eerste fase van het traject niets uit. Spreker heeft dus geen problemen met het meenemen van variant 5 en ook niet met het combineren van de varianten 2 en 5. De PVV onderschrijft verder de opmerkingen die gemaakt zijn over de communicatie met de inwoners. Tot slot merkt hij op dat hij de planning haalbaar acht.

Gedeputeerde Van der Broeck maakt twee opmerkingen vooraf.

1. De opwaardering van de N-280 is opgenomen in het Provinciaal Verkeers- en Vervoers Plan.
2. De analyse van adviesbureaus heeft geleid tot zeven alternatieven. De gedeputeerde vindt het jammer dat de discussie niet over de weging van de argumenten gaat.

Op de vraag naar het doel van dit project verwijst hij naar het Afwegingsdocument. De doelstellingen zijn: stimulering van de economie, stimulering van specifieke projecten en ambities, het oplossen van doorstroomproblemen en het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid. Het gaat dus om een integrale aanpak.

Hij deelt de mening dat de communicatie met de betrokkenen niet altijd goed verlopen is en hij zegt toe binnenkort een werkgroep in te stellen waarin belanghebbenden (zoals burgers, werkgeversverenigingen, waterschappen) zitting kunnen nemen, om zo maximale invulling te geven aan burgerparticipatie en hij zal hierover in de commissie rapporteren. Suggesties voor deelnemers in de werkgroep zijn wat hem betreft welkom. Verder deelt hij mee dat in het voorstel aan Provinciale Staten duidelijk zal worden aangegeven waar eventuele meningsverschillen zitten.

Op de vraag naar het transport van gevaarlijke stoffen antwoordt hij dat dit plaatsvindt over snelwegen. Bij interruptie merkt de heer **Van Wageningen** op dat dit niet correct is; alle provinciale wegen staan momenteel open voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Gedeputeerde Van der Broeck gaat vervolgens in op de opmerkingen over de inspraak. Het was erg lastig om dit goed op elkaar af te stemmen; elke gemeente heeft daarin weer een andere dynamiek. Hij zegt toe de commissie te zullen informeren over de resultaten van de komende bijeenkomsten.

Voor de gegevens over het doorgaand vrachtvervoer verwijst hij naar de bijlagen. Deze cijfers maken deel uit van het verkeersonderzoek. Verder merkt hij naar aanleiding van het verzoek om een second opinion op dat de commissie MER de milieueffectrapportage zal toetsen.

Op de vraag van GroenLinks deelt hij mee dat bij de milieueffectrapportage alle aspecten meegenomen zijn, dus ook de extra kilometers bij variant 5 en het fijnstof. Verder deelt hij desgevraagd mee dat er nog afstemming plaats moet vinden als het gaat om de rotondes bij Roermond.

Vervolgens geeft hij een toelichting op de voorselectie van Gedeputeerde Staten. Hij verwijst daarbij naar het Afwegingsdocument. Daaruit blijkt dat de variant 5 op vier van de vijf genoemde doelen negatief scoort. Op grond van het besprokene in deze commissie zegt hij toe het al dan niet meenemen van variant 5 binnen enkele weken te bespreken in Gedeputeerde Staten, nadat ook zicht is op de reacties van gemeenten en inspraakavonden. Hij zal vervolgens de commissie informeren.

Verder antwoordt hij op de vraag van het CDA dat hij binnenkort een afspraak heeft met de Limburgse Werkgeversvereniging over de inbreng van de ondernemers. Daarbij zal onder andere gesproken worden over de Maasbrug. Op grond van technische studies is geconcludeerd dat hier wel een aandachtspunt

ligt, maar dat er geen majeure aanpassingen nodig zijn. De Limburgse Werkgeversvereniging is inmiddels van mening dat variant 7 geen reële optie is.

Vervolgens gaat hij in op de vragen over de financiering. In januari zal een nader onderbouwd voorstel worden gedaan, waarbij ook uitgegaan wordt van cofinanciering door gemeenten. Hierover vinden momenteel gesprekken plaats.

Tot slot deelt hij mee dat Gedeputeerde Staten geen plannen hebben om hierover een referendum te organiseren, omdat het onderwerp niet zo'n majeure omvang heeft dat dat nodig is.

De **voorzitter** constateert dat dit punt voor dit moment voldoende is besproken, met inachtneming van de toezeggingen van de portefeuillehouder.

7.11 Inbreng dorpsradenkwestie N280; mail van dorpsraden 30 augustus 2011

Dit punt is betrokken bij de behandeling van agendapunt 5.2.

7.12 Notitie 'N280 een karrenspoor'; mail van dorpsraad 1 september 2011

Dit punt is betrokken bij de behandeling van agendapunt 5.2.

7.13 Project Ontwikkelas Weert-Roermond N280-West; brief aan dorpsraad Baexem

Dit punt is betrokken bij de behandeling van agendapunt 5.2.

7.14. Project Ontwikkelas Weert-Roermond N280-West; brief aan C. Weekers 12 september 2011

Dit punt is betrokken bij de behandeling van agendapunt 5.2.

7.15 Commissievergadering/Informatieavonden N280

Dit punt is betrokken bij de behandeling van agendapunt 5.2.

7.16 Provinciaal Ontwikkelingsplan Limburg-aanvulling N280-West: procedure

Dit punt is betrokken bij de behandeling van agendapunt 5.2.

De commissiegriffier,

De voorzitter,

W. Voorter

C. Bosman

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

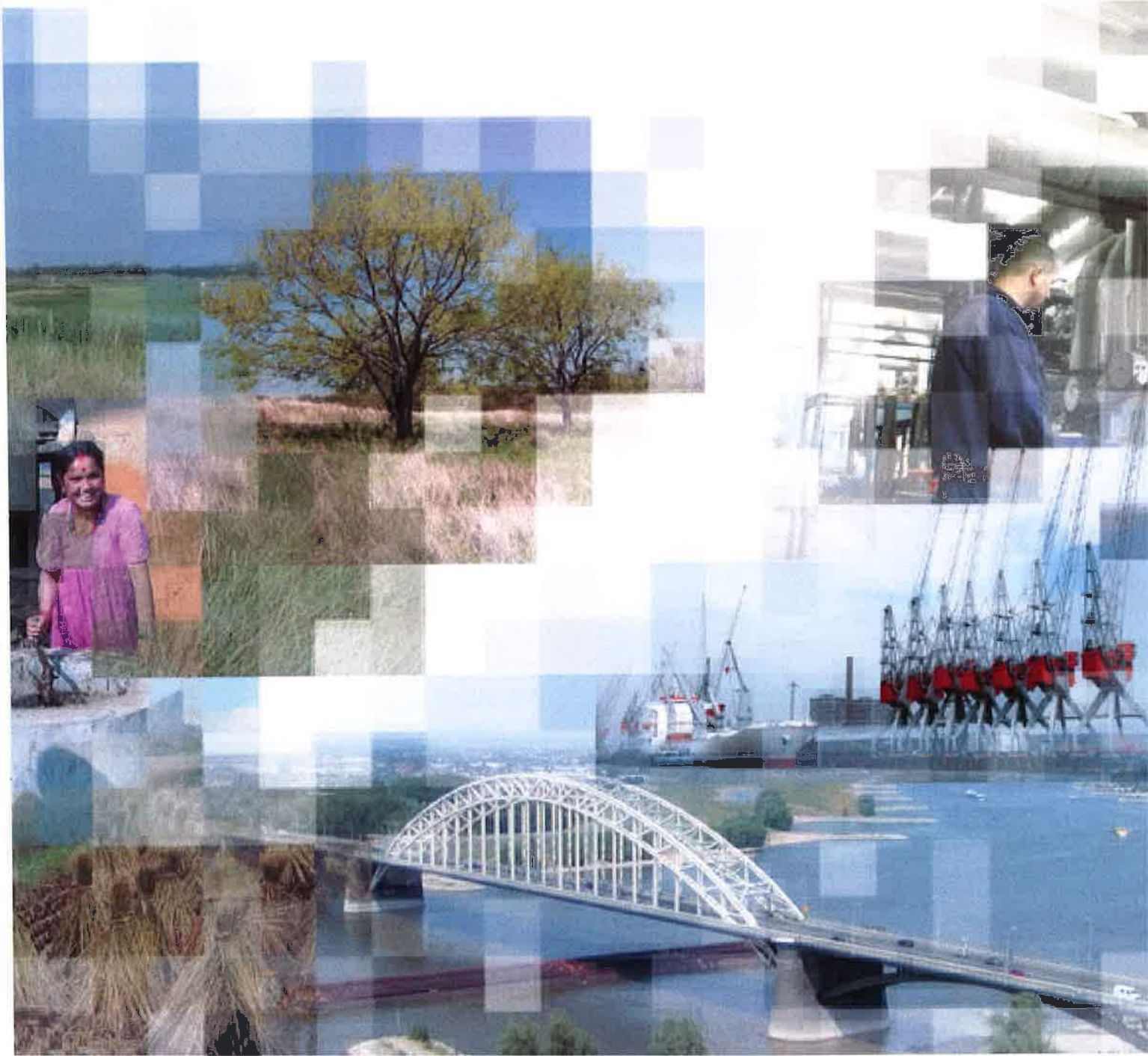


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Ontwikkelas Weert – Roermond

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

8 november 2011 / rapportnummer 2495-122



1. Oordeel over het MER

Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg en de Provincie Limburg¹ 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 een onderbouwde keuze uit mogelijke oplossingen te kunnen maken zijn een plan-MER, een MKBA² en een overkoepelend afwegingsdocument opgesteld. Te maken keuzes kunnen leiden tot een aanvulling op het provinciale omgevingsplan. In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')³ zich uit over de kwaliteit en de volledigheid van het MER, over de consistentie van de milieuinformatie in de MKBA en het MER en over de vertaling van de gegevens uit het MER naar het afwegingsdocument.

De gekozen aanpak, waarbij een MER en een MKBA worden opgesteld en samengebracht in een afwegingsdocument vormt in principe een goed vertrekpunt voor een transparante afweging en trechtering van mogelijke oplossingen. Het MER geeft een helder gestructureerd overzicht van een groot aantal verkeers- en milieueffecten van zes alternatieven voor de verbinding tussen Weert en Roermond. De Commissie beschouwt het resultaat als een eerste overzicht zonder duidelijke stellingname over te realiseren doelen, waarbij maatregelen die het doelbereik kunnen vergroten buiten beschouwing zijn gelaten. Deze aanpak heeft het elegante van een eerste-ordeschets, die aangeeft wat alternatieven maximaal aan effecten met zich meebrengen en die lijkt te passen bij de te voeren discussie.

De Commissie constateert echter dat de te bereiken doelen niet eenduidig omschreven en geprioriteerd zijn en dat als er al sprake is van 'meetbare doelen', deze bij geen van de alternatieven worden gehaald. Op dit punt onderschrijft de Commissie niet de vertaling die is gemaakt van de bevindingen uit het MER naar de conclusies in het afwegingsdocument.

Omdat de maatregelen die kunnen worden ingezet om de gestelde doelen te halen niet zijn uitgewerkt, is daarnaast onduidelijk of een of meer van de alternatieven voldoende aangepast kunnen worden en, als dat het geval is, onder welke voorwaarden en met welke gevolgen dat zou kunnen.

De Commissie oordeelt dat het MER de gevolgen van de alternatieven voor het milieu in voldoende mate in kaart brengt. Ze onderschrijft echter niet de wijze waarop de te realiseren doelen zijn beoordeeld en zijn vertaald naar de conclusies in het afwegingsdocument.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en doet ze aanbevelingen voor het vervolgtraject, waarmee ze een bijdrage hoopt te leveren aan de kwaliteit van de besluitvorming.

¹ De Provincie Limburg treedt hierbij tevens op als bevoegd gezag.

² Inclusief een regionale economische onderbouwing (REES).

³ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens vindt u in bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiemer.nl. Een overzicht van de ontvangen zienswijzen vindt u in bijlage 2.

2. Toelichting op het oordeel en aanbevelingen voor het vervolgproces

2.1 Doelen en doelbereik: de ene plus is de andere niet

Uit de waargenomen problemen en de gewenste ontwikkelingen op en rond de N280 zijn vijf (groepen) projectdoelen afgeleid. Het gaat om

- stimuleren van de regionale economie in het algemeen;
- stimuleren van specifieke projecten;
- oplossen van doorstromingsproblemen;
- oplossen van leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen;
- bijdragen aan overkoepelende provinciale doelen zoals op het gebied van natuur, landschap en duurzaamheid.⁴

In de eerste plaats constateert de Commissie dat niet eenduidig is gedefinieerd wanneer de onderscheiden doelen gehaald zijn en welke doelen met prioriteit gerealiseerd moeten worden.⁵ Dit blijkt onder andere uit het volgende:

- De beschreven doelen kennen een zeer divers schaalniveau. Veelal betreft het lokale leefbaarheidknelpunten en (boven)lokale economische ontwikkelingen. In het MER worden de effecten van de alternatieven alleen op een regionaal schaalniveau gescoord en vergeleken. Hiermee ontstaat onvoldoende inzicht in de mate waarin de veelal lokale doelen worden gehaald c.q. milieu-, verkeers- en economische knelpunten opgelost. Door effecten alleen regionaal te toetsen wordt ten eerste geen recht gedaan aan de onderliggende knelpunten en wordt ten tweede een onnodig diffuus beeld gegeven van zowel de milieueffecten als van het doelbereik van de alternatieven.
- Wanneer verkeersdoelen zijn gehaald of verkeersknelpunten opgelost en wanneer ongewenste milieueffecten van alternatieven afdoende zijn ingeperkt is niet meetbaar gemaakt.⁶
- Het aanpassen of aanleggen van infrastructuur is volgend op de ontwikkelingen in het gebied en er is slechts beperkt sprake van sturing op die ontwikkelingen. Dit blijkt onder andere uit het feit dat de 'mobiliteitsladder' enkel achteraf wordt doorlopen en dat de lijst van plannen alleen wordt opgesplitst in 'harde' en 'zachte' plannen, zonder aan elk ervan een prioriteit toe te kennen.⁷ Deze gekozen aanpak heeft het voordeel van 'waardevrij' oordelen, maar maakt de hiërarchie in en de relatie tussen de ontwikkelingsdoelen niet duidelijk. Verder gaat deze aanpak voorbij aan het feit dat het gaat om heel ongelijksoortige ontwikkelingen op uiteenlopende afstand van de weg en met grote verschillen in afhankelijkheid van die weg.

⁴ Paragraaf 2.2 op pagina 28 van het MER

⁵ Dit blijkt ook uit tal van zienswijzen die deze onduidelijkheid aankaarten of die, bij gebrek aan duidelijkheid, zelf een hoofddoel aanwijzen (e.g. zienswijzen 305, 307, 309, 311, 518 en 539).

⁶ Zie hiervoor bijvoorbeeld ook zienswijzen 305 en 539.

⁷ Geen prioriteit is toegekend ondanks het feit dat de gewenste ontwikkelingen deels lokaal en deels regionaal van karakter zijn en in verschillende mate bijdragen aan de ontwikkeling van Midden-Limburg. Een voorbeeld van een gewenste regionale ontwikkeling is de groei van recreatie en kooptoeerisme en een voorbeeld van een lokale ontwikkeling de bouw van woningen in een deelgemeente grenzend aan de N280.

- Bij het scoren van de verkeers- en milieudoelen zijn wel prioriteiten gesteld door het gebruik van weegfactoren. Zo weegt de regionale verkeersafwikkeling en de doorstroming op het rijkswegennet zwaarder in het eindoordeel over een alternatief dan de bereikbaarheid van de dorpskernen.⁸ In het afwegingsdocument wordt het knelpunt Ba-exem uit het geheel gelicht en afzonderlijk gescoord⁹ op grond van (leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. Hierdoor krijgt dit knelpunt impliciet en buiten het MER om een veel groter gewicht dan de andere knelpunten.
- Aan de effecten op verschillende natuurwaarden zijn weegfactoren toegekend die onvoldoende het verschil in status van bijvoorbeeld Natura 2000-, EHS- en POG-gebieden reflecteren. Effecten op Natura 2000-gebieden vormen daarbij een veel hogere drempel voor de uitvoering van een alternatief dan andere natuureffecten. Het verschil tussen 'voldoen aan wat wenselijk is' en 'voldoen aan wettelijke randvoorwaarden' komt hiermee onvoldoende tot zijn recht. Alleen omdat de score voor Natura 2000 nagenoeg gelijk is aan de totaalscore voor de andere natuureffecten, ontstaat een bruikbare eindscore. Door niet alleen de omvang van het effect te scoren, maar ook de kans dat problemen kunnen worden opgelost, zou een belangrijke aanvullende dimensie worden meegewogen.¹⁰

In de tweede plaats constateert de Commissie dat als er al sprake is van 'meetbare doelen', deze niet worden gehaald. Zo blijkt dat

- geen van de alternatieven leidt tot een knelpuntvrije verbinding tussen Weert en Roermond (onderdeel van doel 3)¹¹;
- alle alternatieven ten opzichte van de huidige situatie een toename van het aantal verkeersknelpunten laten zien;
- alle alternatieven ten opzichte van de autonome ontwikkeling zelfde verkeersknelpunten of een verschuiving in knelpunten laten zien;¹²
- de bestaande leefbaarheidsknelpunten voor geluid door geen van de alternatieven worden opgelost (onderdeel van doel 4);
- het aantal (ernstig) geluidgehinderden bij de meeste alternatieven even groot is als bij de autonome ontwikkeling. Vergeleken met de huidige situatie neemt hun aantal in alle alternatieven echter sterk toe;¹³
- geen van de alternatieven leidt tot behoud en ontwikkeling van natuur (onderdeel van doel 5).¹⁴

Hieruit moet de conclusie worden getrokken dat drie van de vijf doelen niet worden gerealiseerd zonder (mogelijk kostbare) aanvullende maatregelen die zowel positieve als negatieve milieueffecten kunnen hebben. Dit blijkt slechts beperkt uit het MER omdat daarin hoofdzakelijk wordt vergeleken met de autonome ontwikkeling en niet met de huidige situatie, van

⁸ Tabel 5.17 op pagina 85 van het MER

⁹ Tabel 3.19 op pagina 32 van het afwegingsdocument

¹⁰ Dit kan bijvoorbeeld door gebruik te maken van kleurcodes: groen staat daarbij bijvoorbeeld voor geen probleem, geel voor een matig, waarschijnlijk oplosbaar probleem, oranje voor een groot en moeilijk oplosbaar probleem en rood voor een zeer groot, waarschijnlijk onoplosbaar probleem.

¹¹ Zoals geformuleerd in paragraaf 2.2 op pagina 28 van het MER.

¹² Tabel 5.7 op pagina 68 en 69 van het MER, waar niet is omschreven wat de exacte betekenis is van kritisch (oranje) en problematisch (rood).

¹³ Vergelijk hiervoor tabellen 6.2 t/m 6.5 op pagina's 88 en 89 van het MER met tabellen 6.6 t/m 6.10 op pagina's 90 en 91 en met tabellen 6.12 t/m 6.16 op pagina's 92 t/m 94

¹⁴ Tabel 13.22 op pagina 199 van het MER

waaruit de doelstellingen zijn geformuleerd. In het afwegingsdocument¹⁵ wordt die vergelijking met autonome ontwikkeling doorgetrokken waardoor alternatieven uiteindelijk vanuit een ander perspectief worden beoordeeld dan oorspronkelijk beoogd.

De Commissie concludeert uit het voorgaande dat het MER vooral een globale indicatie geeft van de mogelijkheden en beperkingen van de onderzochte alternatieven en een relatieve score oplevert van de alternatieven ten opzichte van elkaar. Welke concrete doelen gehaald moeten worden blijft echter onduidelijk.

Specifiek voor het onderwerp 'verkeersafwikkeling en bereikbaarheid' werkt de Commissie haar kritiek uit. Ze verwacht dat inzicht geboden wordt in de mate waarin ieder alternatief de doorstromingsknelpunten oplost. Op grond van de berekening van de reistijden in de alternatieven lijken de congestieproblemen gering, terwijl er toch diverse wegvakken en kruispunten qua verkeersafwikkeling als kritisch dan wel problematisch zijn aangemerkt. Een meer diepgaande analyse dient ertoe bij te dragen dat oplossingen worden ontwikkeld en gerealiseerd die leiden tot een duurzame verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van de regio.

De Commissie beveelt aan om het afwegingsdocument en de relatie van dit document met het MER te verduidelijken door

- de project- en milieudoelen eenduidiger te definiëren;
- (hiërarchische) relaties tussen doelen te benoemen;
- de alternatieven hiervoor aanvullend te scoren.

Specifiek voor het onderwerp 'verkeersafwikkeling en bereikbaarheid' adviseert de Commissie om bij de uitwerking van de voorkeursalternatieven meer diepgaande analyses uit te voeren naar de aard en omvang van de doorstromingsproblematiek op de gehele route, inclusief de diverse zijwegen.

2.2 (Effectiviteit van) maatregelen

In paragraaf 2.1 van dit advies is geconcludeerd dat verkeers- en leefbaarheidsdoelen alleen met aanvullende maatregelen kunnen worden gerealiseerd. Het MER beperkt zich tot het opsommen van mogelijke maatregelen per onderzocht deelprobleem, maar spreekt zich niet uit over het oplossend vermogen, de eventuele kosten en de neveneffecten¹⁶. Zo is bijvoorbeeld niet duidelijk:

- welke ingrepen, ook vanuit de bepalingen uit de Wet geluidhinder, nodig zijn om de toegenomen geluidbelasting terug te dringen;
- of mogelijk negatieve effecten voor Natura 2000-gebieden zijn te voorkomen;
- waar eventuele schade aan de EHS kan worden gecompenseerd.¹⁷

¹⁵ Overzichtstabel op pagina 5 en 6 van het afwegingsdocument.

¹⁶ Een voorbeeld van neveneffecten zijn landschappelijke schade en beperking van het uitzicht voor omwonenden wanneer een geluidscherm moet worden aangelegd.

¹⁷ Zie ook de zienswijzen 311 en 309

Het feit dat dit aspect niet is uitgewerkt, leidt ertoe dat in dit stadium niet is aan te geven of een alternatief realiseerbaar is en, indien dat het geval is, hoe ingrijpend en kostbaar de uitvoering uiteindelijk wordt in vergelijking met andere alternatieven.

Naar het oordeel van de Commissie houdt vasthouden aan de gekozen benadering het risico in dat wanneer in de volgende fase blijkt dat delen van een gekozen alternatief, bijvoorbeeld om budgettaire redenen,^{18,19} (bijna) niet gerealiseerd kunnen worden, er alsnog andere alternatieven of delen ervan opnieuw in beeld komen. Nu blijft niet alleen onduidelijk wat 'afdoende beperken van negatieve effecten' concreet betekent (zie paragraaf 2.1 van dit advies), maar ook de discussie of afdoende beperken mogelijk is, wordt vooruitgeschoven. De Commissie acht het risico aanwezig dat de verdere besluitvorming hierdoor zwaar wordt belast, wat tot onnodige vertraging en suboptimale uitkomsten kan leiden.

Specifiek voor het onderwerp 'geluidhinder' werkt de Commissie haar kritiek uit. Tijdens de toetsing heeft de Commissie aan het bevoegd gezag gevraagd om op kaart aan te geven waar omvangrijke wijzigingen in de geluidhinder zullen optreden.²⁰ De ontvangen kaarten geven een indicatie van de locaties waar de geluidbelasting hoger dan 58 dB is of bij ieder van de alternatieven te verwachten is. De Commissie stelt vast dat de hinder ten opzichte van de huidige situatie niet alleen in omvang toeneemt, maar dat ook de ruimtelijke verdeling van de hinder tussen de alternatieven verschilt. Waar, mede uit oogpunt van de Wet geluidhinder, een inspanning geleverd moet worden om de hinder te beperken en hoe omvangrijk die inspanning is, wordt niet duidelijk.

De Commissie beveelt aan om voor de voorkeursalternatieven concreet aan te geven met welke maatregelen prioritaire verkeers- en milieudoelen gehaald kunnen worden. Dit biedt de mogelijkheid om de kosten hiervan zichtbaar te maken. Specifiek voor geluid betekent het dat per alternatief, bij voorkeur aan de hand van kaarten met verschilcontouren, moet worden aangegeven waar mogelijk maatregelen nodig zijn en of daarmee gestelde doelen kunnen worden gehaald.

Zowel een analyse van de effectiviteit van maatregelen, zoals behandeld in de bovenstaande paragraaf, als een meer eenduidig omschrijving en prioriteitsstelling van doelen, zoals behandeld in paragraaf 2.1, zijn nodig om van het MER een document te maken dat voldoende informatie bevat voor het onderbouwd kiezen van een of meer voorkeursoplossingen.

¹⁸ In de MKBA zijn de kosten van compenserende en mitigerende maatregelen niet begroot en wordt slechts vastgesteld dat werkelijke kosten zijn onderschat.

¹⁹ cfr. zienswijze 304 waarin wordt gesteld dat de kosten worden onderschat omdat maatregelen die zorgen dat het plan past binnen de eisen van wet- en regelgeving of die tegemoet komen aan de realisering van andere belangen in het gebied, niet zijn ingeschat.

²⁰ De Commissie beveelt het bevoegd gezag aan om deze toelichting openbaar te maken. Omdat ze niet ter visie heeft gelegen, heeft de Commissie hierover geen zienswijzen in haar advies mee kunnen nemen.

2.3 Verkeer: veiligheid, barrièrewerking en robuustheid van alternatieven

Een van de hoofddoelen is het oplossen van de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. Voor de beoordeling van de verkeersveiligheid zijn verschillende methodieken gebruikt die leiden tot een licht positieve beoordeling van de alternatieven 2, 3, 4, 6 en 7 en een licht negatieve voor alternatief 5. Op grond van het expert judgement zouden de alternatieven 3 tot en met 7 veel positiever moeten scoren dan in de beoordelingstabel (tabel 5.15) is opgenomen. Vastgesteld kan worden dat de doelstelling ten aanzien van de verkeersveiligheid niet wordt bereikt. Het totaal overziend is niet voldoende duidelijk gemaakt in welke mate de verkeersveiligheid in de verschillende alternatieven wordt verbeterd.

De Commissie adviseert om bij de uitwerking van voorkeursoplossingen de doelen voor de verkeersveiligheid te concretiseren en op basis van duurzaam veilige inrichtingen van die alternatieven toetsbaar te maken.

In het MER is te beperkt aandacht voor de barrièrewerking (oversteekbaarheid) van de N280, vanuit de overweging dat dit op niveau van een plan-MER niet te beoordelen is. In het MER is geen beeld gegeven van de (huidige omvang van de) relaties tussen de gebieden ten noorden en zuiden van de N280 en van de mate waarin oversteekbaarheid in de alternatieven relevant is. Voor fiets- en landbouwverkeer, maar ook omwonenden van de weg, is dit echter een belangrijk aspect.²¹ Ook hier zijn concrete doelen nodig om richting te geven aan de uitwerking van de alternatieven.

De Commissie adviseert om bij de uitwerking van voorkeursoplossingen eerst concrete doelen en eisen voor de oversteekbaarheid te formuleren om vervolgens te bezien hoe die in de voorkeursalternatieven optimaal gerealiseerd kunnen worden.

In het MER ontbreekt een doorkijk naar 2025/2030 waarmee effecten op langere termijn zichtbaar zijn gemaakt. Aan de hand van een dergelijke doorkijk kan onderscheid worden gemaakt tussen de alternatieven op het punt van houdbaarheid (robuustheid).

De Commissie adviseert om bij de uitwerking van voorkeursoplossingen de robuustheid van de oplossingen te onderzoeken aan de hand van prognoses voor 2025/2030.

²¹ Zie hiervoor bijvoorbeeld de zienswijzen 517, 305 en 312.

2.4 Milieueffecten

2.4.1 Natuur

Voor de onderbouwing van de effectbeschrijving op Natura 2000-gebieden wordt in het MER verwezen naar een Voortoets/globale Passende Beoordeling. Formeel gezien behoort de Passende beoordeling onderdeel uit te maken van het MER. De Commissie heeft de Voortoets opgevraagd en beschouwt deze na lezing als Passende Beoordeling op het abstractieniveau van dit Plan-MER. De informatie is voldoende. Alleen stelt de Commissie vast dat de extra depositie van stikstof die een alternatief mogelijk veroorzaakt, in het MER is bepaald door te vergelijken met de autonome ontwikkeling en in de Voortoets door te vergelijken met de huidige situatie. Deze laatste vergelijking is formeel gezien de juiste. Verschillen tussen de alternatieven zijn veelal beperkt, op de alternatieven 6 en 7 na.

De Commissie beveelt aan om de voortoets beschikbaar te maken omdat deze niet ter inzage heeft gelegen, en om bij de besluitvorming aan te geven welke mogelijkheden er binnen de regiovisie 'het oog van Midden-Limburg' zijn om gevolgen van de N-depositie terug te dringen.

De Commissie beveelt aan om bij de uitwerking van de voorkeursoplossingen alsnog een meer gedetailleerde Passende Beoordeling te maken.

2.4.2 Selecteren en scores van criteria

Ieder milieuaspect zoals geluidhinder of externe veiligheid wordt op basis van een variatie aan criteria beoordeeld. Per aspect worden de scores van de onderscheiden criteria gewogen opgeteld. In het eindoordeel wordt aan de verschillende aspecten een gelijke waarde toegekend. De meeste criteria zijn navolgbaar omschreven en getoetst. Een aantal criteria is naar het oordeel van de Commissie onterecht gebruikt of komt onvoldoende uit de verf. Het gaat bijvoorbeeld om:

- de inschatting van gezondheidseffecten (GES-score), die is gebaseerd op de omvang van blootgestelde oppervlakken en niet op aantallen blootgestelde personen;²²
- het criterium trillingen, waarvoor de alternatieven verschillend zijn gescoord ondanks het feit dat in het MER alleen de spoorweg wordt aangewezen als bron van trillingen;²³
- de relatie tussen de wegalternatieven en de aanwezige risicovolle inrichtingen, waarvoor onduidelijk is waarom en hoe dit de externe veiligheid beïnvloedt;²⁴
- het grote aantal duurzaamheidscriteria: het gaat om een uitgesproken heterogeen geheel, met een verschillende mate van concreetheid en overlap met elders gescoorde doelen en effecten. Voorbeelden van dit laatste zijn invloeden op bereikbaarheid en reistijd. De uitwerking van duurzaamheid in het MER doet geen recht aan de geformuleerde

²² Paragraaf 9.1.2 op pagina 118 e.v. van het MER.

²³ Paragraaf 6.1.2 op pagina 90 van het MER.

²⁴ Paragraaf 8.3 op pagina 115 van het MER.

(provinciale) duurzaamheidsambities en kan in deze vorm geen bijdrage leveren aan de verdere besluitvorming.

Deze onvolkomenheden hebben mogelijk beperkt invloed op de geaggregeerde score per milieuaspect of op het algehele beeld per alternatief maar verstoren wel de discussie over de voor- en nadelen van de alternatieven.

Het optellen van de scores en de doorvertaling ervan naar de MKBA en het afwegingsdocument is meestal navolgbaar. Niet navolgbaar zijn bijvoorbeeld:

- de wijze waarop de scores uit het MER voor 'geluid en trillingen' en voor 'sociale aspecten' (tabel 15.1) in tabellen 3.14 en 3.18 van het afwegingsdocument worden teruggebracht tot de scores voor één enkel deelaspect, respectievelijk 'aantal gehinderden' en 'barrièrewerking';
- de totaalscores voor bijvoorbeeld alternatieven 3 en 6 in tabel 5.17 en voor alternatief 3 in tabel 10.2 die niet correct berekend lijken te zijn.

De Commissie beveelt aan om in de volgende fase

- de lijst met toetsingscriteria kritisch te beoordelen en in te perken tot die criteria waaraan met zekerheid en/of bij voorkeur moet worden voldaan en aan de hand van kleurcodes (groen, oranje, rood) aan te geven hoe groot de kans is dat problemen kunnen worden opgelost;
- de criteria waar nodig opnieuw en concreter te definiëren en te scoren;
- duurzaamheidsdoelen concreet uit te werken en te toetsen op doelbereik.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: GOML (Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg)

Bevoegd gezag: Provinciale staten van de provincie Limburg

Besluit: besluit over aanvulling van het provinciale omgevingsplan

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

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

inhoudseisen vastgesteld: 29 maart 2011

kennisgeving MER in Dagblad de Limburger van: 29 augustus 2011

ter inzage legging MER: 29 augustus 2011 t/m 10 oktober 2011

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 29 augustus 2011

toetsingsadvies uitgebracht: 8 november 2011

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

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 toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer en de eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in

het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

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:

- Akoestisch onderzoek ten behoeve van planMER Ontwikkelas Weert–Roermond. 25 mei 2011
- Luchtonderzoek ten behoeve van planMER Ontwikkelas Weert–Roermond. 25 mei 2011
- Voortoets / Globale Passende Beoordeling Nb-wet. N280 West. 12 juli 2011
- Milieueffectrapport (PlanMER), Ontwikkelas Weert–Roermond, studie N280 West. 16 augustus 2011
- Kostenramingen, Ontwikkelas Weert–Roermond, studie N280 West. 16 augustus 2011
- REES en MKBA, Ontwikkelas Weert–Roermond, studie N280 West. 16 augustus 2011
- Afwegingsdocument, Ontwikkelas Weert–Roermond, studie N280 West. 16 augustus 2011
- Rapport Verkeer, Ontwikkelas Weert–Roermond, studie N280 West. 17 augustus 2011
- Aanvullende gegevens geluid PlanMER N280. Grontmij-notitie dd. 3 oktober 2011

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen die zij tot en met 7 november 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.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

- 101 Staatsbosbeheer regio zuid, Tilburg
- 102 Gemeente Roerdalen, Sint Odiliënberg
- 103 Gemeente Nederweert, Nederweert
- 103a Gemeent Echt-Susteren, Echt
- 105 Gemeente Leudal, Heythuysen
- 106 Gemeente Roermond, Roermond
- 107 Gemeente Weert, Weert
- 201 Tankstation carwash Peeters, Kelpen-Oler
- 301 Stichting Limburgse Kastelen, Roermond
- 302 Stichting tot behoud leefmilieu Buggenum, Haelen, Horn, Nunhem en naaste omgeving, Buggenum
- 304 Ondernemend Limburg, KvK, EVO en TLN
- 305 Stichting Milieufederatie Limburg, Roermond
- 306 Fietserbond afdeling Midden-Limburg, Maasbracht
- 307 fam. v.d. Hurck, Weert
- 308 Buurtcomité Moesdijk Weert, Weert
- 309 Natuurmonumenten, 's-Graveland
- 312 Dorpsraad Baexem, Baexem
- 401 SP, afdelingen Leudal, Weert, Roermond
- 501 Dirk Dormans, Weert
- 502 Mts. G.L.G. en J.L. Bongers, Herkenbosch
- 503 dhr. Ickenroth, Horn
- 504 dhr. Van Enckevort, Kelpen
- 505 dhr. Van de Berg, Kelpen-Oler
- 506 Frank Alofs, Roggel
- 507 Jo Minses, Kelpen-Oler
- 508 F.G.P. van Wees en C.W.M. de Groot, Kelpen-Oler
- 509 G. van Heusden, Haelen
- 510 fam. Coolen, Kelpen-Oler
- 511 fam. Giebels, Horn
- 512 Marian Linders-Winkelmolen, Baexem
- 513 P.L.G.C.M. Parren, Thorn
- 514 G.J. Geraets, Kelpen-Oler
- 515 R.M.L.M. Magnée, Horn
- 516 R. Verhagen, Roggel
- 517 Mark Scholten, Heythuysen
- 518 J.H.J. van Melick, Weert
- 519 P.H.R. Bruls, Baexem
- 520 K.E.M.A.M. Bouwens, Baexem
- 521 Th.W.H. Bremmers, Horn
- 522 T.P.A. Tijssen, Horn
- 523 Louise Hermans, Horn
- 524 J.E.G.J. Hermens-Stals, Weert
- 525 Ever Advies, namens dhr. en mw. Peeters-Willekens, Kelpen-Oler

526 Ever Advies, namens Mts. Peeters–Willekens, Kelpen–Oler
539 H.H. van Mal, Baexem

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Ontwikkelas Weert - Roermond

ISBN: 978-90-421-3376-1



Commissie voor de
milieueffectrapportage

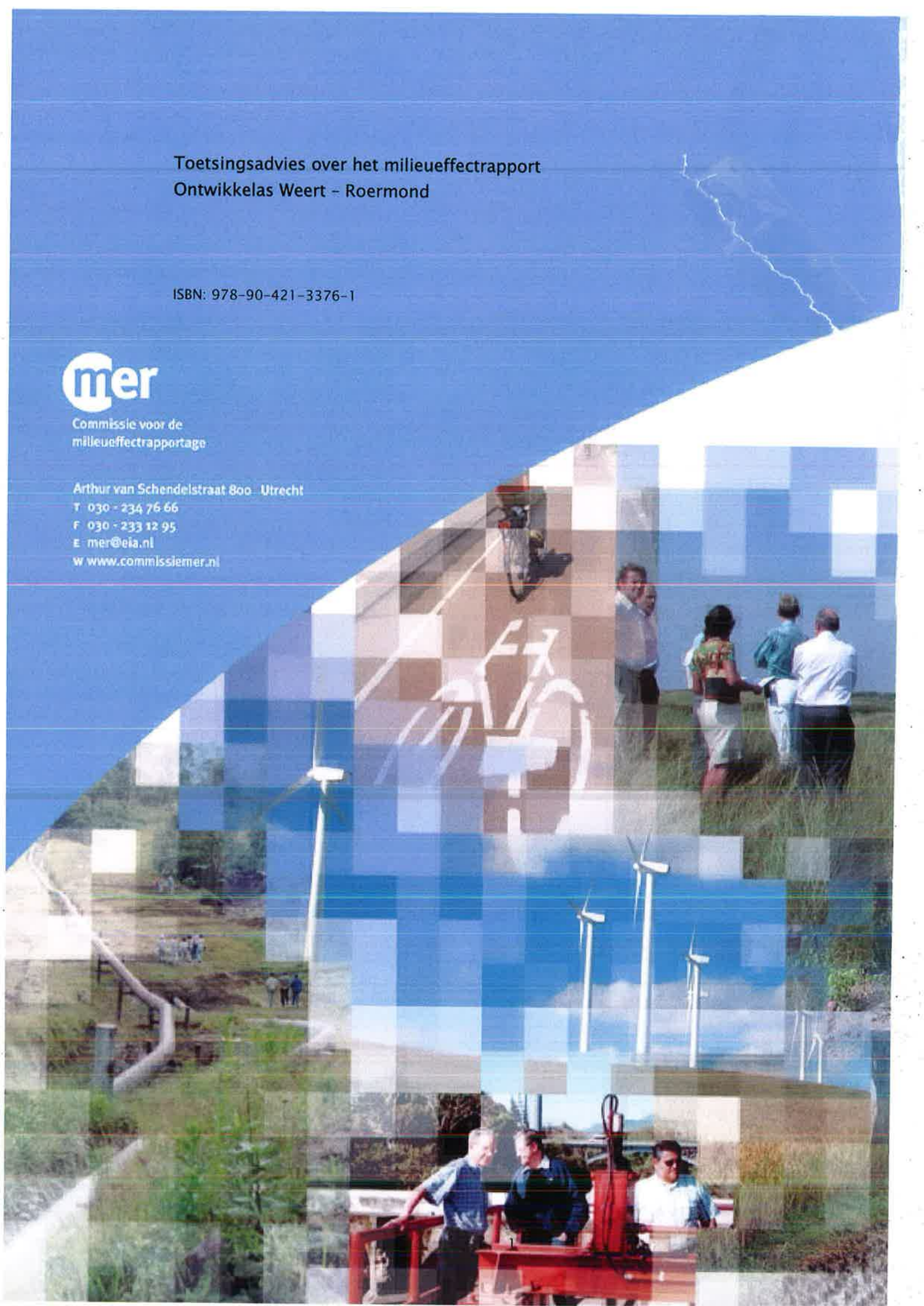
Arthur van Schendelstraat 800 - Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl



provincie limburg



De gemeenten Echt-Susteren, Leudal, Maasgouw,
Nederweert, Roerdalen, Roermond, Weert en de
Provincie Limburg werken samen aan de
GebiedsOntwikkeling van Midden-Limburg.

