



Provinciale Staten  
van Limburg

<b>Cluster</b>	SA	<b>Behandeld</b>	M.Y. Brüning
<b>Ons kenmerk</b>	2019/8700	<b>Telefoon</b>	+31 43 389 75 92
<b>Uw kenmerk</b>	-	<b>Maastricht</b>	5 februari 2019
<b>Bijlage(n)</b>	1	<b>Verzonden</b>	<b>5 februari 2019</b>

## Onderwerp

Mededeling portefeuillehouder inzake project N280-West wegvak Leudal en afdoening toezegging 8423

Geachte Staten,

Tijdens de vergadering van de commissie Mobiliteit en Duurzaamheid d.d. 18 januari 2019, bij de behandeling van agendapunt 6.2 N280 West, wegvak Leudal heeft een viertal sprekers ingesproken. Gedeputeerde Geurts heeft toegezegd vóór de Statenvergadering van 15 februari 2019 de vragen van de insprekers te beantwoorden via een mededeling portefeuillehouder (T8423).

Door de insprekers, maar ook door Statenleden zijn een aantal vragen gesteld en opmerkingen geplaatst. Tevens is verwezen naar gestelde vragen door burgers tijdens de door Burgerbelangen N280 Baexem gehouden informatieavond op 10 januari 2019.

Wij verwijzen u naar de bijlage, waar u de beantwoording en toelichting kunt lezen. Uiteraard zijn wij bereid desgewenst een toelichting te geven op deze antwoorden en toelichting.

2019/8696

**Bezoekadres:**  
Limburglaan 10  
NL-6229 GA Maastricht

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

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

IBAN –nummer:  
NL08RABO0132575728  
BIC-code: RABONL2U



Tot slot willen wij van onze kant graag het volgende toevoegen;  
Provinciale Staten hebben tot tweemaal toe een besluit genomen voor alternatief 3c. Daarnaast heeft ook de gemeente Leudal dit besluit genomen. Op basis van dit gemeentelijke besluit is de realisatieovereenkomst opgesteld. Vandaag de dag zijn er geen nieuwe inzichten of feiten en is er dus ook geen aanleiding om deze besluiten te herzien.

Gedeputeerde Staten van Limburg,  
namens dezen,

ing. E. Geurts

## **Bijlage 1**

### *1. Proces rondom MER Baexem*

De planvorming van de N280 vond getrapt plaats en werd gekenmerkt door een uitgebreid participatieproces. Nadat in fase 1 meerdere alternatieven voor de N280 zijn onderzocht hebben Provinciale Staten op 8 juni 2012 gekozen voor een knelpuntgerichte aanpak (oplossingsrichting 2+) voor de N280 tussen Weert en Roermond. Voor de passage Baexem werd in het kader van een MER onderzocht welke de beste oplossing was. De uitgangspunten voor dit onderzoek en de te hanteren doelstellingen en randvoorwaarden zijn beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en op 9 november 2012 met de Statencommissie RIF besproken. De Commissie m.e.r. heeft op 17 januari 2013 een positief advies op deze aanpak uitgebracht.

Het m.e.r.-proces voor Baexem bestond uit de volgende stappen:

**Stap 1:** Een MER-onderzoek op hoofdlijnen van 6 alternatieven, resulterend in een voorkeursalternatief;

**Stap 2:** Een nadere uitwerking van het voorkeursalternatief in het kader van het MER, resulterend in een definitief tracé;

**Stap 3:** Het nemen van de benodigde ruimtelijke besluiten in het kader van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP)

Na de definitieve ruimtelijke besluiten volgt de uitvoeringsfase.

Een breed samengestelde werkgroep Stakeholders, waaronder ook vertegenwoordigers uit Leudal en Baexem, begeleidde deze planuitwerking. Op basis van de eerste resultaten van het MER had deze werkgroep bijna unaniem geadviseerd voor alternatief 3. Uitzondering hierop vormde de Baexemse Ondernemersvereniging. Zij gaven de voorkeur aan alternatief 5.

Omdat de resultaten van de eerste stap van het MER nog onvoldoende basis bood voor een keuze voor een voorkeursalternatief is in overleg met de toenmalige Statencommissie RIF besloten in een tussenstap de alternatieven 2, 3 en 5 nader uit te werken. Zoals besproken met de Statencommissie RIF betrof deze uitwerking alleen die elementen waarvan op basis van de reeds liggende onderzoeksresultaten geconcludeerd kon worden dat daar het onderscheidend vermogen in zat.

Aspecten als de regionale doorstroming en fijnstof bleken niet onderscheidend en zijn daarom niet verder uitgewerkt. De tussenstap richtte zich daarmee op de volgende onderwerpen:

- Een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving (EHS, cultuurhistorische waarden in het buitengebied, de barrièrewerking en de bebouwde omgeving);
- De consequenties voor de leefbaarheid, met name het aspect geluid;
- Een definitief overzicht van de kosten met eventuele aanvullende kosten voor compenserende maatregelen.

Het proces van optimalisatie heeft geleid tot de verbeterde alternatieven 3c en 5e. Alternatief 2 viel af omdat deze niet voldeed aan het criterium 'toekomstvast' en onvoldoende bijdroeg aan een verbetering van de leefbaarheid.

## *2. Statenvoorstel / Besluit 7 februari 2014 (G-14-003)*

Bovenstaande proces rondom MER Baexem heeft op 7 februari 2014 geleid tot het onderstaande besluit.

### ***In te stemmen met het voorstel om alternatief 3c uit te werken in de tweede stap van de Milieu-effectrapportage.***

In het statenvoorstel dat heeft geleid tot dit besluit was onderstaande tekstpassage over het wegprofiel opgenomen en dus meegenomen in de besluitvorming.

Een verkeersveilige gebiedsontsluitingsweg die voldoet aan de eisen voor een Duurzaam Veilige inrichting (conform duurzaam Veilig).

Door de vormgeving van de nieuwe N280 (rotonde, scheiding van verkeersstromen) die in alle alternatieven is doorgevoerd, is er een positief effect op de verkeersveiligheid. Alle alternatieven bieden voldoende perspectief voor het gescheiden afhandelen van de verschillende soorten langzaam verkeer.

Het ontwerp van de weg wordt gebaseerd op de gangbare provinciale en landelijke richtlijnen voor wegontwerp, zoals de nota RVWN en het CROW Handboek Wegontwerp. Onlangs is een nieuwe versie van het CROW Handboek Wegontwerp uitgekomen, waarin nog meer wordt gestuurd op een Duurzaam Veilige inrichting van wegen. Specifiek van belang voor dit project is het feit dat deze nieuwe CROW-richtlijnen voor 2x1-strooks gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom uitgaan van een profiel met door een middenberm fysiek gescheiden rijbanen. De CROW-richtlijnen in het voormalige Handboek gingen echter uit van een wegprofiel waarbij geen sprake is van een fysieke rijbaanscheiding, maar een rijbaanscheiding in de vorm van dubbele as-markering, zoals op dit moment bij de meeste provinciale wegen het geval is.

Voor de N280 Baexem is een principe-wegprofiel gekozen. Uiteraard heeft het vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen de voorkeur om bij de keuze voor het profiel aan te sluiten op de nieuwste richtlijnen met een fysieke middenberm. Dit geldt overigens ook voor projecten elders in de provincie, waarbij sprake is van nieuwe wegaanleg. Een 2x1-profiel conform de nieuwe richtlijnen vergt echter meer breedte dan het profiel conform de vigerende richtlijnen. Voor het alternatief waarbij sprake is van volledig nieuwe aanleg "in het vrije veld" (alternatief 5) is in het ontwerp sowieso uitgegaan van de vernieuwde richtlijnen met fysieke middenberm. In de alternatieven, waarbij voor een groot deel gebruik wordt gemaakt van het huidige tracé van de N280 (alternatief 2 en 3) en waarbij dus voor een groot deel van het tracé feitelijk sprake is van een reconstructie van de bestaande weg, die minder impact op de omgeving heeft, is in het ontwerp uitgegaan van een profiel zonder fysieke middenberm.

Indien een van deze alternatieven 2 of 3 gekozen wordt, zal in de vervolgfase bij de nadere uitdetaillering van het wegontwerp bezien worden of toepassing van de nieuwste richtlijnen met fysieke middenberm toch mogelijk is zonder de directe omgeving al te veel geweld aan te doen. De kunstwerken worden in deze alternatieven echter nu al zodanig vormgegeven dat aanpassing van het profiel cf. de nieuwste richtlijnen altijd mogelijk is.

### *3. Statenvoorstel / Besluit 5 februari 2016 (G-15-028)*

Hier is het besluit genomen om in te stemmen met het bekrachtigen van het PS besluit G-14-003 d.d. 7 februari 2014 om alternatief 3c uit te gaan werken in de tweede stap van het m.e.r.-onderzoek als onderdeel van de volledige projectscope. In dit besluit was voor het hele tracé als wegprofiel opgenomen een wegprofiel met 2x1 rijstroken met een middenberm van 3,0 m en zijbermen van 4,50 m met aan één zijde een parallelstructuur van 5,50 m breed en aan de andere zijde een fietspad van 3,0 m breed. In het statenvoorstel dat heeft geleid tot besluitvorming en zijn de adviezen van de landsadvocaat en prof. dr. Tonnaer meegenomen.

### *4. Opwaardering bij 3c onmogelijk*

Opwaardeerbaarheid:

Met opwaardeerbaarheid wordt niet per definitie de ombouw naar een 2x2-baans snelweg op het huidige tracé bedoeld. De vraag naar opwaardeerbaarheid komt voort uit een besluit van Provinciale Staten, waarin het volgende wordt gesteld: "Een van de uitgangspunten voor oplossingsrichting 2+ is dat het maatregelenpakket zodanig wordt vormgegeven dat een mogelijke uitbreiding of opwaardering van de N280 op termijn niet onmogelijk wordt."

Het opwaarderen van de N280 is voor de alternatieven 2, 3 en 5 onderzocht in de tussenrapportage. Met uitzondering van alternatief 2 is het opwaarderen naar bijvoorbeeld 2x2 rijstroken van de alternatieven 3(c) en 5(e) mogelijk. Alleen zijn de kosten daarvan voor beide alternatieven anders. Daarnaast zegt de tussenrapportage MER Baexem het volgende over een benodigde opwaardeerbaarheid van het tracé in de toekomst:

- De intensiteiten op de N280 zijn in de toekomst zodanig dat ook na 2030 er nog ruim voldoende restcapaciteit (30%) over is. Daarnaast vlakt de groei van het verkeer af. Het is daarom aannemelijk dat pas op zijn vroegst enkele decennia na het einde van de planperiode (2030) een probleem kan ontstaan qua verkeersafwikkeling. Het punt van een benodigde ombouw/opwaardering wordt mogelijk nooit bereikt.
- Tot het moment van een mogelijke opwaardering zal er ongetwijfeld sprake zijn van wijzigingen in beleid en wettelijk kader, technische ontwikkeling van autoverkeer (auto's worden stiller en milieuvriendelijker) en mobiliteit.
- Wanneer dat punt van opwaardering wel ooit bereikt zou worden dient een volledig nieuwe m.e.r.-procedure doorlopen te worden met tracéalternatieven. Dan is het goed mogelijk dat deze 2x2 op een andere plek gerealiseerd zal worden omdat er voor bundeling van infra en een goede ruimtelijke ordening mogelijk betere alternatieven zijn. Met andere woorden het ligt niet zomaar voor de hand om de N280 van 2x1 naar 2x2 rijstroken op te waarderen op de plek van alternatief 3c of 5e.

5. *Opstoppingen op A2 en A73, chaos op N280, Baexem onbereikbaar*

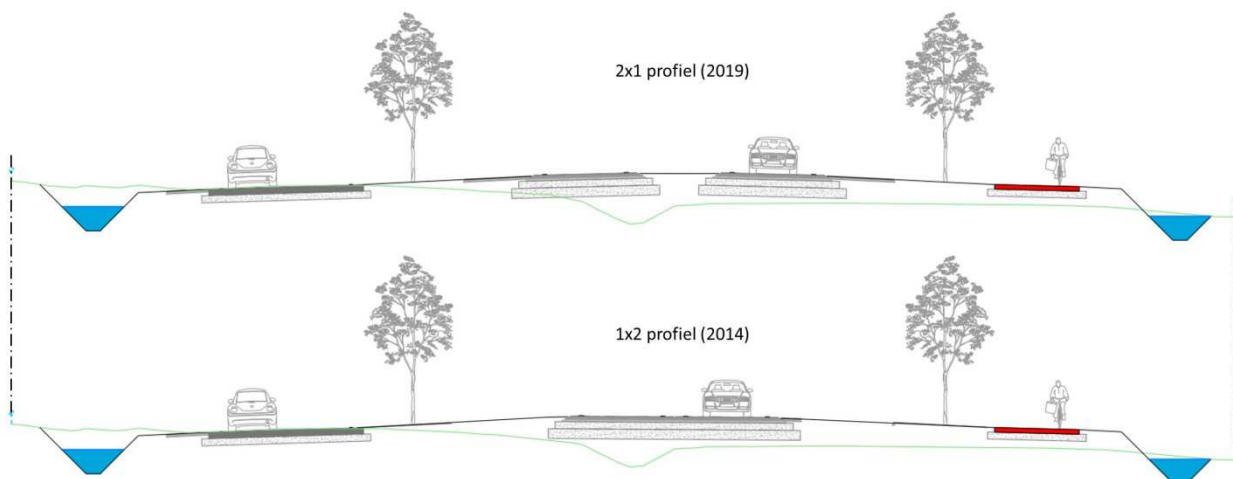
Dat op topdagen file richting Roermond staat heeft niets te maken met de keuze voor een alternatief van de nieuwe N280. Het verbeteren van de doorstroming is een van de doelstellingen van de N280-West wegvak Leudal. Dit wordt in beide alternatieven bereikt. De opstoppingen zijn dus geen argument om de gekozen alternatieven te heroverwegen.

6. *Is het nu onderzochte 3c alternatief het exacte alternatief dat aan de Staten is bekend gemaakt en besloten is?*

Het ruimtebeslag voor alternatief 3c waar in de tussenrapportage van de MER vanuit is gegaan is vandaag de dag exact hetzelfde. Ondanks dat er een middenberm van 3 meter is bijgekomen is het totale ruimtebeslag gelijk gebleven omdat andere onderdelen van het dwarsprofiel smaller zijn. Het ruimtebeslag is exact hetzelfde, alleen is de indeling daarbinnen anders. Ook in 2014 bestond de alternatief 3c uit een weg met parallelwegen, fietspaden, bermen, taluds, en bermsloten. Daar is dus niets aan gewijzigd.

In de PS-nota van 2014 is reeds kenbaar gemaakt dat bij de nadere uitwerking van alternatief 3c het dwarsprofiel mogelijk gewijzigd zou worden in een 2x1-profiel. PS heeft ook hier bewust voor gekozen. Dus is er geen sprake van dat PS niet het juiste besluit heeft genomen. In onderstaande dwarsprofielen is zichtbaar gemaakt dat er geen verschil is tussen het dwarsprofiel in 2014 en nu in 2019.

Visualisatie ruimtebeslag:



*7. Toelichting extra kosten en tijd wanneer 5<sup>e</sup> wordt meegenomen in m.e.r.*

Wanneer er op dit moment voor gekozen zou worden om alsnog 5e mee te nemen in de tweede fase van de MER dan heeft dit consequenties voor tijd en geld.

**Tijd:**

Wanneer alternatief 5e ook onderzocht dient te worden zal PS hiervoor opdracht moeten geven middels een formeel besluit.

Het definitieve ontwerp is gereed, het MER en het ontwerp-PIP volgen komende maand. Om alternatief 5e met de voorliggende 3c te kunnen vergelijken zal alternatief 5e op hetzelfde niveau uitgewerkt dienen te worden. Dit betekent dat ook voor 5e een gedetailleerd ontwerp opgesteld dient te worden. Om dit ontwerp te kunnen opstellen zullen aanvullende en kostbare onderzoeken uitgevoerd dienen te worden. Tevens zal voorafgaand een nieuw hoogtebestand vervaardigd moeten worden met behulp van een vliegtuig. Aangezien al deze werkzaamheden binnen de raamovereenkomst ingenieursdiensten niet meer uitgevoerd mogen worden door het ingenieursbureau dat alternatief 3c heeft uitgewerkt zal de opdracht separaat aanbesteed dienen te worden. Na totstandkoming van de rapporten en ontwerp van 5e zal een extra keuzemoment ingelast moeten worden met een bijbehorende zienswijzeperiode. Ook de NRD dient hiertoe opnieuw in procedure gebracht te worden. Nadat beide alternatieven zijn ontworpen, onderzocht en vergeleken dient een actualisatie van het ontwerp-PIP opgesteld te worden. Voor bovenstaande zal een doorlooptijd van minimaal 1,5 jaar benodigd zijn.

**Kosten:**

De kosten voor het ontwerpen, onderzoeken, vergelijken en actualiseren bedragen minimaal € 1 miljoen. Als gevolg van de tijdsvertraging betekent dit tevens €1,5 miljoen extra aan provinciale apparaatskosten en €1,5 miljoen aan indexeringskosten.

8. Planning op hoofdlijnen richting uitvoering

<b>N280-West wegvak Leudal (alternatief 3c)</b>	<b>Begindatum</b>	<b>Einddatum</b>
Behandeling (concepten) MER en ontwerp PIP in PCOL	24-01-2019	
Bestuurlijke vaststelling MER en <b>ontwerp PIP door GS</b>	02-04-2019	<b>29-04-2019</b>
Terinzagelegging en inspraak MER en ontwerp PIP	30-04-2019	11-06-2019
Verwerken resultaten in definitief PIP	12-06-2019	08-10-2019
Bestuurlijke vaststelling <b>definitief PIP door GS</b>	09-10-2019	<b>05-11-2019</b>
Bestuurlijke vaststelling <b>definitief PIP door PS</b>	06-11-2019	<b>04-02-2020</b>
<b>Procedure RvS</b> (onder voorbehoud)	<b>2 x 6 maanden</b> <sup>(a)(b)(c)</sup> termijn van orde	
<b>Onherroepelijk PIP</b>	<b>februari 2021</b> <sup>(a)(b)(c)</sup>	
Aanbesteding en gunning	februari 2021 <sup>(a)(b)(c)</sup>	augustus 2021 <sup>(a)(b)(c)</sup>
Realisatie en oplevering	najaar 2021 <sup>(a)(b)(c)</sup>	medio 2023 <sup>(a)(b)(c)</sup>

- (a) Indien de RvS-procedure (2 termijnen van orde) korter is (1 termijn van orde) dan wel volledig vervalt, verschuiven overeenkomstig de opvolgende activiteiten in de planning (onherroepelijk PIP, aanbesteding en gunning, realisatie en oplevering).
- (b) RvS-procedures van de afgelopen jaren in het kader van bestemmings- en inpassingsplannen resulteerden in een gemiddelde doorlooptijd van circa 8 maanden (bron: Jaarverslag RvS).
- (c) Mogelijk kan de doorlooptijd van activiteiten / trajecten geoptimaliseerd worden door deze deels gelijktijdig te laten lopen.



### *9. Brug bij Haelensebeek*

Over de eco-passage bij de Haelensebeek heeft overleg plaatsgevonden met het Waterschap en ecologen. Hierbij heeft toetsing plaatsgevonden aan de Wet natuurbescherming die met ingang van 1 januari 2017 de Flora- en faunawet heeft vervangen. De Flora- en faunawet kende geen voorschriften die er op toezagen dat aanwezige migratiekelpunten bij infrastructuur moesten worden aangepakt. Ook de Wet natuurbescherming kent een dergelijk voorschrift niet. Dergelijke voorschriften zijn wel van toepassing op nieuwe ontwikkelingen. Bij alternatief 5E is er sprake van een nieuwe weg in een nieuw gebied. Bij alternatief 3C is er sprake van een te vervangen brug in een bestaand tracé en valt daarmee niet onder een nieuwe ontwikkeling.

### *10. Kwetsbaar object en 50 meter*

In het MER wordt onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen voor externe veiligheid vanwege de reconstructie van de N280. Daarbij wordt zowel aan het plaatsgebonden risico als aan het groepsrisico getoetst, ook voor wat betreft het AZC in klooster Exaten. Voor de minimale afstand van een kwetsbaar object ten opzichte van een provinciale weg gelden geen standaard afstanden. Er geldt dat voldaan moet worden aan het plaatsgebonden risico. In de huidige situatie is die afstand volgens de Risicokaart 0 meter ten opzichte van de as van de weg. Wordt er enkel naar de monumentale status van het pand gekeken dan wordt het monument niet geschaad.

### *11. Toelichting stuk prof. dr. Tonnaer*

In het advies van prof. dr. Tonnaer d.d. 15 juli 2014 wordt er van uitgegaan dat het ruimtebeslag van het nieuwe ontwerp voor de N280 aanzienlijk vergroot is ten opzichte van het ruimtebeslag waarover de Staten op 7 februari 2014 hebben besloten. Dit is echter niet correct. Op verzoek van de gemeente Leudal heeft prof. dr. Tonnaer een advies opgesteld. Helaas is gebleken dat de heer Tonnaer verkeerde input van de gemeente heeft ontvangen met betrekking tot het ruimtebeslag. Er wordt verder verwezen naar de beantwoording op de vraag over het dwarsprofiel.

### *12. Kwaliteit van onderzoeken*

Volgens de heer Hagens zijn sinds 2013 bij de inwoners van Baexem twijfels gerezen over de manier van onderzoeken en afwegen die door de provincie Limburg wordt gehanteerd. Deze twijfel werd bevestigd door conclusies van de MER commissie in Utrecht van augustus 2013 en bij nogmaals bij het lezen van het definitieve 1e fase MER rapport in 2014 omdat de volgende verbeterpunten, genoemd door de MER commissie niet waren verwerkt:

- De onderbouwing van de wegingsfactoren zoals bijvoorbeeld: leefbaarheid, bodem en water, natuur en cultuurhistorie ontbreekt.
- Het onderzoeksgebied voor het geluidsonderzoek is te ruim gekozen waardoor alternatieven niet meer onderscheidend kunnen zijn.
- De keuze voor vergelijkingsmethode 99 percentiel voor geluidhinder is onduidelijk en niet onderbouwd.
- Het criterium aantal huizen >63 dB is onduidelijk en niet onderbouwd.
- Uitwerking van trillinghinder bij aanleg en gebruik N280 ontbreekt volledig.

De planMER voor de N280-West wegvak Leudal is opgesteld in 2011. De bijbehorende MER adviezen dateren van 1 maart en 8 november 2011. In 2012 heeft de provincie voor een knelpunt gerichte aanpak voor de N280 gekozen. Onder de mogelijke oplossingen behoorde een randweg ter hoogte van Baexem. Voor dit deel is, om te kunnen trechteren, een tussentijds advies gevraagd over de NRD en over de tussenrapportage. De commissie heeft niet een definitief MER getoetst (dit wordt wel door de inspreker gesuggereerd). In deze tussentijdse rapportage adviseert de Commissie over een aantal onderdelen om deze bij de uitwerking van de MER te betrekken.

Op 7 februari 2014 hebben Provinciale Staten gekozen voor het voorkeursalternatief 3C om Baexem. In februari 2016 hebben provinciale Staten deze voorkeur herbevestigd.

De eerder gemaakte opmerkingen door de Commissie MER zijn door de provincie meegenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) d.d. 16 oktober 2017. Dat dit op correcte wijze is gebeurd mag blijken uit het advies dat de commissie op 26 september 2017 over de NRD heeft uitgebracht. Onder paragraaf 2.1 van het advies geeft de commissie immers aan dat op basis van alle voorgaande adviezen de volgende twee van belang zijn voor de uitwerking van wegvak Leudal:

- Maak besloten en open landschap visueel zichtbaar met behulp van een 3D-verbeelding;
- Geef bij de verdere uitwerking van het MER zicht in de benodigde compensatie- en mitigatiemaatregelen en kosten daarvan.

### *13. Toelichting stuk landsadvocaat*

Ondanks dat de landsadvocaat aangeeft dat het onderzoeken van beide alternatieven de meest veilige weg lijkt geeft hij tevens aan dat er begin 2014 valide argumenten waren om ervoor te kiezen één alternatief verder uit te werken, omdat op basis van de resultaten van de eerste fase van de m.e.r. bleek dat alternatief 5e een grotere aantasting van de EHS en een veel grotere aantasting van het landbouwareaal zou betekenen dan alternatief 3c, terwijl anderzijds de voordelen van alternatief 5e slechts beperkt waren. Die valide argumenten zijn er thans nog steeds, en het voortgaan op de ingezette weg levert dan ook geen extra juridische risico's op.

### *14. Wat is er al aan gronden en opstallen verworven?*

Op dit moment is de provincie nog niet begonnen met actieve grondverwerving of aankoop van opstallen. Wel is er door grondeigenaren een tweetal percelen grond bij de provincie aangeboden die mogelijk van belang zouden kunnen zijn voor het project.

Van de zeven te amoveren woningen hebben de eigenaren van een vijftal de provincie benaderd om tot aankoop over te gaan. Een tweetal moet nog verworven worden. De reden om in te gaan op het verzoek van de bewoners was de langdurige onzekerheid waarin zij verkeerden en de noodzaak tot grootschalige onderhoudswerkzaamheden aan de woning.