

## **AANVULLENDE NOTA VAN ZIENSWIJZEN 2012 INPASSINGSPLAN BUITENRING PARKSTAD LIMBURG**

### **Inleiding**

Bij uitspraak van 7 december 2011 (201011757 en 201012728) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Raad van State) het besluit van Provinciale Staten tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg van 8 oktober 2010 (hierna: PIP 2010) vernietigd. Daarbij heeft de Raad van State overwogen dat de aard van de vernietiging niet uitsluit dat Provinciale Staten tot vaststelling van een nieuw inpassingsplan kunnen besluiten. Naar aanleiding van de uitspraak is besloten om een nieuw inpassingsplan voor te bereiden. Gelet op de aard van de benodigde wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-inpassingsplan van 8 oktober 2010, hebben Provinciale Staten besloten op basis van het bestaande ontwerp-inpassingsplan van 15 juni 2010 een nieuw inpassingsplan vast te stellen en dus niet opnieuw een zienswijzenprocedure te doorlopen. De inhoudelijke onderbouwing van deze keuze is terug te vinden in paragraaf 1.1 van de toelichting behorende bij het inpassingsplan (hierna: Toelichting).

### **Opzet Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012**

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State, alsmede gelet op andere (ambtshalve) wijzigingen na vaststelling van het PIP 2010 en aangenomen amendementen door Provinciale Staten tijdens de Statenvergadering d.d. 29 juni 2012, waarbij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 is vastgesteld, dient de Nota van Zienswijzen behorende bij het PIP 2010 te worden aangepast. De aanvullingen c.q. aanpassingen van de Nota Zienswijzen bij het PIP 2010 vindt u terug in deze 'Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012'. Er is voor gekozen om de aanvullende beantwoording door te voeren via een geclusterde behandeling waarin de gemeenschappelijke kenmerken van de desbetreffende zienswijzen en wijzigingen samenkomen. De Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012 spreekt dan ook meer in algemene termen. Voor de exacte wijzigingen wordt verwezen naar de Nota van Verantwoording/Leeswijzer (in het bijzonder hst. 2) en de Nota van Wijzigingen (2012). Er is derhalve sprake van een samenhang tussen de Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012 en de Nota van Wijzigingen en/of de Nota van Verantwoording/Leeswijzer.

### **1. Passende Beoordelingen Brunssummerheide en Geleenbeekdal**

Een aantal zienswijzen houdt verband met de Passende Beoordelingen (Deelrapport 8D en 8E) en de gevolgen van de stikstof depositie voor het Natura2000-gebieden Brunssummerheide en Geleenbeekdal. De beantwoording van deze zienswijzen heeft bij het PIP 2010 plaatsgevonden op basis van de destijds opgestelde Passende Beoordelingen met als conclusie dat er geen significante negatieve gevolgen voor beide gebieden waren te verwachten. De uitspraak van de Raad van State van 7 december 2011 gaf aanleiding om voor beide Natura 2000-gebieden een nieuwe Passende Beoordeling op te stellen. Deze zijn opgenomen in deelrapport 8. Uit de nieuwe Passende Beoordeling voor beide Natura 2000-gebieden blijkt dat wanneer het ontwikkelde maatregelenpakket (bestaande uit een plaatselijke beperking van de maximale snelheid van 100 naar 80 km/per uur ter hoogte van de Brunssummerheide en het Geleenbeekdal; afsluiting van de Naanhofsweg tussen Vaesrade en de Buitenring voor doorgaand gemotoriseerd verkeer; het uit gebruik nemen van landbouwgronden (herbestemming natuur); verbreding van het ecoduct en de aanleg van een aanpalend scherm op de Brunssummerheide en het opkopen van diverse milieuvergunningen, aangevuld met beheermaatregelen) wordt uitgevoerd, er geen sprake is van significante negatieve effecten vanwege het plan op de in de Natura 2000-gebieden Brunssummerheide en Geleenbeekdal aanwezige habitattypen en de leefgebieden van habitatsoorten. Op het Natura 2000-gebied Tevereenerheide heeft het plan geen negatieve effecten. Voor een nadere toelichting hierop wordt allereerst

verwezen naar de nieuw opgestelde Passende Beoordeling (deelrapport 8 bij het inpassingsplan). In samengevatte vorm is nadere informatie te vinden in paragraaf 2.2 van de Nota van Verantwoording/Leeswijzer en paragraaf 6.5 van de Toelichting.

*Voorstel PS: de zienswijzen die zich richten op de (negatieve) effecten van de BPL op de Natura 2000-gebieden Brunssummerheide en Geleenbeekdal op basis van de nieuw opgestelde Passende Beoordeling en de in dat kader ontwikkelde maatregelen, gegrond te verklaren.*

## **2. Wijzigingen deelrapporten**

In de Nota Zienswijzen 2010 wordt verwezen naar de deelrapporten van het PIP 2010. In het kader van de voorbereiding van het nieuwe vaststellingsbesluit zijn alle deelrapporten bij het PIP 2010 opnieuw op hun actualiteit getoetst. Hiertoe zijn *oplegnotities* opgesteld. Hieruit is naar voren gekomen dat de meeste deelrapporten nog voldoende actueel zijn om het PIP te kunnen onderbouwen. Een aantal deelrapporten moest - met name gelet op het maatregelenpakket voor de stikstofreductie - worden aangepast en/of aangevuld.

De deelrapporten die zijn gewijzigd zijn:

### **Deelrapport Natuur (8)**

Zoals reeds uiteen gezet is een nieuwe Passende Beoordeling (deelrapport Natuur (8)) naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State opgesteld. Uit de nieuwe Passende Beoordeling voor beide Natura 2000-gebieden blijkt dat wanneer het ontwikkelde maatregelenpakket (bestaande uit een plaatselijke snelheidsbeperking van de maximale snelheid van 100 naar 80 km/per uur ter hoogte van de Brunssummerheide en het Geleenbeekdal; afsluiting van de Naanhofsweg tussen Vaesrade en de Buitenring voor doorgaand gemotoriseerd verkeer; het uit gebruik nemen van landbouwgronden (herbestemming natuur); verbreding van het ecoduct en de aanleg van een aanpalend scherm op de Brunssummerheide en het opkopen van diverse milieuvergunningen, aangevuld met beheermaatregelen) wordt uitgevoerd, er geen sprake is van significante negatieve effecten vanwege het plan op de in de Natura 2000-gebieden Brunssummerheide en Geleenbeekdal aanwezige habitattypen en de leefgebieden van habitatsoorten. Op het Natura 2000-gebied Teverenerheide heeft het plan geen negatieve effecten. Daarnaast is het natuurrapport geactualiseerd aan de hand van actuele inventarisaties (Natuurbalans 2010-2011) en activiteitenplannen zoals opgesteld ten behoeve van ontheffingsaanvragen die op grond van de Flora- en faunawet zijn ingediend (zie 7. Ontheffingen Flora- en faunawet). Om zekerheid te verkrijgen ten aanzien van een aantal beschermde soorten op grond van de Flora- en faunawet heeft de Provincie alsnog een ontheffing voor meer soorten dan alleen de Das aangevraagd. De actualisatie van het natuurrapport heeft ook tot een actualisatie/correctie en optimalisatie van natuurcompensatiegronden geleid, zoals opgenomen op de Verbeelding van het PIP. Inmiddels zijn alle gronden die nodig zijn natuurcompensatie/mitigatie (EHS/POG en Boswet, Flora- en faunawet en stikstofmaatregelen) opgenomen in het inpassingsplan. Naast de hiervoor genoemde taakstelling krijgt de natuur een extra kwaliteitsimpuls door enkele specifiek omschreven projecten te realiseren. Het betreft een natuurlijke inrichting van de gronden die als gevolg van de te nemen stikstofmaatregelen aan de landbouw worden onttrokken, de aanleg van een nieuw ecoduct bij de Teverenerheide en een financiële bijdrage in de renaturering Rode Beek, waardoor dit project uitvoerbaar wordt.

### **Deelrapport Verkeer (4A en 4B)**

In het deelrapport Verkeer (4a en 4b) zijn nieuwe overzichten en analyses opgenomen van de verkeersintensiteiten, die veranderd zijn naar aanleiding van de plaatselijke verlaging van de maximale snelheid op de BPL van 100 km/uur naar 80 km/uur ter hoogte van het Geleenbeekdal en de Brunssummerheide.

De plaatselijke snelheidsverlaging leidt tot een enigszins andere verkeersafwikkeling. Lokaal zal een deel van het verkeer door 80 km/uur op de BPL eerder voor het onderliggende wegennet kiezen dan voor de BPL. Dit leidt tot lokale toenames van verkeer op het onderliggende wegennet. De effecten van de plaatselijke snelheidsverlaging zijn relatief gering en leiden niet tot andere afwegingen in het kader van de BPL. In paragraaf 3 van deze Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012 is een aantal belangrijke uitkomsten van de actualisatie beschreven.

#### **Deelrapport Geluid (10A)**

Het deelrapport Geluid (10A) is aangevuld met een aanvullend akoestisch onderzoek naar aanleiding van de plaatselijke snelheidsverlaging van de maximale snelheid op de BPL van 100 km/uur naar 80 km/uur ter hoogte van het Geleenbeekdal en de Brunssummerheide. De plaatselijke snelheidsverlaging leidt tot een enigszins andere verkeersafwikkeling. Lokaal zal een deel van het verkeer door 80 km/uur op de BPL eerder voor het onderliggende wegennet kiezen dan voor de BPL. Dit leidt tot geringe lokale toename van verkeer op het onderliggende wegennet en daarmee tot beperkte lokale toename van geluid. De effecten van de plaatselijke snelheidsverlaging zijn relatief gering en leiden niet tot andere afwegingen in het kader van de BPL. Wel is het noodzakelijk gebleken voor vier nieuwe woningen ten opzichte van het PIP 2010 een (gewijzigde) hogere waarde te verlenen. De toename van geluidsbelasting als gevolg van de geringe toename van de verkeersintensiteit is dan dien aard dat dit slechts gevolgen heeft op de afronding van de geluidswaarden. Voor de verlening van deze hogere waarden loopt een separate procedure.

#### **Deelrapport MKBA**

In het kader van het inpassingsplan 2012 is de MKBA uit 2010 geactualiseerd. Deze actualisatie houdt rekening met de verschillende ontwikkelingen in de Buitenring sinds het opstellen van de vorige MKBA, waaronder het ontwikkelde maatregelenpakket ter reductie van stikstofdepositie. De baten/kostenverhouding van de geactualiseerde MKBA bedraagt 0,97 (afgerond 1,0). Op hoofdlijnen resulteren in voorliggende MKBA vergelijkbare einduitkomsten als in 2010.

Voor de resulterende MKBA-uitkomst is nader geanalyseerd welk deel van de kosten en baten van de Buitenring in respectievelijk Limburg, overig Nederland en het buitenland terecht komt (zie ook de MKBA-tabel in de Toelichting). In de verdeling tussen Limburg en overig Nederland komt naar voren dat de baten van de Buitenring voor het overgrote deel in Limburg neerslaan. Per saldo resulteert voor Limburg een baten/kostenverhouding van 1,3 en voor overig Nederland een baten/kostenverhouding van 0,1. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de paragraaf 1.4 van de Toelichting, alsook deelrapport 3 "Toetsing op doelbereik en MKBA".

#### **Deelrapport Archeologie (7)**

Het deelrapport Archeologie (7) is vervangen door het definitieve archeologische rapport en het aanvullend archeologisch onderzoek. De rapporten en de wijzigingen in het PIP 2012 hebben tot wijzigingen in de dubbelbestemming Waarde-Archeologie op de Verbeelding geleid. Van een aantal archeologisch onderzochte en vrijgegeven percelen is de dubbelbestemming afgehaald. Op een aantal nieuw toegevoegde en nog niet archeologisch onderzochte percelen is de dubbelbestemming opgenomen.

De rapporten/aanvullingen zijn toegevoegd aan de planstukken en voor een toelichting wordt tevens verwezen naar de Nota van Verantwoording/Leeswijzer, paragraaf 2.4 en 2.5, alsook paragraaf 6.7 van de Toelichting bij het inpassingsplan.

Daar waar in de beantwoording van de zienswijzen bij de Nota van Zienswijzen bij het PIP 2010 wordt verwezen naar deelrapporten, moet dit antwoord worden gelezen in samenhang met bovendoelde oplegnotities en de aanvullende inventarisaties/onderzoeken. In de gevallen waarbij in bedoelde beantwoording werd teruggevallen op een deelrapport dat inmiddels is vervallen en vervangen door een nieuw rapport (zie hiervoor), geldt dat laatste rapport als basis voor de beantwoording van de zienswijze.

### **3. Uitvoering 2x2 rijstroken en een maximumsnelheid 100 km/uur**

In zienswijzen is aangevoerd dat de BPL uitgevoerd kan worden met 2x1 rijstrook en een maximumsnelheid van 80 km/uur. In de beantwoording van deze zienswijzen is verwezen naar het verkeerskundig onderzoek waaruit blijkt dat - gelet op de berekende verkeersintensiteiten - de BPL moet worden uitgevoerd met 2x2 rijstroken. Voorts is in de beantwoording aangegeven dat het verlagen van de snelheid naar 80 km/uur zou betekenen dat meer verkeer gebruik zal blijven maken van het onderliggende wegennet en de weg om die reden in zijn geheel als 100 km/uur weg moet worden uitgevoerd.

Onderdeel van het maatregelenpakket voor stikstofreductie is het plaatselijk invoeren van een maximum snelheid van 80 km/uur ter hoogte van het Geleenbeekdal en de Brunssummerheide. Het invoeren van deze maatregel op deze twee korte tracédelen leidt niet tot een andere oordeel inzake de uitvoering van de Buitenring met 2x2 rijstroken en de maximumsnelheid voor de overige tracédelen van 100 km/uur. Weliswaar laat de snelheidsverlaging op twee wegvakken op de BPL een lagere verkeersintensiteit zien dan de PIP 2010-variant, dit leidt echter niet tot het oordeel dat de BPL kan worden uitgevoerd met 2x1 rijstrook.

Tot een intensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal is een weg met 2x1 profiel voldoende. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst.

Op twee tracédelen (tussen N276 en Kranenpool en tussen de Hamstraat en Avantis) is de etmaalintensiteit lager is dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. De intensiteit is hier 4 tot 7% lager dan 23.000. Enkel op het tracédeel tussen de N276 en Kranenpool is de lagere intensiteit een gevolg van het invoeren van een maximum snelheid van 80 km/uur ter hoogte van het Geleenbeekdal en de Brunssummerheide. Op alle andere tracédelen is de intensiteit boven de 25.000 motorvoertuigen per etmaal. De argumenten in deelrapportage 4A om ook op tracédelen met een lagere intensiteit 2x2 rijstroken toe te passen blijven van onverminderd toepassing. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker, de toekomstvastheid en het oplossend vermogen worden deze intensiteiten niet vertaald naar minder rijstroken op de BPL.

*Voorstel PS: de zienswijzen die pleiten voor de uitvoering van de BPL met 2x 1 rijstrook en maximum snelheid van 80 km/uur, ongegrond te verklaren.*

### **4. Nulplusalternatief**

Ter voorbereiding op de vaststelling van het inpassingsplan 2012 is onderzocht in hoeverre de alternatievenafweging die is gemaakt vóór vaststelling van het PIP 2010 nog actueel is. Gebleken is dat sinds vaststelling van het PIP 2010 de problemen waarvoor de BPL een oplossing beoogt te bieden niet zijn gewijzigd en daarmee de doelstelling voor de aanleg van de BPL niet zijn veranderd. Ook de wet- en regelgeving en het nationaal en provinciaal beleid geven geen aanleiding tot aanpassing van de uitgangspunten en randvoorwaarden. Tot slot is de referentiesituatie nog voldoende actueel (ook rekeninghoudend met krimp van de bevolkingsgroei).

Dit alles heeft geleid tot de conclusie dat de alternatievenafweging die destijds is uitgevoerd voor vaststelling van het PIP 2010 in principe nog voldoende actueel is.

In het kader van de belangenafweging voor vaststelling van een nieuw inpassingsplan is opnieuw de nulplusvariant als alternatief voor de BPL gekeken. Dit heeft geleid tot de conclusie dat het nulplusalternatief weliswaar op enkele locaties de doorstroming verbetert, maar dat de grootste knelpunten in Parkstad, zoals de aansluitingen N281 en knelpunten in de Binnenring niet worden opgelost. Dit zal tot gevolg hebben dat zowel de Binnenring als de daarop aansluitende wegen een verminderde doorstroming zullen kennen, vergelijkbaar met het nulalternatief. Voorts worden de knelpunten die op sommige locaties worden opgelost, geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving, dat vervolgens een (te) beperkte capaciteit kent. Het nulplusalternatief biedt voorts geen oplossing voor het probleem dat al het doorgaand verkeer door de kernen van Parkstad blijft rijden.

Het nulplusalternatief biedt kortom geen oplossing voor de bestaande problemen in Parkstad.

*Voorstel PS: de zienswijzen die het nulplusalternatief bepleiten, ongegrond te verklaren.*

## **5. Verdiepte ligging Vaesrade**

Naast de vorenstaande wijzigingen vanwege de aanpassing van het inpassingsplan en de onderliggende onderzoeken is tevens een wijziging nodig voor de beantwoording van zienswijzen betreffende een verdiepte ligging van de Buitenring bij Vaesrade. Gelijktijdig met de vaststelling van het vernietigde Inpassingsplan 2010 hebben Provinciale Staten een motie (nr. 5) aangenomen waarin het college van Gedeputeerde Staten wordt verzocht een uitgebreid onderzoek te laten verrichten naar de waterhuishoudkundige consequenties voor het Geleenbeekdal indien het tracé ter hoogte van Vaesrade verdiept zou worden aangelegd. Indien uit dit onderzoek onomstotelijk blijkt dat extra verdiepte ligging budgettaire neutraal kan worden gerealiseerd, wordt verzocht een extra verdiepte ligging planologisch mogelijk te maken. Inmiddels is daartoe door DHV B.V. nader onderzoek verricht. Geconcludeerd wordt dat de (half)verdiepte ligging van de Buitenring ter hoogte van Vaesrade geen waterhuishoudkundige consequenties heeft voor het Geleenbeekdal, alsook positieve effecten heeft op geluid en luchtkwaliteit in vergelijking met het referentieontwerp, zoals opgenomen in de tweede aanvulling op de TN/MER. Tevens concludeert het rapport van DHV B.V. dat het realiseren van de verdiepte ligging budgettair neutraal kan plaatsvinden. In het rapport wordt echter erkend dat ten aanzien van de kostenraming voor de verdiepte aanleg van het tracé onzekerheden en risico's bestaan zoals mogelijke archeologische verstoring, de sanering van de stortplaats, de opbrengsten van de vrijkomende grond etc. Een nadere analyse heeft duidelijk gemaakt dat een verdiepte ligging niet budgettair neutraal kan worden gerealiseerd, maar dat een dergelijke uitvoering substantiële meerkosten zal vergen. Budgettaire neutraliteit is dus niet mogelijk, zodat niet aan dit uitgangspunt van de motie wordt voldaan.

In verband daarmee, en gezien het feit dat een maaiveldligging van de Buitenring ter plaatse op zichzelf reeds planologisch aanvaardbaar is omdat voor geluid de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden en geen overschrijding plaatsvindt van de normen voor luchtkwaliteit, is in het inpassingsplan uitgegaan van een maaiveldligging.

Ondanks het ontbreken van budgettaire neutraliteit vinden Provinciale Staten het wenselijk, een verdiepte ligging planologisch mogelijk te maken. Om die reden hebben Provinciale Staten bij vaststelling van het inpassingsplan (d.d. 29 juni 2012) een amendement aangenomen. Dit amendement houdt in dat in het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 op blad 2 en 3 van de verbeelding tussen km 1900 en km 3300 een

wijzigingsbevoegdheid wordt opgenomen en dat deze wijzigingsbevoegdheid tevens juridisch wordt verankerd in de regels, alsook wordt opgenomen in de onderliggende documenten behorend bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012, waardoor een verdiepte ligging van de Buitenring ter hoogte van de Rozenstraat in Vaesrade planologisch mogelijk gemaakt kan worden.

Tevens wordt in het aangenomen amendement budget ter beschikking gesteld indien de verdiepte ligging daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

*Voorstel PS: de zienswijzen die een verdiepte ligging van de BPL bij Vaesrade bepleiten, ongegrond te verklaren.*

## **6. Onderliggende wegennet**

De gevolgen van de BPL op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet zijn in het kader van de voorbereiding van PIP 2012 opnieuw onderzocht. Hieruit blijkt dat de verkeersdruk op het onderliggende wegennet, als gevolg van de plaatselijke snelheidsverlaging ter hoogte van de Brunsummerheide op twee tracégedeelten, hoger is dan in het PIP 2010. Deze verschillen zijn klein, uitgezonderd die op de Europaweg Noord (buiten de bebouwde kom), op de Grensweg en op de Heringsbosch. De verkeersintensiteiten op genoemde wegen zullen echter niet tot verkeersproblemen leiden en zullen bovendien lager zijn dan in de autonome situatie zonder BPL. De verschuivingen van verkeersdruk en de verwachte intensiteiten zijn geen aanleiding andere conclusie te trekken over het doelbereik van de BPL. Ook de voorgestelde aanpassingen aan de onderliggende infrastructuur zijn/blijven gewenst.

Door de plaatselijke snelheidsverlaging ter hoogte van het Geleenbeekdal maakt het verkeer tussen Nuth en Hoensbroek meer gebruik van het bestaande onderliggende wegennet. De verschillen tussen het PIP 2012 en het PIP 2010 zijn echter klein. Ook het PIP 2010 kende op deze wegen een toename van verkeer. De intensiteiten zoals deze nu zijn voorspeld, kunnen met de voorgestelde aanpassingen rond de aansluiting Nuth in het gebied worden opgevangen. De routes vanuit Nuth naar de A76 en andere kernen zijn gewijzigd. Deze wijziging van routes kan door het onderliggend wegennet worden opgevangen: de IC-verhoudingen en de reistijden vanuit Nuth veranderen niet significant. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de "Oplegnotitie deelrapport 4 thema Verkeer".

*Voorstel PS: de zienswijzen die aangeven dat de aanleg van de BPL zou leiden tot een onaanvaardbare verschuiving van verkeersdruk naar het onderliggend wegennet, ongegrond te verklaren.*

## **7. Ontheffingen Flora- en faunawet**

In zienswijzen is aangevoerd dat de Flora- en faunawet aan de uitvoering van de BPL in de weg staat. In de Nota van Zienswijzen 2010 is aangegeven dat, behoudens voor de das, het aanvragen van ontheffingen ingevolge de Flora- en faunawet niet noodzakelijk is. Dit omdat uit werd gegaan van volledige mitigatie vooraf, waardoor het overtreden van verbodsregels kan worden voorkomen en een ontheffing niet nodig was. Na vaststelling van het PIP 2010 is toch nog aanleiding gezien om zekerheidshalve ontheffingen ingevolge de Flora- en faunawet aan te vragen voor de overige soorten. Inmiddels zijn deze ontheffingen ook verleend. Een en ander betekent dat, voor zover in deelrapporten en de Nota van Zienswijzen bij het PIP 2010 nog wordt gesproken van het niet noodzakelijk zijn van ontheffingen van de Flora- en faunawet (uitgaande van volledige mitigatie vooraf), dit niet meer van toepassing is. In het nieuwe Natuurrapport voor de BPL wordt daaraan nader aandacht besteed.

*Voorstel PS: de zienswijzen die aangeven dat het inpassingsplan - gelet op de Flora- en faunawet - niet uitvoerbaar is, ongegrond te verklaren.*

### **8. Nut en noodzaak (MKBA)**

In veel zienswijzen bij het PIP 2010 zijn nut en noodzaak van de BPL ter discussie gesteld. De Provincie is van mening dat zij zich in redelijkheid op het standpunt kan stellen dat nut en noodzaak van de BPL is aangetoond. Hiervan blijkt ook uit het eerdere rapport over doelbereik en het geactualiseerde MKBA. Zie in dit verband tevens paragraaf 1.4 en 4.2 van de Toelichting.

*Voorstel PS: de zienswijzen waarin wordt aangevoerd dat nut en noodzaak van de BPL onvoldoende zijn aangetoond, ongegrond te verklaren.*

### **9. Planning BPL**

Vanwege de vernietiging van het PIP 2010 heeft de aannemer nog niet kunnen starten met de uitvoering van de werkzaamheden en is de planning aangepast. De aannemer heeft aangegeven dat een openstelling van de weg in 2015 (rekeninghoudend met alle benodigde vergunningen en ontheffingen) nog steeds mogelijk wordt geacht.

*Voorstel PS: de zienswijzen met betrekking tot een al dan niet tijdige openstelling van de BPL ongegrond te verklaren.*

### **10. Overige aanpassingen PIP 2012**

De Raad van State heeft naast de beroepen tegen de Passende Beoordelingen en de gevolgen van de stikstofdepositie voor de Natura 2000-gebieden ook een aantal andere beroepen (gedeeltelijk) gegrond verklaard. Daarnaast is door de Provincie Limburg na vaststelling van het inpassingsplan een aantal toezeggingen gedaan die leiden tot een aanpassing van het inpassingsplan. Daarbij gaat het om de correctie van de ontsluiting van een manege aan de Hamstraat in Kerkrade en de correctie van de locatie van een vleermuizenhopover aan de N299 te Landgraaf. Tevens is ontsluiting van een bedrijf op bedrijventerrein Willem-Sophia aan de Hamstraat te Kerkrade gewijzigd. In paragraaf 2.3 van de Nota van Verantwoording/ Leeswijzer en bijbehorende kaart is een overzicht opgenomen van alle in dit verband relevante aanpassingen met per geval een toelichting op de motivatie hiervoor en de gevolgen ervan voor het inpassingsplan. In de Nota van Wijzigingen, onderdeel 'gegrond verklaarde beroepen/toezeggingen' (2012) zijn de gevolgen voor het PIP 2012 (wijziging bestemming, correctie plangrens, gevolgen de voor onderzoeken) per geval/inspreker nader beschreven.

Tevens is op de zitting betreffende de beroepsprocedure tegen het PIP 2010 een aantal toezeggingen gedaan. Deze toezeggingen, waaronder dat het garanderen van de wettelijke binnenwaarde zal plaatsvinden berekend vanuit de (hoogstberekende) gecumuleerde geluidsbelasting in plaats van berekend vanuit de vastgestelde hogere waarde. Uiteraard zullen deze toezeggingen gestand worden gedaan.

Tenslotte hebben Provinciale Staten bij de vaststelling van het inpassingsplan (d.d. 29 juni 2012) een amendement aangenomen betreffende de parkeervoorziening van Gaia Zoo. Dit amendement houdt in dat in het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 op blad 14 van de verbeelding de kadastrale percelen gemeente Kerkrade, sectie H, nummers 391, 549, 1360 en 1361 worden bestemd als parkeervoorziening voor recreatieve doeleinden, en dat deze bestemming tevens juridisch wordt verankerd in de regels, alsook wordt opgenomen in de onderliggende documenten behorend bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012, waardoor de compensatie van de parkeerruimte ten behoeve van Gaia Zoo planologisch mogelijk is.

In het kader van deze Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012 moet voor de reactie op de zienswijzen voor zover die betrekking hebben op de gevallen en aspecten als beschreven in paragraaf 2.3 van de Nota van Verantwoording/Leeswijzer, worden uitgegaan van het gestelde in paragraaf 2.3 van die Nota. Voor zover de oorspronkelijke beantwoording (in de Nota van Zienswijzen 2010) daarvan afwijkt, treedt de tekst van paragraaf 2.3 van de Nota van Verantwoording/Leeswijzer hiervoor in de plaats.

Het voorgaande impliceert tevens dat de zienswijzen die betrekking hebben op de in de Nota van Wijzigingen, onderdeel 'gegrond verklaarde beroepen/toezeggingen' (2012) genoemde gevallen/aspecten en die raken aan onze onderliggende motivering om tot een bestemmingscorrectie, plangrenscorrectie of andere planaanpassing over te gaan, op deze onderdelen alsnog gegrond worden geacht.

*Voorstel PS: de zienswijzen, voorzover deze betrekking hebben op de in de Nota van Wijzigingen, onderdeel 'gegrond verklaarde beroepen/toezeggingen' (2012) en "Wijzigingen naar aanleiding van PS- vergadering d.d. 29 juni 2012" genoemde gevallen/aspecten, op basis van de in de Nota van Verantwoording/Leeswijzer opgenomen motivering voor dié onderdelen alsnog gegrond te verklaren.*