

Stichting Platform Vaesrade
Rozenstraat 11
6361 HS Vaesrade



Aan:
Gedeputeerde Staten van Limburg
t.a.v. mr. L.H.M. Vorstermans (Afdeling R.O.)
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Vaesrade, 14 juli 2008

Betr.: Zienswijze Tracénota MER, Reactie bestuurlijk standpunt Voorkeurstracé.

Geacht College van G.S.

De Stichting Platform Vaesrade geeft hierdoor, mede namens veel inwoners van de kern Vaesrade (gemeente Nuth) haar zienswijze bij wijze van inspraakreactie inzake de Tracénota MER/UVS Buitenring Parkstad Limburg (noord en zuid).

De Stichting, opgericht bij notariële akte van 28 september 2007 te Nuth heeft volgens art. 2 van de statuten het volgende doel:

- "a. om de algemene belangen van de bewoners van de kern Vaesrade en het daarbij behorende buitengebied in de gemeente Nuth in een voortdurende wisselwerking met die bewoners te behartigen;
- b. het geven van advies aan de bewoners van de kern Vaesrade en het daarbij behorende buitengebied in de gemeente Nuth, alsmede het geven van advies na raadpleging van de bewoners aan bestuursorgaan, instanties, bedrijven en anderen;
- c. om de kern Vaesrade en het daarbij behorende buitengebied in de gemeente Nuth leefbaar te houden."

(Zie **Bijlage 1**: pag. 1 van de bovenvermelde akte)

De Stichting heeft tijdens de reguliere raadsvergadering van de gemeente Nuth op dinsdag 1 juli 2008 een petitie overhandigd aan de burgemeester van Nuth voorafgaande aan de behandeling van het voorstel: Buitenring Parkstad Limburg - zienswijze op tracénota/MER-UVS en voorkeurstracé. Deze petitie was

ondertekend door ruim 700 inwoners en andere belanghebbenden en was gestoeld op een Nieuwsbrief die enkele dagen tevoren in het dorp was verspreid. Bij deze overhandiging was een groot deel van de ondertekenaars naar het gemeentehuis gekomen en bevolkte de publieke tribune van de raadzaal. (Zie **Bijlagen 2 en 3**: de bovenvermelde Nieuwsbrief en een afschrift van de aangeboden petitie).

De inhoud van de nieuwsbrief wordt hier **als ingelast beschouwd**, zijnde een samenvatting van bezwaren tegen het voorkeurstracé.

De Stichting is van mening dat de MER onvoldoende aantoont dat deze weg noodzakelijk is in relatie tot de doelstelling zoals deze geformuleerd bij de opstelling van de MER eerste fase en bij de startnotitie MER 2^e fase in het algemeen en zeer schadelijk voor de leefbaarheid van de kern Vaesrade en schade toebrengt aan het fraaie omringende buitengebied van Vaesrade in het bijzonder. Het Platform is tegen de aanleg van de Buitenring omdat de noodzaak onvoldoende is aangetoond. Mocht echter de Buitenring toch worden aangelegd, dan heeft het Platform een nadrukkelijke voorkeur voor het tracé Randweg Hoensbroek.

Hieronder zal worden ingegaan op dit standpunt.

1. De Noodzaak van de aanleg van de Buitenring

Uitgangspunt tot de aanleg van een Buitenring in 2004 is geweest dat er knelpunten zouden worden opgelost, zoals bereikbaarheid en structurering van de verkeerskundige knooppunten van wegen in Parkstad Limburg. Vooropgesteld is dat de gemeente Nuth rond 2004 besloten heeft niet deel te nemen aan het samenwerkingsverband Wgr Plus Parkstad Limburg, omdat na grondige taxatie van wat dit samenwerkingsverband in de toekomst voor Nuth te bieden had de gemeenteraad tot de slotsom was gekomen dat het voor deze kleinere gemeente meer nadelen dan voordelen zou hebben. Nu komen de voorspelde nadelen toch nog in zicht zonder dat er voordelen tegenover staan. In elk geval is in de voorliggende stukken geen enkel voordeel voor het buurtschap Vaesrade te ontdekken, terwijl dat door de Buitenring in het voorkeurstracé Vaesrade - deels zich manifesterend als "een Berlijnse muur" - geheel wordt afgesneden van de rest van de gemeente.

Het provinciebestuur mag van mening zijn dat het nut van de weg reeds eerder in de MER 1^e fase is aangetoond en daardoor thans niet meer aan de orde is, nu er een MER 2^e fase wordt opgesteld had de dynamiek en de veranderlijkheid van onze samenleving in de jongste tijd aanleiding moeten zijn om dit thema tot nog eens stevig te evalueren.

In de Nieuwsbrief Buitenring van begin 2008 heeft gedeputeerde G. Driessen gezegd:

"De noodzaak om de Buitenring te realiseren, is er alleen maar groter op geworden. Dat zeg ik vol overtuiging. Je hoort weleens opmerken dat de bevolkingskrimp in Parkstad reden zou moeten zijn om de aanleg van de Buitenring te heroverwegen. Die opvatting gaat voorbij aan de essentiële voordelen van de rondweg. De Buitenring zal de leefbaarheid in Parkstad sterk verbeteren. Minder verkeer in de woonbuurten, grotere verkeersveiligheid. Ook moeten we ons terdege realiseren dat Parkstad een economische 'doorstart' aan het maken is. Broodnodige groei van de bedrijvigheid en het toerisme is alleen maar mogelijk met een goede infrastructuur. De Buitenring vormt straks als het ware de ruggengraat voor veelzijdige ontwikkeling en versterking van de regio Parkstad."

De gedeputeerde gaat hier wel erg gemakkelijk voorbij aan de bevolkingskrimp in de Oostelijke Mijnstreek. Het rapport over de bevolkingsprognose dat het E'til in januari/februari 2008 in opdracht van de provincie heeft opgesteld, laat een demografische prognose zien, die voor deze regio resulteert in een meer significante daling van de bevolking ten opzichte van andere regio's. In de MER 1^e fase is rekening gehouden met een afname van de bevolking van 8.3 % tot 9 % tussen 2004 en 2025 terwijl in bovengenoemd onderzoek sprake is van 14 %. Deze daling is zelfs spectaculair te noemen. Ook de samenstelling van de bevolking wijzigt zich snel. Vergelijken wij de bevolking in Zuid-Limburg in 1970 met die in 2040, dan is bijvoorbeeld het aantal jongeren gehalveerd en het aantal ouderen bijna verviervoudigd. Dat zet aan het denken. In het rapport van het E'til (mei 2008) "Demografische Proefregio Limburg, Ruimte voor vernieuwing. Over de vernieuwingsvraagstukken die demografische veranderingen in Limburg met zich meebrengen" wordt nader ingegaan op de gevolgen die hieruit voortvloeien in de periode 2010-2040. Een voorbeeld van zo'n vraagstelling staat op pag. 11:

"Bevolkingsgroei leidt tot meer autogebruik, leidt weer tot filevorming, hetgeen er weer toe leidt dat het wegennet wordt uitgebreid óf het openbaar vervoer een goed alternatief vormt. Bevolkingsdaling hoeft niet automatisch te leiden tot een afname van het autogebruik. Bevolkingsdaling betekent immers ook minder gebruik van het openbaar

vervoer, het sluiten van onrendabele OV-lijnen en dus het gedwongen gebruik van de auto in het woon-werkverkeer of de vrije tijdsbesteding. Welke mechanismen een rol gaan spelen is nog niet helder. Nader onderzoek is binnen dit soort beleidssectoren nodig, wil je er (nieuw) beleid op kunnen maken. Duurzaamheid is belangrijk bij herstructureringsopgaven. Demografische veranderingen vragen om duurzame oplossingen. Inspelen op een veranderende maatschappij, vraagt om flexibelere manieren van bouwen, gebruik van gebouwen, bewuster materiaal gebruik”.

Door de ontwikkeling van de verkeersintensiteit en behoefte aan infrastructuur in de jaren 2010-2040 niet opnieuw integraal te onderzoeken aan de hand van actuele bevolkingsprognoses, wordt de zorgvuldigheid die bij de voorbereiding van dit soort majeure overheidsprojecten vereist is op grond van art. 3 e.v. Algemene wet bestuursrecht, geweld aangedaan. Bevolkingsdaling legt op een andere manier beslag op de beschikbare ruimte en dwingt om opnieuw en anders naar de huidige ontwikkelingen te kijken. Zij leidt tot een andere benaderingswijze en vraagt om andere beleidsopgaven.

In het bovenvermelde discours van gedeputeerde Driessen staat dat de leefbaarheid in Parkstad sterk wordt verbeterd, waarbij hij aangeeft dat er minder verkeer in de woonbuurten zal zijn en dat de verkeersveiligheid groter wordt. Dit valt niet te rijmen met de constatering elders dat 70% van het verkeer op de Buitenring woon-werkverkeer en bestemmingsverkeer zal zijn. Dit maakt voor de woonbuurten dus niets uit en aangezien het autoverkeer op de Buitenring gewend is tot 100 km/h te mogen rijden, zal die hogere snelheid in de woonwijken gemakkelijk worden voortgezet, met alle nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid.

Ook de economische doorstart van Parkstad en de groei van de bedrijvigheid en toerisme, waar de gedeputeerde het over heeft, verloopt niet naar wens. Alleen de toeristische ambities lijken gehaald te worden. Maar als de Buitenring vooral wordt aangelegd om de toeristen snel naar de pretparken (Snowworld, Megaland Landgraaf, Industrion, Mondo Verde en Gaiapark) te voeren, wijst het Platform er nadrukkelijk op dat toerisme een erg conjunctuurgevoelige branche is en dat de Buitenring er nog lang zal liggen als de pretparken wegens gebrek aan belangstelling gesloten zijn. Het verhaal van de gedeputeerde klopt gewoonweg niet.

Wij hebben ons verwonderd over de statische opstelling van het provinciebestuur. Wij nemen opnieuw dezelfde kortzichtigheid waar, waarmee de provincie en Rijkswaterstaat destijds jarenlang zijn blijven volhouden dat er een Oost-westbaan voor Maastricht-Aachen Airport (toen nog: Vliegveld Beek) noodzakelijk was, terwijl uit allerlei studies allang was gebleken dat de

haalbaarheid en wenselijkheid daarvan een gepasseerd station was. Regeren is vooruitzien en dat betekent het beleid voortdurend ijken en aanpassen aan de actualiteit. Wij wijzen heel nadrukkelijk op deze blinde vlek van het provinciebestuur.

De MER gaat ten onrechte uit van de ontwikkeling en revitalisering van het bedrijventerrein Hendrik te Brunssum voor zware industrie. Maar inmiddels is gebleken dat de gemeente Brunssum andere plannen heeft en met name meer wil inzetten op recreatie. Een wezenlijke koerswijziging, die natuurlijk invloed heeft op de noodzaak en haalbaarheid van de aanleg van de Buitenring, met name ook omdat de economische motieven anders komen te liggen. Ook dit vraagt om een heroverweging.

De Buitenring moet worden aangelegd om knelpunten op te lossen om te bereikbaarheid te bevorderen, is de voortdurende boodschap in de MER en de Tracénota. Maar onverklaarbaar is het verschil tussen de autonome ontwikkelingen in de referentiesituatie en de varianten van de Buitenring Parkstad. Waar in de autonome referentiesituatie nog sprake is van 20.000 voertuigen per etmaal, is in de varianten van de Buitenring sprake van 30.000 tot 35.000 voertuigen per etmaal. De afname op de parallelle wegen is gemiddeld 10%. Dit zou betekenen dat op het tracégedeelte waar nu en in de autonome situatie (2025) 20.000 voertuigen per etmaal rijden, er straks 50.000 rijden (de huidige weg die blijft functioneren als parallelweg en de naastliggende Buitenring). Uit onderstaande cijfers blijkt dat ter hoogte van de Randweg straks 35.000 voertuigen over de Buitenring rijden en 12.300 over de Randweg. Samen 47.300. Waar komen die vandaan?

Bovendien worden cijfers genoemd waarvan absoluut onduidelijk is hoe zij tot stand zijn gekomen en ze worden ook niet consequent gebruikt. Als voorbeeld nemen wij weer de Randweg in Hoensbroek. De startnotitie MER ging hier uit van 13.400 en 16.800 voertuigen in respectievelijk 2004 en 2025. In de MER wordt voor deze weg een autonome toename verwacht van 9000 voertuigen tussen 2004 en 2025 (pagina 30 achtergrond Verkeer). In bijlage 6 van dit zelfde achtergrondrapport verkeer staan de volgende voertuigaantallen genoemd 10.600, 13.200 en 12.300 voor resp. HS en AO en bij gebruik van de basisvariant. Wij kunnen het verband tussen deze cijfers niet ontwaren. Dit vereist opheldering.

Tot slot van deze paragraaf wijst het Platform erop dat wij ons momenteel bevinden in een nieuwe oliecrisis. Binnen enkele jaren (ergens tussen 2012 en 2018) zal naar verwachting een stagnatie in de wereldwijde olieproductie optreden die een permanente daling voorafgaat. In de ons omringende landen is door de thans al extreem hoge prijzen van de benzine en diesel de verkoop van automobielen met 8% gedaald. Dit gegeven is in Nederland nog nergens in beleidswijzigingen vertaald; integendeel de minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangekondigd vele autowegen te gaan verbreden. Veel overheidsplannen gaan nog uit van een dalende olieprijs naar een niveau van 60 tot zelfs 30 dollar per vat. Maar de olie-industrie gaat er vanuit dat de prijs nooit meer onder de 100 dollar per vat zal dalen en dat is een realistische opvatting. Dat dit in de nabije toekomst consequenties heeft voor de intensiteit van het autoverkeer zal weinig betoog behoeven. In de vraagstelling of de Buitenring uiteindelijk nodig zal, dient dit gegeven overwogen te worden.

De conclusie dat de noodzaak van de Buitenring niet afdoende is aangetoond en op basis van actuele ontwikkelingen moet worden heroverwogen, houdt het Platform staande.

2. De Gemeenteraad van Nuth kiest tegen Vaesrade

Op 20 september 2005 heeft de Gemeenteraad van Nuth ingestemd met de medewerking aan de realisatie van de Buitenring. Hiertoe is op 19 december 2005 het convenant tussen de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeenten Schinnen, Heerlen, Brunssum, Landgraaf, Kerkrade en Nuth getekend. De andere gemeenten en de provincie hadden al op 15 november 2005 getekend tijdens een manifestatie in het Parkstadstadion.

Dit symboliseert de bijrol - de plaats in de bezemwagen is een treffender beeld - van de gemeente Nuth bij de ontwikkeling van dit project. Haar inwoners worden daar wel de dupe van.

Aan dit convenant zijn door de gemeente een drietal "lokale voorwaarden" gesteld. Deze voorwaarden zijn:

1. Voor de Buitenring en de Binnenring worden door de gemeente Nuth geen middelen beschikbaar gesteld;
2. Met betrekking tot het tracé van de toekomstige Buitenring zal door de gemeente Nuth worden gekozen voor het huidig (randweg)tracé voor wat betreft de aansluiting op de A76;

3. Voorwaarde voor Nuth voor de realisatie van de Buitenring is dat de aansluiting van de Buitenring bij Nuth (aansluiting N298 op A76 in het kader van de Trajectnota A2/A76) - inclusief een oplossing voor een adequate afwikkeling van het verkeer op het lokale wegennet, dient te zijn gerealiseerd alvorens de overige onderdelen van de Buitenring worden opengesteld voor het verkeer.

De gemeente Nuth heeft het destijds bij het formuleren van dit beleid niet nodig gevonden de meest betrokken inwoners (die van Vaesrade) te horen, maar dat voor het Randwegtracé werd gekozen was wel in het belang van de inwoners van dit dorp.

De gemeente Nuth heeft deze voorwaarden in het doorlopen proces steeds onverkort gehanteerd, zelfs nog in een bilateraal overleg met GS in maart 2008. Nu de voorbereide stukken ter visie zijn gelegd/naar buiten zijn gekomen, blijkt dat GS van Limburg hun voorkeur hebben uitgesproken voor een tracé dat strijdig met voorwaarde 2 van de gemeente Nuth. Le moment suprême voor de Gemeenteraad van Nuth om te tonen waar hij werkelijk voor staat. In de raadsvergadering van 1 juli 2008 is uitgesproken dat de voorwaarden 1 en 3 onverkort blijven gehanteerd, maar een meerderheid van de raad heeft besloten om niet langer te ageren tegen het voorkeurstracé en zich te conformeren aan het standpunt van GS van Limburg.

Dit wordt door B & W als volgt gemotiveerd:

"Handhaven van voorwaarde 2 betekent dat er in het vervolg van het proces formeel bezwaar tegen het besluit van Provinciale Staten gemaakt dient te worden. Dit zal uiteindelijk leiden tot een behandeling bij de Raad van State. De uitkomst van deze zaak zal in hoofdzaak bepaald worden door de antwoorden op de volgende vragen:

- is de tracé nota MER kwalitatief aan de maat?
- zijn de conclusies die hieruit getrokken worden juist?
- wat betekent de keuze van het voorkeurstracé concreet voor de gemeente Nuth en dan met name voor de (inwoners van de) kern Vaesrade?

Het college is van mening dat de tracénota/MER-UVS van een goede kwaliteit is. Behoudens de inpassing ter hoogte van het einde van de Rozenstraat, waar aspecten als visuele hinder en geluidbelasting kunnen spelen, zijn er geen zaken waarbij het randwegtracé t.o.v. het voorkeurstracé andere gevolgen voor de kern Vaesrade hebben."

(Zie bijlage 4: Raadsvoorstel B & W Nuth inzake Buitenring Parkstad Limburg - zienswijze op tracénota/MER-UVS en voorkeurstracé)

Het Platform is uiterst teleurgesteld dat de Gemeenteraad zich zo gemakkelijk door het College van B & W heeft laten overtuigen op basis van bovenstaande flinterdunne argumentatie. Dat de tracénota MER-UVS kwalitatief aan de maat zou zijn, wordt in de stukken nergens onderbouwd, terwijl door de keuze voor het tracé 1.2 (langs Vaesrade) alleen nadelen en nauwelijks voordelen voor de inwoners van Vaesrade worden benoemd. Bovendien gaat het College volledig voorbij aan de altijd hoog in het vaandel gehouden beschermwaarden van de Kathagerbeemden, waarvan de MER aangeeft dat deze in deze variant zullen worden aangetast.

Om nog enigermate aan de inwoners van Vaesrade tegemoet te komen, heeft de Gemeenteraad besloten aan het verlaten van het verzet tegen het voorkeurstracé van de provincie een zesaantal voorwaarden te verbinden. Op deze voorwaarden wil het Platform in de volgende paragraaf terugkomen.

Naast deze voorwaarden vraagt de Gemeenteraad van Nuth aandacht voor de passage van de Buitenring over de Geleenbeek. In het kader van het project CorioGlana, waarbij in en rond het Geleenbeekdal een aantal ontwikkelingen dienen plaats te vinden die leiden tot herstel van het (natuurlijk) beekdal, wordt verzocht voor deze passage een ruime combipassage op te nemen. Deze combipassage dient een positieve bijdrage te leveren aan ecologie en recreatie netwerken.

Met dit laatste aandachtspunt kan het Platform Vaesrade van harte instemmen. (**Bijlage 5:** Brief van B & W van Nuth aan GS d.d. 11 juli 2008, nr. OW/2008?6545)

Indien niet aan de zes voorwaarden wordt voldaan, zal de Gemeenteraad alsnog zijn eerdere voorwaarde 2 handhaven, namelijk dat gekozen wordt voor het huidige (Randweg)tracé. Een politiek die op koehandel lijkt. Maar of de "muis die brulde" met die keuze-switch dan nog wat wezenlijks aan de besluitvorming kan veranderen, wordt dezerzijds betwijfeld. Dan hebben de hazen gelopen.

Het Platform hecht er aan het slot van deze paragraaf aan met alle nadruk te wijzen op de enormiteit die het B & W in het raadsvoorstel hebben opgenomen en waarmee de Gemeenteraad op een verkeerd spoor is gezet. In het raadsvoorstel staat:

"Op donderdag 19 juni 2008 is in Vaesrade een informatie markt gehouden. De bijeenkomst is georganiseerd door de gemeente, waarbij de provincie in ruime mate haar bijdrage heeft geleverd. Er zijn naar schatting 160 bezoekers geweest! De bewoners van Vaesrade hebben massaal gebruik gemaakt van de mogelijkheid om goed geïnformeerd te worden over de nu voorgenomen plannen. Wat daarbij opviel was dat veel mensen een andere beleving hadden bij het te volgen wegtracé. Veel mensen waren in de veronderstelling dat het tracé veel korter tegen Vaesrade aan lag. Het gaat de bewoners meer om:

- de hoogteligging aan het einde van de Rozenstraat;
- de ontsluitingen van Vaesrade op de buitenring;
- de verbindingen naar Nuth en naar Hoensbroek

Wij willen dat hier corrigeren, omdat het gevaar reëel bestaat dat dit verhaal anders een eigen leven gaat leiden. Voor de beeldvorming en voor de weging van onderhavige zienswijze is het van groot belang dat daarvan notitie wordt genomen. B & W van Nuth schetsen wel een absoluut verkeerde "beleving" van de inwoners van Vaesrade.

Uit het grote respons dat de bevolking van Vaesrade heeft gegeven op aan de petitie van het Platform is gegeven en ook uit het grote aantal inwoners dat de publieke tribune van de raadzaal tijdens de overhandiging bevolkte, moet af te leiden zijn dat zij de Buitenring niet willen en zeker niet het voorkeurstracé van G.S. Zij zijn teleurgesteld over de fundamentele wijziging in de opstelling van de Nuther Gemeenteraad.

Wij hebben het hier over een gemeentebestuur, dat in de afgelopen tientallen jaren als een cerberus de Kathagerbeemden als beschermd natuurgebied heeft bewaakt en elke mogelijke aantasting, bijvoorbeeld zijdens Boerderijwinkel De Naanhof, heeft afgewend. Een gemeentebestuur dat jarenlang elke vraag om woningbouw in Vaesrade heeft tegengehouden, omdat het omringende gebied een hoog landschappelijke waarde had die niet mocht worden aangetast. In het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2001 (POL 2001) was zelfs een omsingeling van het dorp opgenomen, die elke uitbreiding verbood. Maar dit plan heeft al deze unieke waarden opzij gezet. Het gemeentebestuur heeft ze zonder substantiële argumentatie overboord gegooid en heeft getoond geen rekening te willen houden met wat er in Vaesrade leeft. Ze heeft geen èchte volksvertegenwoordiging van Vaesrade willen zijn.

De (èchte) beleving van de inwoners van Vaesrade is en blijft, dat het voorkeurstracé de Buitenring het dorp geheel isoleert van rest van de gemeente Nuth door de vierbaansweg en door het verhoogde "Vaesrade-tracé" ("de

Berlijnse muur") en dat het dorp uitsluitend doffe ellende hoeft te verwachten in de periode van aanleg en daarna. Zoals het op pagina 1 van de Nieuwsbrief staat: "Vaesrade krijgt alleen de lasten, niet de lusten van de Buitenring". In een tweetal berichten in het weekblad "De Trompetter" van 2 en 9 juli 2008 is te lezen hoe Vaesrade werkelijk over dit project denkt en wordt de bovenvermelde interpretatie van B & W van Nuth gelogenstraft. (Bijlagen 6 en 7: "Hoe Vaesrade het Calimero-principe herontdekt" en "Vaesrade protesteert tegen buitenring").

3. Het Randwegtracé als ons (op één na) voorkeurstracé

Een nul-plus variant ontbreekt bij de te onderzoeken varianten. In het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL), wordt de ondertunnelingvariant nog als nul-plusvariant genoemd. Dit is de variant waarbij met name het huidige wegennet wordt geoptimaliseerd. Dit kan zijn een verbreding met een of twee rijstroken, verbeteringen op de kruispunten of een omleiding om een wijk. Verbetering kan ook worden gezocht in technische ondersteunende oplossingen zoals betere verkeers(afhankelijke)regelinstantaties, met een differentiatie in tijd en wegvak, een optimalisering van de bewegwijzering en duidelijke sturing vooreen betere ordening van de verkeersstromen. Deze nul-plus variant heeft voor het Platform nog steeds de voorkeur, maar zij wordt blijkbaar niet langer gehanteerd als optie. Voor ons blijft het HET alternatief, omdat het dorp Vaesrade en de omringende fraaie landschap met hoge natuurwaarden daarin niet de zwarte piet krijgen toebedeeld en niet worden geïsoleerd.

Van de varianten die wel genoemd worden, stellen GS in het Bestuurlijk Standpunt vast dat de zogenaamde Meest Milieuvriendelijke Alternatieven (MMA's) 1.1 (natuur; langs de Randweg) en 1.2 (mens; langs Vaesrade) gelijkwaardig zouden zijn. Daar kunnen wij het niet mee eens zijn, want tracé 1.2 is strijdig met de Flora en Faunawet. Als het Jeugrubbenbos wordt opgeofferd wordt eraan voorbij gegaan, dat daar meerdere dieren verblijven (genoemd en beschermd in bijlage 3 van die wet) en er meerdere vogels broeden (eveneens en beschermd genoemd in bijlage 3 van die wet). In de bijlage van de MER over de natuur wordt een aantal diersoorten die in dit bos voorkomen niet genoemd, zoals de zwarte specht en de groene specht. Bovendien wordt het landschappelijk karakter vernietigd, terwijl dat niet aan de orde is in tracé 1.1 (langs de Randweg).

Wij zullen themagewijs de varianten 1.1 en 1.2 met elkaar vergelijken, zoals GS dat ook hebben gedaan in hun Bestuurlijk Standpunt (pag. 12 e.v.). Het Platform komt evenwel niet tot dezelfde conclusies:

"Verkeer en economie

Het tracé over de Randweg doorsnijdt een toekomstig werkgebied. Het tracé langs Vaesrade doorsnijdt twee toekomstige werkgebieden. Het ruimtebeslag van het tracé langs Vaesrade is groter dan het ruimtebeslag van het tracé over de Randweg. Voor wat betreft het aspect "recreatie" kan worden gesteld dat het tracé Randweg twee voetbalvelden en de begraafplaats ter hoogte van de Pastoorskuilenweg doorsnijdt, het gebruik van de fietsroute over de Randweg onmogelijk maakt en de verbindingen met de voetbalvelden ter hoogte van Mariagewanden doorsnijdt. Het tracé langs Vaesrade heeft een geringer ruimtebeslag op de landbouwgronden. Dat laatste is vooral een gevolg van de omvang van de aansluiting Schuureikenweg in het geval van het Randweg-tracé."

Commentaar van het Platform Vaesrade:

Omdat het ruimtebeslag van het tracé langs Vaesrade groter is dan dat over de Randweg is het de vraag of de inlevering van een groot gebied met hoog landschappelijke waarde wel opweegt tegen ondergeschikte problemen als de doorsnijding van twee voetbalvelden en de omlegging van de toegang tot de begraafplaats.

De fietsroute over de Randweg kan ook in het voortgezette traject nabij de aansluiting op de A76 al niet meer, dus daar moet toch al een alternatief voor komen. Dat wordt echter nergens genoemd. Overigens worden in de MER de barrières voor de fietsroutes helemaal niet genoemd. Wel heeft dit geleid tot een inschatting dat de Buitenring negatief scoort op het gebied van recreatie. Het is een omissie dat de fietsbarrières niet zijn geïnventariseerd in de MER. Wat de opoffering van landbouwgrond bij de aansluiting op de Schuureikenweg betreft, de landschappelijke waarde van deze grond is aanmerkelijk geringer dan die bij Vaesrade.

"Woon- en leefmilieu

Het tracé over de Randweg heeft een groter aantal geluidbelaste woningen en overige geluid-gevoelige bestemmingen tot gevolg en vraagt daarom om meer mitigerende maatregelen op het -terrein van geluid.

Voor wat betreft het tracé langs Vaesrade geldt dat het een nieuwe weg en dus een nieuwe geluidsbron betreft, waardoor het geluidbelast oppervlak groter wordt. Het groepsrisico in het kader van externe veiligheid is bij het tracé Randweg groter. In stedenbouwkundig opzicht kan worden opgemerkt dat in het geval van het tracé over de Randweg, de westelijke aansluiting van de Pastoorskuilenweg vervalt, waardoor de

bereikbaarheid van de noordelijke wijken van Hoensbroek minder wordt. In dat geval neemt ook de barrièrewerking en visuele hinder in de woonwijken Mariagewanden en Mariarade toe."

Commentaar van het Platform Vaesrade:

Vaesrade wordt ingesnoerd door drie snelwegen: ten westen de A76 en het nieuw aan te leggen groot knooppunt Nuth, ten zuiden de aan te leggen Buitenring en het nieuw aan te leggen knooppunt Naanhof en ten oosten de Buitenring zelfs verhoogd aangelegd rakelings langs het dorp. Wat dit betekent voor de beleving van de inwoners wordt nergens vermeld. De protesten van de bewoners van Mariagewanden en Mariarade hebben bij hun Gemeentebestuur van Heerlen gehoor gekregen en dat heeft haar invloed aangewend om de keuze te introduceren van een mens- en een natuurvariant. Op het ogenblik dat een bestuurder moet kiezen tussen die twee varianten, zal hij altijd geneigd zijn voor de mens te kiezen. De natuur heeft bij verkiezingen geen stem, zo eenvoudig is dat. Maar het is manipulatief om bestuurders voor deze keus te stellen, want die klopt niet. Ook in Vaesrade wonen mensen en kiest men voor het Vaesrade-tracé, dan kiest men tegen de mensen van Vaesrade en tegen de natuur.

Hier wordt een geluidsbron geschapen die er nu nog niet is, terwijl de Randweg al heel lang een belangrijke doorgaande route is. Mensen die daarlangs zijn gaan wonen, hebben daar bewust voor gekozen en hebben de verkeershinder blijikbaar op de koop toe genomen. Mensen die in het dorp Vaesrade wonen, wonen daar voor hun rust en die wordt hen in het voorkeurstracé ontnomen.

"Flora en fauna

Het ruimtebeslag op het Natura 2000-gebied Kathagen is in beide tracé's gelijk. Het tracé over de Randweg heeft een groter ruimtebeslag op POG-gebieden (vooral door de aansluiting Schuureikenweg).

Het tracé langs Vaesrade heeft echter een groter ruimtebeslag op EHS-gebieden.

De versnipperende effecten van het tracé langs Vaesrade zijn groter.

Voor wat betreft het aspect "verstoring" zijn er geen verschillen tussen de beide tracé's ten aanzien van "geluid". Voor wat betreft "licht" neemt de verstoring in het tracé langs Vaesrade het meest toe."

Commentaar van het Platform Vaesrade:

Het Jeugrubbenbos wordt opgeofferd. Zoals al aan het begin van deze paragraaf is aangegeven is dit een bijzonder bosgebied, omdat het onder meer beschermde en broedende diersoorten herbergt, die genoemd worden in bijlage 3 van de Flora- en Faunawet. In de MER wordt het niet opgenomen als Ecologische hoofdstructuur gebied (EHS). Het bos met een oppervlakte van 7 hectaren is

uitermate beschermwaardig en zal ons niet verwonderen als het door dezelfde mensen die acties hebben gevoerd tegen de kap van 6 hectaren van de Schinveldse bossen, zal worden bewaakt. Aangezien er een alternatief is (het Randwegtracé), kan dit zeer gevoelige natuurobject met oude beuken en gemengd loofbos, waaraan veel mensen zich hebben gehecht, worden behouden. Zo'n bos haal je niet zomaar weg voor een betonstrook.

Een ander bosje dat ten offer gaat vallen als tot het Vaesrade-tracé wordt besloten, is het Beukenbosje dat gelegen is boven de Koekenweg. Deze omzoming van het bebouwde deel van Vaesrade kan evenmin gemist worden.

Het Geleenbeekdal is een uitermate gevoelig en rijk natuurgebied. De aanleg van de Buitenring heeft volgens de bijlage van de MER significante effecten op beschermde natuurwaarden in dit zogenaamde Natura 2000-gebied (voorheen Habitatrichtlijngebied). In het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en Faunawet kunnen vergunningen alleen onder strenge voorwaarden worden verleend. Dat mag ook wel als we zien hoe zorgvuldig en terughoudend het gemeentebestuur van Nuth in de laatste tientallen jaren met dit gebied is omgegaan. In samenwerking met het IVN-Nuth werd dit natuurgebied prima beheerd. Nu zal het natuurlijk evenwicht enorm verstoord worden als er een tweebaansweg langs wordt getrokken.

Het Geleenbeekdal herbergt een kalkmoeras en vochtige beekbegeleidende bossen die uniek zijn. In het Elzenbroekbos leeft zeggekorfslak (van dit weekdier zijn er ongeveer 150 gedetermineerd in twee lokaties ten noorden van de N298 op nog geen 30 m van de weg) en ook de nauwe korfslak en diverse zeldzame reptielen bevolken het natuurgebied Kathagen, dat niet voor niets altijd een bijzondere bescherming heeft gehad. Ook zijn er vijf dassenburchten in de Kathagerbroek aangetroffen, die bijzonder beschermd worden. Een robuuste onderdoorgang voor de das en voor waterafvoer is een lapmiddel, dat de bedreiging van teloorgang van dit natuurgebied niet zal keren. Erkend wordt dat "licht" grote verstoringen teweeg zal brengen.

"Bodem en water

Beide tracé's doorsnijden enkele gebieden met een hoog bodemontwikkelingspotentiaal. Het tracé over de Randweg heeft een groter ruimtebeslag op erosiegevoelig gebied."

Commentaar van het Platform Vaesrade

Het Platform heeft onvoldoende deskundigheid om hierop commentaar te leveren. Wij sluiten ons aan bij hetgeen hierover de door de Milieufederatie Limburg en het IVN-Nuth wordt opgemerkt in hun zienswijzen.

"Landschap

Landschappelijk gezien scoort het tracé langs Vaesrade slechter."

Commentaar van het Platform Vaesrade:

Dit is meteen het belangrijkste argument contra het tracé langs Vaesrade. De landschappelijke schoonheid van het omliggende gebied is het belangrijkste kapitaal van Vaesrade. Dat was voor vele inwoners belangrijk argument om daar te komen wonen. Pak je dat van de mensen af, dan tast je de aantrekkelijkheid van hun woonomgeving wezenlijk aan. Hun huizen worden minder waard en dit mag niet uitsluitend ten laste van deze bewoners komen. Een uitgewerkte Planschadevergoedingsregeling dient in het Aanlegbesluit opgenomen te worden. Daarvan acte.

"Cultuurhistorie en archeologie

Beide tracé's doorsnijden enkele holle wegen of graften. Het aantal doorsnijdingen is in het tracé over de Randweg minder.

Het tracé langs Vaesrade doorsnijdt een gebied met een (middel)hoge archeologische verwachting."

Commentaar van het Platform Vaesrade:

Dat het aantal doorsnijdingen van holle wegen en graften in het Randwegtracé geringer is, pleit voor dit tracé. Dat het Vaesrade-tracé buitendien naar (middel)hoge verwachting nog archeologische sites zal verstoren (niet doorsnijden) is een ernstige zaak. In Vaesrade is destijds een van de grootste Romeinse villa aangetroffen, Villa De Reulinck, waarvan een replica is herbouwd in de speeltuin/kinderboerderij van Vaesrade. Dit toont aan dat de bevolking dit rijke verleden koestert. Er zitten vooral uit de Romeinse tijd nog veel waardevolle sporen in de grond en ongetwijfeld ook op het tracé. Het beste zou zijn om dit bodemarchief te laten zitten en zeker niet te verstoren. Volgens de Conventie van La Valetta 1992 (Malta), waar Nederland zich bij heeft aangesloten, is het archeologisch erfgoed beschermwaardig. Met name art. 4 lid 2 van de Conventie verplicht tot conservering en instandhouding van het archeologisch erfgoed, bij voorkeur in situ. Gedegen en deskundig onderzoek vooraf dient plaats te vinden om de aanwezigheid van archeologische sporen te traceren, het liefst niet door commerciële bureaus maar door de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM) te Amersfoort. De waarschijnlijke aanwezigheid van archeologisch erfgoed pleit voor het Randwegtracé als voorkeurstracé.

"7.3.2. Verkeer, economie & toerisme

Voor wat betreft de ontsluiting van de wijk Mariagewanden en de langzaam verkeersverbindingen kan worden gesteld dat het tracé langs Vaesrade de bestaande infrastructuur (Randweg en dwarsverbindingen over Randweg ter hoogte van Mariagewanden) in beginsel in stand houdt.

Het thema "economie" speelt slechts een ondergeschikte rol in de keuze tussen het tracé over de Randweg en het tracé langs Vaesrade. Wel zou men kunnen opwerpen dat een nulplus-alternatief over de Randweg naar verwachting minder gevolgen zal hebben voor het landschap. Een goede landschappelijke inpassing van de weg bij Vaesrade kan echter ook kansen bieden om het parkachtige karakter van de regio uit te dragen."

Commentaar van het Platform Vaesrade:

Het thema economie speelt een ondergeschikte rol, maar het is wel de economie die de Buitenring rendabel moet maken. Hier wordt nadrukkelijk toegegeven dat een nul-plus-alternatief over de Randweg minder gevolgen zal hebben voor het landschap. Daar is het Platform het van harte mee eens. Dat een goede landschappelijke inpassing van de Buitenring in het landschap de Vaesrade-variant kansen kan bieden om het parkachtig landschap van de regio uit te dragen is grote onzin. De beste bijdrage voor een parkachtig karakter wordt geleverd door een zo natuurlijk en authentiek mogelijk ongeschonden landschap. Een autoweg hoort daar eenvoudigweg niet in.

"7.3.3. Bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak

De Buitenring op maaiveld aanleggen op het bestaande tracé van de Randweg wordt door de bewoners van de wijk Mariagewanden ervaren als een "autoweg naast de deur". Aanleg van de Buitenring op maaiveldniveau op de Randweg zal daarnaast gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van de voetbalterreinen, de begraafplaats en het achterliggende natuurlijke gebied vanuit de wijk Mariagewanden.

Voor een aanleg over de Randweg bestaat dan ook geen draagvlak in die wijk Mariagewanden.

Daar staat tegenover dat de Gemeente Nuth voorstander is van een aanleg van de Buitenring over de Randweg. De bewoners van Vaesrade ervaren het tracé langs deze dorpskern eveneens als een "autoweg naast de deur". In het geval van dat tracé zal de weg echter minder dicht tegen de bebouwde kern van Vaesrade komen te liggen dan in het geval van het tracé over de Randweg ten opzichte van Mariagewanden het geval is. Parkstad en de Gemeente Heerlen hebben hun nadrukkelijke voorkeur uitgesproken voor het tracé dat langs Vaesrade (en dus niet over de Randweg) gaat.

De vraag is nog of een verdiepte aanleg van de Buitenring over de Randweg de (als zodanig ervaren) impact van de weg op de woonwijk Mariagewanden dusdanig kan verkleinen en de bereikbaarheid van de voetbalterreinen, de begraafplaats en het achterliggende natuurgebied dusdanig kan vergroten (ten opzichte van een maaiveldligging; mits daarvoor voorzieningen worden aangelegd), dat de aanleg van de Buitenring over de bestaande Randweg meer acceptabel wordt in de wijk Mariagewanden."

Commentaar van het Platform Vaesrade:

De autoweg langs de deur, voor Vaesrade betekent de keuze voor het Vaesrade-tracé dat het aan drie zijden wordt begrensd door drie autowegen. Dat is een cumulatie van onleefbaarheden en onwenselijkheden. De doodssteek voor een dorp. De voorziene problemen van Mariagewanden verschillen daarin wezenlijk, want de inwoners van Mariagewanden hebben maar met één autoweg te maken en zij hebben geen landschap dat vernietigd wordt. Parkstad (de voorzitter daarvan is de burgemeester van Heerlen) en de gemeente Heerlen hebben zich nadrukkelijk uitgesproken voor het Vaesrade-tracé, dat zal na de lobby van inwoners van Mariagewanden niet verbazen. Des te schrijnender is het dat politiek Nuth de inwoners van Vaesrade in de steek heeft gelaten. Met maatschappelijk draagvlak heeft dat allemaal weinig van doen. Draagvlak wordt niet alleen gevormd door overheden, maar vooral door de bevolking. Het is zuur dat het kleine Vaesrade de rekening moet bestalen voor het feit dat het klein is qua bevolkingsaantal (Calimero).

"7.3.4. Conclusie

Vooraf gelet op het maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak gaan wij voor een Voorkeurstracé uit van het tracé langs Vaesrade. Belangrijkste overweging hierbij is de impact van de weg op de wijk Mariagewanden in het geval van aanleg over de Randweg. Deze impact is minder groot ten opzichte van Vaesrade in het geval de weg bij deze woonkern wordt aangelegd. We kiezen hier dus voor het mma mens. Belangrijk aandachtspunt zijn de landschappelijke inpassing van de weg en de gevolgen voor de natuur. "

Conclusie van het Platform Vaesrade:

Over het maatschappelijk draagvlak hebben wij al voldoende opgemerkt. Wij zijn het niet eens met de conclusie van GS die het maatschappelijk draagvlak in Vaesrade nimmer gepeild heeft en alleen afgaat op het bestuurlijk draagvlak. Het platform komt tot de slotsom, dat van de twee varianten de enige mens- en natuurgerichte variant het Randwegtracé is. Bestuurders kijken alleen maar stemmenaantallen, maar kijken nauwelijks naar wat het met mensen doet wat zij aanrichten.

Aan het eind van deze paragraaf komen wij terug op de "voorwaarden" die het gemeentebestuur van Nuth heeft gesteld voor de aanleg van het Vaesrade-tracé. Wij geven daarop commentaar voor zover dit slaat op de tracékeuze.

1. de Buitenring moet verdiept langs de kern Vaesrade lopen om visuele hinder en geluidhinder te voorkomen c.q. verminderen;

2. de langshelling van de weg dient zo vlak als mogelijk te zijn (geluidniveau van met name vrachtverkeer verminderen);
3. er dient een doorgang vanuit de Rozenstraat naar de Randweg te Hoensbroek te komen;
4. het langzaam verkeer (voetgangers, (brom)fietsers, landbouwvoertuigen, paarden) dient een goede ontsluiting van en naar de kern Nuth te hebben;
5. de ontsluiting van de kern Vaesrade op de Buitenring moet verder geoptimaliseerd worden;
6. er mag geen sprake zijn van toename van sluipverkeer door de kern Vaesrade.

Commentaar van het Platform Vaesrade

Ad 1.

Door een verdiepte tracé-aanleg van de Buitenring langs Vaesrade wordt weliswaar visuele en geluidshinder verminderd (voorkomen is een utopie), maar het effect van een afgesneden dorp blijft hetzelfde. Wat de psychologische aspecten van deze doorsnijding op de bevolking van het dorp betreft, daar is geen enkele studie naar verricht. Wij dringen erop aan dit toch door een deskundige te laten taxeren, omdat als GS willen uitgegaan van een mens-variant kennelijk niet alleen de mensen van Mariagewanden bedoeld worden, maar ook de mensen van Vaesrade.

Ad 2.

Dat het gemeentebestuur pleit voor het zo vlak mogelijk aanleggen van de langshelling van de weg in verband met geluideffecten kunnen wij billijken.

Ad 3.

Dat er een doorgang vanuit de Rozenstraat naar de Randweg te Hoensbroek moet komen, lijkt ons meer dan logisch en behoeft nauwelijks toelichting.

Ad 4.

Dat het niet-gemotoriseerde verkeer dat geen gebruik kan en mag maken van de Buitenring een goede (alternatieve) ontsluiting naar het dorp Nuth moet hebben, althans een gelijkwaardige ontsluiting als de weg die thans via Kathagen en de Randweg naar de brug over de A76 loopt, vinden wij zo logisch dat het bevreemdt dat dit in de stukken nog niet is opgenomen.

Ad 5.

De ontsluiting van Vaesrade op de Buitenring is wel het minste dat de inwoners mogen verwachten. Waarom zouden de inwoners van Hoensbroek, Treebeek, Brunssum, Landgraaf en Kerkrade wel een verbinding naar deze weg krijgen als die van Vaesrade (aan het begin of eind van het traject) dat niet wordt gegund.

Ad 6.

Het sluijverkeer wordt naar verwachting toch wel groter, vooral het landbouwverkeer dat niet via de Buitenring zal worden geleid zal via Vaesrade gaan rijden. De overlast van het sluijverkeer mag niet worden onderschat en de intensiteit daarvan dient bij beide tracé's te worden onderzocht.

De genoemde voorwaarden van de Gemeenteraad van Nuth zijn de ruil voor medewerking aan het Voorkeurstracé. Zoals wij reeds eerder opmerkten, maken zij niet de verkeerde keuze goed. Het zijn slechts lapmiddelen, die feitelijk niet meer nodig zijn als gekozen wordt voor het Randweg-tracé (MMA 1.2). Er wonen wellicht meer mensen dicht bij het Randweg-tracé, maar met goede geluidsschermen is de hinder van een 2 x 2 baans autoweg wel te verkleinen of weg te nemen.

Ongerept landschap met unieke, beschermde natuurwaarden is echter onvervangbaar en vernietiging daarvan is definitief en aan volgende generaties nimmer te excuseren. Dat geschiedt als wordt gekozen voor het Vaesradetracé (MMA 1.1)

Een belangrijke voorwaarde die de gemeente Nuth vergeten is, is de aansluiting op de A76. Die ligt op grondgebied van de gemeente. De aansluiting maakt geen deel uit van de MER, maar de vraag is waarom niet? Hij maakt wel deel uit van het project Buitenring, want hij kan een flinke bottleneck worden als de aansluiting niet goed geschiedt. Het gezonde verstand moet het winnen van de hokjesgeest. De huidige aansluiting van de Randweg te Hoensbroek en van het Industriegebied De Horsel te Nuth op de A76 is al jarenlang een knelpunt, waar dagelijks veel autoverkeer in de file staat. Het valt aan niemand uit te leggen waarom daar in het kader van het project Buitenring geen specifiek onderzoek naar is of wordt ingesteld. Het aantal voertuigen dat dagelijks de verkeerslichten bij de brug (die in de volksmond nog steeds met "De Ijzeren Brug" wordt aangeduid) in beide richting en op verschillende tijdstippen van de dag passeert, geeft inzicht over de intensiteit van het verkeer dat straks de verbrede Randweg per uur gaat passeren. Een telling, het liefst van vóór en na de reconstructie van het verkeersknooppunt nabij de brug en afslag en toerit van de A76 wordt node in de MER gemist.

Het Platform zou de volgende vergelijking willen maken:

Men gaat een huis bouwen, maar het fundament is nog niet gestort en toch is men al bezig met het bouwen van de tweede verdieping en de zolder. Dit wordt dan een luchtkasteel. Begin bij het begin of bij het einde, maar niet

middenin.

Als het hoe of wat bij de aansluitingen van de weg in noordelijke en zuidelijke richting van de Buitenring onzeker blijft (en dat geldt in mindere mate ook voor de ontsluitingen naar de aanliggende wijken) is het tussenliggende tracé van de Buitenring niets meer of minder dan een gok. Die gok kost de belastingbetaler intussen wel 200 miljoen euro.

Als poortwachter had de gemeente Nuth helderheid moeten vragen over oplossing bij de ontsluiting van de Buitenring en daar voorwaarden aan moeten verbinden, vindt het Platform. Aangezien het Platform een vertegenwoordigende functie vervult naar de inwoners van Vaesrade, dringt het - plaatsvervangend - aan op een beschrijving van het toekomstige knooppunt Nuth inclusief de ontsluiting naar de secundaire wegen, zoals de weg van Vaesrade naar Nuth voor het verkeer dat geen gebruik maakt van de Buitenring.

Dat voor Vaesrade de "O-plus variant" HET alternatief is, waarmee de knelpunten bij de IJzeren Brug worden opgelost door een de andere aansluiting op de A76 in zuidelijke richting (via een klaverbladconstructie) nog steeds het beste kunnen worden opgelost, is evident. Het Randwegtracé is de daarna te verkiezen optie.

4. Tot Slot

Het "Not in my backyard-principle" (Nimby) is niet van toepassing, omdat de inwoners van Vaesrade niet alleen staan in hun bezwaren tegen de aanleg van de Buitenring. Ook milieu-organisaties en Limburgers uit andere dorpen steunen dit verzet, omdat er veel meer belangen op het spel staan dan het weren van negatieve invloeden in de woonomgeving.

Het Platform wijst erop dat de beraamde kosten voor de aanleg van de Buitenring in tijd van anderhalf jaar zijn gestegen van € 130 miljoen naar ruim € 190 miljoen. De gemeenten die het samenwerkingsverband Parkstad Limburg vormen hebben reeds aangegeven niet bereid te zijn deze extra kosten te betalen. De benodigde extra financiering zal dus elders gevonden moeten worden. Het project kent een open-eindfinanciering die grote risico's in zich draagt. Dat gegeven wordt in de voorbereidingsfase niet of te weinig meegewogen. De honden blaffen, maar de karavaan trekt verder. Totdat de karavaan doodloopt in de woestijn, anders gezegd: als de geldbronnen zijn opgedroogd. Indien er compenserende maatregelen worden bedacht om de

financiële dekking van het project te bekostigen, wordt wellicht overwogen om de gebruikers de weg te laten bijdragen. Misschien wordt het in de toekomst zelfs een tolweg. Deze ontwikkeling zou ertoe kunnen leiden, dat er Buitenringmijdende autoroutes gaan ontstaan, die wonderwel zullen lijken op de huidige doorgaande routes. Terug bij Af.

À propos, zouden die 200 miljoen euro echt niet op een zinnigere wijze bestemd kunnen worden in Zuid-Limburg? Die afweging hebben wij gemist.

Reeds nu is er een gebrek aan draagvlak voor realisatie van de Buitenring onder de bevolking van grote delen van Parkstad Limburg. Het z.g. groene imago van Parkstad Limburg wordt ondergraven door een strook beton met de daarmee samenhangende geluids- en luchtvervuilingsproblematieken. Een groot deel van de bevolking hecht aan het behoud van de toch al schaarse natuur- en landschapsgebieden in deze regio en wil deze niet opofferen aan de grootstedelijke ambities van de Parkstadbestuurders, die elke vorm van bestuurlijke legitimatie missen. De Parkstadraad bestaat immers uit een samengeraapte groep raadsleden van de deelnemende gemeenten, die niet rechtstreeks door de bevolking zijn gekozen voor dit bestuursorgaan. Aangezien Nuth geen deel uitmaakt van dit samenwerkingsverband, heeft het geen enkele invloed op de primaire besluitvorming inzake de Buitenring, terwijl bij Vaesrade grote opofferingen noodzakelijk zijn om deze te realiseren. Dat het maatschappelijk draagvlak voor het project Buitenring en vooral voor het voorkeurstracé 1.2 (Vaesradetracé) bij de inwoners van Vaesrade ten enen male ontbreekt is evident.

Een van de slogans in de Nieuwsbrief van het Platform is: **"De provincie kiest ervoor de echte natuur en het Limburgs landschap te vernietigen zodat dagjesmensen nog sneller kunnen genieten van de natuur in Mondo Verde. De prijs is hoog en dan bedoelen wij niet het entreegeld."** Aan deze slogan behoeft weinig te worden toegevoegd, het sarcasme druipt er vanaf, maar dat illustreert veel van de bitterheid die leeft bij de tegenstanders van de Buitenring.

In de bijlage over de Natura 2000 gebieden wordt zijdelings over de bodemtectoniek geschreven. De verschillende aardplaten bewegen ten opzichte van elkaar en zij kunnen aardbevingen veroorzaken. In Zuid-Limburg is de aarde voortdurend in beweging. Breuklijnen kunnen ook de grondwaterstromingen beïnvloeden. Maar er staat niet bij dat aardverschuivingen vaker optreden als gevolg van de mijnbouwactiviteiten in het begin van de vorige eeuw. Als een

betonnen bak wordt aangelegd en er zwaar verkeer met snelheden van 100 km/h overheen gaat razen, zal het evenwicht der grondlagen mogelijk zodanig worden verstoord dat er verschuivingen in de aardlagen gaan plaatsvinden. Deze zullen niet alleen schade aanbrengen aan de weg, maar vooral aan de huizen in deze omgeving. Geologen zullen terdege de risico's op dat aspect in de ruime omgeving van het Buitenringtracé in kaart moeten brengen, zodat deze kunnen worden meegewogen in de besluitvorming. Dit onderzoek hebben wij gemist.

Het is een feit, dat de burgers na bestudering van de voorliggende stukken op een aantal vitale elementen nog niet weet waar ze aan toe zijn. Fly-overs zijn nog niet getekend, de aansluiting op de A76 door Rijkswaterstaat evenmin en compenserende en mitigerende maatregelen zijn nog niet uitgewerkt. De onzekerheden dragen ertoe bij dat nu standpunten en zienswijzen moeten worden geformuleerd op basis van onvolledige informatie. Door deze ongewissheden komt de planning en fasering van het project in gevaar. Volgens het concept-omgevingsvisie lijkt de Buitenring heel aardig in het landschap te liggen, maar vergeten is - en dat is een wezenlijk gemis - dat er op veel plaatsen geluidsschermen moeten komen die het aanzicht een geheel ander karakter zullen geven. Over misleiding gesproken.

In de Omgevingsvisie is voornamelijk gekeken hoe vanuit de weg het landschap wordt gezien en beoordeeld. Terwijl het in deze dichtbevolkte regio voor de hand had gelegen om erop te letten hoe de Buitenring in het landschap past, hoe deze zo min mogelijk het uitzicht verstoort, heeft men een klinische foto-analyse gemaakt zonder meenemen van de geluidschermen die langs de weg zullen komen te staan.

Een gesloten grondbalans wordt blijkbaar belangrijker gevonden dan het volgen van de glooiingen van het landschap. De aard van de beplanting sluit niet aan bij de beplanting uit de omgeving. Het aanplanten van "schaamgroen" langs industrieterreinen kunnen wij niet beschouwen als compensatie en ook niet als een constructieve bijdrage aan een goede inpassing.

Accentuering in het landschap krijgt een hogere prioriteit dan het behouden van het waardevolle landschapsuiterlijk.

Deze methodiek verhindert het verkrijgen van een totaalbeeld, dat de basis vormt van een verantwoorde beslissing.

Afsluiting

Het Platform Vaesrade heeft in het voorgaande een aantal onderwerpen benoemd en van een zienswijze voorzien, maar de veelheid aangeboden informatie gerelateerd aan de beperkte beschikbare tijd kon niet zo volledig worden bestreken als wij wel hadden gewenst. Wij vertrouwen erop dat andere zienswijzen de onze zullen aanvullen. Belangrijk is vooral dat aan Gedeputeerde Staten van Limburg duidelijk is geworden dat de inwoners Vaesrade het aanleggen van de Buitenring een onverstandig besluit vinden, maar dat mocht het ervan komen het Randwegtracé de enige manier is om de leefbaarheid van hun dorp in de toekomst te behouden. Behoed ons voor het onzalige voorkeurstracé langs Vaesrade, want dan is het dorp voorgoed zijn aantrekkelijkheid kwijt.

Aan de Beslissers wordt veel wijsheid toegewenst!

Hoogachtend,

Stichting Platform Vaesrade

, voorzitter

, (wnd) secretaris