

Nota van zienswijzen, adviezen en wijzigingen behorende bij het PIP N280 Leudal



Gedeputeerde Staten van Limburg, 4 april 2022

Provincie Limburg
Clusters Wegaanleg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Tel: +31 (0)43 389 99 99

Email: postbus@prvlimburg.nl

Internet: www.limburg.nl

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Achtergronden	4
1.2	Advies Commissie m.e.r. en zienswijzen	4
1.3	Planning	5
1.4	Leeswijzer	5
2.	Highlights van ingediende zienswijzen	6
2.1	Keuze voorkeurstracé 3C	6
2.2	Geluidmetingen	7
2.3	Hogere grenswaarden geluid	7
2.4	Landbouwroute Baexem	8
2.5	Planschade / nadeelcompensatie	8
2.6	Communicatie met omgeving	9
3.	Zienswijzenbeantwoording burgers en belangenvertegenwoordigers	10
4.	Horen gemeenteraden	208
4.1	Gemeente Leudal	208
4.2	Gemeente Nederweert	209
5.	Advies Commissie m.e.r. en PCOL	210
5.1	Commissie m.e.r.	210
5.2	PCOL	210
6.	Wijzigingen t.b.v. PIP	212
Bijlagen:		
1.	Advies Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 20-08-2021	214

1. Inleiding

1.1. Achtergronden

Sinds 2011 zijn diverse studies verricht naar de beste oplossing voor de problematiek van de N280. Op basis van deze studies en het Afwegingsdocument - Ontwikkelas Weert-Roermond, studie N280-West van 16 augustus 2011 is gekozen voor een knelpuntgerichte aanpak. Voor de situatie rond Baexem is een onderzoekstraject, inclusief milieueffectrapportage, opgestart waarin diverse varianten in en rond Baexem zijn onderzocht. Op 7 februari 2014 hebben Provinciale Staten gekozen voor het voorkeursalternatief 3C om Baexem.

In februari 2016 hebben Provinciale Staten besloten een scopewijziging door te voeren, waarbij er een algehele reconstructie van de N280, wegvak Leudal plaatsvindt. Tevens is besloten de keuze voor voorkeursalternatief 3C niet te heroverwegen. Eind 2019/begin 2020 is tenslotte een heroverweging van de verschillende mobiliteitsopgaven en -ambities op het gebied van spoor, fiets en wegen uitgevoerd. Op basis hiervan hebben Provinciale Staten op 14 februari 2020 ingestemd met het voorstel om de inhoudelijke scope van het project N280 Leudal niet te wijzigen.

De nieuwe weg, op basis van alternatief 3C is in een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) verankerd. Ter ondersteuning van de besluitvorming over dit inpassingsplan is een milieueffectrapport (hierna: MER) opgesteld. De basis voor het MER en de daarvoor noodzakelijke onderzoeken is gelegd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (hierna: NRD), die van 28 september 2017 tot en met 8 november 2017 ter inzage heeft gelegen en naar de wettelijke adviseurs is gestuurd voor advies. Het Ontwerp PIP (OPIP) en MER zijn vervolgens opgesteld, met inachtnaam van de NRD en de daaruit voortgevloeide wijzigingen. Beide documenten, inclusief onderliggende onderzoeken, hebben van 9 juni 2021 tot en met 21 juli 2021 ter inzage gelegen.

1.2. Advies Commissie m.e.r. en zienswijzen

Advies Commissie m.e.r.

Op 20 augustus 2021 heeft de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over het MilieuEffectRapport (MER) dat gelijktijdig met het OPIP in procedure is gebracht. Het advies van de Commissie is kort en bondig:

- *Het rapport bevat uitgebreide en zorgvuldige natuur- en verkeersonderzoeken. Het milieueffectrapport is dan ook bijna compleet. Om het milieubelang een goede plek te kunnen geven bij het besluit over de weg moet het rapport op één punt aangepast worden. Het gaat om de maatregelen die mogelijk zijn om de gevolgen van stikstofneerslag te voorkomen. Bijvoorbeeld voor beschermde natuurgebieden zoals Sarsven en de Banen. Deze en andere natuurgebieden in de omgeving zijn al overbelast door stikstof.*

De Commissie adviseert om deze informatie op te nemen in een aanvulling op het rapport, en dan pas een besluit te nemen over de N280 West, wegvak Leudal.

Zienswijzen

Zoals hierboven is aangegeven, heeft het OPIP en MER ter inzage gelegen van 9 juni 2021 tot en met 21 juli 2021. Tussen medio juni en begin juli hebben in het kader van de inspraakprocedure nog een tweetal webinars plaatsgevonden en zijn twee inloopbijeenkomsten gehouden om belanghebbenden en belangstellenden de mogelijkheid te bieden om informatie in te winnen en vragen te stellen.

In de zienswijzenperiode zijn 35 zienswijzen ingediend door burgers en één door een overheidsinstantie, zijnde gemeente Leudal. Alle zienswijzen zijn in behandeling genomen.

1.3. Planning

In het kader van de verdere planvorming is een globale planning gemaakt voor de vervolprocedure:

- Definitief PIP
 - o Vrijgave door GS: Q2 2022
 - o Vaststelling door PS: Q2 2022
 - o Bezwaar en beroep: Q3 2022
 - o Behandeling bij Raad van State 2023
- Start werkzaamheden 2024/2025

1.4. Leeswijzer

In voorliggende Nota van zienswijzen, adviezen en wijzigingen is in hoofdstuk twee een beknopt overzicht van veel voorkomende onderwerpen opgenomen die in de individuele zienswijzen zijn behandeld. Hoofdstuk drie geeft een overzicht van alle ingekomen zienswijzen van burgers, inclusief beantwoording. In hoofdstuk vier is de ingekomen zienswijze van de gemeente Leudal opgenomen, waarna in hoofdstuk vijf de adviezen van de Commissie m.e.r. en van de Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL) zijn opgenomen. Hoofdstuk zes tenslotte geeft inzicht in de wijzigingen die in het PIP worden opgenomen naar aanleiding van de zienswijzen en adviezen.

2. Highlights van ingediende zienswijzen

Tegen het OPIP en MER zijn, zoals reeds vermeld, 35 zienswijzen ingediend door individuele burgers dan wel door vertegenwoordigers hiervan (m.n. rechtsbijstandsadviseurs). De zienswijzen zijn divers van aard en hebben betrekking op een individueel danwel gemeenschappelijk belang. Diverse zienswijzen kennen eenzelfde strekking voor wat betreft onderwerp. Enkele veel voorkomende thema's zijn onderstaand kort samengevat. Dit overzicht is niet limitatief. Voor een volledig inzicht in alle zienswijzen wordt verwezen naar de behandeling van de afzonderlijke zienswijzen in hoofdstuk 3.

2.1 Keuze voorkeustracé 3C

Het project kent een langdurig en uitgebreid besluitvormingstraject. In 2009 is een brede studie naar de verkeersproblematiek op de N280 gepubliceerd. De N280 is hierin als ontwikkelas aangemerkt voor de gebiedsontwikkeling Midden-Limburg. Tegen dit perspectief zijn zeventien opties afgewogen en zijn uiteindelijk zes alternatieven overgebleven. Op 7 december 2010 is de Startnotitie voor het PlanMER Ontwikkelas Weert – Roermond gepubliceerd. In dit startdocument zijn zeven oplossingsrichtingen voor de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek op de N280 gepresenteerd. Het PlanMER is op 29 augustus 2011 gepubliceerd. In dit MER zijn de zeven oplossingsrichtingen uit de bovengenoemde startnotitie beoordeeld op hun (milieu)effecten, waaronder een knelpuntgerichte aanpak. Uitwerking van het planvoornemen zoals beschreven in voorliggend MER sluit aan op deze knelpuntgerichte aanpak. Gelijktijdig met het PlanMER is een afwegingsdocument opgesteld. In dit afwegingsdocument is aan de hand van de projectdoelstellingen een beoordeling van de oplossingsrichtingen uitgevoerd. Naast een toets op doelbereik zijn ten behoeve van een meer integrale belangenafweging daarbij tevens een regionaal economische effectenstudie (REES), een verkeerskundige studie, een kostenraming en een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) uitgevoerd. Gedeputeerde Staten hebben op 10 januari 2012 besloten om oplossingsrichting 2 als nader uit te werken voorkeursoplossing te benoemen. Hiermee was fase 1 afgerond. Voor het vervolgtraject zal een knelpuntgerichte aanpak worden gevolgd. De uitwerking van de voorgenomen activiteit in voorliggend MER en PIP sluit aan bij genoemd besluit.

Op 3 april 2012 is de startnotitie voor fase 2 gepubliceerd. In de startnotitie wordt de N280 opgesplitst in twee deelprojecten:

- Project 1: N280 wegvak Weert – Lateraalkanaal (project N280-west).
- Project 2: N280 wegvak Roermond (separaat project).

Voor het project 1 worden diverse varianten gepresenteerd binnen de knelpuntgerichte aanpak van de verkeersproblematiek. Op 8 juni 2012 hebben Provinciale Staten besloten tot de start van fase 2 van het project Ontwikkelas Weert – Roermond en wordt ingestemd met de Startnotitie N280-west. Gedurende 2012 zijn verschillende effectstudies op het gebied van onder andere verkeer, luchtkwaliteit en natuur uitgevoerd.

Op 2 april 2013 is de NRD (Notitie Reikwijdte en Detailniveau) voor het gedeelte van de N280 nabij Baexem gepubliceerd. In deze NRD zijn 5 alternatieven en meerdere varianten (per alternatief) gepresenteerd voor de inrichting van de N280 tussen het kruispunt Paalweg - Reijndersstraat en de locatie waar het wegvak over gaat van 2x1 naar 2x2 rijstroken (wegvak Baexem, nabij Exaten). Op 19 augustus 2013 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) een tussentijds advies gegeven over het PlanMER voor het wegvak Baexem.

In januari 2014 is de tussenrapportage van het MER voor het wegvak Baexem opgeleverd. In deze tussenrapportage wordt naar aanleiding van het tussentijds toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. nader ingegaan op de alternatieven 2, 3 en 5. In deze tussenrapportage zijn de alternatieven 3 en 5 geoptimaliseerd. Voor alternatief 3 heeft dit geleid tot 3c en voor alternatief 5 heeft dit geleid tot 5e. De uitwerking en de toetsing op milieueffecten en het voldoen aan de doelstellingen en randvoorwaarden van deze alternatieven 3c en 5e hebben op een zodanig niveau plaatsgevonden dat een voorkeursalternatief ter hoogte van Baexem kon worden aangegeven. Samenvattend is deze beoordeling als volgt:

Doelstellingen	Alternatief 2	Alternatief 3a	Alternatief 3c	Alternatief 5a	Alternatief 5e
Regionale doorstroming op N280	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet
Goede bereikbaarheid van de regio	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet
Verbetering lokale leefbaarheid	Beperkte verbetering	Beperkte verbetering	Voldoet	Voldoet	Voldoet
Lokale bereikbaarheid	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet
Randvoorwaarden	Alternatief 2	Alternatief 3a	Alternatief 3c	Alternatief 5a	Alternatief 5e
Realistisch, duurzaam en uitvoerbaar	Voldoet in beperkte mate	Voldoet in beperkte mate	Voldoet	Voldoet in beperkte mate	Voldoet
Natuur en landschap	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet niet	Voldoet niet
Land- en tuinbouw	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet niet	Voldoet niet
Verkeersveilige GOW	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet
Toekomstvast	Voldoet niet	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet

De provincie heeft in deze projectfase een intensief participatietraject doorlopen met alle betrokken partijen in de Werkgroep Stakeholders en daar hebben belangenverenigingen eveneens aan deelgenomen. De werkgroep stakeholders heeft bijna unaniem gekozen voor alternatief 3c.

Op 7 februari 2014 hebben Provinciale Staten het Statenvoorstel aanvaard om alternatief 3c (dicht langs de kern van Baexem) uit te werken in de tweede stap van de Milieueffectrapportage. Dit alternatief 3c maakt integraal onderdeel uit van het planvoornemen zoals beschreven en onderzocht in voorliggend MER en PIP.

Op 5 februari 2016 hebben Provinciale Staten ingestemd met een scopewijziging voor dit project. Deze wijziging houdt in dat het wegvak tussen Weert en de A2 als projectonderdeel komt te vervallen evenals de herinrichting van de wegvakken op de N273 tussen de drie nieuw aan te leggen rotondes ter hoogte van de aansluiting met de N280 en de N279. Daarnaast is de keuze voor variant 3C herbevestigd en is besloten om voor het hele traject, tussen de A2 en de N273, één provinciaal inpassingsplan op te stellen. Ten behoeve van de besluitvorming over dit PIP wordt een m.e.r.-procedure doorlopen. Ook wordt een rotonde gerealiseerd, bij beide toe- en afritten van de N280 ter plaatse van de N273 en ter plaatse van de N279-N273. Uitwerking van dit besluit is middels het planvoornemen opgenomen in voorliggend MER en PIP.

2.2 Geluidmetingen

In het voorliggende MER en PIP zijn de geluidseffecten van het voorliggende ontwerp uitgebreid onderzocht met behulp van het daarvoor gebruikelijke rekenmodel en conform de daarvoor geldende wet- en regelgeving. Er zijn geen metingen verricht. Geluidmetingen leiden voor verkeersgeluid veelal niet tot representatieve en reproduceerbare resultaten. De reden is het feit dat de omstandigheden van de weg verschillen en het uitvoeren van geluidmetingen moet voldoen aan gemiddelde meteorologische omstandigheden. Het is om die reden dat voor verkeersgeluid gebruik wordt gemaakt van akoestische modellen. Het akoestisch model houdt rekening met allerlei omgevingsfactoren, waaronder bijv. weersinvloeden.

2.3 Hogere grenswaarden geluid

In het kader van de procedure omtrent de vaststelling van hogere grenswaarden is onderzoek nodig naar de zogenaamde binnenwaarde in de betreffende woningen. Dit onderzoek kan pas na vaststelling van het plan en de definitieve hogere grenswaarden worden uitgevoerd. Artikel 111b, lid 2 Wgh schrijft voor, dat bij het vaststellen van hogere waarden maatregelen moeten worden getroffen om te waarborgen dat de geluidbelasting binnen de woningen bij gesloten ramen niet boven de voorgeschreven binnenwaarde van 33 dB komt.

Op dit moment is nog niet aan te geven of, en zo ja welke, maatregelen/ vergoeding per betreffende woning in aanmerking komen. Hiervoor moet eerst het nader onderzoek worden verricht. Dit is als zodanig ook vastgesteld in het ontwerpbesluit hogere gevelwaarden N280 Leudal. Te zijner tijd worden eigenaren van betreffende woningen voor een akoestisch onderzoek benaderd. Uit dit onderzoek volgt maatwerk en de al dan niet noodzakelijke akoestische maatregelen en voorzieningen. Overigens zijn woningeigenaren altijd vrij om van de aanvullende maatregelen af te zien indien zij deze niet wensen.

2.4 Landbouwroute Baexem

Verkeerskundig gezien wil de gemeente Leudal het landbouwverkeer niet door de kern van Baexem laten rijden. De bestaande N280 in Baexem (Rijksweg) wordt na de realisatie van de nieuwe N280 Leudal overgedragen aan de gemeente. Vervolgens zal deze weg heringericht worden. Inrichtingsdetails zijn nog niet bekend, maar de menging van fietsverkeer en landbouwverkeer is hier gelet op de beoogde functie niet wenselijk. De landelijke tendens is om 50 km/h wegen binnen de bebouwde kom aan te passen naar 30 km/h omdat dit aantoonbaar zorgt voor minder verkeersslachtoffers. Dit is ook zo opgenomen in het gemeentelijke mobiliteitsplan. Vanwege het smalle wegprofiel in 30km/h zones en menging van verkeer wordt landbouwverkeer bij voorkeur niet afgewikkeld op dergelijke wegen. Gelet op bovenstaande wil de gemeente Leudal de landbouwroute ten zuiden van de kern Baexem conform het ontwerp PIP behouden. Er zal nog nader onderzoek worden verricht of het mogelijk is om bijvoorbeeld passeerhavens te realiseren binnen de kadastrale grenzen en het toepassen van een draagkrachtigere halfverharding.

2.5 Planschade/ nadeelcompensatie

Belanghebbenden die verwachten schade te ondervinden als gevolg van het PIP kunnen een verzoek om schadevergoeding indienen. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende.

Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Over een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten, na het onherroepelijk worden van het PIP, besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.

2.6 Communicatie met omgeving

In het kader van het planproces is uitvoerig met diverse stakeholders, belanghebbenden en maatschappelijke organisaties gesproken om alle belangrijke eisen, randvoorwaarden en uitgangspunten in kaart te brengen. Mede aan de hand van deze gesprekken is het ontwerp tot stand gekomen dat de basis vormt van dit inpassingsplan. Daarnaast heeft ook overleg en afstemming plaatsgevonden met een aantal belangenorganisaties. Deze zijn samengevoegd in een werkgroep stakeholders die sinds 2014 nauw betrokken is geweest bij en geïnformeerd is over het planproces. Het gaat om onder andere de volgende belangenorganisaties: Dorpsraad Hart voor Baexem, Dorpsraad Kelpen-Oler, Dorpsraad Buggenum, Fietzersbond Midden Limburg, Stichting Limburgs Landschap, Milieufederatie Limburg. Met deze belangenorganisaties heeft regelmatig afstemming plaatsgevonden en hun inbreng is meegenomen bij de uitwerking van het ontwerp. Dit overleg heeft in verschillende fases van het planproces plaatsgevonden, en niet uitsluitend in de fase van de totstandkoming van het Provinciaal Inpassingsplan.

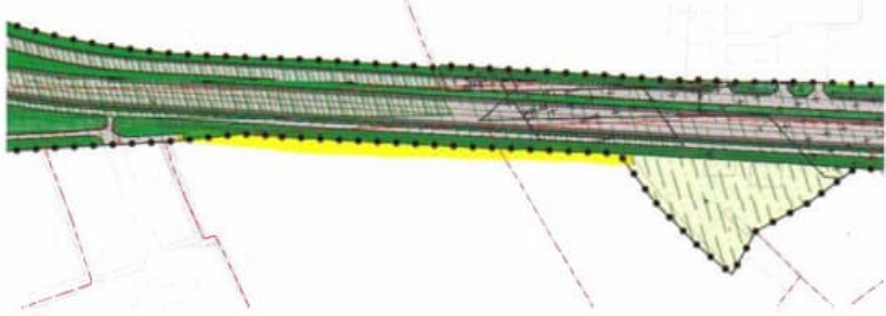
Naast overleg met deze organisaties en instanties is veel aandacht besteed aan burgerparticipatie. Er heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden met omwonenden en belanghebbenden die op verschillende manieren zijn geïnformeerd en geconsulteerd. In de periode sinds oktober 2017 zijn diverse bijeenkomsten met begeleidingsgroepen georganiseerd en zijn openbare inloopbijeenkomsten en informatiemarkten georganiseerd om het complete traject van de N280 Leudal nader toe te lichten.

3. Zienswijzenbeantwoording burgers en belangenvertegenwoordigers

Via de aanbiedingsbrief bij de zienswijzennota is aan alle indieners (burgers en belangenvertegenwoordigers) van een zienswijze een uniek volgnummer toegekend. Op basis van dit unieke nummer kan de zienswijze en de reactie van Gedeputeerde Staten daarop worden teruggevonden. Op deze manier kan de indiener van de zienswijze snel en gemakkelijk terugvinden bij welk thema de ingediende zienswijzen zijn ondergebracht en beantwoord. In deze Nota wordt steeds gesproken van 'indiener'. Hiermee worden, indien van toepassing, alle ondertekenaars van de zienswijzebrief bedoeld.

Nummer	Subnr.	
1	1	Client heeft percelen, waar de ontsluiting van Kelpen-Oler middels de turborotonde en wegverbreding wordt gesitueerd, in eigendom. Er zijn verschillende gesprekken gevoerd met gemeente en provincie om het overblijvende van deze twee percelen te ontwikkelen als de corridor van gemeente Leudal. Belangrijk is dan dat er een voetgangersverbinding middels een tunnel onder de N280 wordt gecreëerd om de ontwikkelingen van de noord- en zuidzijde van de weg beter op elkaar te kunnen afstemmen. Deze wens is al eerder kenbaar gemaakt aan de partij die belast is met de aankoop van gronden voor de opwaardering van de N280, echter hebben hier nog geen reactie op mogen ontvangen.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Bij de totstandkoming van het wegontwerp is rekening gehouden met de huidige situatie en vastgestelde ontwikkelingen. Vanwege de aanleg van een turborotonde is het wenselijk een verkeersveilige oversteek voor langzaam verkeer te realiseren. Hiervoor zijn diverse varianten beschouwd en bij de afweging van de varianten is ervoor gekozen een (diagonale) langzaam verkeerstunnel te realiseren die de verbinding vormt tussen de Kelperweg en de Grathemerweg om onder andere de fietsrelatie tussen Kelpen-Oler en Leveroy te faciliteren. De langzaam verkeerstunnel is eveneens voorzien van een separate loopstrook, zodat ook voetgangers de N280 op deze locatie veilig kunnen kruisen. Dit is ook al meerdere malen met indiener besproken.</i> <i>Een (extra) tunnel voor het door indiener genoemde initiatief is niet voorzien omdat met bovengenoemde tunnel reeds een adequate noord-zuid verbinding voorzien is voor alle relevante langzaam verkeersstromen.</i>
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
2	1	Cliënten zijn eigenaar van het perceel kadastraal aangeduid als gemeente Heythuysen, sectie S, nummer 8, groot 1.70.37 ha. Met de beoogde aanpassing van de N280 moet het bestaande woonhuis van cliënten worden gesloopt. De grens van het ontwerp-PIP, c.q. de contour van de bestemming "verkeer" en de bestemming "groen" lopen over, c.q. door hun woning. Cliënten zullen een andere woning moeten betrekken. Zij hebben het plan om op het resterende deel van hun perceel Heythuysen, S, 8 een nieuwe woning met bijgebouwen te realiseren. Een initiatief hiervoor is bij de gemeente Leudal ingediend en zal binnenkort worden besproken. De vigerende bestemming "wonen" dient daarbij te worden gehandhaafd, c.q. deels te worden verlegd. Concreet wordt verzocht om de bestaande bestemming "wonen" voor het (rood gearceerde) overblijvende deel van dit van het perceel te handhaven, c.q. dit gedeelte uit het PIP te halen en de PIP-grens te verleggen parallel aan de N280 langs de (nieuwe) bestemming "groen".
		
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Er vindt momenteel afstemming plaats tussen indiener en gemeente Leudal over de wens om op eigen perceel te gaan herbouwen. Om deze wens niet onmogelijk te maken zijn wijzigingen in het PIP aangebracht. De plangrens van de Verbeelding wordt aangepast, door uitsluitend de delen van betreffend perceel, die nodig zijn voor de reconstructie N280 Leudal, te herbestemmen en de planologische mogelijkheid wordt geborgd om een inrit vanaf Eyckheuvels in dat geval mogelijk te maken. Het restperceel behoudt de huidige bestemming, in afwachting van een eventuele separate procedure voor opnieuw bestemmen van de woonfunctie aan de achterzijde van betreffend perceel.</i>
	2	Voor cliënten is niet duidelijk of en op welke wijze de bestaande toegangen tot hun perceel landbouwgrond en tot hun woonperceel in het plan worden opgenomen, ofwel zijn er een eigen rechtstreekse toegangen tot het kadastrale perceel vanaf de

Nummer	Subnr.	
		openbare weg, zoals nu het geval is aanwezig, en zo ja op welke wijze? Concreet wordt verzocht om in het PIP de bestemming "Verkeer" te leggen op de geel gemarkeerde strook grond en dit deel binnen de grens van het PIP te leggen, zodat de ontsluitingsweg kan worden doorgetrokken voor de landbouwgrond en het woonperceel.  <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In de Verbeelding en de Regels van het PIP is nu planologisch voorzien in de mogelijkheid voor een ontsluiting aan de oostzijde van betreffend perceel, met een aansluiting op Eyckheuvels. Afhankelijk van de definitieve woningbouwplannen kan te zijner tijd een inrit worden gerealiseerd binnen het beoogde planologische regime.</i>
Inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

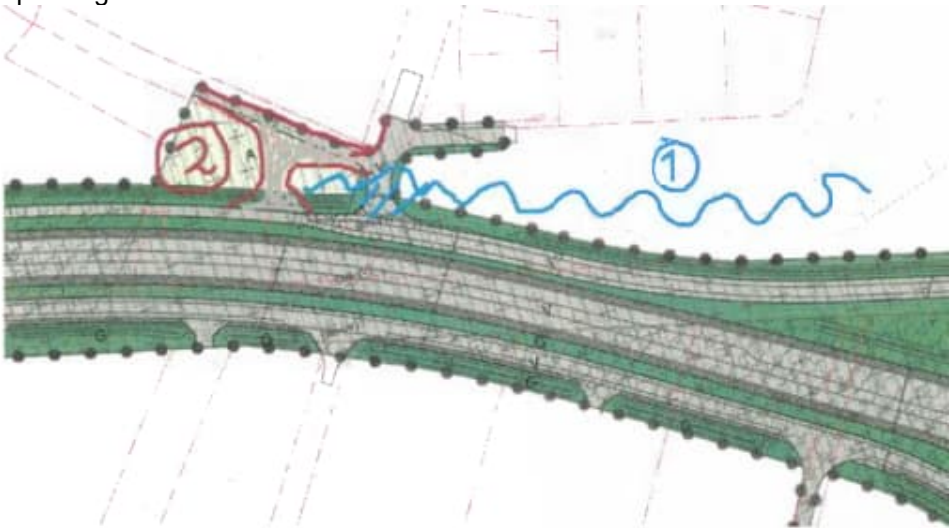
Nummer	Subnr.	
3	1	Indiener is van mening dat uit de ter inzage gelegde stukken is gebleken dat er geen fundamenteel onderzoek is gedaan naar de 6 alternatieven noch naar de kenmerkende verschillen tussen de varianten 3c en 5e. In de milieueffectrapportage (m.e.r.) is onvoldoende onderzoek gedaan naar de positieve consequenties van alternatief 5e; zowel op het gebied van de volksgezondheid als in het kader van de leefbaarheid, dan wel de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing. Waarom heeft volgens indiener Gedeputeerde Staten zonder voldoende steekhoudende argumenten gekozen voor variant 3c? Gedeputeerde Staten heeft verzuimd om van meet af aan naast variant 3c ook variant 5e in een m.e.r. grondig te onderzoeken en te beoordelen. Daarmee heeft variant 5e geen kans gekregen zich als de beste oplossing te bewijzen. Volgens indiener moeten alle aspecten van de inpassing van de N280 grondig worden bekeken en gewogen om op basis van de feiten een verantwoord besluit te kunnen nemen. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het project kent een langdurig en uitgebreid besluitvormingstraject. In 2009 is een brede studie naar de verkeersproblematiek op de N280 gepubliceerd. De N280 is hierin als ontwikkelas aangemerkt voor de gebiedsontwikkeling Midden-Limburg. Tegen dit perspectief zijn zeventien opties afgewogen en zijn uiteindelijk zes alternatieven overgebleven. Op 7 december 2010 is de Startnotitie voor het PlanMER Ontwikkelas Weert – Roermond gepubliceerd. In dit startdocument zijn</i>

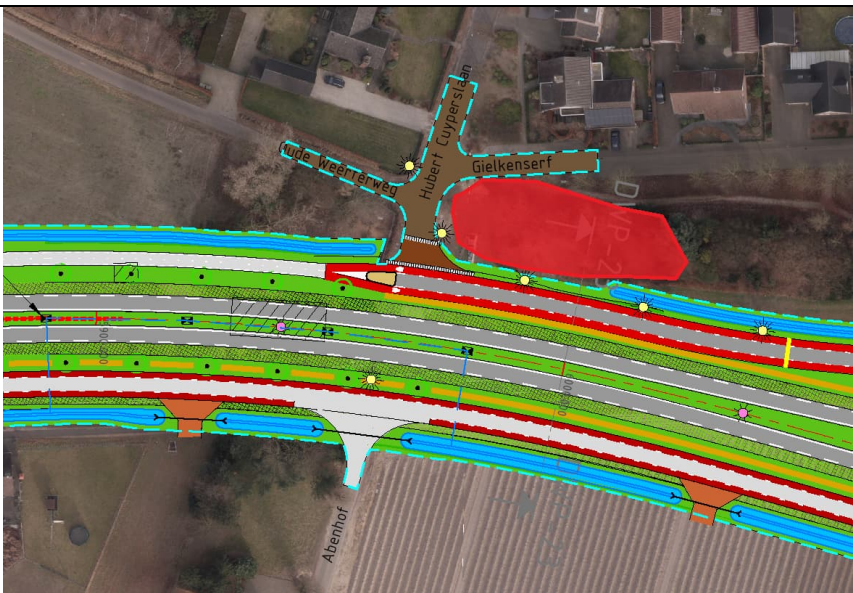
Nummer	Subnr.	
		zeven oplossingsrichtingen voor de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek op de N280 gepresenteerd. Het PlanMER is op 29 augustus 2011 gepubliceerd. In dit MER zijn de zeven oplossingsrichtingen uit de bovengenoemde startnotitie beoordeeld op hun (milieu)effecten, waaronder een knelpuntgerichte aanpak. Uitwerking van het planvoornemen zoals beschreven in voorliggend MER sluit aan op deze knelpuntgerichte aanpak. Gelijktijdig met het PlanMER is een afwegingsdocument opgesteld. In dit afwegingsdocument is aan de hand van de projectdoelstellingen een beoordeling van de oplossingsrichtingen uitgevoerd. Naast een toets op doelbereik zijn ten behoeve van een meer integrale belangenafweging daarbij tevens een regionaal economische effectenstudie (REES), een verkeerskundige studie, een kostenraming en een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) uitgevoerd. Gedeputeerde Staten hebben op 10 januari 2012 besloten om oplossingsrichting 2 als nader uit te werken voorkeursoplossing te benoemen. Hiermee was fase 1 afgerond. Voor het vervolgtraject zal een knelpuntgerichte aanpak worden gevolgd. De uitwerking van de voorgenomen activiteit in voorliggend MER en PIP sluit aan bij genoemd besluit. Op 3 april 2012 is de startnotitie voor fase 2 gepubliceerd. In de startnotitie wordt de N280 opgesplitst in twee deelprojecten: - Project 1: N280 wegvak Weert – Lateraalkanaal (project N280-west). - Project 2: N280 wegvak Roermond (separaat project). Voor het project 1 worden diverse varianten gepresenteerd binnen de knelpuntgerichte aanpak van de verkeersproblematiek. Op 8 juni 2012 hebben Provinciale Staten besloten tot de start van fase 2 van het project Ontwikkelas Weert – Roermond en wordt ingestemd met de Startnotitie N280-west. Gedurende 2012 zijn verschillende effectstudies op het gebied van onder andere verkeer, luchtkwaliteit en natuur uitgevoerd. Op 2 april 2013 is de NRD (Notitie Reikwijdte en Detailniveau) voor het gedeelte van de N280 nabij Baexem gepubliceerd. In deze NRD zijn 5 alternatieven en meerdere varianten (per alternatief) gepresenteerd voor de inrichting van de N280 tussen het kruispunt Paalweg - Reijndersstraat en de locatie waar het wegvak over gaat van 2x1 naar 2x2 rijstroken (wegvak Baexem, nabij Exaten). Op 19 augustus 2013 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) een tussentijds advies gegeven over het PlanMER voor het wegvak Baexem. In januari 2014 is de tussenrapportage van het MER voor het wegvak Baexem opgeleverd. In deze tussenrapportage wordt naar aanleiding van het tussentijds toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. nader ingegaan op de alternatieven 2, 3 en 5. In deze tussenrapportage zijn de alternatieven 3 en 5 geoptimaliseerd. Voor alternatief 3 heeft dit geleid tot 3c en voor alternatief 5 heeft dit geleid tot 5e. De uitwerking en de toetsing op milieueffecten en het voldoen aan de doelstellingen en randvoorwaarden van deze alternatieven 3c en 5e hebben op een zodanig niveau plaatsgevonden dat een voorkeursalternatief ter hoogte van Baexem kon worden aangegeven. Samenvattend is deze beoordeling als volgt:

Nummer	Subnr.																																																																									
		<table><tr><th>Doelstellingen</th><th>Alternatief 2</th><th>Alternatief 3a</th><th>Alternatief 3c</th><th>Alternatief 5a</th><th>Alternatief 5e</th></tr><tr><td>Regionale doorstroming op N280</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td></tr><tr><td>Goede bereikbaarheid van de regio</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td></tr><tr><td>Verbetering lokale leefbaarheid</td><td>Beperkte verbetering</td><td>Beperkte verbetering</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td></tr><tr><td>Lokale bereikbaarheid</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><th>Randvoorwaarden</th><th>Alternatief 2</th><th>Alternatief 3a</th><th>Alternatief 3c</th><th>Alternatief 5a</th><th>Alternatief 5e</th></tr><tr><td>Realistisch, duurzaam en uitvoerbaar</td><td>Voldoet in beperkte mate</td><td>Voldoet in beperkte mate</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet in beperkte mate</td><td>Voldoet</td></tr><tr><td>Natuur en landschap</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet niet</td><td>Voldoet niet</td></tr><tr><td>Land- en tuinbouw</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet niet</td><td>Voldoet niet</td></tr><tr><td>Verkeersveilige GOW</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td></tr><tr><td>Toekomstvast</td><td>Voldoet niet</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td><td>Voldoet</td></tr></table> De provincie heeft in deze projectfase een intensief participatietraject doorlopen met alle betrokken partijen in de Werkgroep Stakeholders en daar hebben belangenverenigingen eveneens aan deelgenomen. De werkgroep stakeholders heeft bijna unaniem gekozen voor alternatief 3c. Op 7 februari 2014 hebben Provinciale Staten het Statenvoorstel aanvaard om alternatief 3c (dicht langs de kern van Baexem) uit te werken in de tweede stap van de Milieueffectrapportage. Dit alternatief 3c maakt integraal onderdeel uit van het planvoornemen zoals beschreven en onderzocht in voorliggend MER en PIP. Op 5 februari 2016 hebben Provinciale Staten ingestemd met een scopewijziging voor dit project. Deze wijziging houdt in dat het wegvak tussen Weert en de A2 als projectonderdeel komt te vervallen evenals de herinrichting van de wegvakken op de N273 tussen de drie nieuw aan te leggen rotondes ter hoogte van de aansluiting met de N280 en de N279. Daarnaast is de keuze voor variant 3C herbevestigd en is besloten om voor het hele traject, tussen de A2 en de N273, één provinciaal inpassingsplan op te stellen. Ten behoeve van de besluitvorming over dit PIP wordt een m.e.r.-procedure doorlopen. Ook wordt een rotonde gerealiseerd, bij beide toegen afritten van de N280 ter plaatse van de N273 en ter plaatse van de N279-N273. Uitwerking van dit besluit is middels het planvoornemen opgenomen in voorliggend MER en PIP. Ook uit de toetsing door de Commissie m.e.r. van zowel de NRD als het MER (inclusief de zienswijzen die hierop zijn ingediend) blijkt dat de uitgebreide onderbouwing van het proces om te komen tot dit (voorkeurs)alternatief voldoende informatie geeft om te komen tot besluitvorming zoals deze nu voorligt.	Doelstellingen	Alternatief 2	Alternatief 3a	Alternatief 3c	Alternatief 5a	Alternatief 5e	Regionale doorstroming op N280	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Goede bereikbaarheid van de regio	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Verbetering lokale leefbaarheid	Beperkte verbetering	Beperkte verbetering	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Lokale bereikbaarheid	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet							Randvoorwaarden	Alternatief 2	Alternatief 3a	Alternatief 3c	Alternatief 5a	Alternatief 5e	Realistisch, duurzaam en uitvoerbaar	Voldoet in beperkte mate	Voldoet in beperkte mate	Voldoet	Voldoet in beperkte mate	Voldoet	Natuur en landschap	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet niet	Voldoet niet	Land- en tuinbouw	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet niet	Voldoet niet	Verkeersveilige GOW	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Toekomstvast	Voldoet niet	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet
Doelstellingen	Alternatief 2	Alternatief 3a	Alternatief 3c	Alternatief 5a	Alternatief 5e																																																																					
Regionale doorstroming op N280	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet																																																																					
Goede bereikbaarheid van de regio	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet																																																																					
Verbetering lokale leefbaarheid	Beperkte verbetering	Beperkte verbetering	Voldoet	Voldoet	Voldoet																																																																					
Lokale bereikbaarheid	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet																																																																					
Randvoorwaarden	Alternatief 2	Alternatief 3a	Alternatief 3c	Alternatief 5a	Alternatief 5e																																																																					
Realistisch, duurzaam en uitvoerbaar	Voldoet in beperkte mate	Voldoet in beperkte mate	Voldoet	Voldoet in beperkte mate	Voldoet																																																																					
Natuur en landschap	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet niet	Voldoet niet																																																																					
Land- en tuinbouw	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet niet	Voldoet niet																																																																					
Verkeersveilige GOW	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet																																																																					
Toekomstvast	Voldoet niet	Voldoet	Voldoet	Voldoet	Voldoet																																																																					
	2	Door te kiezen voor variant 3c met een verdiepte ligging van de N280 ter plaatse van de Kasteelweg en de Dorpsstraat wordt de belevingswaarde en de leefbaarheid																																																																								

Nummer	Subnr.	
		van het entreegebied naar het dorp Baexem verslechterd, ofschoon hier juist een kans ligt om met variant 5e het gebied landschappelijk en stedenbouwkundig structureel te verbeteren. Variant 3c vormt een fysieke en geluidstechnische barrière die in de directe nabijheid geen enkele functie mogelijk maakt ofwel elke menselijke activiteit in het gebied doodslaat. Derhalve is indiener van mening dat het besluit voor de uitvoering van variant 3c moeten worden heroverwogen en variant 5e nader worden onderzocht. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het MER van de N280, wegvak Baexem zijn in het verleden reeds diverse effecten van verschillende alternatieven van het tracé rondom Baexem onderzocht, ook effecten inzake landschap, geluid en barrièrewerking. Inzake ruimtelijke kwaliteit is destijds geconstateerd, ook in afstemming met diverse stakeholders, dat beide alternatieven voldoende mogelijkheden bieden om het entreegebied te verbeteren.</i>
	3	De verkeersgeluidbelasting op de bebouwing langs de N280 ter plaatse van Baexem blijft in variant 3c proportioneel. Door te kiezen voor variant 5e ofwel de rondweg ten zuiden van het Crematorium Midden Limburg wordt de geluidsbelasting van het wegverkeer op de N280 op de bebouwing ter plaatse van het dorp Baexem nagenoeg geëlimineerd. Het is indiener niet duidelijk of de geluidsmetingen bij droog of regenachtig weer zijn verricht? Indiener is van mening dat het verleggen van de N280, conform variant 5e ten zuiden van het Crematorium Midden Limburg het meest probate middel is om de verkeersgeluidbelasting op de bestaande bebouwing langs de huidige N280 te verlagen. In dat geval is het treffen van bronmaatregelen ofwel het plaatsen van schermen, een wal, het toepassen van een 'stiller' wegdek, een verdiept weggedeelte of het verlagen van de maximumsnelheid overbodig. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het MER van de N280, wegvak Baexem, zijn in het verleden reeds diverse effecten van verschillende alternatieven van het tracé rondom Baexem onderzocht, ook effecten inzake geluid. In alternatief 5E zijn inderdaad meer woningen in lagere geluidbelastingklassen gelegen dan in 3C. Daarentegen is het geluidbelast oppervlak bij 5E weer groter dan bij 3C.</i> <i>In het voorliggende MER en PIP zijn de geluidseffecten van het voorliggende ontwerp uitgebreid onderzocht met behulp van het daarvoor gebruikelijke rekenmodel. Er zijn geen metingen verricht. Geluidmetingen leiden voor verkeersgeluid veelal niet tot representatieve en reproduceerbare resultaten. De reden is het feit dat de omstandigheden van de weg verschillen en het uitvoeren van geluidmetingen moet voldoen aan gemiddelde meteorologische omstandigheden. Het is om die reden dat voor verkeersgeluid gebruik wordt gemaakt van akoestische modellen. Het akoestisch model houdt rekening met allerlei omgevingsfactoren, waaronder bijv. weersinvloeden. Als gevolg van de optredende geluidsbelasting zijn, daar waar nodig, doelmatige maatregelen getroffen zoals toepassing van stil asfalt en kan het effect van deze maatregelen ook worden berekend en gepresenteerd.</i>
	4	Uit het luchtkwaliteit onderzoek blijkt onvoldoende of de normen uit de Wet Milieubeheer in de toekomstige situatie na afloop van de voorgenomen reconstructie van de N280 West, wegdek Leudal, ter plaatse van het dorp Baexem niet worden overschreden. Volgens indiener gaat het er bij de herinrichting om te streven naar

Nummer	Subnr.	
		een betere luchtkwaliteit in het belang van de gezondheid van omwonenden. Volgens indiener zijn de rekenresultaten van fijn stof en stikstofoxide op de woningen langs de bestaande N280 niet vergeleken met de rekenresultaten indien gekozen wordt voor variant 5e. Volgens indiener zullen de gevolgen op de luchtkwaliteit bij - de op ruime afstand van Baexem gelegen - variant 5e aanmerkelijk positiever zijn. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het MER van de N280, wegvak Baexem, zijn in het verleden reeds diverse effecten van verschillende alternatieven van het tracé rondom Baexem onderzocht, ook effecten inzake luchtkwaliteit. Daaruit is gebleken dat beide alternatieven (3C en 5E) voldeden aan de normstelling en derhalve niet onderscheidend is voor besluitvorming.</i> <i>In het voorliggende MER en PIP zijn de effecten op de luchtkwaliteit uitgebreid onderzocht en gerapporteerd voor wat betreft het planvoornemen. Uit deze onderzoeken blijkt nogmaals dat er ten aanzien van luchtkwaliteit geen grenswaarden worden overschreden.</i>
	5	Volgens indiener is de keuze voor variant 3c geen duurzame oplossing voor de verkeersintensieve N280. Volgens indiener is variant 5e makkelijker en goedkoper op te waarderen tot een 2x2 rijstrokenweg dan variant 3c en is daarmee toekomstbestendiger. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>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." Omdat de groei richting 2030 stagneert en er sprake is van stabilisatie, is de verwachting dat zowel tijdens als na de planperiode geen knelpunt voor verkeersafwikkeling ontstaat. Opwaardering van de weg binnen de huidige inpassingsplanperiode is niet aan de orde.</i>
	6	Volgens indiener worden 3 van de 4 te slopen woningen in Baexem conform de cultuurhistorische waardekaart van de Provincie Limburg aangemerkt in het Monument Inventarisatie Project (MIP). Deze beschermende status impliceert, dat deze woningen niet zondermeer kunnen worden gesloopt. Dit negatieve effect van variant 3c is niet aan de orde door te kiezen voor variant 5e, waarin deze woningen kunnen worden gehandhaafd. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De constatering van indiener inzake enkele woningen is correct en ook als zodanig in het MER (negatief) beoordeeld. Het betreffen echter geen Rijksmonumenten, waardoor sloop na het verkrijgen van een omgevingsvergunning is toegestaan.</i>
		Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.

Nummer	Subnr.	
4	1	Indiener is het niet eens met het ontwerpbesluit hogere grenswaarden verkeerslawaaai. Indiener is het niet eens met de manier waarop een eerlijke vergelijking tussen realistische (dus niet de initiële) varianten van 3C en 5E systematisch lijkt te zijn afgehouden. Volgens indiener zou bij een keuze voor variant 5E een hogere grenswaarde voor verkeerslawaaai zeer waarschijnlijk niet vastgesteld hoeven te worden voor de woning van indiener. Indiener geeft als overweging mee om de bestaande 'groene heuvel' tussen Gielkensersf en de N280 langer te maken in westelijke richting (1 in onderstaande schets). Ten gevolge hiervan zou de aansluiting op de Hubert Cuyperslaan ook iets komen te verschuiven (2 in onderstaande schets). Additioneel kan de 'groene heuvel' verhoogd worden en/of aangeplant worden met geluidreducerende en stikstof/fijnstof absorberende beplanting.  <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Verkeerskundig gezien is het niet wenselijk de aansluiting op de Hubert Cuyperslaan te verleggen en te laten "verspringen". Een verspringing in het kruispunt in combinatie met het doortrekken van de grondwal tot aan de aansluiting met de parallelweg N280 zorgt voor een onoverzichtelijk geheel.</i> <i>Daarnaast zou deze oplossing kunnen leiden tot onacceptabele lichthinder voor de omwonenden in het verlengde van de door indiener geopperde aansluiting.</i> <i>Voorstel vanuit de gemeente Leudal om het rood gearceerde gedeelte (hoek Gielkensersf, Hubert Cuyperslaan en parallelbaan N280) te gebruiken om een uitbreiding in de bestaande grondwal te realiseren om ten dele aan de zienswijze tegemoet te komen. Dit heeft echter geen invloed op het PIP, omdat dit binnen de huidige planologische mogelijkheden kan worden gerealiseerd.</i>

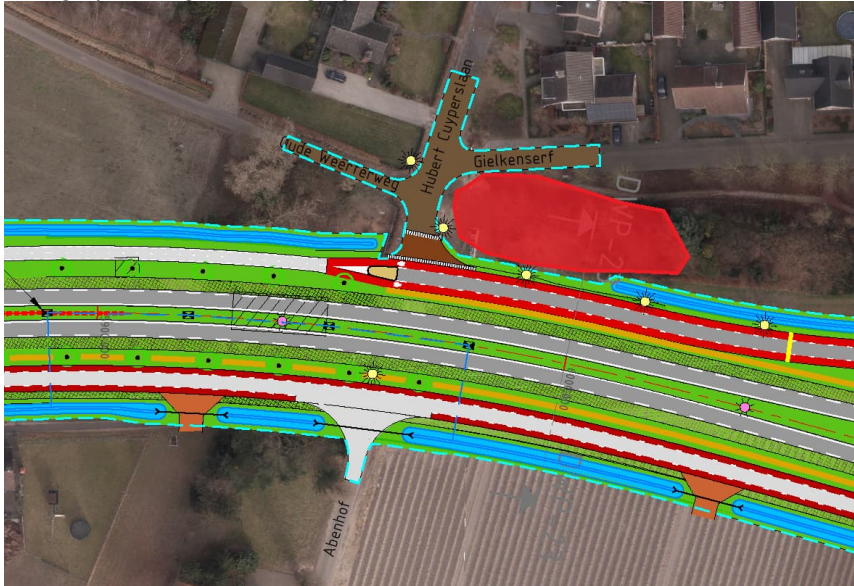
Nummer	Subnr.	
		
	2	Indiener zou graag het verklaarde omtrent het treffen van gevelisolerende maatregelen geconcretiseerd willen hebben: wat is de van toepassing zijnde maximale geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen? En welke concrete maatregelen / vergoeding zijn te verwachten? <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het kader van de procedure omtrent de vaststelling van hogere grenswaarden is onderzoek nodig naar de zogenaamde binnenwaarde in de woning. Artikel 111b, lid 2 Wgh schrijft voor, dat bij het vaststellen van hogere waarden maatregelen moeten worden getroffen om te waarborgen dat de geluidbelasting binnen de woningen bij gesloten ramen niet boven de voorgeschreven binnenwaarde van 33 dB komt.</i> <i>Op dit moment is nog niet aan te geven of en zo ja welke maatregelen/ vergoeding per betreffende woning in aanmerking komen. Hiervoor moet eerst het nader onderzoek worden verricht. Dit is als zodanig ook vastgesteld in het ontwerpbesluit hogere gevelwaarden N280 Leudal. Te zijner tijd zal u als eigenaar van de woning benaderd worden voor een akoestisch onderzoek. Uit dit onderzoek volgt maatwerk en de al dan niet noodzakelijke akoestische maatregelen en voorzieningen.</i>
	3	Indiener wil graag weten of een eventuele waardevermindering van de woning wordt gecompenseerd. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende. Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Over een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.</i>
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
5	1	Indieners hebben een akkerbouwbedrijf gevestigd in Baexem en maken bijna dagelijks gebruik van de N280 ter hoogte van Baexem, aangezien zij aan de andere kant van de N280 40 ha akkerland hebben liggen. Indieners maken bezwaar tegen de route voor landbouwverkeer ter hoogte van Baexem. Volgens indieners is deze onverharde weg alleen geschikt om de aangelegen percelen te bereiken, maar niet voor zwaar en doorgaand landbouwverkeer. Volgens indieners moet er een voldoende brede weg komen die geschikt is voor zwaar landbouwverkeer zoals de nieuwe parallelweg die vanaf de Kelperbrug richting Baexem wordt aangelegd. Daarnaast vinden indieners de aansluiting met de Kasteelweg onoverzichtelijk en daarmee onveilig voor het landbouwverkeer en de andere weggebruikers. Indieners noemen twee alternatieven: het landbouwverkeer ter hoogte van Baexem mag over de hoofdrijbaan rijden en voor en na Baexem de parallelweg gebruiken. Een andere mogelijkheid is dat het landbouwverkeer over de oude rijksweg langs Baexem kan blijven rijden. Deze wegen hebben voldoende draagkracht en zijn voldoende breed voor landbouwverkeer. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Verkeerskundig gezien wil de gemeente Leudal het landbouwverkeer niet door de kern van Baexem laten rijden. De bestaande N280 in Baexem (Rijksweg) wordt na de realisatie van de nieuwe N280 Leudal overgedragen aan de gemeente. Vervolgens zal deze weg heringericht worden. Inrichtingsdetails zijn nog niet bekend, maar de menging van fietsverkeer en landbouwverkeer is hier gelet op de beoogde functie niet wenselijk. De landelijke tendens is om 50 km/h wegen binnen de bebouwde kom aan te passen naar 30 km/h omdat dit aantoonbaar zorgt voor minder verkeersslachtoffers. Dit is ook zo opgenomen in het gemeentelijke mobiliteitsplan. Vanwege het smalle wegprofiel in 30km/h zones en menging van verkeer wordt landbouwverkeer bij voorkeur niet afgewikkeld op dergelijke wegen. Gelet op bovenstaande wil de gemeente Leudal de landbouwroute ten zuiden van de kern Baexem conform het ontwerp PIP behouden. Er zal nog nader onderzoek worden verricht of het mogelijk is om bijvoorbeeld passeerhavens te realiseren binnen de kadastrale grenzen en het toepassen van een draagkrachtigere halfverharding.</i>
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
6	1	Indiener verzoekt om de nieuwe duiker in de Wessemervenlossing zo laag mogelijk te plaatsen, passend bij het hydraulische afschot van deze lossing. Voor zover indiener heeft kunnen nagaan kan het niveau van deze duiker 0,3 tot 0,4 meter lager geplaatst worden, omdat net ten noorden van de huidige duiker onder de N280 een bodemval in de Wessemervenlossing zit van ongeveer 0.5 meter, waar de lossing het bos instroomt. Om verdroging van landbouwgrond langs een eventuele diepere lossing tegen te gaan kan opnieuw de stuw net ten zuiden van de N280 teruggeplaatst worden. Alleen in geval van calamiteiten kan de stuw omlaag gezet worden om een versnelde afvoer van water vanuit het dorp te realiseren. Volgens indiener kan voor de bewoners door deze aanpassingen veel wateroverlast voorkomen worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het waterhuishoudkundig plan, waar de (fauna)duikers onderdeel van uitmaken, is uitvoerig besproken met en akkoord bevonden door het Waterschap Limburg. Dit geldt ook voor de hoogteligging van de toe te passen duikers. Aanpassingen aan de diepteligging van de duiker is derhalve in deze fase van het plan niet voorzien.</i>
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
7	1	Door de reconstructie van de N280 worden indieners geconfronteerd met een hogere waarde in decibel tot 53 db en een gecumuleerde geluidsbelasting van 55 db. Hier zijn indieners het niet mee eens. Het woongenot wordt door deze verhoging in db zeer ernstig aangetast. Indieners zijn van mening dat onvoldoende rekening is gehouden met het woon- en leefgenot door akkoord te gaan met een hogere geluidsbelasting. Indieners doen de suggestie om de aansluiting van de randweg met de Hubert Cuyperslaan ongeveer 50 meter te verplaatsen in de richting van Weert. Daar kan dan een soort S weg gerealiseerd worden waardoor het afslaand en invoegend verkeer van de randweg van de N280 gebruik kan maken. Dit leidt volgens indieners tot een verlaging van het aantal db en een toename van het woon- en leefgenot. Door het verplaatsen van de aansluiting met de Hubert Cuyperslaan kan de reeds aanwezige natuurlijke geluidswal worden verlengd en verhoogd zodat volgens indieners de geluidsoverlast minder wordt en de verkeersintensiteit van de Hubert Cuyperslaan afneemt. Indieners stellen ook andere maatregelen voor: het verlagen van de snelheid op de N280, geluidsarm asfalt en een geluidsscherm. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Verkeerskundig gezien is het niet wenselijk de aansluiting op de Hubert Cuyperslaan te verleggen en te laten "verspringen". Een verspringing in het kruispunt in combinatie met het doortrekken van de grondwal tot aan de aansluiting met de parallelweg N280 zorgt voor een onoverzichtelijk geheel. Daarnaast zou deze oplossing kunnen leiden tot onacceptabele lichthinder voor de omwonenden in het verlengde van de door indiener geopperde aansluiting.</i>

Nummer	Subnr.	
		Voorstel vanuit de gemeente Leudal om het rood gearceerde gedeelte (hoek Gielkenserf, Hubert Cuyperslaan en parallelbaan N280) te gebruiken om een uitbreiding in de bestaande grondwal te realiseren om ten dele aan de zienswijze tegemoet te komen. Dit heeft echter geen invloed op het PIP, omdat dit binnen de huidige planologische mogelijkheden kan worden gerealiseerd.  Het verlagen van de snelheid op de N280 past niet binnen de beoogde functie. Uit het onderzoek naar maatregelen is toepassing van stil asfalt op de nieuwe N280 het uitgangspunt, toepassing van geluidschermen zijn niet doelmatig bevonden.
	2	Volgens indieners is er sprake van een waardevermindering van de woning, zogenaamde planschade. Wat is het besluit van het Provinciebestuur hierover? <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende</i> <i>Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Op een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.</i>
Inspiraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
8	1	Het weiland (Heythuysen, Sectie R, nummer 116) is in de huidige situatie nog toegankelijk via de Kelperweg, in de rechterhoek tussen de bestaande schuur en de drie lindebomen. In het ontwerp-inpassingsplan 'N280 Leudal' is geen erfaansluiting opgenomen voor het boven genoemde weiland, daar waar de parallelweg uit komt op de Kelperweg. Bij de bijeenkomst op 01-07-2021 Baexheimerhof te Baexem is ons toegezegd dat op deze plek de nieuwe erfaansluiting wordt ingepast in het Definitieve-inpassingsplan 'N280 Leudal'. De erfaansluiting dient voldoende breed te zijn liefst voorzien van een halfharde bestrating, goed ontworpen aansluiting i.v.m. de verkeersveiligheid, zodat landbouwvoertuigen en vrachtwagens goed en onbelemmerd het weiland R, nummer 116 kunnen op en uit rijden.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het toevoegen van een extra inrit op de parallelweg ten behoeve van het bereikbaar houden van genoemd perceel is geen probleem en zal derhalve worden toegevoegd aan het wegontwerp en aan de verbeelding, kaartblad 2.</i>
		Inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.

Nummer	Subnr.	
9	1	Indieners constateren dat het plan voorziet in een verhoging / T-splitsing aan -en afvoerweg Hubert Cuyperslaan en fietspad. Indieners verwachten hierdoor meer overlast door het licht van de koplampen van auto's. De verhoging brengt namelijk met zich mee dat de koplampen direct in hun woonkamer zullen schijnen. Indieners vrezen ook voor extra geluidsoverlast in de zin van afremmende en optrekkende auto's, motors en al het andere verkeer. Indieners verzoeken in het plan op te nemen dat er ter plaatse snelheidsbeperkende maatregelen worden genomen zoals bijvoorbeeld het gebruik van een andere kleur asfalt, het aanbrengen van duidelijke haaiantanden en fietsers van rechts voorrang geven.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het is aannemelijk dat de snelheid ter plaatse van de aansluiting op de Hubert Cuyperslaan nagenoeg nul zal zijn juist vanwege de reeds voorziene snelheidsverlagende maatregelen (inritconstructie). Een minimale verhoging van het maaiveld tussen de N280 en de woning kan door indiener verwachte overlast voorkomen. Binnen het huidige plan kan een dergelijke verhoging worden gerealiseerd.</i> <i>Met de optredende geluidimmissie is rekening gehouden door het tracé modelmatig door te rekenen. Uit deze berekening blijkt dat de gevelwaarde niet verslechterd.</i>
	2	Indieners verzoeken om tijdens en na de reconstructie het geluid te meten zodat eventueel aanvullende maatregelen kunnen worden genomen.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het geluid van de provinciale wegen is niet elke dag of elk moment van de dag hetzelfde. De veranderende verkeersintensiteit, maar ook de eisen die gesteld worden aan het uitvoeren van representatieve geluidmetingen, leiden ertoe dat het meten van geluid in de praktijk een moeilijk te hanteren methode is. Immers, het</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>ene moment is het drukker dan het andere en is er een variatie in de aard van de voertuigen over de weg. Maar ook de meteorologische omstandigheden spelen bij het uitvoeren van representatieve geluidmetingen een grote rol. Om die reden wordt in de praktijk gebruik gemaakt van modelberekeningen. Temeer omdat in de geluidberekeningen volgens de Wet geluidhinder uitgegaan moet worden van een gemiddeld geluidniveau over een heel jaar. Bovendien is het niet mogelijk om het effect van stiller asfalt of een geluidscherm te meten als deze nog niet zijn gerealiseerd. Het is om die reden dat rekenmodellen worden gebruikt, waarbij rekening wordt gehouden met meteorologische omstandigheden, natuurlijke afscherming, reflecties etc. Tijdens de reconstructie zal er sprake zijn van bouwwerkzaamheden en mogelijke tijdelijke snelheidsbeperkingen. Dit is niet representatief, gezien de tijdelijke situatie, voor woonsituatie van indiener.</i>
	3	Indiener begrijpen de keuze voor geluidsarm asfalt niet. En hoe zeker is het dat het geluidsarme asfalt ook wordt aangelegd. Waarom is niet gekozen voor geluidschermen? <i>Reactie bevoegd gezag</i> <i>Uit het akoestisch onderzoek is gebleken welke maatregelen noodzakelijk zijn. Hierbij gaat de voorkeur uit naar het toepassen van stillere wegdektypen. Indien de geluidsafname vanwege een stiller wegdek onvoldoende is, pas dan wordt er nader onderzoek gedaan naar geluidschermen. Op basis van een toets op doelmatigheid en landschappelijke inpasbaarheid is gebleken dat toepassing van geluidschermen niet wenselijk is. Wij verwijzen u voor deze afweging naar hoofdstuk 7 van het akoestisch rapport. Naar aanleiding hiervan is ervoor gekozen om over het volledige traject stil asfalt toe te passen, ondanks dat het niet overal nodig is. In het vastgestelde budget is hiermee ook rekening gehouden en het is uitgangspunt voor de hogere waarden procedure. Bovendien is het toepassen van stil asfalt als een voorwaardelijke verplichting opgenomen in artikel 8.3 van de Regels. Daarmee moet het stil asfalt worden toegepast.</i>
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
10	1	Indiener heeft een agrarisch bedrijf in Kelpen-Oler. Het betreft een bedrijf met varkenshouderij en akkerbouw. Indiener maakt regelmatig gebruik van de N280 ter hoogte van Baexem voor een gedeelte van hun percelen die gelegen zijn in het gebied achter het asielzoekerscentrum kasteel Exaten. Indiener maakt bezwaar tegen de route voor landbouwverkeer ter hoogte van Baexem. Volgens indiener is deze onverharde weg alleen geschikt om de aangelegene percelen te bereiken, maar niet voor zwaar en doorgaand landbouwverkeer. Volgens indiener moet er een voldoende brede weg komen die geschikt is voor zwaar landbouwverkeer zoals de nieuwe parallelweg die vanaf de Kelperbrug richting Baexem wordt aangelegd. Daarnaast vindt indiener de aansluiting met de Kasteelweg onoverzichtelijk en daarmee onveilig voor het landbouwverkeer en de andere weggebruikers. Indiener noemt twee alternatieven:

		het landbouwverkeer ter hoogte van Baexem mag over de hoofdrijbaan rijden en voor en na Baexem de parallelweg gebruiken. Een andere mogelijkheid is dat het landbouwverkeer over de oude rijksweg langs Baexem kan blijven rijden. Deze wegen hebben voldoende draagkracht en zijn voldoende breed voor landbouwverkeer.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Verkeerskundig gezien wil de gemeente Leudal het landbouwverkeer niet door de kern van Baexem laten rijden. De bestaande N280 in Baexem (Rijksweg) wordt na de realisatie van de nieuwe N280 Leudal overgedragen aan de gemeente. Vervolgens zal deze weg heringericht worden. Inrichtingsdetails zijn nog niet bekend, maar de menging van fietsverkeer en landbouwverkeer is hier gelet op de beoogde functie niet wenselijk. De landelijke tendens is om 50 km/h wegen binnen de bebouwde kom aan te passen naar 30 km/h omdat dit aantoonbaar zorgt voor minder verkeersslachtoffers. Dit is ook zo opgenomen in het gemeentelijke mobiliteitsplan. Vanwege het smalle wegprofiel in 30km/h zones en menging van verkeer wordt landbouwverkeer bij voorkeur niet afgewikkeld op dergelijke wegen. Gelet op bovenstaande wil de gemeente Leudal de landbouwroute ten zuiden van de kern Baexem conform het ontwerp PIP behouden. Er zal nog nader onderzoek worden verricht of het mogelijk is om bijvoorbeeld passeerhavens te realiseren binnen de kadastrale grenzen en het toepassen van een draagkrachtigere halfverharding.</i>
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
11	1	Indiener heeft een perceel landbouwgrond in eigendom en gebruik dat grenst aan een tot natuur om te vormen perceel (NDW00 AC506). Indiener verwacht schade als gevolg van schaduwwerking door de aanleg van bomen en struiken. Daarnaast verwacht indiener dat door de aanplant van bomen vocht wordt onttrokken uit de bodem met als gevolg een opbrengst verlagende effect. Tenslotte zullen er meer bladeren en takken op zijn perceel terecht komen met ook een opbrengst verlagend effect.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De beoogde inpassing van maatregelen op dit compensatieperceel voorziet in de aanleg van bomen aan de zuidzijde van het perceel AC506, grenzend aan een sloot en bosgebied (zie bijlage 7 van Toelichting PIP). Aan de noordzijde van perceel AC506 is hoofdzakelijk natuurlijk grasland voorzien, de bomen staan op minimaal 10 tot 20 meter van de erfgrans. Door indiener genoemde knelpunten worden derhalve niet verwacht.</i>
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
12	1	Ten tijde van het besluit door PS van het voorkeurs tracé in 2014 was de N280 nog een gebiedsontsluitingsweg. In het nieuwe POL en in dit “Kennisgeving terinzagelegging” document wordt de weg nu aangeduid als bovenregionaal verbindende weg, wat een significante opwaardering is, die niet in lijn is met het besluit van PS om de nu voorliggende variant 3C te kiezen, met al z’n negatieve effecten op het dorp Baexem en op ons perceel. Wij verzoeken om de bovenregionale status te schrappen, en/of de besluitvorming opnieuw te doorlopen.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De N280 is nog steeds gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (daarbij past een snelheidsregime van 80km/h en de nu voorgestelde inrichting), maar heeft in het provinciale wegennet (RVWN) een bovenregionale functie. Dit is al vele jaren het geval. Dat houdt in dat de N280 erg belangrijk is in het wegennet van (Midden) Limburg. Er is geen aanleiding om de bovenregionale status te schrappen en/of de besluitvorming opnieuw te doorlopen. Bovendien heeft dat geen invloed op de wegindeling, de richtlijnen zijn gehanteerd passend bij een gebiedsontsluitingsweg.</i>
	2	Op 26 juni 2019 werd bekend dat vanaf 2023 op snelwegen een kilometerheffing voor vrachtwagens zal gelden. Dit zal ook op de N280 gelden, als een van de weinige provinciale wegen. Dit geeft de waarde aan van deze wegverbinding voor de overheid, en betekent dus dat het een slecht idee is om een dergelijke weg door een dorpskern aan te leggen zoals bij dit huidige plan (variant 3C) zal gebeuren.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De N280 is inderdaad een belangrijke weg in Midden-Limburg, vandaar ook dat wordt geïnvesteerd om deze onder andere veiliger te maken en beter te laten doorstromen. Ter plaatse van Baexem wordt de N280 Leudal niet langer door de kern, maar juist aan de rand van de kern gerealiseerd. Met het verdiept aanleggen van dit deel wordt voorkomen dat het verkeer midden in de kern, zoals nu bij de rotonde, in conflict komt met lokaal (o.a. langzaam) verkeer.</i>
	3	Het in het “Kennisgeving terinzagelegging” document genoemde doel “minder verkeersoverlast voor omwonenden” wordt niet behaald. Voor veel omwonenden neemt de overlast sterk toe. Dit wordt gemotiveerd in overige zienswijzen.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het MER is uitgebreid onderzoek verricht naar de milieueffecten voor o.a. omwonenden. Uit deze onderzoeken blijkt dat de beoogde reconstructie per saldo zorgt voor minder hinder. Dit betekent bijvoorbeeld dat er meer huishoudens in een lagere geluidbelastingklasse terecht komen, wat de mate van hinder doet afnemen. Voor enkele woningen is echter sprake van een toename. In de overige deelreacties van de zienswijzen zal verder op de inhoud ingegaan worden.</i>
	4	Het is typerend voor dit project dat de belangrijkste zienswijze periode weer de vakantieperiode inschuift. Dit mag dan wettelijk zijn toegestaan, het getuigt echter van weinig fatsoen en respect naar de betrokken inwoners van Baexem. Zeker omdat er op het moment van terinzagelegging geen gedeputeerde in functie was. Dit project is reeds in mei 2005 gestart met de samenstelling van het document “Verkenning verkeersproblematiek N280 tussen Weert en Roermond”. Bij die

Nummer	Subnr.	
		periode van 16 jaar hadden nog best een paar maanden gekund door dit plan pas na de zomerperiode te publiceren. Verder nog, volgens de "Uitgebreide procedure m.e.r." had de zienswijzeperiode in dit geval ook verlengd kunnen worden: "Doorgaans is de termijn van terinzagelegging 6 weken. Hiervan kan worden afgeweken, bijvoorbeeld indien een inzageperiode in de zomervakantie valt". Ten minste had van deze mogelijkheid gebruik gemaakt moeten worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het is niet correct dat het MER en OPIP tijdens de vakantieperiode ter inzage hebben gelegen. Het plan heeft ter inzage gelegen van 9 juni 2021 t/m 21 juli 2021. De schoolvakanties Zuid zijn op 23 juli gestart en de bouwvak pas in augustus. Ter inzage legging heeft dus plaatsgevonden vóór de vakantieperiode.</i>
	5	Het nu voorgestelde tracé is gesitueerd direct achter onze woning/tuin, en heeft een forse negatieve impact (noodgedwongen verhuizing, dan wel onder andere toenemende geluidsoverlast, verslechtering luchtkwaliteit, bederf uitzicht, waardevermindering eigendommen) op onze leefsituatie. Wij verzoeken U om rekening te houden met onze persoonlijke woon- en leefsituatie en er zorg voor te dragen dat deze niet worden geschaad. Alle directe, indirecte en gevolgschade/waardevermindering dient door de Provincie volledig betaald te worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende.</i> <i>Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Op een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.</i>
	6	Wij verwachten dat de werkelijke planschade vele malen hoger zal zijn dan achteraf vergoed wordt. Wij rekenen er derhalve op dat alle planschade vergoed zal worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende.</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Op een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.</i>
	7	Ten tijde van het besluit door PS van het voorkeurstracé was de N280 nog een gebiedsontsluitingsweg. In het nieuwe POL, en in dit PIP, wordt de weg nu aangeduid als bovenregionaal verbindende weg, wat een significante opwaardering is, die niet in lijn is met het besluit van PS om de nu voorliggende variant 3C te kiezen, met al z'n negatieve effecten op het dorp Baexem. Aangezien deze opwaardering pas gebeurde nadat het tracé gekozen was, kan dit nooit een aanleiding zijn geweest. Wij verzoeken om de bovenregionale status te schrappen, en/of de besluitvorming opnieuw te doorlopen, om een onderbouwde keuze te kunnen maken uit de alternatieven. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De N280 is nog steeds gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (daarbij past een snelheidsregime van 80km/h en de nu voorgestelde inrichting), maar heeft in het provinciale wegennet (RVWN) een bovenregionale functie. Dit is al vele jaren het geval. Dat houdt in dat de N280 erg belangrijk is in het wegennet van (Midden) Limburg. Er is geen aanleiding om de bovenregionale status te schrappen en/of de besluitvorming opnieuw te doorlopen. Bovendien heeft dat geen invloed op de wegingdeling, de richtlijnen zijn gehanteerd passend bij een gebiedsontsluitingsweg.</i>
	8	Naar onze mening volstaat de huidige N280 voor het verwerken van alle lokaal en regionaal verkeer. Slechts enkele eenvoudige maatregelen om het gebruik van de N280 door vrachtverkeer te ontmoedigen volstaan om ook in de toekomst over voldoende capaciteit op de N280 te beschikken, zodat deze z'n functie als 'gebiedsontsluitingsweg' kan vervullen. Wanneer vrachtverkeer over de A2 en A73 wordt geleid, daalt het aantal voertuigen per etmaal met 2800 (volgens tabel 6.2 van de MER) en is de capaciteit van de huidige N280 meer dan voldoende. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De beoogde aanpassingen aan de N280 dienen niet alleen de doorstroming. Ook het verbeteren van de verkeersveiligheid is hard nodig, gezien het grote aantal ongevallen dat de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden (afbeelding 6.12 uit het MER telt nog 81 ongevallen, eind februari 2022 staat de teller alweer op 106 ongevallen). Met het treffen van slechts eenvoudige maatregelen verbeteren we de verkeersveiligheid niet voldoende.</i> <i>Bij de functie van een gebiedsontsluitingsweg (bovenregionaal) hoort ook de afwikkeling van vrachtverkeer en ontmoedigen past daar niet bij. Bovendien is lang niet alle (vracht)verkeer op de N280 doorgaand (zie hoofdstuk 6.2 van het MER),</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>maar heeft het veelal een herkomst en/of bestemming in de projectomgeving. Derhalve is de verwijzing naar de aantallen in tabel 6.2 niet correct.</i>
	9	Dit plan heeft géén groot maatschappelijk belang terwijl reële alternatieven in ruime mate voorhanden zijn. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Er wordt al vele jaren onderzoek gedaan naar het verbeteren van deze verbinding, zoals in hoofdstuk 1.3 van het MER uitgebreid is toegelicht. Enerzijds om de ambities voor regionaal economische ontwikkeling mogelijk te maken en anderzijds om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren en daarmee bij te dragen aan een verbeterde woon- en leefomgeving. Onder andere het grote aantal ongevallen van de afgelopen jaren, velen ook met (ernstig) letsel, moge duidelijk maken dat dit groot maatschappelijk belang terdege aanwezig is. In hoofdstuk twee van het MER is uitgebreid beschreven welke aspecten nut en noodzaak voor de aanpassingen aan de N280 onderbouwen.</i>
	10	De aanleiding voor dit project, de regiovisie “Het oog van Midden-Limburg, Regiovisie 2008 - 2028” is volstrekt achterhaald. De projecten en ambities genoemd in "Het oog van Midden-Limburg" met enige relevantie voor de N280 Leudal zijn: 1. Zorgstrip (door light-rail ontsloten) 2. Bedrijventerrein Kelpen-Oler 3. Designer Outlet Centrum/Jazz City 4. Maascentrale terrein Buggenum 5. Rivierverruiming (Maas) Betreffende punt 1: De destijds geschetste locaties voor de zorgstrip liggen ondertussen in of direct tegen de EHS/NNN. Hierdoor, en ook door o.a. de stikstofproblematiek zijn dergelijke ontwikkelingen zijn nu niet meer realistisch. Bij deze plannen was er voor een goede bereikbaarheid van de zorgstrip ook van uit gegaan dat de nieuwe N280 gebundeld zou worden met de spoorlijn Weert-Roermond, hetgeen nu niet meer het geval is. Betreffende punt 2: Verreweg het grootste oppervlak van het in "Het oog van Midden-Limburg" genoemde Bedrijventerrein Kelpen-Oler ligt ten westen van de A2. Deze plannen zijn van de baan, en het deeltracé Weert-A2 is geschrapt. Bij deze plannen was er ook van uit gegaan dat de nieuwe N280 gebundeld zou worden met de spoorlijn Weert-Roermond, hetgeen nu niet meer het geval is. Betreffende punt 3: Het designer outlet centrum heeft weliswaar tot extra verkeer geleid, echter dit is hoofdzakelijk in het weekend. De capaciteit van de huidige N280 voldoet in de weekenden. Dit is derhalve geen aanleiding tot herinrichting van de N280. Betreffende punt 4: In Buggenum heeft het in "Het oog van Midden-Limburg" gewenste attractiepark met miljoenen bezoekers plaatsgemaakt voor omstreden plannen voor een mestverwerker op industrieterrein Zevenellen. Het aantal extra vervoersbewegingen blijft dus beperkt, en aangezien Zevenellen op afstand van de

Nummer	Subnr.	
		N280 ligt, heeft de N280 alleen voor verkeer van/naar het westen enige relevantie. Dit is derhalve geen aanleiding tot herinrichting van de N280. Betreffende punt 5: Hiervan wordt gezegd: "Een nieuwe brug over de Maas bij Buggenum en mogelijke aanpak van de brug bij Maasbracht bij verbreding van het Maasdal vormen een essentieel onderdeel in de gebiedsontwikkeling". Er zou nodig zijn: - Verbreding spoorbrug Buggenum t.b.v. rivierverruiming; - Verbreding N280-brug Roermond t.b.v. rivierverruiming; - Verbreding A2-brug Wessem t.b.v. rivierverruiming. De bovengenoemde essentiële onderdelen zijn niet gerealiseerd, en er zijn geen concrete plannen om hier nog iets mee te doen. Er is dus geen sprake meer van gebiedsontwikkeling. Ook wordt in dit document gezegd over de situatie in 2028: "De IJzeren Rijn loopt onder de grond door, want de techniek stond niet stil". Het gaat dus echt niet gebeuren dat de IJzeren Rijn in 2028 onder de grond door loopt. Bovenstaande onderstreept dat de scenario's in de regiovisie ver van de huidige en toekomstige realiteit staan, en nooit de aanleiding en/of rechtvaardiging kunnen zijn om de N280 te herinrichten. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In door indiener benoemde visie zijn destijds de strategische keuzes voor de regio benoemd: benutten en versterken van de regionale economie, versterking van de sociale structuur en verbetering van het vestigingsklimaat. Een oplossing van de verkeerskundige en leefbaarheidsproblemen op en langs de N280 is een cruciaal onderdeel om de gebiedsontwikkeling tot een succes te maken.</i> <i>Dat bepaalde ontwikkelingen niet op de voorziene wijze plaatsvinden of zijn uitgevoerd wil niet zeggen dat er in de huidige situatie geen nut en noodzaak is tot herinrichting van de N280 Leudal. In de toelichting bij het PIP en MER (hoofdstuk 2 en 6) is de nut en noodzaak onder andere aangetoond middels een analyse van de verkeersafwikkeling. Bij deze analyse is gebruik gemaakt van recente verkeerscijfers. Ook is duidelijk dat de verkeersveiligheid momenteel niet voldoet.</i>
	11	Het in het PIP genoemde en gekozen voorkeursalternatief 3C gaat niet om, maar door de bebouwde kom van Baexem, hetgeen hoogst ongewenst is gezien de leefbaarheidsproblemen die hiermee gecreëerd worden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Alternatief 3C ligt aan de rand van de kern Baexem, terwijl de bestaande N280 door de kern loopt. Uit de verschillende milieuonderzoeken (geluid, luchtkwaliteit, doorstroming, verkeersveiligheid) die thans voor het MER en het inpassingsplan zijn uitgevoerd, is gebleken dat hiermee het aantal gehinderden in Baexem sterk afneemt en de leefbaarheid wordt bevorderd.</i>
	12	De toenmalig verantwoordelijke gedeputeerde heeft verzuimd Provinciale Staten voor de tracékeuze in 2014 in te lichten over het feit dat de door hem gepresenteerde variant 3C op dat moment niet voldeed aan de CROW richtlijnen. Dit was op dat moment bij de gedeputeerde en het project team bekend (o.a. noemt

Nummer	Subnr.	
		het MER rapport uit 2013 op pagina 8 dat variant 3C volgens de nieuwe CROW richtlijnen een knelpunt oplevert bij Exaeten). De aanpassingen die later gemaakt moesten worden (naar aanleiding van een ANWB publicatie) om e.e.a. te verbeteren hebben geleid tot de gigantische kostenstijgingen en tekorten op het N280-West project. Dit is meer dan genoeg aanleiding geven tot verder onderzoek naar deze handelwijze, en een heroverweging van de beslissingen zoals genomen binnen dit project. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het Statenvoorstel, behorend bij de tussenrapportage en besluitvorming door Provinciale Staten (PS), was reeds opgenomen dat de N280 na de tracékeuze nog gewijzigd kon worden in een 2x1 profiel met fysieke middenberm conform vigerende ontwerprichtlijnen. PS heeft daar toen dus al expliciet mee ingestemd. Die keuze is ook vervolgens overeenkomstig doorgevoerd in het definitieve ontwerp vanwege de verkeersveiligheid. Het ruimtebeslag van beide profielen (met en zonder fysieke middenberm) is overigens gelijk waardoor er geen sprake is van een opwaardering.</i>
	13	Voorkeursalternatief 3C is na de besluitvorming over tracékeuze in zo'n grote mate gewijzigd (onder andere een meer dan dubbel ruimtebeslag), dat er sprake is van een geheel nieuw alternatief. Derhalve dient het nu voorgestelde tracé in de MER afgewogen te worden tegen het beste andere alternatief, variant 5E. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Het ruimtebeslag voor alternatief 3c waar in de tussenrapportage van het milieueffectrapport (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. Ook in 2014 bestond het alternatief 3c uit een weg met parallelwegen, fietspaden, bermen, taluds, en bermsloten. Daar is dus niets aan gewijzigd. In de Provinciale Staten-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. Provinciale Staten (PS) heeft ook hier bewust voor gekozen. Het keuzeproces hieromtrent is in hoofdstuk 2.1 van deze zienswijzennota nogmaals uitgebreid toegelicht. Een nieuwe afweging ten opzichte van 5e is dan ook niet aan de orde.</i>
	14	Met de reconstructie van de N280 Leudal worden veel meer bomen gekapt dan dat nodig zou zijn voor het wegvak A2-Weert. Ook is er in Baexem een nog veel grotere weerstand tegen de aanleg van de N280 Leudal, dan dat er was tegen wegvak A2-Weert. Voorkeursalternatief 3C door Baexem verschuift slechts de bestaande problemen enkele tientallen meters. Derhalve geldt hier net zoals voor het wegvak A2-Weert dat probleemoplossend vermogen en nut en noodzaak niet in verhouding staan tot de te behalen projectdoelstellingen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Er is een drietal redenen waarom dit wegvak is komen te vervallen:</i> <i>1. Voor het wegvak Weert dienden vele bomen gekapt te worden om de weg te kunnen reconstrueren. Dat stuitte op veel weerstand van de gemeente Weert.</i> <i>2. Er is daarnaast geen noodzaak om het wegvak aan te pakken aangezien de intensiteiten geen aanleiding geven voor een reconstructie. De verkeersintensiteiten op het wegvak A2/N273 zijn beduidend hoger dan die van het wegvak Weert. Ook is</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>het aantal ongevallen op dit wegvak beduidend lager dan op het wegvak Leudal. Het blijft overigens altijd mogelijk om dit wegvak alsnog aan te passen.</i> <i>3. Tevens moeten we aan de kosten van het gehele project denken. Omdat het niet noodzakelijk is om dit wegvak aan te passen kunnen we kosten beperken. Zo was voor het wegvak Weert onder andere voorzien in een financieel gezien dure spooronderdoorgang.</i> <i>De omvang van de problematiek op het wegvak Leudal is aanzienlijk groter dan op het wegvak Weert. De hoeveelheid verkeer is aanzienlijk meer dan op het Weertse deel en het aantal ongevallen is onverminderd hoog (afbeelding 6.12 uit het MER telt nog 81 ongevallen, eind februari 2022 staat de teller alweer op 106 ongevallen). Mede daardoor is de nut en noodzaak terdege aanwezig om grootschalige aanpassingen te doen.</i>
	15	Bovenregionaal verkeer hoort niet thuis op de N280, maar dient de daarvoor bestemde route Eindhoven - A2 - Ei van Sint Joost – A73 – Roermond te nemen, om leefbaarheidsproblemen in de dorpen waar de N280 doorheen loopt te reduceren. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De N280 heeft in het Limburgse wegennet een belangrijke functie om kernen te ontsluiten en de regio bereikbaar te houden. De provincie heeft deze wegfunctie ook toegekend aan dit deel van de N280. Dit betekent dat zowel lokaal als (boven)regionaal verkeer van deze weg gebruik kan maken. Het is daarom niet mogelijk en/of wenselijk om bepaalde weggebruikers te weren om gebruik te maken van de N280.</i>
	16	Aangezien het wegvak Leudal deel uitmaakt van het primaire fietsnetwerk van de Provincie Limburg, dient de fietstunnel onder de N273 aangelegd te worden. Het is onacceptabel om dit projectonderdeel te schrappen in geval van kostenoverschrijdingen, zoals momenteel voorgesteld in de “Realisatieovereenkomst N280” met de gemeente Leudal, aangezien schrappen leidt tot onveilige situaties voor fietsers. Deze kostenoverschrijdingen zullen zeer zeker komen, aangezien de prijzen voor bouwmaterialen in de eerste helft van 2021 explosief zijn gestegen, en de kostenraming voor dit project al enkele jaren constant is. Anders geformuleerd: Het huidige budget is niet toereikend. Mocht dit wel zo zijn, dan is er reeds jaren geleden een absurd grote marge meegerekend, hetgeen de suggestie zou wekken dat hiermee lokale wegenbouwers gesponsord worden door de Provincie Limburg. Deze suggestie wordt ook gewekt door de derde brief van het provinciebestuur over provinciale maatregelen om de gevolgen van de coronacrisis mee te helpen opvangen (april 2020). Hierin wordt de N280 genoemd en staat volgens het persbericht “Ook heeft het eerder aanbesteden een bredere positieve impuls op de regionale economie”. In 2020 wist de Provincie Limburg dus al dat een regionale partij het werk gaat uitvoeren, terwijl de aanbesteding nog moet beginnen. Hier is verder integriteitsonderzoek nodig. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het nu voorliggende besluit gaat uit van het realiseren van de benoemde fietstunnel en maakt dit planologisch mogelijk. In de realisatieovereenkomst met de gemeente</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>Leudal zijn door de gemeenteraad naast de financiële bijdrage van de gemeente Leudal afspraken gemaakt over het project.</i> <i>Overige insinuaties van indiener inzake 'sponsoring' en 'integriteit' herkennen wij ons niet in.</i>
	17	Het nieuwe ontwerp van de N280 Leudal voldoet op veel punten ook niet aan de CROW normen. Dit was reeds voor de stemming door PS in 2014 bekend bij Gedeputeerde Van der Broeck, echter hij heeft dit voor PS verzwegen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Uit tabel 6.22 van het MER kan worden afgeleid dat met de herinrichting van de N280 aan alle basiskenmerken wordt voldaan (op twee aspecten is de minimaal aanbevolen maatvoering gehanteerd i.p.v. de ideale maatvoering, maar voldoet nog steeds aan de richtlijnen). Dit is een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de referentiesituatie, die aan maar liefst 10 van de 19 basiskenmerken niet voldoet.</i>
	18	In het PIP staat bij achtergronden en probleemstelling "De volledige N280 staat hoog in de ranking van meest onveilige wegen in Limburg, zowel wat betreft verkeersslachtoffers als beleving van verkeersonveiligheid". Dit statement is verbazingwekkend, en is pure stemmingmakerij: • Waarom wordt dan het wegvak Weert-A2 niet aangepakt? • De huidige rotonde in Baexem is niet onveilig • Is het recent aangelegde wegvak Roermond dus ook onveilig? Hier is in elk geval van de CROW regels afgeweken. Geeft de Provincie Limburg hier toe dat dit onveilig is? • Is het al langer geleden gerealiseerde wegvak van Roermond naar de Duitse grens dus ook onveilig? <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het MER en PIP is gekeken naar de verkeersonveiligheid op het wegvak Leudal. Die is al jaren hoog en helaas gebeuren er nog steeds erg veel (ernstige) ongevallen. Ten tijde van het afronden van het MER (april '21) waren er 81 geregistreerde ongevallen (afbeelding 6.22), eind februari 2022 staat de teller alweer op 106 ongevallen. Dit toont meer dan voldoende aan dat het wegvak Leudal verkeersveiliger moet worden ingericht, onafhankelijk van de mate van verkeers(on)veiligheid op andere wegvakken.</i>
	19	De in het PIP genoemde conclusie "Vrachtverkeer levert overlast (akoestiek, luchtkwaliteit en trillingen) op in woongebieden aan weerszijden van de weg." geldt straks ook voor de nieuwe N280 Leudal, daar de bestaande weg slechts enkele meters verschoven wordt. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het PIP is vrachtverkeer genoemd als een aandachtspunt in de huidige situatie. Mede de optredende overlast vanwege het vrachtverkeer is aanleiding geweest voor de samenwerking tussen de gemeenten in de regio Midden-Limburg en de Provincie Limburg als het gaat om regionale gebiedsontwikkeling. Dit zegt derhalve niets over de toekomstige situatie na aanpassing van het tracé.</i> <i>Om inzichtelijk te krijgen wat de consequenties zijn met betrekking tot de aanpassing van het tracé zijn in het kader van het MER en het PIP de</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>(milieu)effecten als gevolg van de gewijzigde weginrichting en verwachte verkeersstromen inzichtelijk gemaakt. Ook de invloed van vrachtverkeer is daarin meegenomen. Daar waar nodig zullen hiervoor de noodzakelijke en/of verplichte maatregelen getroffen worden om overlast te beperken, bijvoorbeeld door de toepassing van stil asfalt. Onder andere doordat de N280 Leudal in de toekomstige situatie aan de rand van de kern is gelegen, en het tracé dus niet meer door de kern van Baexem loopt, neemt het aantal gehinderden per saldo af ten opzichte van de referentiesituatie (zie onder andere tabel 12.18 en 12.19 van het MER).</i>
	20	De in het PIP als doel genoemde omstreden regiovisie “Het oog van Midden-Limburg” is volstrekt achterhaald, en was een beschamende poging om Midden-Limburg vol te bouwen. GOML bestaat inmiddels niet meer; afgeslankte opvolger SML is op sterven na dood. Derhalve kan “gebiedsontwikkeling” als achtergrond geschrapt worden. Verder is het zo dat deze “gewenste ontwikkelingen” allen ten koste gaan van landbouwgrond en natuur, nog veel meer dan de N280 zelf. Bij de tracékeuze van de N280 waren landbouwgrond en natuur echter met afstand de belangrijkste factoren; gebruik hiervan moest geminimaliseerd worden. Deze zelfde eisen gelden dan ook voor gebiedsontwikkeling. Derhalve is er geen enkele reden voor ons om enige negatieve effecten op ons woon- en leefgenot te accepteren. Deze dienen volledig te worden gemitigeerd, of er moet van de plannen worden afgezien. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In voornoemde visie zijn destijds de strategische keuzes voor de regio benoemd: benutten en versterken van de regionale economie, versterking van de sociale structuur en verbetering van het vestigingsklimaat. Een oplossing van de verkeerskundige en leefbaarheidsproblemen op en langs de N280 is een cruciaal onderdeel om de gebiedsontwikkeling tot een succes te maken.</i> <i>Dat bepaalde ontwikkelingen niet op de voorziene wijze plaatsvinden of zijn uitgevoerd wil niet zeggen dat er in de huidige situatie geen nut en noodzaak is tot herinrichting van de N280 Leudal. In de toelichting bij het PIP en MER (hoofdstuk 2 en 6) is de nut en noodzaak onder andere aangetoond middels een analyse van de verkeersafwikkeling. Bij deze analyse is gebruik gemaakt van recente verkeerscijfers. Ook is duidelijk dat de verkeersveiligheid momenteel niet voldoet.</i>
	21	Voorkeursalternatief 3C lost geen leefbaarheidsproblemen in Baexem op, maar verschuift ze enkele meters. Daarbij wordt de barrierewerking versterkt. De projectdoelen kunnen met voorkeursalternatief 3C niet worden gerealiseerd. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In principe kan iedereen nu de bestaande N280 oversteken. Dit is natuurlijk verkeersonveilig, maar daarnaast dien je ook hiaten in het verkeer te vinden om over te kunnen steken. Dat leidt vaak tot lange wachttijden. In de nieuwe situatie kun je alleen oversteken op de ongelijkvloerse plekken die daarvoor zijn ingericht (zoals het viaduct in de Kasteelweg en tunneltje bij Baexem). Daar hoef je niet te wachten en het is verkeersveilig. Dus het nadeel van een beperking van het aantal oversteekmogelijkheden wordt gecompenseerd door het veiliger en sneller oversteken in de nieuwe situatie. Hierdoor is barrièrewerking in het MER per saldo als neutraal beoordeeld.</i>

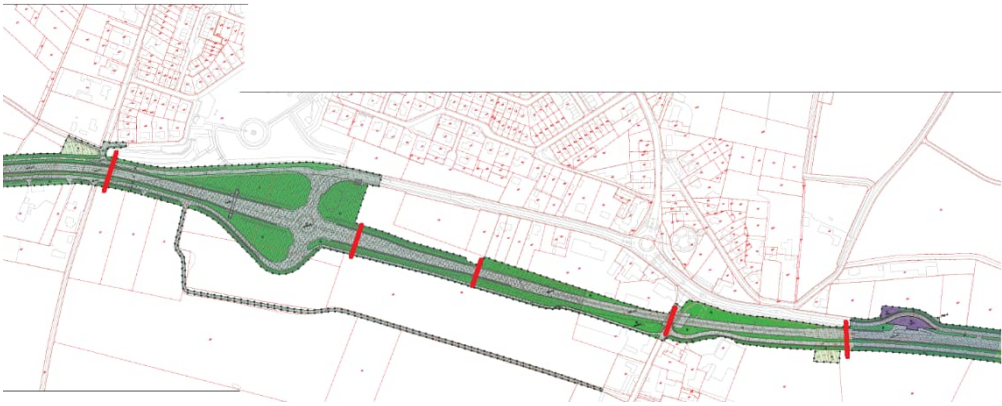
Nummer	Subnr.	
	22	Volgens het PIP en MER rijden op het drukste deel van de N280 Leudal, vanuit Baexem naar het oosten richting Roermond, en vice versa, per etmaal circa 20.000 voertuigen in de huidige situatie (2021). Op 2 januari 2007 is door de Provincie Limburg het document “Verkenning verkeersproblematiek N280 tussen Weert en Roermond” gepubliceerd, waarmee de hele discussie over opwaardering van de N280 is begonnen. Hierin werd echter uitgegaan van een te verwachten etmaalintensiteit van 29.400 in het jaar 2020. Zoals nu blijkt uit de aantallen zoals genoemd in MER en PIP zijn deze aantallen nooit gehaald en verre van realistisch, waarmee de aanleiding/noodzaak voor dit project verval. Een andere verklaring kan zijn dat er naar de gewenste getallen toe gerekend wordt binnen dit project. De schijn wordt gewekt dat eerst in 2007 een hoge etmaalintensiteit wordt gepresenteerd om het project te kunnen starten. Wanneer vervolgens in 2021 mitigerende maatregelen genomen moeten worden, wordt de prognose naar beneden bijgesteld om de kosten te drukken.
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het MER en PIP zijn de laatste inzichten gebruikt voor wat betreft de verkeersprognoses op basis van actuele verkeersmodellen, mede gebaseerd op de feitelijke ontwikkeling van de verkeersintensiteiten van de afgelopen jaren. Op basis van deze verkeersprognoses zijn de maatregelen uitgewerkt zoals deze nu voorliggen, zodat een robuuste situatie wordt gerealiseerd.</i>
	23	Eerdere schattingen van verkeersintensiteiten zoals gemaakt binnen dit project waren aantoonbaar incorrect (op een stuk weg zonder op-of afritten verdwenen 500 auto's per etmaal), en dienden slechts om middels opgepimpte getallen een drogreden voor dit project aan te dragen. Zie ook andere zienswijzen omtrent tegenstrijdigheden m.b.t. de te verwachten verkeersintensiteit op de N280 zoals genoemd in deze MER.
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het MER en PIP zijn de laatste inzichten gebruikt voor wat betreft de verkeersprognoses op basis van actuele verkeersmodellen, mede gebaseerd op de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten van de afgelopen jaren. Op basis van deze verkeersintensiteiten zijn de maatregelen uitgewerkt zoals deze nu voorliggen, zodat een robuuste situatie wordt gerealiseerd.</i>
	24	Door het omlaag brengen van de maximumsnelheid op autosnelwegen van 120 km/uur naar 100 km/uur is voor doorgaand verkeer de aanbevolen route van Kelpen over A2 naar Ei-van-St. Joost, via A73 naar Roermond langzamer geworden. Hierdoor is de hoeveelheid verkeer op de N280 toegenomen. Echter, in dezelfde week dat deze snelheidsverlaging van kracht werd, ging Nederland thuiswerken i.v.m. de coronacrisis, waar we ons nog steeds in bevinden. Het gevolg hiervan is dat er geen representatieve verkeerstelling gedaan kan worden, tot na afloop van de coronacrisis. De hoeveelheid verkeer is de cruciale basis voor alle leefbaarheidsaspecten (geluid, luchtkwaliteit, enzovoort). Derhalve is de huidige MER nietszeggend zonder een solide verkeerstelling. Aan verkeersmodellen en berekeningen kan binnen dit project geen waarde worden gehecht. Dit gezien de initiële modellen waarbij op een N280 wegvak zonder zijwegen ineens 500 auto's per etmaal verdwenen.

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het MER en PIP zijn de laatste inzichten gebruikt voor wat betreft de verkeersprognoses op basis van actuele verkeersmodellen, mede gebaseerd op de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten van de afgelopen jaren. In deze verkeersmodellen is ook al het gewijzigde snelheidsregime op de Rijkswegen opgenomen (van 130km/h naar 100km/h gedurende de dagperiode). Op basis van de resultaten van deze actuele modellen zijn de diverse (milieu)onderzoeken verricht.</i>
	25	Toen de bestaande rotonde in Baexem geopend werd eind 2004, was deze bedoeld om decennia lang mee te gaan. Echter, op 2 januari 2007 publiceerde de Provincie Limburg al het document “Verkenning verkeersproblematiek N280 tussen Weert en Roermond”, waarbij in hoofdstuk 1.1 wordt vermeld dat “De voorliggende verkenning is een onderzoeksopdracht van Provinciale Staten d.d. 20 mei 2005. Aanleiding voor de studie is de huidige en verwachte verkeersafwikkelingsproblematiek op de N280 Weert-Roermond”, en worden in hoofdstuk 5 maar liefst 9 N280 varianten opgesomd om deze problematiek op te lossen, met in hoofdstuk 7 een uitgewerkte voorkeursvariant, die sterk lijkt op de huidige variant 5 (en dus niet op variant 3C zoals beschreven in dit PIP). Dus minder dan een half jaar na opening van de huidige rotonde wordt al gesteld dat deze niet voldoet, en worden nieuwe plannen gemaakt. Voor de aanleg van de huidige rotonde werd echter gesteld dat deze voldeed. Dit kan op een half jaar tijd niet zomaar ineens veranderen. In de bijbehorende presentatie van de Provincie Limburg op 28 maart 2007 wordt op slide 11 gepresenteerd dat de voor 2020 verwachte verkeersintensiteit 29.400 mtv/etmaal zal zijn. Dit aantal is bij lange na niet gehaald, zoals blijkt uit het getal van 20000 mtv/etmaal zoals nu genoemd voor 2021 in het PIP en MER. Derhalve zegt de inschatting in het PIP van de verkeersintensiteit helemaal niets. Alle getallen zoals eerder genoemd bij dit project zijn onbetrouwbaar gebleken. Er dient een nieuw onderzoek door een onafhankelijke partij plaats te vinden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De rotonde in Baexem is destijds gerealiseerd om een lokaal knelpunt in de kern op te lossen. De aangehaalde Verkenning gaat over een regionale verbinding in een groter gebied, waarvan bekend is dat dergelijke processen vaak een lange doorlooptijd kennen. Met het nu voorliggende plan wordt een robuuste oplossing voor de lange termijn gerealiseerd waarmee zowel lokale als regionale knelpunten worden opgelost. In het MER en PIP zijn de laatste inzichten gebruikt voor wat betreft de verkeersprognoses op basis van actuele verkeersmodellen, mede gebaseerd op de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten van de afgelopen jaren. Op basis van deze verkeersintensiteiten zijn de maatregelen uitgewerkt zoals deze nu voorliggen, zodat een robuuste situatie wordt gerealiseerd.</i>
	26	Uit tabel 3 in het PIP (en tabel 6.3 in de MER) met I/C-verhoudingen blijkt dat de huidige rotonde in Baexem genoeg capaciteit heeft en niet overbelast is. Hierbij wordt de opmerking gemaakt dat de berekeningen m.b.t. de rotonde in Baexem niet overeenkomen met de praktijk (“De berekeningen kunnen echter de invloed van fietsverkeer niet meenemen”), en dat de te nemen maatregelen (waaronder aanleg turborotonde) gebaseerd zijn op de praktijk.

Nummer	Subnr.	
		Dit principe dient ook toegepast te worden op de geluidsberekeningen en onze leefomgeving: • Hierbij wordt het effect van de overheersende zuidwestelijke windrichting niet meegenomen. Omdat de N280 wordt verplaatst van de noord-oost-zijde van ons huis naar de zuid-west-zijde, gaat de werkelijke geluidsbelasting op onze achtergevel en in onze achtertuin vele malen hoger zijn dan berekend. • De berekende geluidswaarden zijn naar beneden bijgesteld, gebruikmakend van artikel 3.4 van het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012", waarin geschetst wordt dat door elektrisch rijden geluidsoverlast in de toekomst zal afnemen. Momenteel is hier nog geen sprake van. • Aan een "geluidsluwe" voorgevel heb je niets, als de achtergevel en daarmee de hele achtertuin een hoge geluidsbelasting heeft. Dit dient te worden opgenomen in een volgende, geactualiseerde MER. De bij ons te nemen maatregelen (en financiële compensatie) dienen van de werkelijke geluidsbelasting op ons hele perceel uit te gaan. De te nemen maatregelen zijn: - Verschuiving van de nieuwe rotonde in westelijke richting, zodanig dat de rijbaan ter hoogte van ons perceel 2 meter onder het maaiveld ligt - Aanleg van een glazen geluidswal (maandelijks gereinigd om doorzichtigheid te garanderen) van nieuwe rotonde tot onderdoorgang Kasteelweg - Verlaging van de maximum snelheid tot 50 km/uur, vanaf de Hubert Cuyperslaan tot Tankstation De Haan, gecontroleerd door een vaste flitspaal op het diepste punt van de onderdoorgang van de Kasteelweg. Daar de snelheid op de rotonde toch laag is, zal dit nauwelijks effect hebben op de reistijd, waardoor de projectdoelen niet aangetast worden Wordt dit niet gedaan, dan is de rotonde in Baexem ook geen probleem voor de verkeersafwikkeling, en is er ook geen reden om de N280 direct langs onze achtertuin te gaan leiden, hetgeen onze tuin onleefbaar zou maken. Het geluidsniveau in onze gehele achtertuin mag niet toenemen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Er is uitgebreid onderzoek verricht naar de akoestische effecten conform de vereisten van de Wet geluidhinder. In dit rekenmodel wordt, in tegenstelling tot hetgeen indiener suggereert, wel degelijk ook rekening gehouden met diverse omgevingsfactoren en overheersende windrichtingen. Van een aanpassing van het MER en de geopperde maatregelen is derhalve geen sprake.</i> <i>Voor de beoordeling van de geluidimmissie is uitgegaan van de huidige situatie en het toekomstig gevelniveau. Het laatstgenoemde gevelniveau is tevens vastgelegd in het hogere waarde besluit.</i> <i>Ten aanzien van het tracé in Baexem is door Gedeputeerde Staten een voorkeursvariant vastgesteld waarop het akoestisch onderzoek en de beoordeling van het aspect geluid is gebaseerd. Andere varianten staan om die reden niet meer ter discussie. Daarnaast is het veranderen of het aanpassen van het tracé niet zondermeer mogelijk omdat er naast het aspect geluid ook andere aspecten een rol spelen in een dergelijke beoordeling (lucht, natuur, stikstofdepositie,</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>verkeersveiligheid etc.). Ten aanzien van verkeersremmende maatregelen is in de hogere waarde besluit gesteld dat de functie van de weg zich niet leent voor verkeersbeperkende of snelheidsbeperkende maatregelen. Verkeers- of snelheidsbeperkende maatregelen stuiten daarmee op bezwaren van verkeerskundige aard. Wel is getracht om de geluidbelasting te verminderen door toepassing van stil asfalt.</i> <i>Desalniettemin is in het akoestisch onderzoek, hoofdstuk 7, tevens aandacht besteed aan andere akoestische maatregelen of voorzieningen. Dit resulteert in de conclusie dat het plaatsen van schermen niet realistisch zijn, mede omwille van de landschappelijke inpassing.</i>
	27	Doelen 1 en 2 zoals genoemd in het PIP en MER zijn in strijd met doel 5b en 5c <i>Reactie bevoegd gezag</i> <i>De provincie herkent zich niet in die stellingname. Door indiener genoemde doelen zijn niet strijdig.</i>
	28	Leefbaarheidsproblemen in Baexem worden niet opgelost, maar slechts enkele meters verplaatst. Voor ons betekent dit project dat een leefbaarheidsprobleem gecreëerd wordt. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het MER is uitgebreid onderzoek verricht naar de milieueffecten voor o.a. omwonenden. Uit deze onderzoeken blijkt dat de beoogde reconstructie per saldo zorgt voor minder hinder. Dit betekent bijvoorbeeld dat er meer huishoudens in een lagere geluidbelastingklasse terecht komen, wat de mate van hinder doet afnemen. Voor enkele woningen is echter inderdaad sprake van een toename.</i>
	29	Met voetnoot 3 in PIP 2.3.1 bevestigt de Provincie Limburg, en met name de betreffende Gedeputeerden, haar stelling dat het natuur- en landbouwareaal voor haar belangrijker zijn dan veiligheid en leefbaarheid. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Met de voetnoot is toegelicht dat is gekozen voor een maatvoering die past binnen de richtlijnen die landelijk worden gehanteerd voor een verkeersveilige weginrichting. Met deze maatvoering is nog steeds een verkeersveilig ontwerp gerealiseerd, maar is er inderdaad minder ruimtelijke invloed op bijvoorbeeld natuur- en landbouwareaal, maar ook op bijv. woonbestemmingen. Dit draagt ook positief bij aan de mate van leefbaarheid, omdat minder eigendommen van particulieren hoeven te worden verworven.</i>
	30	In tabel 4 van het PIP is de I/C-verhouding toegenomen (ten opzichte van tabel 3) op de volgende punten: • Noordelijke toe-en afrit N280-N273 • Kruispunt N273-N279 Dit betekent dat de toch al slechte doorstroming op de N273 verder verslechtert. Het effect hiervan zal zijn dat nog meer sluipverkeer z'n weg zoekt door de dorpskernen van Baexem en Grathem <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De toename van de I/C-verhouding heeft te maken met de vergelijking van de huidige situatie met de toekomstige situatie en de gewijzigde verkeersstromen. Met de beoogde aanpassingen van deze kruispunten op de N273 tot rotondes</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>verbeteren we daarbij de verkeersveiligheid aanzienlijk. In de verkeersmodellen zijn deze infrastructurele maatregelen reeds opgenomen en de verkeersstromen nemen in genoemde kernen niet toe als gevolg van deze kruispuntvormen.</i>
	31	Als de maximum snelheid op het wegvak tussen Baexem en N273 teruggebracht wordt (van 100 km/h naar 80 km/h) wat extra reistijd oplevert, kan het ook geen probleem zijn om de maximum snelheid op het tracé langs Baexem 50 km/h te laten <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Door indiener aangehaalde situaties zijn niet met elkaar te vergelijken en genoemde suggestie is derhalve niet van toepassing. De nieuwe N280 ligt straks volledig buiten de bebouwde kom en daarbij hoort het beoogde snelheidsregime van 80km/h. Het beoogde snelheidsregime wordt niet gewijzigd.</i>
	32	Inwoners van Baexem worden met omrijtijd- en kosten geconfronteerd, omdat niet meer direct vanaf de huidige rotonde naar Roermond gereden kan worden, maar een kilometer omgereden moet worden van oude rotonde naar nieuwe rotonde. Dit dient volledig te worden vergoed. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In de huidige situatie is het moeilijk om vanaf de zijwegen de N280 op te komen, dit levert rijtijdverlies op. In de nieuwe situatie zal dit door de turborotondes niet meer het geval zijn. Het rijtijdverlies zal naar onze mening beperkt zijn en in veel gevallen zelfs niet aan de orde zijn.</i> <i>Als inspreker toch meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende. Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Op een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.</i>
	33	Het tracé gaat niet om, maar door de kern van Baexem heen. Slechts een klein deel is verdiept. Voor verreweg de meeste inwoners van Baexem ligt de weg gewoon op maaiveld hoogte, met alle nadelige effecten van dien. De Provincie Limburg is hier in de communicatie naar burgers nooit transparant over geweest. Ook uit het PIP en MER is niet af te leiden welk deel verdiept is. Om dit inzichtelijk te maken dienen in de PIP en MER dwarsdoorsneden van het wegprofiel met omgeving te worden toegevoegd, minimaal voor de locaties aangegeven met een rode streep op de kaart.

Nummer	Subnr.	
		 Deze omschrijving dient in een volgende update van de PIP te worden aangepast. Verder dienen rectificaties te worden gepubliceerd als compensatie van alle eerdere misleidende informatie. Nog beter is om de weg inderdaad verdiept om Baexem heen te leggen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De N280 wordt ter plaatse van Baexem verdiept aangelegd over een totale lengte van circa 650 meter, tussen de nieuwe rotonde Baexem en tankstation De Haan. Dit is ook tijdens alle informatiebijeenkomsten sinds 2017 op deze wijze gecommuniceerd. In totaal zijn hiervoor sinds 2017 zes openbare bijeenkomsten georganiseerd (in 2021 twee sessies online) en zijn meerdere sessies met begeleidingsgroepen gehouden en hebben bovendien diverse gesprekken met individuele stakeholders plaatsgevonden. De lengte van de verdiepte ligging is in deze periode telkens gelijk gebleven. Van het volledige ontwerp is bovendien een realistische visualisatie en animatie beschikbaar, waarmee het volledige ontwerp in 3D realistisch zichtbaar is voor eenieder. Van onvoldoende transparante communicatie is dan ook geen sprake.</i> <i>In het definitieve wegontwerp is de volledige verdiepte ligging uitgewerkt. Dat ontwerp vormt de basis voor het MER en PIP, inclusief bijbehorende Regels en Verbeelding. Om verder te verduidelijken hoe de verdiepte ligging is beoogd zal het PIP hierop worden aangevuld, zodat voor belanghebbenden hierover meer duidelijkheid ontstaat.</i>
	34	De aansluiting op de nieuwe Kelperbrug en A2 kan ook prima verkeersveilig worden gerealiseerd zonder natuur te doorsnijden. Weliswaar brengt dit hogere kosten met zich mee omdat de brug dan langer wordt. Op dit punt wordt door het projectteam dus gekozen voor doorsnijding van natuur om kosten te besparen. Dit kan voor het tracé bij Baexem ook, en zou zo leefbaarheidsproblemen voor Baexem voorkomen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Ten behoeve van de passage het kanaal Wessem-Nederweert heeft uitvoerig overleg en afstemming met o.a. Rijkswaterstaat plaatsgevonden, vanwege de directe relatie tussen de Kelperbrug en de aansluiting op de toe- en afrit van de Rijksweg A2. Rijkswaterstaat is niet alleen wegbeheerder van de A2, maar ook vaarwegbeheerder van het kanaal en derhalve een belangrijke stakeholder. Op basis van de gestelde eisen van met name Rijkswaterstaat (doorvaarthoogte en -breedte kanaal, wijze van kruising van het kanaal etc.) kon doorsnijding van natuur</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>niet worden vermeden en is het nu voorliggende ontwerp tot stand gekomen. Er zijn passende maatregelen getroffen om de optredende effecten te beperken.</i>
	35	De bestaande bomen langs het huidige N280 tracé bij de molen in Baexem zijn zichtbepalend en dienen behouden te worden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Een deel van de bomen (5 stuks) langs dit deel van het tracé ter hoogte van de molen blijft behouden, overige bomen moeten echter worden gekapt om een nieuwe aansluiting te maken.</i>
	36	Ter plaatse van de verdiepte ligging dienen geen bomen te worden aangeplant ter hoogte van ons perceel om ons vrije uitzicht te behouden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Er zijn geen hoge bomen voorzien aan de achterzijde van perceel van indiener. De bestemming Groen biedt mogelijkheden om met de exacte invulling flexibel om te gaan en waar nodig maatwerk te bieden.</i>
	37	Vanaf de nieuwe turborotonde in Baexem tot aan de Kasteelweg loopt het nieuwe tracé vrijwel op maaiveldhoogte direct langs de achtertuinen van de woningen. Voor deze woningen heeft de verdieping verderop geen effect en is er dus geen sprake van een lagere geluidsbelasting door het verkeer. Door de Provincie Limburg wordt de verdieping echter bij iedere gelegenheid aangeprezen als het wondermiddel dat alle problemen oplost. Deze stelling dient dan waargemaakt te worden door de weg over de hele lengte door/langs Baexem te verdiepen, en/of geredificeerd te worden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Aan de westzijde start het verdiepte deel net ten westen van de nabij gelegen woningen. Ter plaatse van de Kasteelweg is het diepste punt bereikt, met inachtnaam van de ontwerprichtlijnen en -uitgangspunten. In het MER is uitgebreid onderzoek verricht naar de milieueffecten voor o.a. omwonenden. Uit deze onderzoeken blijkt dat de beoogde reconstructie per saldo zorgt voor minder hinder. Dit betekent bijvoorbeeld dat er meer huishoudens in een lagere geluidbelastingklasse terecht komen, wat de mate van hinder doet afnemen. Voor enkele woningen is echter sprake van een toename. Ter plaatse van betreffende woning voorziet de verdiepte ligging in een doorgetrokken rechte wand (i.p.v. schuine taluds) die de geluidbelasting ter plaatse beperkt.</i>
	38	Er mist een cruciaal gedeelte in het PIP. In hoofdstuk 2 wordt namelijk de ligging van de nieuwe N280 ten opzichte van de Hubert Cuyperslaan niet besproken; dit zou een hoofdstuk tussen 2.4.3 en 2.4.4 moeten zijn. Hetzelfde geldt voor de MER in hoofdstuk 5.2.3. Op dit punt komt de hoofdrijbaan meer dan 10 meter dicht bij de bebouwing te liggen. Dit heeft voor de woningen in Baexem een hogere geluidsbelasting tot gevolg. In het "Ontwerpbesluit van Gedeputeerde Staten van Limburg Vaststelling hogere waarden wegverkeerslawaaï" wordt hiervan gezegd: "Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de aanleg van de nieuwe randweg bij Baexem lokaal leidt tot een toename van de geluidsbelasting boven het niveau van de wettelijke voorkeurswaarde". Met name bij de Hubert Cuyperslaan en rondom de molen is dit het geval. Dit betreft meer dan de helft van het tracé door Baexem. Het projectdoel "leefbaarheid in Baexem verbeteren" wordt dus niet gehaald. De Provincie Limburg roept echter dat de geluidsbelasting in Baexem verminderd wordt. Deze stelling dient dan

Nummer	Subnr.	
		waargemaakt te worden, en/of gerectificeerd te worden, in de pers, en naar Provinciale Staten toe. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het MER is uitgebreid onderzoek verricht naar de milieueffecten voor o.a. omwonenden, het onderzoek is daarbij gebaseerd op de ligging van de N280 ten opzichte van de Hubert Cuyperslaan. Ook de verbindingsweg naar de Hubert Cuyperslaan is hierin opgenomen. Uit deze onderzoeken blijkt dat de beoogde reconstructie per saldo zorgt voor minder hinder. Dit betekent bijvoorbeeld dat er meer huishoudens in een lagere geluidbelastingklasse terecht komen, wat de mate van hinder doet afnemen. Voor enkele woningen is echter inderdaad sprake van een toename.</i>
	39	De nu voorliggende variant 3C was in 2014 veel duurder dan het alternatief. Deze meerprijs werd echter graag betaald door voormalig gedeputeerde Van der Broeck, die deze variant er doorheen heeft gedrukt. Bij de stemming in PS op 7 februari 2014 stemde zowel zijn eigen CDA fractie volledig tegen hem, als ook coalitiepartner VVD. Nu er anno 2021 sprake is van het mogelijk schrappen van cruciale voorzieningen binnen dit plan (breedte tunnel, landschapsinrichting, fietstunnel N273), en er onvoldoende budget beschikbaar blijkt te zijn voor geluidwerende voorzieningen, Dit komt de veiligheid en leefbaarheid van omwonenden niet ten goede en is wat ons betreft onacceptabel. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het nu voorliggende besluit gaat uit van het volledig realiseren van het beoogde wegontwerp en maakt dit planologisch mogelijk. In de realisatieovereenkomst met de gemeente Leudal zijn door de gemeenteraad naast de financiële bijdrage van de gemeente Leudal afspraken gemaakt over het project. Vooralsnog is er geen sprake van het schrappen van de beoogde voorzieningen.</i>
	40	Vele zienswijzen op de NRD zijn in de zienswijzennota uit 2018 en aangepaste NRD genegeerd. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Naar aanleiding van de zienswijzen op de concept NRD is een uitgebreide zienswijzennota opgesteld, waarin een inhoudelijke en/of procedurele reactie is gegeven op de zienswijze van betrokkenen. Deze zienswijzennota is door het bevoegd gezag op 30 januari 2018 vastgesteld, waarmee de kaders voor het MER vast staan. Binnen deze kaders is het MER vervolgens opgesteld en zijn de onderzoeken uitgevoerd. Daar waar destijds relevante aspecten zijn ingediend is dit in de nadere planvorming opgenomen. Het is echter evident dat niet alle suggesties uit de zienswijzen zijn meegenomen in de planvorming omdat een dergelijk omvangrijk plan nooit alle individuele belangen en/of wensen kan invullen. Volledigheidshalve wijzen we in dit verband tevens nog op de constatering van de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage in het toetsingsadvies op het MER d.d. 20-08-2021 dat 'het duidelijk is dat de eerdere adviezen van de Commissie zijn meegenomen'.</i>
	41	In het PIP wordt verwezen naar de NRD uit 2013. "Leefbaarheid" is in deze "NRD N280 West – wegvak Baexem 2 april 2013" gedefinieerd als: 1. Verminderen barrierewerking 2. Goede oversteekbaarheid

Nummer	Subnr.	
		3. Verkeersveiligheid 4. Geen extra geluidsoverlast 5. Geen verslechtering luchtkwaliteit 6. Zo min mogelijk effect op karakteristieke dorpsaanzichten Voor de kern Baexem voldoet het nu voorliggende plan niet aan de doelstellingen omschreven in punten 1, 2, 4, 5 en 6. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De verwijzing naar de NRD uit 2013 is een opsomming van de historie en besluitvormingsproces tot op heden. Inzake voorliggend MER is in 2017 een NRD opgesteld en toetsing en beoordeling van voorliggend plan is gebaseerd op hetgeen is opgenomen in de NRD uit 2017.</i>
	42	In Baexem is er geen draagvlak voor deze zeer omstreden plannen van de Provincie Limburg omtrent de N280 in Baexem, waarbij tegen zeer hoge kosten de weg slechts enkele meters verschoven wordt. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Het is niet correct dat heel Baexem tegenstander is van alternatief 3c. De provincie heeft een intensief participatietraject doorlopen met alle betrokken partijen in de Werkgroep Stakeholders. En daar hebben belangenverenigingen eveneens aan deelgenomen. De werkgroep stakeholders heeft bijna unaniem gekozen voor alternatief 3c. Daarnaast hebben wij tijdens de diverse informatiebijeenkomsten sinds 2017 ook van vele inwoners van Baexem positieve reacties ontvangen op het voorliggende plan.</i>
	43	In "Mededeling Portefeuillehouder inzake afdoening toezegging 8423 (project N280-West wegvak Leudal)_ brief gedeputeerde Geurts van 5-2-2019 (GS 2019-8700).pdf" bijlage 1 punt 1 wordt gesteld "Een breed samengestelde werkgroep Stakeholders, waaronder ook vertegenwoordigers uit Leudal en Baexem, begeleidde deze planuitwerking". Ook in het PIP hoofdstuk 3.2.3 wordt dit gesteld. Echter, de enige vertegenwoordiger van Baexem was de reeds opgeheven dorpsraad, bestaande uit de eigenaar van de Baronsberg met dus directe persoonlijke belangen tegen alternatief 5, en tevens bedenker van alternatief 3c zoals dit nu gepland is. Ondanks veelvuldig aandringen van meerdere zijden weigert de Provincie tot op de dag van vandaag om de (reeds jaren niet meer door de gemeente Leudal gezien als aanspreekpunt) Dorpsraad uit het Stakeholderoverleg te zetten. De in PIP hoofdstuk 3.2.3 genoemde "Dorpsraad Hart voor Baexem" is nooit aangesloten geweest bij de werkgroep stakeholders (heeft nooit een standpunt ingenomen, noch op enige wijze hierover naar haar achterban gecommuniceerd), en is een totaal andere club dan de oude dorpsraad. Hiermee suggereert het PIP een draagvlak wat er niet is. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Zowel ten tijde van de m.e.r. procedure voor het wegvak Baexem als in deze procedure voor het volledige wegvak Leudal is uitvoerig gesproken met diverse werkgroepen en klankbordgroepen. Bovendien zijn diverse informatieavonden en inloopbijeenkomsten georganiseerd om burgers en belanghebbenden gedurende het proces te informeren over het planvoornemen en de resultaten, waarbij ook de mogelijkheid is geboden om hierop te reageren. Gedurende het participatieproces</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>kunnen echter nooit alle wensen en ideeën van individuele bewoners en belangenvertegenwoordigers worden ingewilligd.</i>
	44	Met het aanleggen van de N280 door Baexem wordt belang 4 van de Nationale Omgevingsvisie ("Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving") genegeerd. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Wij delen de mening van indiener niet. Met de beoogde aanpassingen aan de N280 bevorderen we de veiligheid van de fysieke leefomgeving aanzienlijk en per saldo waarborgen en/of verbeteren we de gezonde leefomgeving eveneens. Echter treedt er voor enkele omwonenden een verslechtering van de geluidssituatie op.</i>
	45	In het PIP wordt gesteld dat ter hoogte van de kern Baexem het plangebied wordt aangeduid met "overig bebouwd gebied", met onder andere als thema: "verstedelijking". In een klein dorp als Baexem kan en mag niet dit thema niet aan de orde zijn. Als motivatie voor dit N280 Leudal project valt dit dus af. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De term Overig bebouwd gebied, met daarbinnen onder andere het thema 'verstedelijking' is opgenomen in het POL uit 2014. Dit is een algemeen gebruikte term voor bestaande dorpskernen en suggereert niet dat er een 'grote nieuwe stad' zal worden gebouwd. In dit hoofdstuk is getoetst of het plan past binnen de verschillende bestaande beleidskaders op Rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau, en dit is niet bedoeld om nut en noodzaak van dit project te motiveren.</i>
	46	In het PIP wordt voor de belangen "doorstroming, verkeersveiligheid, waterkwaliteit, waterhuishouding, landbouwkundig gebruik en natuurontwikkeling" gesteld dat "aantasting van de hier aanwezige waarden wordt gecompenseerd". Het is ronduit schokkerend dat er niets wordt geschreven over en gedaan voor compensatie en mitigerende maatregelen voor aanwonenden. Dat hiervoor stil asfalt wordt genoemd telt niet mee; dit ligt er momenteel ook al. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het kader van het MER en PIP zijn de onderzoeken verricht conform de daarvoor wettelijke vereisten (geluid, luchtkwaliteit, trillingen en externe veiligheid). De gevolgen voor het woon en leefmilieu voor omwonenden zijn uitgebreid in beeld gebracht in hoofdstuk 12 van het MER. Daar waar deze onderzoeksresultaten aanleiding gaven tot extra compenserende of mitigerende maatregelen, is dit benoemd en uitgewerkt. Inzake geluid is stil asfalt voorzien en voor een aantal woningen is een hogere grenswaarde vastgesteld. Mogelijk dat op woningniveau als gevolg daarvan nog aanvullende geluidsmaatregelen worden toegepast. In de huidige situatie ligt er geen stil asfalt op de volledige N280, derhalve is hetgeen indiener suggereert onjuist.</i> <i>Ook op de nieuwe randweg zou normaliter standaard worden uitgegaan van het referentie asfalt. Door het toepassen van een stiller asfalt op de randweg wordt het woon- en leefklimaat wel verbeterd.</i>
	47	In het PIP 4.3.1 wordt de N280 genoemd als aandachtspunt m.b.t. internationale verbinden. Een dergelijke weg voor internationaal verkeer dient buiten de bebouwde kom van dorpen te worden gehouden.

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De N280 heeft een belangrijke functie in het bovenregionale wegennet van de provincie Limburg. Met de beoogde aanpassingen van de N280 voldoet de inrichting van de N280 ook aan vereisten van deze functie. Het volledige wegvak N280 Leudal ligt na herinrichting buiten de bebouwde kom.</i>
	48	De ligging van het tracé direct aan onze tuin heeft een forse negatieve impact op ons woon- en leefklimaat. Ter plekke is maatwerk noodzakelijk om tot een aanvaardbare situatie te komen. Zonder aanvullende maatregelen zal het voor ons niet meer mogelijk zijn om ongestoord in de achtertuin te zitten. Slapen met het raam open zal leiden tot verstoorde nachtrust. Ook zal het openzetten van de achterdeur/tuindeur op zomerse dagen niet meer mogelijk zijn zonder veel lawaai in huis toe te laten. Dit is voor ons onacceptabel. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De geluidbelasting op de voorgevel neemt af als gevolg van de afname van verkeer aan de voorzijde van de woning. Door de aanleg van de nieuwe randweg is er sprake van een toename van de geluidsbelasting op de achtergevel van woning van indiener. Deze gevel is dan maatgevend vanwege de N280. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het realiseren van een geluidscherm niet doelmatig is. De Wet geluidhinder (art. 111 en 112) voorziet in een specifieke regeling voor het geluidniveau in woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld: de binnenwaarde. Het onderzoek naar de wijze waarop de geluidwerende maatregelen aan de gevel van de woningen wordt uitgevoerd teneinde aan de wettelijk vereiste binnenwaarde te voldoen staat los van dit hogere waarden besluit en komt pas aan de orde nadat de hogere waarden zijn vastgesteld. De desbetreffende bewoners/eigenaren worden hiervan te zijner tijd persoonlijk op de hoogte gesteld. Dit is ook als zodanig opgenomen in het hogere waarden besluit. In het kader van het onderzoek naar geluidmaatregelen aan de gevel wordt uitgegaan van de ventilatie eisen voor woningen. Daarbij wordt niet uitgegaan van volledig openzetten van ramen en deuren.</i>
	49	In tegenstelling tot wat het PIP beweert is er wel een toename van de barrièrewerking van de N280 met het uitvoeren van dit plan, omdat de nieuwe weg niet meer overal kan worden overgestoken. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In principe kan iedereen nu de bestaande N280 oversteken. Dit is natuurlijk verkeersonveilig, maar daarnaast dien je ook hiaten in het verkeer te vinden om over te kunnen steken. Dat betekent vaak lange wachttijden. In de nieuwe situatie kun je alleen oversteken op de ongelijkvloerse plekken die daarvoor zijn ingericht (zoals het viaduct in de Kasteelweg en tunneltje bij Baexem). Daar hoef je niet te wachten en het is verkeersveilig. Dus het nadeel van een beperking van het aantal oversteekmogelijkheden wordt gecompenseerd door het veiliger en sneller oversteken in de nieuwe situatie. Hierdoor is barrièrewerking in het MER per saldo als neutraal beoordeeld.</i>
	50	De huidige N280 wordt volledig vervangen door een autoweg. Derhalve is in de zin van het Besluit m.e.r. sprake van de aanleg van een autoweg (zie "uitspraak Europees Hof van Justitie HvJ EG 25 juli 2008 C 142/07"). Dit betekent dat voor alle aangrenzende woningen (over het hele tracé van A2 tot N273) een hogere waarde

Nummer	Subnr.	
		ingevolge de Wet geluidhinder (wegverkeerslawaaï) dient te worden vastgesteld. Momenteel wordt dit ten onrechte niet gedaan. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In paragraaf 5.2.1 van het MER wordt als uitgangspunt voor onderhavig tracé gehanteerd: “de hoofdrijbaan van de nieuwe N280 wordt een gebiedsontsluitingsweg (wegtype II) met 2*1 rijstrook en een snelheidsregime van 80 km/h. De parallelwegen worden uitgevoerd als erftoegangsweg type 1 en een snelheidsregime van 60 km/h”. Op basis van deze uitgangspunten is een akoestisch model opgesteld en zijn de resultaten van deze berekening opgenomen in het akoestisch rapport, behorende bij dit besluit. Er is geenszins sprake van het uitgangspunt dat indiener suggereert dat sprake is van de aanleg van een autoweg in het kader van het Besluit m.e.r..</i>
	51	In het PIP en in de MER wordt m.b.t. de N280 het volgende genoemd: “De weg staat bovendien hoog in de ranking van meest onveilige wegen in de Provincie Limburg.” Echter, in mei en juni 2019 staat op de Provinciale website https://www.limburg.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/ een foto van de N280 in Baexem met als titel “Verkeersveiligheid provinciale wegen Limburg beste in NL”. Als de N280 Leudal inderdaad zo veilig is, dan valt een belangrijke motivatie voor het project N280 West weg. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het MER en PIP is gekeken naar de verkeersonveiligheid op het wegvak Leudal. Die is al jaren hoog en helaas gebeuren er nog steeds erg veel (ernstige) ongevallen. Ten tijde van het afronden van het MER (april ‘21) waren er 81 geregistreerde ongevallen (afbeelding 6.22). Eind februari 2022 staat de teller alweer op 106 ongevallen. Dit toont meer dan voldoende aan dat het wegvak Leudal verkeersveiliger moet worden ingericht, onafhankelijk van de mate van verkeers(on)veiligheid op andere wegvakken. Het feit dat Limburgse wegen veiliger zijn dan in andere provincies doet niets af aan de conclusie dat de N280 Leudal onveiliger is dan andere Limburgse wegen. Het veiliger maken van de N280 Leudal draagt juist bij aan de wens om ook in de toekomst verkeersveilige Limburgse wegen te houden.</i>
	52	In tegenstelling tot wat het PIP beweert heeft de aan- of afwezigheid van een parallelweg voor landbouwverkeer geen enkele invloed op de oversteekbaarheid. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Een parallelweg heeft inderdaad geen directe relatie met de oversteekbaarheid. In het OPIP is bedoeld dat de oversteekbaarheid van de N280 plaatselijk beperkt is en dat voor landbouwverkeer geen parallelwegen beschikbaar zijn. Dit zijn twee afzonderlijke aspecten die beiden van invloed zijn op de verkeersveiligheid en doorstroming van de N280. Wij constateren dat de nu opgenomen formulering ongelukkig is en hebben dit aangepast in het PIP. Dit heeft echter geen inhoudelijke invloed op het plan.</i>
	53	Het is absurd, kwetsend en schofferend om te lezen dat er in het PIP en MER overal doelstellingen en randvoorwaarden voor genoemd worden, behalve voor leefomgeving van de aanwonenden.

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Een van de doelstellingen heeft betrekking op het oplossen van de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten. Qua verkeersveiligheid wordt dit doel volledig gehaald. In het MER is uitgebreid onderzoek verricht naar de milieueffecten voor o.a. omwonenden. Uit deze onderzoeken blijkt dat de beoogde reconstructie per saldo zorgt voor minder (ernstig) gehinderden (hogere mate van leefbaarheid). Dit betekent bijvoorbeeld dat er meer huishoudens in een lagere geluidbelastingklasse terecht komen, wat de mate van hinder doet afnemen. Voor enkele woningen is echter sprake van een toename.</i>
	54	Het verkeer over de Dorpstraat van Baexem dat richting Roermond gaat, moet bij het nu voorgestelde voorkeursalternatief 3C een kilometer omrijden. Op basis van de getallen uit eerdere verkeersstellingen betekend dit ruim 3500 extra auto-kilometers per dag door de dorpskern van Baexem. Het PIP stelt echter: “de doelstelling ‘verbetering van de luchtkwaliteit in de bebouwde kom van Baexem’ is daarom niet aantoonbaar behaald”. Die doelstelling is zeer zeker niet behaald. Door: • extra auto-kilometers, en • hogere maximum snelheid is het juist zeker dat de luchtkwaliteit verslechterd wordt. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het rekenmodel inzake luchtkwaliteit is gerekend met de nieuwe wegenstructuur en eventuele omrijd effecten. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat deze niet verslechtert en er worden geen grenswaarden overschreden. Verkeer verplaatst zich van de dorpskern naar de rand van het dorp Baexem (buiten de bebouwde kom), waardoor op het bestaande tracé (binnen de bebouwde kom) minder verkeer en dus minder uitstoot plaatsvindt. Verbetering van de doorstroming op de N280 leidt daarnaast tot minder uitstoot, omdat er minder optrekkende bewegingen plaatsvinden.</i>
	55	In het PIP wordt het mogelijk hergebruik van PFAS-houdende grond genoemd. Bij dit soort projecten is het gebruikelijk dat bij de start van de werkzaamheden de schone landbouwgrond wordt afgegraven en weggevoerd. Wanneer de beton- en asfaltwerken klaar zijn, worden vervolgens de taluds en bermen aangelegd met grond die met puin en andere rotzooi is aangevuld/bijgemengd tot aan de toegestane grenswaarde, ofwel met grond die anderzijds vervuild is (bijvoorbeeld hergebruik van elders afgegraven bermgrond vervuild met zware metalen, PAK, minerale olie, zoals genoemd in PIP tabel 5). Bij de nieuwe N280 kan zeker ter hoogte van de verdiepte ligging met keermuur regenwater geen vervuiling van het wegdek de berm in spoelen. Minimaal op deze plaatsen dient de oorspronkelijke landbouwgrond terug aangebracht te worden. Daar het tracé direct aan onze achtertuin met fruitboom grenst, zou vervuiling onze gezondheid in gevaar brengen. Bij dit project, waar zo de nadruk is gelegd op milieu en natuurbehoud, kan en mag het niet zo zijn dat de Provincie Limburg een lint van vervuiling door Baexem gaat aanbrengen, met alle gezondheidsrisico's van dien. Derhalve dient de in Baexem afgegraven grond ter plaatse binnen zichtbereik (van graaflocatie) bewaard te worden, en zonder bijmenging te worden hergebruikt bij de aanleg van bermen en

Nummer	Subnr.	
		taluds. Dit dient in de aanbesteding mee te worden genomen, en gecontroleerd te worden door een onafhankelijke partij. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Bij de reconstructie werken de aannemers volgens de huidige wet- en regelgeving, ook omtrent bodem en milieu. Genoemde suggestie om dit in de aanbesteding op te nemen is derhalve reeds een standaard verplichting die wordt opgenomen. Grond wordt alleen binnen het plangebied hergebruikt indien dit volgens de wet- en regelgeving is toegestaan. Eventuele verontreinigde grond wordt afgevoerd waardoor per saldo de bodemkwaliteit ter plaatse verbetert. De vrees van indiener voor het ontstaan van een lint van vervuiling door Baexem is derhalve niet aan de orde.</i>
	56	Door de nieuwe locatie van de Kelperbrug doorsnijdt de nieuwe N280 ter plaatse het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), en is dus wel sprake van versnippering. Bij de tracékeuze rond Baexem was aantasting van NNN/EHS een zwaarwegend argument voor Provinciale Staten. Derhalve zal de keuze om bij Kelpen door de EHS/NNN te gaan ook aan PS moeten worden voorgelegd, net als de tracékeuze bij Baexem. Als bij Kelpen een doorsnijding van de EHS/NNN mogelijk is, dan is dit binnen hetzelfde project enkele kilometers verder in Baexem ook mogelijk, is voorkeursalternatief 3C (met negatieve impact op onze leefomgeving) niet langer relevant, en moet de ruimere randweg om Baexem worden heroverwogen. De argumenten zijn immers ook allemaal van toepassing op tracé 5E: - de aanleg kan plaatsvinden zonder de doorgang op de N280 te storen - goedkoper - EHS/NNN compensatie kan natuurgebied in de omgeving verbeteren <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het MER van de N280, wegvak Baexem zijn in het verleden reeds diverse effecten van verschillende alternatieven van het tracé rondom Baexem onderzocht. Naar aanleiding daarvan hebben Provinciale Staten in 2014 besloten dat alternatief 3C het voorkeursalternatief is. Dit besluit is in 2016 herbevestigd en staat thans niet meer ter discussie. In hoofdstuk 2.1 van deze nota is dit keuzeprocess nogmaals uitgebreid toegelicht.</i> <i>Ten behoeve van de passage het kanaal Wesseem-Nederweert heeft uitvoerig overleg en afstemming met o.a. Rijkswaterstaat plaatsgevonden, vanwege de directe relatie tussen de Kelperbrug en de aansluiting op de toe- en afrit van de Rijksweg A2. Op basis van de gestelde eisen van met name Rijkswaterstaat (doorvaarthoogte en -breedte, wijze van kruising van het kanaal etc.) kon doorsnijding van natuur bij de Kelperbrug niet worden vermeden en is het nu voorliggende ontwerp tot stand gekomen. Met tracé 3c kon doorsnijding van EHS bij Baexem wel worden voorkomen. Bovendien was de doorsnijding van EHS door 5E aanzienlijk meer dan nu bij Kelperbrug het geval is. Derhalve zijn beide situaties niet met elkaar te vergelijken.</i>
	57	Ook ter hoogte van Keversbroek gaat het nieuwe tracé door de EHS/NNN, terwijl dit ter plekke eenvoudig voorkomen had kunnen worden, en dus niet aan het “Nee, tenzij” principe voldaan wordt. Het kan niet zo zijn dat waar het u toevallig niet uitkomt ontheffing aangevraagd wordt, en elders waar het u minder goed uitkomt

Nummer	Subnr.	
		ditzelfde zogenaamd onmogelijk is. De aanwezigheid van een hoogspanningsmast kan geen probleem zijn. Technisch is dit mogelijk. Wat kosten betreft wordt de naastliggende woning ook gesloopt en kan dit dus geen bezwaar zijn. Bij de aanleg van de A73 zijn ook hoogspanningsmasten verplaatst. Als bij Kelpen een doorsnijding van de EHS/NNN mogelijk is, dan is dit binnen hetzelfde project enkele kilometers verder in Baexem ook mogelijk, is voorkeursalternatief 3C (met negatieve impact op onze leefomgeving) niet langer relevant, en moet de ruimere randweg om Baexem worden heroverwogen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Een ontwerpproces van een dergelijk omvangrijk project vergt altijd een brede belangenafweging. Dit zijn niet alleen natuur- en boerenorganisaties, maar ook de belangen van burgers, bedrijven en weggebruikers. Daarnaast hebben we te maken met wettelijke normen en met ontwerpverplichtingen. Met inachtneming van al deze aspecten hebben we zo veel als mogelijk rekening gehouden en dit heeft geleid tot voorliggend ontwerp. Ter hoogte van Keversbroek is de aantasting zo minimaal mogelijk gebleven, rekening houdend met ontwerpverplichtingen voor een verkeersveilig wegontwerp en rekening houdend met de vereisten aan het kruisen van de hoogspanningsleiding. De aantasting die hiermee niet was te voorkomen (nee, tenzij principe) is in het plan voorzien van de verplichte compensatie.</i>
	58	De aanwezigheid van de vuurbuksalamander ter hoogte van Baexem zoals eerder gemeld (juli 2016) is niet in dit overzicht vermeld. Verder onderzoek dient plaats te vinden en de uitkomsten hiervan in een volgende, geactualiseerde PIP/MIR gepubliceerd te worden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Ten behoeve van het MER en PIP heeft uitvoerig ecologisch veldwerk plaatsgevonden, conform de daarvoor wettelijke vereisten. De door indiener genoemde vuurbuksalamander is niet aangetroffen, blijkt uit de veldwerkonderzoeken die door gekwalificeerde en onafhankelijke bureaus zijn uitgevoerd. Van nadere aanvullingen en actualisering op dit thema is derhalve geen sprake.</i>
	59	Op het traject van Voorkeursalternatief 3C bij Baexem tussen Kasteelweg en Abenhofweg bevinden zich, zoals eerder gemeld (juli 2016), o.a. de volgende vogelsoorten: zwaluwen, kieviten en torenvalken, hetgeen niet in de MER vermeld staat. Dit dient te worden opgenomen in de MER, en meegenomen bij de weging. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Ten behoeve van het MER en PIP heeft uitvoerig ecologisch veldwerk plaatsgevonden, conform de daarvoor wettelijke vereisten. Een nest van de torenvalk is daarbij wel aangetroffen, maar op een andere locatie dan in zienswijze wordt gesuggereerd, daarvoor zijn in het compensatieplan ook maatregelen opgenomen. Essentiële functies voor torenvalk, kievit en zwaluw zijn verder niet aangetroffen.</i>
	60	In afbeelding 16 in het OPIP zijn alleen de NNN gebieden Sarsven en Banen (in bezit van Limburgs Landschap) zichtbaar. Het is frappant (en typerend voor de rol van Limburgs Landschap binnen dit project) dat voor een project dat N280 Leudal heet, het NNN gebied Leudal (niet in bezit van Limburgs Landschap) niet zichtbaar is op deze kaart.

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Afbeelding 17 van het PIP geeft een beeld van de beoogde locaties voor compensatie van goudgroene natuurzone, die allen nabij N2000 gebied Sarsven en de Banen liggen en niet nabij N2000 gebied Leudal. Om die reden is de afbeelding op deze wijze gevisualiseerd. Het N2000 gebied Leudal is uiteraard ook volwaardig betrokken in de effectbeoordeling van N2000 gebieden, net als andere relevante gebieden.</i>
	61	Limburgs Landschap is prominent en sturend lid van de Stakeholdersgroep. Derhalve kan en mag het niet zo zijn dat de terreinen die als natuurcompensatie gebruikt gaan worden aan Limburgs Landschap toegekend worden (terwijl aanwonenden zwaar benadeeld worden door dit project). Deze dienen aan een onafhankelijke partij in beheer gegeven te worden. Alle deelnemers aan het Stakeholderoverleg vallen dus af. Enige toekenning aan deelnemers van het Stakeholdersoverleg zal belangenverstrengeling en vriendjespolitiek suggereren. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Insinuaties van indiener reactie inzake 'belangenverstrengeling en vriendjespolitiek' herkennen wij ons niet in.</i>
	62	De nieuwe N280 wordt dwars door de historische dorpskern van Baexem aangelegd. Om de situatie voor de dorpskern van Baexem duidelijk te schetsen, het nieuwe tracé: - Loopt door de voortuin van een beeldbepalende boerderij (op 10 meter van de voordeur) - Loopt direct langs diverse achtertuinen zonder enige mitigerende maatregelen - Schuift over een afstand van enkele honderden meters zelfs dichterbij de bebouwing toe - Moeten in Baexem 4 woningen gesloopt worden, waarvan er maar liefst 3 aangemerkt worden als MIP (Monumenten Inventarisatie Project) Het is werkelijk onvoorstelbaar dat een dergelijk project anno 2021 in Nederland erdoor geduwd wordt, waarbij er wel aandacht is voor "extra maatregelen om de vleermuizen en huismussen te beschermen, zoals het plaatsen van vleermuistorens, nestkasten voor huismussen en aangepaste verlichting" (nieuwsbrief Reconstructie N280 Leudal, februari 2021), terwijl er voor de bescherming van aanwonenden niets gedaan wordt. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Ten aanzien van de planvorming is onderzoek gedaan naar alle relevante aspecten conform de daarvoor geldende wet- en regelgeving. Op basis van de onderzoeken zijn maatregelen getroffen om aan de daarvoor relevante verplichtingen te voldoen. Voor beschermde soorten zijn maatregelen getroffen (zoals bijvoorbeeld voor vleermuizen en huismussen, zoals aangehaald door indiener) en voor weggebruikers en aanwonenden zijn maatregelen getroffen om zowel de verkeersveiligheid als leefbaarheid te verbeteren. Onder andere een verdiepte wegligging ter hoogte van Baexem en toepassing van stil asfalt dragen daar substantieel aan bij.</i>
	63	Bij de geluidsberekeningen dient gerekend te worden met de huidige geluidsproductie van auto's. De correctiefactor voor toekomstige reductie door elektrische auto's zoals toegepast in het PIP/MER dient achterwege gelaten te

Nummer	Subnr.	
		worden, daar dit niet overeenkomt met de huidige situatie. In de praktijk zal de geluidsbelasting veel hoger zijn.
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Alle geluidsonderzoeken zijn uitgevoerd overeenkomstig de vereisten van de Wet geluidhinder en de daarvoor gehanteerde rekensystematiek (met de daarin opgenomen parameters). Op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder volgt: "Onze Minister stelt regels op grond waarvan telkens voor een bepaalde periode, al naar gelang de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten, bij de berekening en meting van de geluidsbelasting van de gevel van woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen op het resultaat een door hem bepaalde aftrek....". De genoemde aftrek is daarmee conform landelijk beleid en wet- en regelgeving toegepast.</i>
	64	De in hoofdstuk 5.7 van het PIP en hoofdstuk 3.3 van het "Akoestisch Onderzoek" genoemde opties a) t/m e) betreffende "vermindering van de geluidproductie in de geluidbelasting" waren geldig tot 1 juli 2018, hierna zijn a) en b) vervallen. Hoewel dit geen effect op de gemaakte keuze heeft, is dit wel een slordigheid die in een dergelijk document niet mag voorkomen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De onder a en b genoemde aftrek conform artikel 110g Wgh is wel degelijk van toepassing en opgenomen in het vigerende Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 genoemd onder artikel 3.4, lid 1, sub a en b. Het is correct dat aanvankelijk deze aftrek per 1 juli 2018 zou komen te vervallen. Deze datum is gerelateerd aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Nu de Omgevingswet (niet eerder dan) op 1 januari 2023 inwerking zal treden is de vervaldatum op 4 juni 2018, zoals gepubliceerd in de Staatscourant, Jaargang 2018, Nr. 31892, gepubliceerd op 12 juni 2018, vooralsnog niet van toepassing (www.infomil.nl/onderwerpen/geluid/nieuws/2018/artikel-3-4-rmv-2012/).</i>
	65	In PIP 5.7 wordt gesteld: "Het toepassen van schermen stuit op overwegende bezwaren van landschappelijke aard.". Glazen, doorzichtige geluidsschermen hebben dit nadeel niet en dienen hier te worden toegepast. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In hoofdstuk 7 van het akoestisch rapport is hierin een afweging gemaakt. Voor een effectieve werking van schermen geeft de afweging aan dat geluidsschermen qua omvang minimaal 4 meter hoog dienen te zijn en dat de schermen daarnaast in onderhavige situatie dicht op de woningen geplaatst moeten worden. Vanuit landschappelijke inpassing wordt een dergelijke optie niet als opportuun en realistisch gezien.</i>
	66	In PIP 5.7 wordt gesteld: "In de regels van dit inpassingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om ervoor te zorgen dat daadwerkelijk het genoemde stille wegdektype (of vergelijkbare maatregelen) wordt toegepast en in stand wordt gehouden." Deze verplichting dient onvoorwaardelijk te worden, anders is ze nietszeggend

Nummer	Subnr.	
		Na enkele jaren is de geluidsreductie van stil asfalt door slijtage nihil. Asfalt dient dus na 3 jaar vervangen te worden (door wat betreft geluidsreductie gelijk of beter asfalt)
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Een voorwaardelijke verplichting houdt in dat het een voorwaarde is om de weg te mogen reconstrueren. Daarmee is de toepassing van stil asfalt geborgd en is dit tevens opgenomen als voorwaarde in het hogere waarde besluit.</i> <i>Stil asfalt vergt inderdaad meer onderhoud dan 'regulier' asfalt, maar hoeft niet iedere drie jaar te worden vervangen, zoals indiener suggereert.</i>
	67	Bij het alternatieve tracé 5 zou ook een brug over de Haelensche beek nodig zijn. Volgens het projectteam moest en zou deze worden voorzien van geluidsschermen, en dit terwijl de dichtstbijzijnde panden pas honderden meters verderop liggen. Bij de nu voorliggende variant 3C loopt het asfalt door de bebouwde kom, direct langs tuinen en woonhuizen, en zijn volgens het projectteam geen geluidsschermen nodig. Als nu geen geluidsschermen nodig zijn, dan waren ze voor variant 5 zeer zeker niet nodig, en vallen de kosten van variant 5 nog lager uit. Derhalve dient de tracékeuze opnieuw gedaan te worden, waarbij de varianten nu wel eerlijk met elkaar vergeleken worden, <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het MER van de N280, wegvak Baexem zijn in het verleden reeds diverse effecten van verschillende alternatieven van het tracé rondom Baexem onderzocht, ook effecten inzake geluid. Naar aanleiding daarvan hebben Provinciale Staten in 2014 besloten dat alternatief 3C het voorkeursalternatief is. Dit besluit is in 2016 herbevestigd en staat thans niet meer ter discussie. Het volledige keuzeprocess is in hoofdstuk 2.1 van deze nogmaals uitgebreid toegelicht.</i> <i>Het voorkeursalternatief 3C is het uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek en de resultaten zoals beschreven in voorliggend MER en PIP.</i>
	68	Gezien de ligging van het tracé direct langs ons perceel verzoeken we om de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit ook ten opzichte van de WHO-advieswaarden inzichtelijk te maken, en de uitkomst mee te nemen m.b.t. mitigerende maatregelen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De onderzoeken geluid en luchtkwaliteit zijn uitgevoerd overeenkomstig de wettelijke verplichtingen. In aanvulling hierop zijn in hoofdstuk 12 van het MER tevens de gezondheidseffecten in kaart gebracht, omdat ook beneden de wettelijke normen effecten voor de gezondheid kunnen optreden. Daarbij is aangesloten bij de GES-systematiek conform het handboek 'Gezondheidseffectscreening Milieu en gezondheid in ruimtelijke planvorming' van de GGD Nederland. Eventuele aanvullende akoestisch maatregelen moeten volgen uit het nader onderzoek in het kader van de hogere grenswaarden procedure.</i> <i>De World Health Organization (WHO) hanteert advieswaarden voor fijnstof (PM10) van 20 µg/m3 en 10 µg/m3 voor PM2,5. De advieswaarde van NO2 is gelijk aan de grenswaarde van 40 µg/m3. De advieswaarden van de WHO zijn geen wettelijk vastgestelde grenswaarden. Er kan echter wel worden gesteld dat, indien aan deze advieswaarden wordt voldaan, tevens wordt voldaan aan de wettelijke normstelling en sprake is van een goed woon- en leefklimaat.</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>Voor de N280 west-wegvak Leudal wordt zowel in de situatie 'autonoom 2021' (huidige situatie) als 'toekomst 2022' reeds aan de advieswaarde voor NO2 van 40 µg/m3 voldaan. Verder blijkt uit situatie 'toekomst 2032' dat de concentraties een dalende trend vertonen en daarmee in de nabije toekomst zullen voldoen aan de advieswaarden van de WHO voor fijn stof (PM10) van 20 µg/m3 en 10 µg/m3 voor PM2,5. Er is derhalve sprake van een goed woon- en leefklimaat.</i>
	69	Met de aanleg van de tunnel in Baexem wordt een nieuwe onveilige situatie gecreëerd. De veiligheidsaspecten hiervan dienen in kaart te worden gebracht. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Er is geen sprake van de aanleg van een tunnel, maar het betreft een verdiepte ligging van het wegtracé. De inrichting van de verdiepte ligging is passend binnen de richtlijnen van een verkeersveilige weginrichting. Ten aanzien van de algehele veiligheid en veiligheid in geval van calamiteiten heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden met de Veiligheidsregio Limburg Noord en zijn bijvoorbeeld blusvoorzieningen en vluchtvoorzieningen geïntegreerd in het ontwerp. Het voorliggende ontwerp kan daarmee rekenen op instemming van de Veiligheidsregio.</i>
	70	De tunnel in Baexem valt binnen de bebouwde kom en is aldus een 'stadstunnel'. Vervoer van gevaarlijke stoffen door een 'stadstunnel' is niet toegestaan. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Het betreft een verdiepte ligging en geen tunnel. Daarvoor zou een gesloten deel (gesloten dak) van minimaal 250 meter gelden, overeenkomstig de Tunnelwet. Daarvan is in Baexem geen sprake. Bovendien ligt het nieuwe tracé buiten de bebouwde kom en is derhalve ook geen sprake van een stadstunnel.</i>
	71	Indien de classificatie "tunnel" niet van toepassing zou zijn, dient de tracékeuze opnieuw gemaakt te worden, aangezien bij alle presentaties is verkondigd dat de "tunnel" alle leefbaarheidsproblemen op zou lossen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In de tussenrapportage MER uit 2014 wordt hoofdzakelijk gesproken over een verdiepte ligging en incidenteel over een verdiepte tunnelbak. Wellicht schept dit verwarring bij indiener. Sinds 2017 wordt echter eenduidig gesproken over een verdiepte ligging ter hoogte van Baexem. Een nieuwe tracékeuze is niet aan de orde.</i>
	72	De Provincie Limburg is verantwoordelijk voor tellingen van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de N-wegen. Deze getallen dienen te worden gepubliceerd. Volgens woordvoerder Renske Hamming van Rijkswaterstaat op 11 maart 2021 in de L1 Nieuwsshow: "Zo kan worden bekeken of het bouwen van bijvoorbeeld ziekenhuizen of woonwijken langs snelwegen waar veel gevaarlijke stoffen worden vervoerd wel verstandig is". Andersom geldt natuurlijk precies hetzelfde: het is niet verstandig om een provinciale weg waarover veel gevaarlijke stoffen worden vervoerd door de bebouwde kom en/of direct langs een "kwetsbaar object" AZC (tevens Rijksmonument, klooster Exaten) aan te leggen. Mede in verband met de stadstunnel in Baexem zal het transport van gevaarlijke stoffen op de N280 niet moeten worden toegestaan. In januari 2000 is Baexem al eens aan een ramp ontsnapt toen een vrachtwagen met tankcontainer beladen met gevaarlijke stoffen kantelde op de N280.

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het kader van dit project is ook een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd (bijlage 10 van het PIP), waaronder onderzoek naar vervoer gevaarlijke stoffen. De resultaten van deze onderzoeken leiden niet aangepaste besluitvorming. In overleg met de Veiligheidsregio Limburg Noord is dit ook besproken en zijn bijvoorbeeld voor de verdiepte ligging aanvullende maatregelen getroffen (blusvoorzieningen en vluchtmogelijkheden in geval van calamiteiten).</i>
	73	Om lichthinder in onze tuin te voorkomen, dienen er ter hoogte van ons perceel geen verlichtingsarmaturen te worden geplaatst <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In verband met de nadering van de turborotonde Baexem en in verband met de verdiepte ligging is verlichting noodzakelijk vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen. Eén lichtmast is voorzien t.h.v. kadastraal perceel 3030 en één lichtmast is voorzien t.h.v. kadastraal perceel 336. Beide locaties zijn niet direct ter plaatse van de achtertuinen van woningen gelegen en zijn gericht op verlichting van de weg en verlichten niet het omliggende gebied.</i>
	74	Bij de aanloop naar de keuze voor variant 3C in het trajectdeel Baexem werd destijds door gedeputeerde Van der Broeck benadrukt dat er geen sprake was van salamitactiek. Daarmee bedoelde hij dat de toegezegde mitigerende en veiligheidsmaatregelen integraal deel uitmaakten van de voorliggende keuze. Echter, momenteel overweegt de provincie uit bezuinigingsoverwegingen om enkele van die aspecten te schrappen, zoals beschreven in de “Realisatieovereenkomst N280” zoals gesloten tussen Gemeente Leudal en Provincie Limburg in 2021. Dit is in strijd met afspraken waarop de tracékeuze is gebaseerd. Als blijkt dat er te weinig financiële middelen zijn om het project integraal te realiseren moet men het afblazen. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het nu voorliggende besluit gaat uit van het volledig realiseren van het beoogde wegontwerp en maakt dit planologisch mogelijk. In de realisatieovereenkomst met de gemeente Leudal zijn door de gemeenteraad naast de financiële bijdrage van de gemeente Leudal afspraken gemaakt over het project. Vooralsnog is er geen sprake van het schrappen van beoogde voorzieningen.</i>
	75	Opwaardeerbaarheid tot een 2x2-baans snelweg is vanaf het begin van het project een doelstelling geweest (zie o.a. Afwegingsnotitie alternatieven N280 Baexem, 23 juni 2013). De MER dient dus ook inzichtelijk te maken wat de effecten hiervan zijn (hogere snelheid, extra verkeer). <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>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 (PS), waarin het volgende wordt gesteld: Eén 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. Wanneer een opwaardering ooit aan de orde zou zijn dan moet hiervoor een nieuw MER opgesteld moeten worden. Het is allerm minst zeker dat een 2x2 dan ook op deze weg gerealiseerd zal worden. De 2x2</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>op deze plek is dus nu totaal niet aan de orde en de effecten hiervan hoeven dan ook niet inzichtelijk gemaakt te worden.</i>
	76	Het document "N280-West, wegvak Leudal, Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, Utrecht, 16 oktober 2017", door de Commissie voor de milieueffectrapportage, is nooit ter inzage gepubliceerd door de Provincie Limburg. Dit is een procedurele omissie waardoor we nooit inhoudelijk op dit document hebben kunnen reageren. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Van een procedurele omissie is geen sprake. De NRD heeft voor eenieder ter inzage gelegen, en parallel daaraan heeft het bevoegd gezag een aantal wettelijke instanties geraadpleegd en hen gevraagd om advies uit te brengen. Een van deze partijen is de Commissie voor de milieueffectrapportage. Dit advies is direct na het verschijnen door de Commissie m.e.r. zelf openbaar gepubliceerd op haar website. Daarnaast is dit advies integraal opgenomen in de bijlage bij de zienswijzennota die door het bevoegd gezag is vastgesteld, vervolgens is gepubliceerd en raadpleegbaar is via de website van de provincie. Het is een correcte constatering van indiener dat voor dit advies van de Commissie m.e.r. geen inspraakmogelijkheid bestaat.</i>
	77	Er staat niet gedefinieerd wat het "wegvak Baexem" inhoud. Op het wegvak door de bebouwde kom en dus de huidige rotonde zijn immers geen ongevallen gebeurd die een relatie hebben tot de weginrichting. Er is dus geen aanleiding om iets aan de huidige rotonde te doen; verplaatsing heeft een negatief effect op onze leefomgeving. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Ter hoogte van Baexem, voornamelijk buiten de bebouwde kom, hebben de afgelopen jaren veel ongevallen plaatsgevonden. Met name ter hoogte van de Hubert Cuyperslaan, Hunselerdijk en tankstation De Haan gaat het vaak mis. Met de beoogde aanpassingen aan de N280 wordt de verkeersveiligheid aanzienlijk verbeterd. De rotonde in de kern blijft vooralsnog behouden voor de lokale verkeersafwikkeling. Het is aan de gemeente Leudal om te bepalen wat hiermee in de toekomst gebeurt.</i>
	78	De Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse "REES en MKBA Ontwikkelas Weert – Roermond, studie N280-West" is gebaseerd op de omstreden en volstrekt achterhaalde regiovisie "Het oog van Midden-Limburg", zoals gemotiveerd in verdere zienswijzen, en kan nooit een rechtvaardiging van dit project zijn. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Nut en noodzaak van het project zijn aangetoond en staan verwoord in paragraaf 2.2.2 van de toelichting. Tevens heeft Gedeputeerde Staten het MER en ontwerp PIP vastgesteld en is het benodigde budget hiervoor beschikbaar gesteld door Provinciale Staten. Voor een nadere toelichting op het volledige keuzeprocess verwijzen wij nog naar hoofdstuk 2.1 van deze nota.</i>
	79	De Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse "REES en MKBA Ontwikkelas Weert – Roermond, studie N280-West" uit 2011 is achterhaald: De kosten van aanleg van de N280 Leudal zijn inmiddels meer dan verdubbeld. Derhalve valt de kosten-baten analyse nu anno 2021 veel slechter uit dan geschetst in dit document.

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Nut en noodzaak van het project zijn aangetoond en staan verwoord in paragraaf 2.2.2 van de toelichting. Tevens heeft Gedeputeerde Staten het MER en ontwerp PIP vastgesteld en is het benodigde budget hiervoor beschikbaar gesteld door Provinciale Staten. Voor een nadere toelichting op het volledige keuzeprocess verwijzen wij nog naar hoofdstuk 2.1 van deze nota.</i>
	80	Het doel om in 2030 een I/C-verhouding op het traject N280 Leudal <0.80 te hebben, is te behoudend. Dit project zal immers op z'n vroegst in 2025 worden opgeleverd. Hiermee wordt gesuggereerd dat het acceptabel is dat de nieuwe weg 5 jaar na oplevering al niet meer voldoet, net zoals dit gebeurde met huidige rotonde volgens rapportages van de Provincie Limburg. Dit is natuurlijk onacceptabel. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>We nemen robuuste maatregelen die het verkeer de komende jaren op een goede wijze kunnen afwikkelen. De maatregelen hebben volgens het verkeersmodel ook na 2030 nog voldoende restcapaciteit.</i>
	81	Betreffende barrièrewerking houdt het huidige ontwerp nauwelijks rekening met noord-zuidrelaties. Momenteel kan de N280 overal worden overgestoken, met de nieuwe N280 kan dit niet meer. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In principe kan iedereen nu de bestaande N280 oversteken. Dit is natuurlijk verkeersonveilig, maar daarnaast dien je ook hiaten in het verkeer te vinden om over te kunnen steken. Dat leidt vaak tot lange wachttijden. In de nieuwe situatie kun je alleen oversteken op de plekken die daarvoor zijn ingericht (zoals de (turbo)rotondes, viaducten en de langzaam verkeerstunnels). Daar hoeft je niet te wachten en het is verkeersveilig. Dus het nadeel van de beperkte oversteekmogelijkheden wordt gecompenseerd door de veilige oversteken in de nieuwe situatie.</i>
	82	Gezien de geconstateerde tekortkomingen en onvolkomenheden in de MER (zie overige zienswijzen) dient deze getoetst te worden door de Commissie voor de MER. De volledige zienswijzen dienen hierbij aangeboden te worden aan de Commissie voor de MER. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De Commissie m.e.r. heeft haar advies inmiddels gepubliceerd en daarbij de zienswijzen betrokken. De Commissie spreekt de waardering uit over de volledigheid en goede leesbaarheid van het MER. De Commissie adviseert alleen nog te kijken naar aanvullende maatregelen om effecten als gevolg van stikstofdepositie te verminderen. Als gevolg van de onlangs (ná publicatie van MER en OPIP) gewijzigde wet- en regelgeving zijn we hiertoe toch al verplicht. Op alle overige thema's acht de Commissie het MER correct en volledig en is er van verdere tekortkomingen of onvolkomenheden geen sprake.</i>
	83	De huidige voorkeursvariant 3C is na de dubieuze stemming van PS in 2014 significant gewijzigd. Ook is deze nooit vergeleken met alternatief 5E. Dit vergelijk dient alsnog gemaakt te worden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het MER van de N280, wegvak Baexem zijn in het verleden reeds diverse effecten van verschillende alternatieven van het tracé rondom Baexem onderzocht.</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>Naar aanleiding daarvan hebben Provinciale Staten in 2014 besloten dat alternatief 3C het voorkeursalternatief is. Dit besluit is in 2016 herbevestigd en staat thans niet meer ter discussie. Voor een nadere toelichting op het volledige keuzeproces verwijzen wij nog naar hoofdstuk 2.1 van deze nota.</i>
	84	De getallen in tabellen 6.6, 6.7 en 6.8 komen niet met elkaar overeen, hetgeen een indicatie is van onzorgvuldigheid bij het opstellen van deze motivatie en conclusie omtrent verkeersveiligheid. De bijbehorende voetnoot 10 is overbodig en suggestief zonder dit met data te onderbouwen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Waarschijnlijk doelt indiener op tabel 6.7 tot en met 6.9, aangezien tabel 6.6. geen aantallen kent. De tabellen zijn een uitdraai uit een landelijke database. Daarin kunnen enkele kleine afwijkingen in aantallen zitten, bijvoorbeeld als er geen registratie heeft plaatsgevonden van bijvoorbeeld de aard van een ongeval. Feit blijft echter dat er (te) veel ongevallen plaatsvinden op de N280 en het hard nodig is dat de verkeersveiligheid substantieel wordt verbeterd. Met voorliggend plan geven we daaraan invulling.</i>
	85	Wanneer tabellen 6.13 en 6.19 in de MER met elkaar vergeleken worden, dan wordt duidelijk dat de doorstroming op de N273 met dit project ernstig verslechterd wordt, en wel zodanig dan in 2030 (5 jaar na oplevering) de capaciteit van de nieuw aan te leggen rotondes op de N273 al op de I/C limit van 0.80 ligt: Noordelijke toe- en afrit N280-N273: - autonome situatie (avondspits 2030): 0.57, wordt 0.79 Kruispunt N273-N279: - autonome situatie (avondspits 2030): 0.56, wordt 0.74 Deze investering is dus niet toekomstvast. Net als bij de aanleg van de rotonde in Baexem in 2004 kan hier dan ook verwacht worden dat binnen 6 maanden na oplevering het startschot gegeven zal worden voor opwaardering. Verder zal het belemmeren van de toch al slechte doorstroming op de N273 leiden tot nog meer sluipverkeer (Heythuysen-A2 v.v.) door de dorpskernen van Baexem en Grathem. Deze effecten zijn niet meegenomen in de gepresenteerde inschattingen van verkeersintensiteiten in 2030. Derhalve kunnen de gepresenteerde getallen geen aanleiding noch motivatie zijn voor dit project. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De toename van de I/C-verhouding heeft te maken met de vergelijking van de huidige vormgeving met de toekomstige vormgeving en de daaruit volgende gewijzigde verkeersstromen. Er gaat meer verkeer via de noordelijke afrit N280 (afrit vanuit Roermond) rijden en dit komt ten goede aan de hoeveelheid verkeer door de kern Horn (hoeveelheid verkeer neemt daar af). Met de beoogde aanpassingen aan deze kruispunten verbeteren we daarbij de verkeersveiligheid aanzienlijk. In de verkeersmodellen zijn deze maatregelen reeds opgenomen en de verkeersstromen nemen in genoemde kernen niet toe als gevolg van deze kruispuntvormen.</i>
	86	Op de Noordelijke toe- en afrit N280-N273 wordt een turborotonde gerealiseerd. De in de MER berekende I/C waarde voor de avondspits 2030 is maar liefst 0.79, bijna op de gestelde grens van 0,80. Frappant is dat de rotonde in Baexem vervangen moet worden omdat de I/C verhouding voor de avondspits in 2030 op 0,77 is

Nummer	Subnr.	
		berekend, wat lager en dus beter is. Binnen dit project wordt herhaaldelijk met twee maten gemeten. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Op de aansluiting N280-N273 worden ovondes gerealiseerd, geen turborotondes. Dit wordt niet alleen gedaan vanuit oogpunt van doorstroming, maar juist ook om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zoals ook in het MER is aangegeven is de I/C-verhouding in Baexem vertekend omdat de berekeningen de invloed van, voorrang hebbend, fietsverkeer niet meenemen. Op de rotonde in Baexem hebben deze namelijk voorrang op auto's, maar de gehanteerde rekenmethode kan de invloed van fietsers niet meerekenen. In Baexem is dit fietsverkeer wel aanwezig, op fietsstroken, waardoor de I/C-verhouding in de praktijk veel hoger uitpakt. Op de N273-N280 hebben fietsers of een tunnel beschikbaar of ze moeten voorrang verlenen aan gemotoriseerd verkeer. Derhalve zijn beide getallen niet met elkaar te vergelijken.</i>
	87	In tabellen 6.11 en 6.16 is ten onrechte de etmaalintensiteit op de N273 ten zuiden van de N280 (bijvoorbeeld het traject N280-Grathem) niet opgenomen. Dit is noodzakelijk om het verkeer op de noord-zuid relatie inzichtelijk te maken, met name in relatie tot de intensiteit op de Kasteelweg (Baexem-Grathem), die door de verslechterde doorstroming van de nieuw aan te leggen rotondes als sluiproute veelvuldig gebruikt zal gaan worden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De tabellen geven ter indicatie inzicht in de verkeershoeveelheden op een groot aantal wegvakken, maar niet op alle wegvakken. In de verkeersmodellen is echter het volledige wegennet van Midden-Limburg opgenomen, zodat in de modelberekening de door indiener gesuggereerde routes wel mee beschouwd zijn in de nadere analyses van effecten. Van veelvuldig gebruikte sluiproutes is hier echter geen sprake.</i>
	88	Voor de Etmaalintensiteit Variant HCLaan 2-richtingen in 2030 worden in de MER twee totaal verschillende getallen genoemd: In tabel 6.16: N280 (nieuw) Nieuw verdiept tracé, t.h.v. huidige komgrens: 20.800 In tabel 1 van bijlage B3: N280 (nieuw) Nieuw verdiept ligging N280: 18.654 Er zijn geen op-of afritten tussen deze 2 punten. Toch is er een verschil van 2.146 auto's. Dit geeft nogmaals aan dat de getallen waarop alle verdere onderzoeken gebaseerd zijn (geluid, trillingen, luchtkwaliteit, enzovoort) minimaal niet consequent zijn. De geloofwaardigheid van dit document is hiermee verdwenen. Zoals ook in andere zienswijzen reeds geconstateerd lijken gebruikte getallen willekeurig en wordt de schijn gewekt dat deze slechts dienen om naar een gewenste uitkomst toe te rekenen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De afwegingsnotitie Hubert Cuyperslaan is in 2018 opgesteld met het verkeersmodel dat destijds actueel was, ten behoeve van het besluit dat toen al door gemeente Leudal is genomen (Hubert Cuyperslaan in twee richtingen).</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>De cijfers in het MER zijn van 2021 met een nieuwer verkeersmodel. Dit nieuwe verkeersmodel gaat uit van de meest actuele situatie (inwoneraantallen, arbeidsplaatsen, sociaaleconomische gegevens etc.) waarin ook bijvoorbeeld de 100km/h op Rijkswegen is opgenomen. Dit was in het vorige model bijvoorbeeld nog niet aan de orde. Als gevolg daarvan wijken de getallen enigszins af, maar deze leiden niet tot een aangepast plan.</i>
	89	De brug over de Haelensebeek bij Exaten is ook een bijzondere locatie. De brug dient omhoog te worden gebracht om te voldoen aan de Flora- en faunawet. Verder wordt ter plekke een nieuwe, tweede brug aangelegd t.b.v. de parallelweg, die ook hoger zal moeten worden dan nu gepland. Het Waterschap Limburg is niet bevoegd om hiervoor een ontheffing te geven. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De maatregelen die nu zijn voorzien in dit plan zijn allen gebaseerd op recent ecologisch (veld)onderzoek en voldoen aan de richtlijnen om de relevante soorten te laten passeren. Het PIP maakt de aanleg van de faunapassages mogelijk, de noodzakelijke ontheffingen worden pas in de volgende fase aangevraagd.</i>
	90	Bij aanvang van het project is door de Provincie Limburg toegezegd dat het hele traject als de aanleg van een nieuwe weg wordt geschouwd. In “Mededeling Portefeuillehouder inzake afdoening toezegging 8423 (project N280-West wegvak Leudal)_ brief gedeputeerde Geurts van 5-2-2019 (GS 2019-8700).pdf” bijlage 1 punt 9 wordt gesteld “Bij alternatief 3C is er sprake van een te vervangen brug in een bestaand tracé en valt daarmee niet onder een nieuwe ontwikkeling”. Dit is in strijd met de startvoorwaarden. Verder was een dergelijk hoge brug wel een must-have (en tegelijkertijd de grootste kostenpost) van alternatieve tracés. Bij de afweging van de alternatieven is hiermee het momenteel geplande tracé ten onrechte bevoordeeld. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Over de ecopassage bij de Haelense beek heeft overleg plaatsgevonden met het Waterschap en de 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 erop toezagen dat aanwezige migratieknelpunten 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. In het kader van de Wet natuurbescherming en de bescherming van soorten in het algemeen, gaat het overigens niet zozeer om de verplichting om nieuwe tunnels of bruggen aan te leggen, maar om het bovenliggende doel, namelijk de ontsnippering van het gebied. Bij nieuwe versnipperingen, zoals een nieuwe weg in een gebied waar dus nog geen weg is, treden effecten op aanwezige soorten op, omdat ze belemmerd worden in hun verspreiding. Daar waar reeds versnipperingen aanwezig zijn, is dit niet direct een aanvullend effect als de situatie niet wezenlijk veranderd. Je bent derhalve niet verplicht de situatie aan te passen, mits deze voor de aanwezige soorten minstens gelijk blijft aan de huidige situatie. De situatie mag dus niet verslechteren. Specifiek voor dit geval, dient de weg passeerbaar te zijn</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>voor onder andere bever (via Haelense beek) en das (via bestaande tunnel). Deze doorgangen dienen functioneel te blijven, ongeacht of hier de bestaande situatie gehandhaafd blijft of er een nieuw kunstwerk komt. In dit laatste geval is het dus van belang dat het nieuwe kunstwerk de bestaande doorgang behoudt of daarin nieuw voorziet.</i>
	91	De meerprijs van de nu voorliggende variant 3C ten opzichte van alternatief variant 5E (van destijds al meer dan 10 miljoen euro) had ook ingezet kunnen worden voor natuurcompensatie. Voor deze 10 miljoen euro had meer dan 150 hectare landbouwgrond aangekocht, én met bomen aangeplant kunnen worden. Kosten en baten binnen dit project zijn volledig zoek, en de menselijke maat is ver te vinden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Momenteel zijn er veel meer onderzoeksgegevens voorhanden. De aannames die in de tussenrapportage waren gedaan voor alternatief 3c waren te negatief. De kosten van de huidige oplossing voor 3c zijn veel lager. Het verschil wordt daardoor kleiner. Daarnaast zijn er, op basis van de voorhanden zijnde informatie uit de nadere uitwerking, nog zaken die toegevoegd zouden moeten worden aan het alternatief 5e. Hiervan zijn de kosten niet bekend, maar dit zal het verschil altijd kleiner maken.</i>
	92	Barrièrewerking is meegenomen als criterium in tabel 9.8 van de MER. De effectscore is 0. Echter, voor de meerprijs van variant 3C had ook bij variant 5E een ecoduct aangelegd kunnen worden om Exaeten met de Beegderhei te verbinden, zoals eerder aangedragen maar genegeerd. Dit zou een aanmerkelijke verbetering van de EHS hebben betekend, en moet alsnog met de tracékeuze meegenomen worden. Er is alleen gekeken naar actuele natuurwaarden, potentiële natuurwaarden zijn bij deze beslissing genegeerd. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In voorliggend MER zijn de nu voorliggende tracés met elkaar vergeleken op genoemde (natuur)aspecten. Ten behoeve van voorliggend tracé is gekeken naar huidige en toekomstige natuurwaarden en zijn de maatregelen daarop afgestemd. Van een aanvullende vergelijking met tracé 5E is geen sprake meer, aangezien de keuzes hiervoor in het verleden zijn gemaakt. Voor een nadere toelichting op het volledige keuzeproces verwijzen wij nog naar hoofdstuk 2.1 van deze nota.</i>
	93	In de MER wordt wat betreft natuurcompensatie gezegd: “positief effect omdat er volgens het Natuurbeheerplan een compensatietoeslag aan de orde is van meer dan 100%”. Natuurschade wordt dus overgecompenseerd, dit in tegenstelling tot de schade van aanwonenden die wordt onder-gecompenseerd, daar de planschaderegeling over het algemeen bij lange na niet de werkelijke schade vergoedt. Hier is sprake van een rechtsongelijkheid die moet worden rechtgezet. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De natuurcompensatie is uitgewerkt conform het daarvoor geldende provinciale beleid en de regelgeving.</i> <i>Als indiener meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende. Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Op een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.</i>
	94	Voor de in de MER genoemde markant oude mammoetboom bij de te slopen villa in Baexem wordt weliswaar geen kapvergunning aangevraagd (de boom is immers monumentaal, wat ten onrechte niet vermeld is in de MER), echter de verdiepte ligging is dusdanig dicht tegen deze boom gepland dat we sterke twijfels hebben m.b.t. de overlevingskansen van deze boom. Dit dient vooraf te worden onderzocht en gegarandeerd. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Tijdens de totstandkoming van het ontwerp van de verdiepte ligging is specifiek rekening gehouden met de omvang van deze boom en de afstand tussen de boom en de verdiepte ligging in verband met wortelgroei. De boom is juist als dwangpunt gehanteerd in het ontwerp met als voorwaarde dat deze behouden moet worden. Tijdens de aanlegfase moet de aannemer aanvullende maatregelen treffen om deze te beschermen tegen schade.</i>
	95	In het eerdere "Archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek" wordt gesteld: "De historische kern van Baexem is een AMK-terrein (nummer 16673) van hoge archeologische waarde". De N280 is hier dwars doorheen gepland. Door een dergelijk gebied zou dit niet moeten mogen. Toch wordt dit in de MER ten onrechte afgedaan met "beperkt negatief effect". Indien dit plan toch doorgezet dient ter plekke intensief archeologisch onderzoek plaats te vinden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Het realiseren van een weg binnen dit gebied is toegestaan, ondanks de archeologisch verwachtingen. Ten behoeve van de aanleg is alleen nog aanvullend archeologisch onderzoek nodig, voor de huidige planfase voldoen de voorliggende onderzoeken.</i>
	96	In tabel 12.6 van de MER missen de huidige trillingsniveaus bij de woningen in Baexem. Aanvullend onderzoek is nodig, zoals ook aangegeven door de Commissie voor de MER in haar adviezen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Op 16 oktober 2017 heeft de Commissie m.e.r. haar advies uitgebracht op de NRD. Eén onderdeel heeft betrekking op trillingen. Naar aanleiding van dit advies is een trillingsonderzoek uitgevoerd, waarvoor in 2018 ook trillingsmetingen zijn verricht. Uit het rapport, dat als bijlage 11 bij het PIP is gevoegd, blijkt dat de trillingsniveaus voldoen aan het gestelde in de SBR-richtlijn deel B. Derhalve is zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie sprake van een goed woon- en leefklimaat</i>

Nummer	Subnr.	
		voor het aspect trillingen. Uitgebreide resultaten zijn terug te vinden in genoemd bijlage rapport. De Commissie m.e.r. heeft het MER en de onderzoeken volledig beoordeeld, ook het trillingsonderzoek. Het advies op het MER (augustus '21) is inmiddels gepubliceerd en de Commissie m.e.r. heeft geconstateerd dat voldoende informatie beschikbaar is voor besluitvorming. Aanvullend onderzoek waarover indiener spreekt is derhalve niet noodzakelijk.
	97	Niet alleen de "gevelbelasting" (geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten, waarmee gerekend is in de MER, maar ook de geluidbelasting in de tuinen dient meegenomen te worden in het onderzoek, aangezien de weg in het huidige plan direct aan onze tuin grenst. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Er is uitgebreid onderzoek verricht naar de akoestische effecten conform de vereisten van de Wet geluidhinder. In dit onderzoek zijn de geluidsbelastingen op de gevel en de cumulatieve geluidsbelastingen bepaald en beoordeeld. Op basis van dit onderzoek is juist gekeken naar de noodzaak van akoestisch maatregelen. Daaruit is ook de toepassing van stil asfalt naar voren gekomen en is besloten om dit op het volledige traject toe te passen. Aanvullende maatregelen, zoals bijvoorbeeld geluidschermen, zijn niet doelmatig beoordeeld en/of wenselijk bevonden vanuit verkeerskundig en/of landschappelijk oogpunt.</i> <i>Ten aanzien van de vast te stellen hogere waarde is nagegaan of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Er bestaan geen wettelijke geluidnormen voor het geluid in de tuin. De geluidsbelasting en de gecumuleerde geluidsbelasting worden beoordeeld op de gevel van de woning. Op het tuinniveau gelden de berekende geluidsbelastingen op 1,5 m hoogte. De geluidniveaus bepaald op de achtergevel van de woning wijken niet wezenlijk af van het geluid in de tuin dicht bij de achtergevel. Bij dergelijke geluidniveaus wordt in zijn algemeenheid uitgegaan van een 'redelijk tot goed' akoestisch klimaat. Gezien de situering van de tuin ten opzichte van de weg zal het geluidniveau in de rest van de tuin echter hoger liggen vanwege de N280, maar lager liggen vanwege de Rijksweg. Rekening houdend met de kortere afstand tot de randweg en een lagere beoordelingshoogte kan gemiddeld uitgegaan worden van een geluidniveau van circa 55 dB. Een dergelijk geluidniveau wordt beoordeeld als redelijk. Het akoestisch onderzoeken breiden we, ondanks het ontbreken van wettelijke geluidnormen, uit met rekenpunten in een aantal (maatgevende) tuinen. Dit nemen we op in hoofdstuk 8 van het akoestisch rapport.</i>
	98	Het effect van de overheersende zuidwestelijke windrichting dient meegenomen te worden bij de geluidsbelastingberekeningen. In de MER is dit niet het geval. Hierdoor is zal het werkelijke geluidniveau op de achtergevel van ons huis en in onze achtertuin veel hoger zijn dan genoemd in de MER. Extra maatregelen om dit te mitigeren zijn dus nodig. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Er is uitgebreid onderzoek verricht naar de akoestische effecten conform de vereisten van de Wet geluidhinder. In dit rekenmodel wordt, in tegenstelling tot hetgeen indiener suggereert, wel degelijk ook rekening gehouden met diverse</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>omgevingsfactoren en overheersende windrichtingen. Van een aanpassing van het MER en extra maatregelen is derhalve geen sprake.</i>
	99	Het effect van extra geluidsoverlast van optrekkend en afremmend verkeer bij de rotonde op de nieuwe locatie dient inzichtelijk gemaakt te worden bij de geluidsbelastingberekeningen; idem voor vrachtverkeer dat de hellingen bij de tunnel moet nemen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In de geluidberekening is rekening gehouden met het beoogde wegontwerp, waardoor zowel de impact van de rotonde (remmen en optrekken) als de effecten van de hoogteligging van de weg (en woningen) zijn meegenomen, dus ook de impact van de hellingen van de verdiepte ligging.</i>
	100	Wat betreft het Woon- en leefklimaat voor onze situatie dienen vooraf nulmetingen gedaan te worden op ons perceel, alsmede controlemetingen na aanleg. Elke mogelijke verslechtering dient te worden opgelost. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het geluid van de provinciale wegen is niet elke dag of elk moment van de dag hetzelfde. Het ene moment is het drukker dan het andere, soms rijden er veel personenauto's en dan weer meer vrachtwagens. En zelfs het weer heeft invloed op het geluid. Door het geluid kortstondig te meten, krijg je dus enkel een momentopname. In geluidberekeningen schrijft de Wet geluidshinder voor uit te gaan van een gemiddeld geluidniveau over een heel jaar. Bovendien is het niet mogelijk om het effect van stiller asfalt of een geluidscherm te meten, als die geluidmaatregelen nog niet gerealiseerd zijn. De geluidbelastingen en het effect van eventuele geluidmaatregelen, zoals stiller asfalt of een geluidscherm, worden met gedetailleerde, wettelijk voorgeschreven rekenmethoden, die de hele omgeving in kaart brengen, berekend.</i>
	101	Voorkeursalternatief 3C wordt aangelegd op slechts enkele meters van de oudste vleugel van Rijksmonument klooster Exaeten, in gebruik als AZC, en aldus een "kwetsbaar object". Derhalve voldoet voorkeursalternatief 3C niet aan de leefbaarheidseisen. In de MER staat echter geschreven: "Naast de geluidbelasting op woningen is ook gekeken naar de geluidbelasting voor overige gevoelige objecten, waaronder scholen en gezondheidscentra. Voor wat betreft de geluidbelasting van deze objecten blijkt dat zowel in de referentiesituatie als in de toekomstige situatie na planrealisatie er geen gevoelige objecten binnen het aandachtsgebied voor geluid zijn gelegen. Derhalve is voor dit criterium een effectscore 0 toegekend". Deze bewering is pertinent onjuist. Dit wordt onderstreept doordat in hetzelfde hoofdstuk enkele pagina's verder het AZC wel genoemd wordt in het kader van "Externe veiligheid" als volgt: "Ter hoogte van AZC Baexem neemt het groepsrisico iets toe ten opzichte van de huidige situatie als gevolg van de verkleining van de afstand tussen het AZC en de weg". <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Er vindt geen directe aantasting van het monument plaats. De aangepaste N280 komt alleen iets dichterbij te liggen. Eventuele hinderaspecten, zoals geluid, trillingen en externe veiligheid zijn onderzocht en vormen geen belemmering voor de</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>planvorming in de omgeving van het monument. Ten behoeve van de uitvoering zal een vooropname worden uitgevoerd om later te kunnen beoordelen of als gevolg van de werkzaamheden eventueel bouwschade aan het monument is opgetreden.</i>
	102	In de MER wordt een significante verbetering van het akoestisch leefklimaat genoemd. Echter, in eerdere rapportages binnen dit project werd genoemd dat een verbetering pas merkbaar is indien het verschil groter dan 2dB is. Dit is hier niet inzichtelijk gemaakt, en is ook niet het geval. Verder zijn de onderliggende berekeningen incorrect, zie mijn andere zienswijzen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Er is uitgebreid onderzoek verricht naar de akoestische effecten conform de vereisten van de Wet geluidhinder, derhalve zijn de berekeningen wel correct. Zoals uit hoofdstuk 12 van het MER blijkt neemt het aantal gehinderden in de hogere geluidsklassen duidelijk af, waardoor er per saldo minder hinder van geluid wordt ervaren. Voor enkele omwonenden verbeterd de situatie echter niet.</i>
	103	Bij de geluidsberekeningen voor de Hubert Cuyperslaan is zowel voor de oude als voor de nieuwe situatie er van uit gegaan dat het voormalige bordeel er niet meer staat. Dit fungeerde als natuurlijke geluidswal, maar is ondertussen door de Provincie Limburg gesloopt binnen het kader van dit project. Ook met de sloop van het naastliggende trafostation is geen rekening gehouden. Tot nu toe heeft de Provincie Limburg tijdens online en fysieke bijeenkomsten, en in presentaties en documenten, steeds gesproken van een verbetering van de geluidssituatie voor aanwonenden van de Hubert Cuyperslaan. Dit zal niet het geval zijn omdat: • de N280 hier naar de bebouwing toe schuift, en • er momenteel ook al stil asfalt ligt, en • twee panden die als geluidswal fungeerden is/wordt gesloopt als onderdeel van dit project (deze bebouwing had veel meer effect dan het stil asfalt) Hiermee is het zeker dat de geluidsbelasting toeneemt. De geluidsberekeningen dienen opnieuw te worden uitgevoerd, en de besluitvorming omtrent tracékeuze dient opnieuw op basis van deze nieuwe data plaats te vinden. Tot nu toe heeft de Provincie Limburg tijdens online en fysieke bijeenkomsten, en in presentaties en documenten, steeds gesproken van een verbetering van de geluidssituatie voor aanwonenden van de Hubert Cuyperslaan. Dit dient tijdens evenzovele nader te organiseren contactmomenten gerectificeerd te worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Op de Hubert Cuyperslaan is vanwege het project sprake van een afname van de verkeersintensiteiten en daardoor is er sprake van een afname van de geluidsbelasting. Voor de woningen op de Hubert Cuyperslaan in de nabijheid van de N280 is vanwege de nieuwe N280 geen sprake van een verbetering. Voor een aantal woningen is namelijk een hogere waarde aangevraagd, voor de toekomstige situatie. In het akoestisch rapport is rekening gehouden met de huidige situatie (situatie op basis van verkeerscijfers 2021 met aanwezigheid van betreffend pand, omdat sloop van het pand ten behoeve van het project plaatsvindt) en de toekomstige situatie (situatie met verkeerscijfers 2032 waarbij betreffend pand is gesloopt).</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>Het voorliggende plan is het uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek. Het onderzoek naar eventuele varianten wordt niet opnieuw uitgevoerd.</i>
	104	In de “MER N280 wegvak Baexem tussenrapportage” uit 2014 werd middels geluidsberekeningen reeds aangegeven voor onze situatie: “In de nieuwe situatie is de voorkeursgrenswaarde niet haalbaar zonder scherm”. Dit dient dan ook gerealiseerd te worden. In ditzelfde document is te zien dat het geluidsniveau in onze tuin oploopt tot maar liefst 67 dB. Het is bij een dergelijke geluidssterkte niet meer mogelijk om een normale wijze een gesprek te voeren. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het wegontwerp van de gekozen voorkeursvariant is nader uitgewerkt en is de basis voor het akoestisch onderzoek. De geluidsbelastingen zijn dus opnieuw berekend op basis van de meest actuele gegevens. Op basis van het doelmatigheidscriterium voor geluidsmaatregelen langs provinciale wegen zijn de geluidmaatregelen opnieuw afgewogen. De geluidsbelastingen zijn per woning berekend. Het door indiener aangegeven geluidsniveau op de woning uit het onderzoek van 2014 is niet meer van toepassing.</i> <i>Met betrekking tot het toepassen van een geluidscherm is in hoofdstuk 7 van het akoestisch rapport een overweging opgenomen. Omwille van de omvang van een dergelijk scherm, de plaatsing in de directe nabijheid van woningen en hiermee samenhangend de landschappelijke inpassing wordt het toepassen van een scherm niet realistisch geacht.</i>
	105	In de “MER N280 wegvak Baexem tussenrapportage” uit 2014 wordt een correctiewaarde van 4 dB genoemd voor stil asfalt. Met de nu gekozen asfaltsoort wordt echter maar een reductie van ongeveer 3 dB gehaald. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Er is gekozen voor het toepassen van een duurzamer wegdektype (SMA NL8 G+) met een langere levensduur, waardoor de geluidsreductie lager is dan in het oorspronkelijke MER Baexem is aangegeven.</i>
	106	In 2013, dus voor de besluitvorming in PS, was de tunnelbak bij Baexem een smalle 1x2 rijstrook zonder uitwijkmogelijkheden of rijbaanafscheiding. De huidige variant is (na de tracékeuze door PS) aanmerkelijk breder geworden in de 2x1 uitvoering met middenberm en uitwijkmogelijkheden aan de zijkanen. Dit heeft zeer negatieve effecten wat betreft geluid en ook kosten. Derhalve dient de afweging tussen de diverse tracés opnieuw te gebeuren, en de besluitvorming opnieuw doorlopen te worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De door indiener benoemde effecten zijn gebaseerd op een foutieve aanname. De maatvoering van de verdiepte ligging is nagenoeg gelijk gebleven, waardoor geen sprake is van een aanmerkelijk breder profiel.</i>
	107	In het door de MER gerefereerde luchtkwaliteitsonderzoek “Onderzoek Luchtkwaliteit, N280-West, Wegvak Leudal” zijn de gegevens van het gebruikte verkeersmodel (“weekdaggemiddelde verkeersintensiteiten en rij snelheden per wegvak”) niet in de bijlagen opgenomen. Er wordt slechts verwezen naar door de opdrachtgever aangereikte data. Dit is niet transparant en dient aangepast te worden.

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In bijlage 9 van de Toelichting van het PIP is het onderzoek luchtkwaliteit opgenomen, waarin de bijlagen van dat document alle invoerdata is opgenomen.</i>
	108	In de MER wordt bij "Sociale relaties" gezegd: "de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied in Baexem toeneemt". Dit is onjuist; voor de aanwonenden die de nieuwe N280 direct aan hun achtertuin krijgen neemt de ruimtelijke kwaliteit sterk af. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De beoordeling gaat over sociale relaties, die een verbinding maken in het openbaar gebied. Vanuit dat oogpunt is in het MER een score van licht positief opgenomen, omdat er in de kom van Baexem in de toekomstige situatie een aanzienlijk minder drukke weg moet worden gekruist om van noord naar zuid te gaan. Buiten de kom liggen ongelijkvloerse voorzieningen. Sociale relaties heeft geen betrekking op eigendommen van particulieren (tuin).</i>
	109	Op blad 5 van de verbeelding is het transformatorhuisje ter hoogte van de Hubert Cuyperslaan verdwenen. Dit is in de MER niet tekstueel toegelicht. Er wordt nergens vermeld welke trafostations verplaatst moeten worden, en waarheen. Evenmin wordt vermeld of de hiermee gemoeide significante kosten reeds zijn meegenomen in de begroting, hetgeen van belang is aangezien dergelijke ingrepen voor andere tracévarianten niet of in mindere mate relevant zijn. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het kader van het wegontwerp en kostenraming is rekening gehouden met het feit dat de transformatorhuisjes moeten worden verplaatst. Dit is ook reeds besproken met de nutsbedrijven. In het kader van de nadere uitwerking van de plannen worden de nieuwe locaties in overleg met de nutsbedrijven nog definitief bepaald.</i>
	110	Het is mooi dat er in de MER een afweging gemaakt wordt tussen een éénrichting of tweerichting Hubert Cuyperslaan, echter de oorspronkelijke situatie wordt hier niet genoemd. Dit is een belangrijke omissie, aangezien voor beide varianten geldt dat de geluidsbelasting voor de woningen in dit gebied van Baexem toeneemt. Het heeft er aldus alle schijn van dat het uitgebreid noemen van deze afweging slechts dient als afleiding van andere belangrijke zaken. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het kader van de MER is in de effectbeoordeling van beide varianten juist een vergelijking gemaakt met de autonome situatie (dus de toekomstige situatie zonder aanpassingen N280), dat is juist de beoordelingssystematiek van de MER. Er is dus geen sprake van een omissie.</i>
	111	Volgens het "N280 Leudal – Milieueffectrapport (Plan- en project-MER)" hoofdstuk 1.4 is bij het hele project N280 Leudal sprake van de aanleg van een nieuwe weg: "Op basis van interpretaties van de toelichtingen bij de teksten van wet- en regelgeving alsmede jurisprudentie moet worden vastgesteld dat in dit geval de huidige weg (lees: de huidige N280) in het kader van het Besluit m.e.r. volledig wordt vervangen door een autoweg en dat derhalve in de zin van het Besluit m.e.r. sprake is van de aanleg van een autoweg". Hoofdstuk 3.2.2 "Fysieke wijziging" uit het document "Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal" is dus niet van toepassing. Derhalve zal voor een veel groter aantal woningen een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde wat betreft geluidsbelasting te worden vastgesteld. Dit zal

Nummer	Subnr.	
		leiden tot een kostenstijging vanwege de maatregelen die daarvoor getroffen dienen te worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In paragraaf 5.2.1 van de MER wordt als uitgangspunt voor onderhavig tracé gehanteerd: “de hoofdrijbaan van de nieuwe N280 wordt een gebiedsontsluitingsweg (wegtype II) met 2*1 rijstrook en een snelheidsregime van 80 km/h. De parallelwegen worden uitgevoerd als erftoegangsweg type 1 en een snelheidsregime van 60 km/h”. Op basis van deze uitgangspunten is een akoestisch model opgesteld en zijn de resultaten van deze berekening opgenomen in het akoestisch rapport, behorende bij dit besluit. Er is geenszins sprake van het uitgangspunt dat sprake is van de aanleg van een autoweg in het kader van het Besluit m.e.r..</i>
	112	In het document “Vaststelling hogere waarden wegverkeerslawaaï” wordt geschreven “De functie van de weg leent zich echter niet voor verkeersbeperkende of snelheidsbeperkende maatregelen”. Deze weg gaat echter door de bebouwde kom, waar de snelheid dient te worden teruggebracht tot 50 km/uur. Als dit niet kan vanwege de beoogde functie van de weg, dan is duidelijk dat de weg op de verkeerde plaats gepland wordt. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De N280 heeft een belangrijke functie in het bovenregionale wegennet van de provincie Limburg. Met de beoogde aanpassingen van de N280 voldoet de inrichting van de N280 ook aan vereisten van deze functie. Het volledige wegvak N280 ligt na herinrichting buiten de bebouwde kom, met bijbehorend snelheidsregime van 80km/h. Het oude tracé in Baexem komt volledig binnen de bebouwde kom te liggen met een snelheidsregime van maximaal 50km/h.</i>
	113	In het document “Vaststelling hogere waarden wegverkeerslawaaï” wordt geschreven: “Het aanbrengen van een geluidreducerende wegdekverharding op kruisingsvlakken met andere wegen stuit eveneens op overwegende bezwaren van verkeerskundige aard vanwege het wringende en remmende verkeer waardoor de levensduur van de wegdekverharding aanzienlijk wordt verkort en de geluidreducerende werking binnen 1 tot 2 jaar zal afnemen of verdwijnen”. Concreet betekend dit dat juist op en bij de nieuwe turbotonde in Baexem geen stil asfalt komt. De geluidsbelasting op de woningen in Baexem zal hierdoor toenemen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Het is inderdaad correct dat op de (turbo)rotondes beton wordt toegepast in plaats van stil asfalt. In de akoestische rekenmodellen is dit ook op die manier opgenomen, waardoor de resultaten van de berekeningen overeenkomen met de beoogde uitgangspunten qua verharding. Ook voor de rotondes. Van meer toename is dan ook geen sprake.</i>
	114	Na 7 jaar is de geluidsreductie van stil asfalt door slijtage nihil. Derhalve dient de geluidsbelasting ook binnen de limieten te blijven zonder stil asfalt. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Daarom is er gekozen voor een duurzamer stiller wegdektype (SMA NL8 G+), waarbij de geluidsreductie over een langere periode wordt gegarandeerd.</i>
	115	Alle onderhoud en renovatie dient te gebeuren met asfalt met minimaal dezelfde geluidsreductie, waarbij de geluidsproductie het niveau zoals geschetst in de MER

Nummer	Subnr.	
		niet overschrijdt. Het ophogen van de rijbaan is niet toegestaan daar dit tot een verhoging van de geluidsbelasting zou leiden. Bestaande oude asfaltlagen dienen volledig te worden verwijderd om ophoging te voorkomen.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Deklagen worden tegenwoordig altijd verwijderd voordat er nieuwe lagen worden aangebracht. Dus van ophogen is geen sprake.</i>
	116	Bij de geluidsberekeningen zoals vermeld in "Vaststelling hogere waarden wegverkeerslawaaï" is uitgegaan van het gebruik van stil asfalt. Bij recent onderhoud (in 2015) aan de huidige N280 was het oorspronkelijke plan echter om het bestaande stil asfalt te vervangen door standaard asfalt. Derhalve dient de MER de geluidsbelastingen van beide asfaltsoorten inzichtelijk te maken, en dient de geluidbelasting ook in geval van gewoon asfalt te voldoen aan de eisen. Dit mede ook omdat de geluidsreductie van stil asfalt al na enkele jaren fors afneemt.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het onderzoek voor de MER wordt niet aangepast, omdat bij het bepalen van geluidmaatregelen het toepassen van stille wegdekken wettelijk is toegestaan. Bovendien is het toepassen van stil asfalt een uitgangspunt voor het hogere waarde besluit.</i>
	117	Voor de geluidsberekeningen is blijkbare uitgegaan van ander kaartmateriaal (waarbij de weg wel verdiept is bij geheel Baexem) dan gepresenteerd bij dit PIP en MER. In het "Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal" staat namelijk "De weg wordt verdiept aangelegd", terwijl dit slechts voor een zeer kort deel van het hier afgebeelde tracé geldt. Dergelijke suggestieve berichtgeving dient waargemaakt te worden of gerectificeerd te worden. Verder staat in het document "Vaststelling hogere waarden wegverkeerslawaaï" dat "Het nieuwe tracé van de N280 wordt ter plaatse echter verdiept aangelegd om de openheid van het landschap te behouden. Door het plaatsen van een dergelijk scherm gaat deze openheid verloren." Ter hoogte van de verdieping is er echter nauwelijks openheid, er ligt bebouwing tegen aan. Maatwerk in de vorm van doorzichtige geluidsschermen is noodzakelijk daar waar de verdieping begint, echter de diepte nog te gering is om effect te hebben, daar de N280 direct langs tuinen loopt.
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Er is uitgebreid onderzoek verricht naar de akoestische effecten conform de vereisten van de Wet geluidhinder. Met het rekenmodel zijn de huidige en toekomstige situatie met elkaar vergeleken, rekening houdend met de beoogde wijzigingen van de weg. Dit betekent dus ook dat de verdiepte ligging, overeenkomstig het beoogde ontwerp, in dit rekenmodel correct is opgenomen. Aanvullende maatregelen, zoals bijvoorbeeld geluidsschermen, zijn niet doelmatig beoordeeld en/of wenselijk bevonden vanuit verkeerskundig en/of landschappelijk oogpunt. De afweging voor het toepassen van maatregelen en voorzieningen is inhoudelijk opgenomen in hoofdstuk 7 van het akoestisch rapport.</i>
	118	In het document "Vaststelling hogere waarden wegverkeerslawaaï" wordt "beperkt budget" als reden genoemd om af te zien van geluidsschermen. Budget kan nooit een probleem zijn. Er is immers een goedkopere tracé-variant mogelijk.

Nummer	Subnr.	
		Ook worden er miljoenen gependeed aan natuuronderzoeken en compensatie. In de nieuwsbrief van maart 2021 werd zelf nog vermeld: "Extra maatregelen om de vleermuizen en huismussen te beschermen bleken nodig te zijn. Zoals het plaatsen van vleermuistorens, nestkasten voor huismussen en aangepaste verlichting." Het is dan op z'n minst hoogst onredelijk om de aanwonenden te duperen. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In de voorgaande reactie is aangegeven dat de keuze van de voorkeursvariant vast is gesteld. De afweging van de geluidmaatregelen is op basis van de beleidsregels vaststellen en wijzigen hogere waarden Wet geluidhinder van de provincie uitgevoerd. Op basis van het doelmatigheidscriterium voor geluidsmaatregelen langs provinciale wegen zijn de geluidmaatregelen opnieuw afgewogen en is het toepassen van een stiller asfalt voorgesteld. Daarnaast heeft de toepassing van bronmaatregelen de voorkeur ten opzichte van maatregelen in de overdracht of aan gevels. Het afwegingskader voor het al dan niet toepassen van akoestische maatregelen en voorzieningen is opgenomen in hoofdstuk 7 van het akoestisch rapport. Naast de wettelijke eisen ten aanzien van het akoestisch onderzoek zijn er ook wettelijke eisen gesteld aan het natuuronderzoek en te nemen maatregelen voor aanwezige soorten (dieren). Dit staat los van maatregelen voor omwonenden.</i>
	119	In het document "Vaststelling hogere waarden wegverkeerslawaaï" wordt "maatschappelijk belang" genoemd als reden om de geluidsniveaus aanvaardbaar te vinden. Echter, voor het wegvak ter hoogte van Baexem geldt voor de 3 genoemde problemen het volgende: • Doorstroming: Deze is volgens de wettelijke rekenmodellen voldoende; zie PIP tabel 3 (I/C-verhoudingen) en eerdere zienswijzen hieromtrent • Leefbaarheid: wordt voor een groot deel van Baexem zelfs verslechterd, zie o.a. de toename van geluidsbelasting zoals in ditzelfde document beschreven • Verkeersveiligheid: de enige ongevallen dit op dit wegvak zijn gebeurd hebben betrekking op het verkooppunt de "aardbei", waar tijdens het asperges-seizoen parkeercapriolen worden uitgethaald. Dit probleem is goedkoper op te lossen dan middels een herinrichting van de N280. De huidige rotonde is veilig (en wordt zeker niet veiliger door deze te vervangen door een turbotronde; op turbotrondes gebeuren meer ongevallen dan op gewone rotondes) Er is dus geen enkele reden van "maatschappelijk belang" om voor ons huis een hogere waarde m.b.t. de geluidsbelasting te accepteren. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Er wordt al vele jaren onderzoek gedaan naar het verbeteren van deze verbinding. Enerzijds om de ambities voor regionaal economische ontwikkeling mogelijk te maken en anderzijds om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren en daarmee bij te dragen aan een verbeterde woon- en leefomgeving. Onder andere het grote aantal aangevallen van de afgelopen jaren, velen ook met (ernstig) letsel, moge duidelijk maken dat dit groot maatschappelijk belang terdege aanwezig is.</i>
	120	"Voor de aanvaardbaarheid van de gecumuleerde geluidsbelasting is verder van belang dat bij eventuele overschrijding van de binnengrenswaarde met

Nummer	Subnr.	
		isolatiemaatregelen een aanvaardbaar geluidsniveau binnen de woningen wordt gegarandeerd". Daar de geluidsbelasting bij ons op de achtergevel is, betekent dit dat we in onze gehele achtertuin een hoge geluidsbelasting zouden krijgen. Dit is onacceptabel. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Ten aanzien van de vast te stellen hogere waarde is nagegaan of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Er bestaan geen wettelijke geluidnormen voor het geluid in de tuin. De geluidsbelasting en de gecumuleerde geluidsbelasting worden beoordeeld op de gevel van de woning. Op het tuinniveau gelden de berekende geluidsbelastingen op 1,5 m hoogte. De geluidniveaus bepaald op de achtergevel van de woning wijken niet wezenlijk af van het geluid in de tuin dicht bij de achtergevel. Bij dergelijke geluidniveaus wordt in zijn algemeenheid uitgegaan van een 'redelijk tot goed' akoestisch klimaat. Gezien de situering van de tuin ten opzichte van de weg zal het geluidniveau in de rest van de tuin echter hoger liggen vanwege de N280, maar lager liggen vanwege de Rijksweg. Rekening houdend met de kortere afstand tot de randweg en een lagere beoordelingshoogte kan gemiddeld uitgegaan worden van een geluidniveau van circa 55 dB. Een dergelijk geluidniveau wordt beoordeeld als redelijk. Het akoestisch onderzoeken breiden we, ondanks het ontbreken van wettelijke geluidnormen, uit met rekenpunten in een aantal (maatgevende) tuinen. Dit nemen we op in hoofdstuk 8 van het akoestisch rapport.</i>
	121	Er wordt genoemd dat alle geluidgevoelige bestemmingen ten minste één geluidsluwe gevel hebben, en dat hiermee aan de regels wordt voldaan. Het is ronduit schokkend dat de Provincie Limburg hier suggereert dat we onze tuinstoelen dus maar op de oprit moeten zetten. <i>Reactie bevoegd gezag</i> <i>De geluidsluwe gevel is in het kader van het akoestisch onderzoek onderzocht, zie het akoestisch rapport. Voor zienswijze inzake geluidbelasting in de tuin verwijzen wij naar deelreactie 12.120.</i>
	122	Ter hoogte van de verdiepte ligging dient de middenberm/geleiding voorzien te worden van geluidsabsorberende materialen, om weerkaatsing van het geluid te voorkomen. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Vanwege de middenbermbeveiliging is enerzijds sprake van geluidsafscherming en anderzijds sprake van geluidsreflecties. Beide effecten zijn vergelijkbaar en daarom wordt hiermee in het kader van het akoestisch onderzoek geen rekening gehouden.</i>
	123	Bij recente vergelijkbare projecten (b.v. Buitenring) van de Provincie Limburg zijn in zelfde situaties wel geluidsschermen geplaatst. Enkele voorbeelden: • Kruising N300 met N298: scherm langs oprit, dichtstbijzijnde huizen 250 meter verder • N300 Amstenrade ter hoogte van viaduct Allée: glazen geluidsscherm, terwijl de N300 zelfs geheel verdiept ligt. De afstanden van rijbaan tot perceelgrenzen en achtergevels zijn gelijk aan onze situatie. • N300 Brunssum tussen N276 en Europalaan, glazen geluidsschermen • N300 tussen Europalaan en Merkelbeekstraat, glazen geluidsschermen, vergelijkbare afstanden tot perceelgrenzen en achtergevels • N300 in Nieuwenhagen, ter hoogte van Apollolaan

Nummer	Subnr.	
		• N300 ter hoogte van Rötcherweg/Gravenweg • N300 Kerkrade ter hoogte van Hamstraat, glazen geluidsschermen Als het daar kan, dan kan ook ter hoogte van onze tuin een glazen geluidsscherm geplaatst worden, over genoeg afstand om de door ons gewenste geluidsreductie te halen. <i>Reactie bevoegd gezag</i> <i>Bij de N300 is sprake van aanleg van een volledige nieuwe autoweg 2x2 rijstroken met een wettelijke rijsnelheid van 100 km/uur. Het is een volledig nieuwe weg en die weg is vergelijkbaar met een rijksweg. De toekomstige verkeersintensiteit (2025) bedraagt tussen de 21.000 en de 35.000 motorvoertuigen per etmaal. Daarom is voor het akoestisch onderzoek N300 het doelmatigheidscriterium voor rijkswegen aangehouden. In het kader van dit project zijn ook geluidmaatregelen opgenomen die zijn gerealiseerd in het kader van natuurcompensatie.</i> <i>De N280 is een bestaande provinciale weg waarbij lokaal slechts gedeeltelijk een nieuwe randweg wordt gerealiseerd, waarbij de bestaande woningen al een geluidbelasting vanwege de bestaande N280 ondervinden. Hier is sprake van 2x1 rijstroken en een wettelijke rijsnelheid van 80 km/uur. De toekomstige verkeersintensiteit (2032) bedraagt ca. 19.300 motorvoertuigen per etmaal. In het kader van beide projecten is uitgegaan van een vergelijkbaar doelmatigheidsafweging met de eis dat het geluidscherm de geluidbelasting met minimaal 5 dB moet verlagen. Door de huidige beleidsregels van de provincie worden in vergelijkbare situaties (hoogte van de geluidsbelastingen, aantallen woningen, vergelijkbare geluidsreductie per meter schermophoging bij een gekozen optimale scherm lengte) vergelijkbare geluidmaatregelen voorgesteld. Om te voldoen aan de eis van een minimale geluidsreductie van 5 dB dient het geluidscherm 4 m hoog te worden. Een 4 m hoog geluidscherm is bij de woning van de indiener niet doelmatig geacht, omdat het landschappelijk niet inpasbaar is en een lager geluidscherm een onvoldoende geluidreductie oplevert.</i>
	124	Bij recente vergelijkbare projecten van de Provincie Limburg is in zelfde situaties de rijbaan wel geheel verdiept gelegd. Enkele voorbeelden: • Bij N300 ter hoogte van Brunssum is de rijbaan zelfs verdiept op plaatsen waar de afstand tot de bebouwing meer dan 200 meter is • N300 ter hoogte van Kerkrade/Kaalheide Als het daar kan, dan kan ook ter hoogte van de gehele dorpskern Baexem het tracé van de N280 verdiept aangelegd worden, in plaats van alleen de korte onderdoorgang van de Kasteelweg. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De genoemde voorbeelden betreffen geen gelijkwaardige situaties omdat de N300 meerdere bestaande wegen ongelijkvloers diende te kruisen waarbij de bestaande wegen op maaiveld moesten blijven liggen. Dat is hier niet het geval. Hier hoeft alleen de Kasteelweg gekruist te worden.</i>
	125	Bij recente vergelijkbare projecten van de Provincie Limburg zijn zelfs (glazen) geluidsschermen neergezet op plaatsen waar niet eens bebouwing in de buurt ligt: • N300 ter hoogte van Roode Beek • N300 ter hoogte van De Heikop

Nummer	Subnr.	
		N300 ter hoogte van Vloedgraaf Als het daar kan, kan het ter hoogte van onze tuin heel zeker. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Constatering van indiener is niet correct aangezien de aangehaalde schermen van de N300 wel degelijk akoestische maatregelen zijn voor bebouwing of stikstofschermen zijn.</i>
	126	De in hoofdstuk 3.2 van het natuurcompensatieplan genoemde roofvogelhorst is in het voorjaar 2021 verwoest door ontbossingswerkzaamheden van Limburgs Landschap <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het compensatieplan is in 3.2 geconcludeerd dat de aanpassingen aan de N280 geen effect hebben op de genoemde horst en de soorten die hiervan mogelijk gebruik maken. Dat de roofvogelhorst tussentijds is verwoest is ons niet bekend, daarvoor kunt u zich richten tot stichting Limburgs Landschap. De in het compensatieplan beschreven effecten wijzigen hierdoor niet.</i>
	127	Volgens het natuurcompensatieplan wordt de nieuwe N280 tussen nieuwe turbotonde en Kasteelweg aangelegd op de locatie van de drukste vleermuisroute (69 vleermuizen). Dit dient vermeden te worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Uit het ecologisch onderzoek is inderdaad gebleken dat in de omgeving vleermuizen verblijven en foerageren. Volgens de richtlijnen van de Wet natuurbescherming zijn in het plan echter passende maatregelen voorzien om de negatieve effecten van de wegaanpassing te compenseren. Dit zijn bijvoorbeeld de aangepaste vliegroutes, voorzien van 'hop-overs', en de realisatie van nieuwe verblijfplaatsen (vleermuistoren en gecombineerde til voor huismus en vleermuis).</i>
	128	Ter hoogte van de Kasteelweg moeten voor dit project 5 bomen worden gekapt die als "monumentaal" geregistreerd staan. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Ten behoeve van het volledige project moeten meerdere bomen worden gekapt. Daar waar mogelijk blijven bestaande bomen echter gehandhaafd, zoals bijvoorbeeld de grote sequoia langs de Kasteelweg maar ook diverse eikenbomen langs het bestaande tracé. Het plan voorziet daarnaast in meer dan voldoende compensatie voor de te kappen bomen.</i>
	129	Natuurcompensatie voor dit project is op 4 locaties gepland. Van ontwikkelperceel NNN Locatie 1 wordt in het document "Verbetering Natuurnetwerk Nederland" in tabel 4 gezegd dat dit is "Gelegen in stil gebied". Echter, dit gebied ligt direct langs de spoorlijn Weert-Roermond, en is derhalve niet stil. Als hier woningen zouden staan, stonden ze op de "Rail-lijst" volgens de Wet Geluidshinder (de zwaarst belaste categorie, met een hogere geluidsbelasting dan de woningen langs de N280 die op de A-lijst staan) om van geluidsisolatie voorzien te worden. Hiermee vervalt 25000 m2 "stil" compensatie oppervlak. Het minimale benodigde oppervlak van 37625 m2 wordt niet meer gehaald, en aanvullende compensatie zal noodzakelijk zijn. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De definitie van 'stil' gebied, die gehanteerd wordt in voornoemd document, is dat het perceel buiten de begrenzing van een geluidsverstoring van 48 dB als gevolg</i>

Nummer	Subnr.	
		van het plan dient te liggen. Dit is ook het geval op betreffende percelen. Langs een provinciale weg heerst er een relatief constant geluidniveau. Als het wat drukker wordt zakt de snelheid doorgaans een beetje waardoor het geluid per voertuig afneemt en als het wat rustiger wordt rijdt men wat harder waardoor het per voertuig wat luider wordt. Per saldo zorgt dit ervoor dat de geluidsproductie de toe- en afname van de verkeerstroom niet precies volgt en constanter is dan je op basis van de verkeercijfers zou verwachten. Ook zijn de voertuigen over het algemeen ruimtelijk verdeeld over de weg zodat er al op korte afstand sprake lijkt van een lijnbron (bij een snelweg zie je beide effecten nog sterker). Het geluid van spoorlijnen heeft een ander karakter. Het zwelt aan als de trein arriveert en neemt daarna weer af. Dit patroon is karakteristiek voor het type trein, maar verandert verder niet of nauwelijks met de momenten van de dag (men rijdt via het spoorboekje en op vaste snelheden). Daarbij is het spoor in de nachtelijke uren minder in gebruik dan overdag waardoor het rond een spoorlijn 's-nachts wel duidelijk rustiger is. (Dit komt vaak niet meteen uit kaarten naar voren omdat wij voor de mens een aantal dB optellen bij de berekende waarde voor de avond en nachturen, waardoor dit vaak wegvalt en het soms 's-nachts zelf luider lijkt). Voor de beïnvloeding van soorten is dit echter een wezenlijk verschil. Er kan langs een weg een mooi territorium voor een vogel aanwezig zijn (bv achter een geluidswal) maar als zijn lokroep niet gehoord wordt door een potentiële overvliegende partner dan komt het niet tot voortplanting. In geval van de trein is er steeds sprake van een piek belasting (die zich al aankondigt waardoor de vogel niet schrikt) maar waar het tussendoor zo stil blijft dat zijn gezang hoorbaar blijft. Vergelijkbare effecten kun je beschrijven voor de waarneming van gevaar of de het horen van de eventueel door soortgenoten geuite waarschuwingen daarop (en daarmee op voortplantingssucces).
	130	Op blad 6 van de verbeelding staat niet duidelijk gespecificeerd hoe tussen de huidige oostelijke chicane en het tankstation het fietspad overgaat in de nieuwe parallelweg. Zoals het nu getekend staat houdt het fietspad ineens op, wat een gevaarlijke situatie creëert. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> De Verbeelding geeft inzicht in de planologische bestemmingen die zijn toegekend aan wegdelen. De onderlegger van de Verbeelding is het definitieve wegontwerp, zoals dat ook reeds tijdens diverse informatieavonden is gepresenteerd en tijdens de bijeenkomsten op groot formaat ter inzage hebben gelegen. Zoals nu beoogd loopt de 'oude N280' over in de parallelweg en gaat achter het tankstation langs. Op de parallelweg mengt het fietsverkeer met het resterende gemotoriseerd verkeer, aangezien de parallelweg voor gemotoriseerd verkeer doodloopt is de hoeveelheid verkeer op de parallelweg beperkt. De exacte inrichting van 'het oude gedeelte N280 in Baexem', ter plaatse van de huidige chicane en verder richting de kern Baexem, is aan de gemeente Leudal.
	131	Op de parallelweg rondom tankstation De Haan worden de fietsers (die in de huidige situatie een fietspad ter beschikking hebben) in de nieuwe situatie straks geconfronteerd met zwaar landbouwverkeer. Ter plekke is de situatie zeer onoverzichtelijk door de bebouwing van het tankstation. Met het mixen van fietsers en landbouwverkeer wordt een zeer gevaarlijke situatie gecreëerd.

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De parallelweg loopt dood en is uitsluitend voor de bereikbaarheid van enkele percelen en een woning/agrarisch bedrijf. De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op de parallelweg is derhalve zeer beperkt. Bovendien is de parallelweg voldoende breed om elkaar te kunnen passeren. Deze wijkt derhalve niet af van andere 60km/uur wegen waar menging van diverse verkeerssoorten plaatsvindt. Zie verder beantwoording deelvraag 12.130.</i>
	132	Punt 41 uit de “Realisatieovereenkomst N280 Leudal” dient hieruit geschrapt te worden. Het landbouw pad ten zuiden van de N280 bij Baexem is ongeschikt om als route voor landbouwverkeer te gebruiken: - Creëert gevaarlijke situatie voor voetgangers bij uitgang kerkhof - Verstoorde rust op het kerkhof - Onoverzichtelijke, gevaarlijke situatie met krappe, voor landbouwverkeer niet te nemen bocht, bij het kerkhof - Wordt veel als wandelroute van molen naar kerkhof gebruikt - Het is veel veiliger (en goedkoper) om dit landbouwverkeer over de oude/huidige N280 te leiden. Als alternatief kan het landbouw pad dat zuidelijker ligt gebruikt worden. Dit is bij de laatste ruilverkaveling voor dit doel reeds voorzien van enige verharding. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Verkeerskundig gezien wil de gemeente Leudal het landbouwverkeer niet door de kern van Baexem laten rijden. De bestaande N280 in Baexem (Rijksweg) wordt na de realisatie van de nieuwe N280 Leudal overgedragen aan de gemeente. Vervolgens zal deze weg heringericht worden. Inrichtingsdetails zijn nog niet bekend, maar de menging van fietsverkeer en landbouwverkeer is hier gelet op de beoogde functie niet wenselijk. De landelijke tendens is om 50 km/h wegen binnen de bebouwde kom aan te passen naar 30 km/h omdat dit aantoonbaar zorgt voor minder verkeersslachtoffers. Dit is ook zo opgenomen in het gemeentelijke mobiliteitsplan. Vanwege het smalle wegprofiel in 30km/h zones en menging van verkeer wordt landbouwverkeer bij voorkeur niet afgewikkeld op dergelijke wegen. Gelet op bovenstaande wil de gemeente Leudal de landbouwroute ten zuiden van de kern Baexem conform het ontwerp PIP behouden. Er zal nog nader onderzoek worden verricht of het mogelijk is om bijvoorbeeld passeerhavens te realiseren binnen de kadastrale grenzen en het toepassen van een draagkrachtigere halfverharding.</i>
	133	Indien het landbouw pad ten zuiden van de N280 bij Baexem als route voor landbouwverkeer ingericht wordt, is de breedte van de nieuwe N280 met alle parallelbanen maar liefst 230 meter, volgens het “plangebied” in de N280 Leudal – Milieueffectrapport (Plan- en project-MER):

Nummer	Subnr.	
		 Dit ruimtebeslag is groter dan bij elk ander alternatief tracé, en 10 keer breder dan gepresenteerd aan Provinciale Staten. Derhalve is hier geen sprake meer van voorkeursalternatief 3C, dient dit als nieuw alternatief beschouwd te worden, en aan PS ter goedkeuring voorgelegd te worden.
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De landbouwrouten zijn een solitaire route om landbouwverkeer af te wikkelen. Deze hoort op zichzelf niet als eenheid bij de N280. De opmerking over de breedte van het wegprofiel en het ruimtebeslag is derhalve niet correct, aangezien de tussenliggende ruimte voor agrarische doeleinden blijft bestemd, overeenkomstig de huidige situatie. Van een nieuw alternatief is derhalve geen sprake.</i>
	134	Door de versmalling van de parallelweg ter hoogte van perceel 228, tot aan de boerderij van Limburgs Landschap, mag hier geen landbouwverkeer meer worden toegestaan, om de veiligheid van fietsverkeer te kunnen garanderen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Dit gedeelte is ingericht als een fietsstraat, met bijbehorende maatvoering. Een kenmerk van een fietsstraat is dat het aandeel fietsers duidelijk groter is dan het aandeel gemotoriseerd verkeer. Aangezien hier slechts één boerderij wordt ontsloten, is dit het geval. De breedte van de fietsstraat is toereikend voor gemotoriseerd verkeer om (tegemoetkomende) fietsers te passeren. Juridisch is het ook toegestaan om op een fietsstraat met een gemotoriseerd voertuig te rijden. Desondanks wijzigen we het ontwerp van de fietsstraat nog in beperkte mate. De passeerbaarheid wordt geborgd door aan één zijde een grasbetonstrook in de (buiten)berm toe te voegen ten opzichte van het uitgangspunt van het OPIP.</i>
	135	In de "MER N280 wegvak Baexem tussenrapportage" is het aspect sociale veiligheid genoemd. Er zijn regelmatig incidenten op de als fietspad en schoolroute gebruikte Baexemerweg (van Exaten naar N273); deze is sociaal onveilig. Een nieuw fietspad gebundeld met de N280 kan dit oplossen, en past perfect in de ambitie van de Gemeente Leudal om een veilige en snelle fietsroute door Horn (tussen Weert en Roermond) te realiseren. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De Baexemerweg tussen Exaten en de N273 wordt grotendeels niet aangepast, met uitzondering van de aansluiting bij de boerderij en vanwege de aanpassing van de aansluiting op de ovonde N273. Het tussenliggende deel wordt niet gewijzigd. Dit is</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>in beheer en eigendom van gemeente Leudal en valt buiten de scope van deze herinrichting.</i>
	136	Het startpunt voor de geluidsberekeningen is incorrect. In het “Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal” wordt vermeld: “Voor de berekeningen is, voor de basissituatie zonder maatregelen, uitgegaan van het wegdektype “referentiewegdek” (VVO)”. Echter, ter hoogte van Baexem (minimaal van Hunselerdijk tot rotonde) ligt momenteel al stil asfalt. De in dit document gesuggereerde verbetering (middels toepassing van stil asfalt) wordt dus niet gehaald. Dit feit dient in de besluitvorming te worden meegenomen. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Constatering van indiener is correct. Per abuis is geen rekening gehouden met de aanwezigheid van een stiller asfaltmengsel over ca. 300m binnen de bebouwde kom van Baexem. Dit geldt zowel voor de huidige als toekomstige situatie in dit plan. Het akoestisch rapport van het PIP, en de daaraan ten grondslag liggende berekeningen, wordt hierop aangepast.</i>
	137	Het startpunt voor de geluidsberekeningen is incorrect. Op afbeelding 9, en op pagina 71 is te zien dat Rijksweg 28 niet meer zichtbaar is op de kaart zoals gebruikt voor de geluidsberekeningen. Dit pand is echter reeds gesloopt binnen het kader van dit project. Voor de referentiesituatie dient er van uit te gaan te worden dat dit pand er nog staat, en aldus als geluidswal fungeert. De in dit document gesuggereerde verbetering wordt dus niet gehaald. Dit feit dient in de besluitvorming te worden meegenomen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De door indiener genoemde figuren geven de nieuwe situatie weer na reconstructie van de N280. In die situatie is genoemd pand dus geamoveerd. Dit is ook als zodanig correct in het onderzoek opgenomen. Zie voor een nadere toelichting ook onze reactie op uw deelvraag 103.</i>
	138	Op de in het “Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal” genoemde lijst met saneringswoningen zijn de woningen van ons en onze burens (direct gelegen aan de N280) niet opgenomen, ondanks dat deze een hoge geluidsbelasting hebben zijn. Een dialoog met de overheden gedurende bijna 20 jaar heeft tot op heden geen oplossing kunnen brengen; er zijn geen geluidsisolerende maatregelen gesubsidieerd. Deze halsstarrige houding van de overheid heeft ons vertrouwen hierin ernstig geschaad. Derhalve dienen alle door ons gewenste en te nemen maatregelen voor de start van dit project ondubbelzinnig en onvoorwaardelijk geïmplementeerd te worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het kader van de geluidsanering wordt rekening gehouden met de gevolgen van de N280. Hierdoor is er na aanleg geen sprake meer van een saneringssituatie. Alleen op basis van een onderzoek naar de benodigde gevelmaatregelen kan worden vastgesteld welke gevelmaatregelen er eventueel nodig zijn. Daarbij wordt uitgegaan van de cumulatieve geluidsbelasting zonder de wettelijke aftrek art. 110g Wgh. Omdat er sprake is van een vastgestelde hogere waarde dient er een dergelijk onderzoek te worden uitgevoerd nadat het PIP onherroepelijk is vastgesteld.</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>Dit is ook al zodanig opgenomen in het hogere waarde besluit. De eigenaar van de woning zal te zijner tijd worden benaderd voor een gevelonderzoek. Uit het gevelonderzoek volgen mogelijke gevel maatregelen en/of voorzieningen voor zover niet voldaan kan worden aan de wettelijke binnenwaarde in de woning. Een dergelijk onderzoek is vergelijkbaar met een saneringsonderzoek, echter vanwege de aanleg van de nieuwe randweg is het vereiste binnenniveau lager. Hierdoor is de bescherming binnen beter dan bij een saneringsonderzoek.</i>
	139	In het “Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal” wordt in hoofdstuk 3.6.1 bij afbeelding 2 “situering stiller wegdektype” gezegd “locaties en lengtes van de geluidswerende wegdekverharding zijn indicatief”. Dit is wel de basis van alle geluidsberekeningen, en zal dus vast moeten liggen. Bij eventuele wijzigingen zal nieuw onderzoek moeten plaatsvinden, en de besluitvorming opnieuw doorlopen moeten worden. Dit is ook meteen in conflict met hoofdstuk 7.2 waarin wordt genoemd dat voor de woningen in cluster 2 “het toepassen van een stiller wegdektype is niet doelmatig”, en met bijlage B4 waar de trajecten met stil asfalt veel korter zijn. Afbeelding 2 is dus incorrect en misleidend. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Afbeelding 2 geeft een beeld van het Actieplan 2019-2023 (zoals ook in het bijschrift is opgenomen) waarin akoestische maatregelen zijn opgenomen, zoals toepassing van stil asfalt. In tegenstelling tot hetgeen in het Actieplan is opgenomen is voor dit plan echter besloten dat op de volledige hoofdrijbaan N280 Leudal, m.u.v. de rotondes, stil asfalt wordt toegepast. Derhalve wordt meer gedaan om het akoestisch niveau te reduceren dan in het Actieplan is opgenomen.</i>
	140	Tabel 14 in het “Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal” suggereert een significante verbetering. Echter, er staat in de titel van de tabel niet bij dat dit de huidige N280 betreft die afgewaardeerd wordt. Hiermee wordt de lezer van dit document op het verkeerde been gezet. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Tabel 14 gaat over de berekeningen van de ‘fysieke wijzigingen’, en derhalve over de oude N280. Hoofdstuk 5 gaat over de berekeningen van de ‘nieuwe wegen’, waar in tabel 11 eveneens waarden voor de Rijksweg (oude N280) zijn opgenomen. Wij begrijpen dat dit mogelijk verwarrend werkt, maar de verwijzingen zijn correct en hiermee is voldaan aan de vereisten van de Wet geluidhinder.</i>
	141	In het “Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal” wordt gesteld dat geluidschermen niet doelmatig zijn. Dit omdat de maatgevende geluidsbelasting geldt voor de hoogste verdieping. Echter, schermen hebben wel een groot effect op de geluidsbelasting op maaiveld, en dus in onze tuin. Daarom zijn schermen wel doelmatig, en dienen deze geïmplementeerd te worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Wij verwijzen voor het antwoord op dit punt naar de eerdere beantwoording van deelreactie 12.120.</i>
	142	Tabellen 20 en 25 in het “Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal” conflicteren met elkaar. Beide beschrijven de “geluidsbelasting met stil asfalt SMA NL8 G+ nieuwe randweg”, echter de getallen voor onze woning zijn verschillend per tabel. Dit duidt op een rekenfout of andere onzorgvuldigheid.

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Naar aanleiding van de zienswijze is vastgesteld dat de benaming van de tabellen 19 en 20 niet juist is. De tabeltitel is per abuis bij de twee tabellen verwisseld. Ook is geconstateerd dat per abuis geen rekening is gehouden met aanwezigheid van een stil asfaltmengsel op een gedeelte van de N280 in Baexem. Het akoestisch onderzoek, en daaraan ten grondslag liggende berekeningen, wordt aangepast. We zullen in de rapportage zowel de tabellen als de tekstuele relaties met de tabellen hierop aanpassen.</i>
	143	Volgens tabel 25 in het “Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal” wordt de geluidsbelasting op onze achtergevel, zelfs met toepassing van stil asfalt, en na aftrek van alle mogelijke factoren, maar liefst 54 dB. Dit is een onacceptabele aantasting van onze leefomgeving. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De geluidbelasting op het adres van de indiener is na het toepassen van stil asfalt (SMA NL8 G+) 51 dB, volgens tabel 25 van het akoestisch rapport dat ter inzage heeft gelegen. Dit is de geluidbelasting inclusief de aftrek artikel 110g Wet geluidhinder. Voor deze geluidbelasting is ook een hogere waarde aangevraagd. Het geluidniveau betreft ook geen continue belasting maar qua perceptie van het geluid varieert deze in niveau. In de huidige situatie is volgens rapportage sprake van een gevelbelasting van 62 dB.</i> <i>Zoals eerder vermeld wordt het akoestisch onderzoek aangepast, n.a.v. enkele door u juist geconstateerde bevindingen. In het aangepaste rapport worden de correcte waarden opgenomen.</i>
	144	In “Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal” staat bij tabel 27 geschreven “Per saldo zal ook bij deze woningen een verbetering optreden van het woon- en leefklimaat in de woning door de afname van de verkeersintensiteit op de Rijksweg”. Dit geldt niet voor beide genoemde adressen, en wordt dus niet voldaan aan het provinciaal hogere waarden beleid. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De geluidbelasting ter plaatse van beide genoemde adressen ten gevolge van het huidige (2021) tracé van de N280 over de rijksweg bedraagt respectievelijk ten hoogste 68,28 dB(A) en 69,93 dB(A) exclusief aftrek 110g, zoals weergegeven in bijlage I Rekenresultaten. Hiermee is per saldo sprake van een afname van de geluidbelasting waarmee wordt voldaan aan de eis van geen wezenlijke verslechtering ter plaatse van woningen zonder geluidsluwe gevel overeenkomstig het provinciaal hogere waarden beleid.</i> <i>In het aangepaste rapport worden de correcte waarden van de nieuwe berekeningen opgenomen.</i>
	145	Er wordt in het document “Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal” gesteld dat de woningen van ons en de burens een geluidsluwe gevel hebben. Echter, de geluidsbelasting op deze “geluidsluwe” gevels is nog volgens tabel 27 nog steeds 47 dB resp 48 dB. De waarde van 48 dB is gelijk aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, op de grens dus. Derhalve hadden deze adressen ook oranje gemarkeerd mogen worden,

Nummer	Subnr.	
		wordt niet voldaan aan het provinciale beleid, en kan voor deze woningen geen hogere waarde worden vastgesteld. In de praktijk zal de geluidsbelasting op deze “geluidsluwe gevel” veel hoger zijn, omdat: • de gebruikte toekomstige aftrekfactoren nog geen effect hebben, • geluidsreductie door stil asfalt afneemt over tijd • de verkeersintensiteit aan deze gevel (aan het bestaande N280 tracé) hoger zal zijn dan genoemd in deze onderzoeken (zie overige zienswijzen) <i>Reactie bevoegd gezag</i> <i>Er is sprake van een geluidsluwe gevel als het geluidniveau op de gevel niet hoger is van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) voor elk van de te onderscheiden geluidbronnen. Dit is zowel voor de woning van indiener als voor de woning van de buurman van toepassing. Er wordt dus voldaan aan het hogere waarden beleid van de Provincie Limburg.</i>
	146	Het is "Kwartierstraat" en niet "Kwatierstraat" <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Constatering is correct, dit is een typefout in de output bijlagen. De resultaten en/of conclusies van het onderzoek wijzigen hierdoor echter niet.</i>
	147	In meerdere documenten, waaronder: - N280 West – Wegvak Leudal Voortoets Natura 2000 - Passende beoordeling N280 Leudal - Archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek Staat: “De doorstroming is op deze weg op meerdere plekken beperkt en de verkeersveiligheid staat onder druk. Dit leidt in toenemende mate tot ernstige overlast en aantasting van de leefbaarheid. Daarom hebben de regionale gemeenten en de provincie Limburg besloten om samen te werken aan een regionale gebiedsontwikkeling. Het belangrijkste doel van de gebiedsontwikkeling is om een oplossing te vinden voor de verkeerskundige problematiek en de leefbaarheid op en langs de N280 Leudal.” Deze doelen worden niet gehaald omdat: • de leefbaarheid in Baexem niet merkbaar verbeterd wordt • er volgens de geldende rekenmodellen geen verkeerskundige problematiek bestaat in Baexem Beide punten worden met andere zienswijzen nader toegelicht. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De beantwoording van diverse deelreacties van indiener, zoals indiener voorgeand aanhaalt, gaat ook uitgebreid in op voornoemde aspecten. Wij verwijzen derhalve naar de eerdere beantwoording.</i>
Inpraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
13	1	Indiener bezit een cafetaria in Baexem. Indiener is van mening dat hun cafetaria minder klanten zal gaan ontvangen ten gevolge van een lagere verkeersintensiteit. De te verwachten omzetsderving dient door de provincie te worden vergoed. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende. Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Op een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.</i>
		Inspiraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.

Nummer	Subnr.	
14	1	Indiener is van mening dat de provincie zich te veel laat beïnvloeden door de natuur- en boerenorganisaties. Daardoor worden volgens indiener verkeerde ontwerpkeuzes gemaakt omwille van het inperken van het benodigde grondgebruik. Genoemd worden: - Het slopen van woningen is niet noodzakelijk, met name genoemd Rijksweg Noord 1 en Rijksweg Zuid 4; - Het ontwerp tussen Baexemerhof en AZC is te smal; - Kruising Haelense beek met een duiker in plaats van weg over de beek met een brug; - Onveilige aansluiting tankstation de Haan op de N280; - Viaducten Hunselerdijk en Bostraat: te steil om ruimte te beperken. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Een ontwerpproces van een dergelijk omvangrijk project vergt altijd een brede belangenafweging. Dit zijn niet alleen natuur- en boerenorganisaties, maar ook de belangen van burgers, bedrijven en weggebruikers. Daarnaast hebben we te maken met wettelijke normen en met ontwerprichtlijnen. Met inachtnaam van al deze aspecten heeft dit geleid tot voorliggend ontwerp. Alle, door indiener, genoemde onderdelen voldoen aan de vigerende ontwerprijtlijnen en wet- en regelgeving.</i>
	2	Indiener is van mening dat op onderdelen het ontwerp niet voldoet aan de CROW richtlijnen. Genoemd worden: - Halfverdiepte ligging Baexem;

Nummer	Subnr.	
		- Viaducten Hunselerdijk en Bostraat met te steile taluds, gemengd weggebruik (langzaam, snel en landbouw verkeer) en onoverzichtelijke bochten.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het ontwerp zoals dat nu voorligt is tot stand gekomen na een zorgvuldig en intensief proces met vele belanghebbende partijen en adviserende partijen. Bij de verdiepte ligging is bijvoorbeeld nadrukkelijk gesproken met de vereisten vanuit de Veiligheidsregio over maatvoering en veiligheidsmaatregelen in geval van calamiteiten en voor de viaducten hebben onder andere ZLTO en Cumela inbreng gehad. Daar waar nodig zijn passende maatregelen getroffen om knelpunten te voorkomen, zoals bijvoorbeeld toepassing van geleiderails. Het voorliggende ontwerp voldoet op genoemde onderdelen aan de ontwerprichtlijnen.</i>
	3	Indiener is van mening dat het ontwerp niet op alle onderdelen verkeersveilig is. Genoemd worden: - Gemengd gebruik van parallelwegen door fietsers en landbouwverkeer; - Maten obstakelvrije zones zijn minimaal; - Bomen tussen de hoofdrijbaan en parallelbaan.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het ontwerp zoals dat nu voorligt is tot stand gekomen na een zorgvuldig en intensief proces met vele belanghebbende partijen en adviserende partijen. Voor (brom)fietsers is veelal de mogelijkheid om gebruik te maken van het vrijliggende (brom)fietspad, maar ze mogen ook gebruik maken van de parallelweg. De parallelweg is gecategoriseerd als een erftoegangsweg, waar menging van verkeersdeelnemers bij het beoogde gebruik landelijk gebruikelijk is en volgens de CROW-richtlijnen ook veilig kan. De maatvoering van de obstakelvrije zones, inclusief de afstand tussen hoofrijbaan en bomen en tussen bomen en parallelweg voldoen aan de landelijke richtlijnen van het CROW. Daar waar wordt afgeweken van de minimale maatvoering zijn aanvullende voorzieningen toegepast, bijvoorbeeld geleiderails.</i>
	4	Het AZC is niet meegenomen in de ontwerpsimulatie. Bestuurders van de provincie krijgen daardoor geen goed beeld van het project.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De animatie van het wegontwerp is bedoeld ter ondersteuning van het beoogde beeld van de nieuwe weg in het gebied, onder andere voor de communicatievoorziening naar de omgeving en belanghebbenden, en beoogt niet tot op detailniveau alle omgevingsfactoren volledig in beeld te brengen. Ten aanzien van de situatie ter hoogte van het AZC zijn in het wegontwerp en de onderzoeken in het kader van het MER en PIP alle relevante aspecten en effecten in beeld gebracht, en hebben daarmee bijgedragen aan het besluitvormingstraject.</i>
	5	Indiener is van mening dat bewoners van het AZC, ondanks het geplande voetgangerstunneltje, toch gewoon de weg over blijven steken.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Met het voorliggende ontwerp zijn maatregelen voorzien om het gebruik van de langzaam verkeerstunnel te stimuleren dan wel zo veel als mogelijk af te dwingen. Langs de sloot tussen de rijbaan en parallelweg zijn rasters aangebracht. Deze rasters en de sloten maken het al moeilijk voor voetgangers om bij de hoofdrijbaan</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>te komen. Tussen de bushaltes zijn in de middenberm van de hoofdrijbaan geleiderails toegepast, waardoor hier niet of nauwelijks kan worden overgestoken. Voetgangers worden derhalve nagenoeg gedwongen om gebruik te maken van de langzaam verkeerstunnel.</i> <i>Desondanks kunnen wij niet garanderen dat sommige mensen moedwillig kiezen voor een verkeersonveilige oversteek.</i>
	6	Indiener is van mening dat turborondes onveilig zijn, omdat alleen hier kan worden ingehaald. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>(Turbo)rotondes zijn in basis verkeersveilige kruispuntoplossingen voor gemotoriseerd verkeer. Met name voor fietsers zijn turborotondes minder veilig als meerdere rijstroken in één keer moeten worden overgestoken. Vandaar dat we voor fietsers voorzien in ongelijkvloerse oversteekmogelijkheden daar waar meerdere rijstroken in één keer moeten worden overgestoken.</i> <i>We passen alleen turborotondes toe als dat vanuit capaciteitsoogpunt noodzakelijk is, dus als bijvoorbeeld een enkelstrooksrotonde niet voldoet. Ter plaatse van de turborotondes zijn op de hoofdrichting inderdaad meerdere rijstroken beschikbaar, waardoor het bijvoorbeeld mogelijk is om een vrachtwagen in te halen die langzaam accelereert na het verlaten van de rotonde. De toegepaste rijstroken ten behoeve van het samenvoegen van twee naar één rijstrook voldoen aan de daarvoor aanbevolen maatvoering voor een verkeersveilige situatie.</i>
	7	Indiener is van mening dat de kruising van de Rhijdtbeek natuuronvriendelijk is uitgevoerd. Waarom een lange rechte kruising? <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het waterhuishoudkundig plan, waar de beken en de (fauna)duikers onderdeel van uitmaken, is uitvoerig besproken met het Waterschap Limburg. Ook de maatregelen voor zowel water als fauna zijn afgestemd op de aanwezige soorten en ambities van het Waterschap. De wijze waarop de Rijdtbeek is ingericht derhalve ook goedgekeurd door het Waterschap.</i>
	8	Indiener benoemt een aantal verbetervoorstellen. Genoemd worden: - Autoluw maken N280 Leudal door verbeteren aansluiting A2 op A73; - Een verder geoptimaliseerde variant 5e <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De N280 is in het provinciale wegennet een belangrijke verkeersader en zal dat ook blijven. Het verkeersluw maken past niet binnen de netwerkgedachte, ook niet als de aansluiting A2-A73 zou worden verbeterd.</i> <i>In het MER van de N280, wegvak Baexem zijn in het verleden reeds diverse effecten van verschillende alternatieven van het tracé rondom Baexem onderzocht. Naar aanleiding daarvan hebben Provinciale Staten in 2014 besloten dat alternatief 3C het voorkeursalternatief is. Dit besluit is in 2016 herbevestigd en staat thans niet meer ter discussie. Voor een uitgebreide toelichting op het keuzeproces verwijzen wij naar hoofdstuk 2.1 van deze nota.</i>

Nummer	Subnr.	
	9	Indiener is van mening dat de bewoners van Baexem niet volwaardig hebben kunnen mee participeren in de plannen voor de N280 Leudal. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Zowel ten tijde van de m.e.r. procedure voor het wegvak Baexem als in deze procedure voor het volledige wegvak Leudal is uitvoerig gesproken met diverse werkgroepen en klankbordgroepen. Bovendien zijn diverse informatieavonden en inloopbijeenkomsten georganiseerd om burgers en belanghebbenden gedurende het proces te informeren over het planvoornemen en de resultaten, waarbij ook de mogelijkheid is geboden om hierop te reageren. Gedurende het participatieproces kunnen echter nooit alle wensen en ideeën van individuele bewoners of van belangenvertegenwoordigers worden ingewilligd. Wij delen mening van indiener derhalve niet dat onvoldoende mogelijkheid is geboden om te kunnen participeren.</i>
	10	Indiener stelt dat de aanpassing van de N280 Leudal alleen maar voordelen heeft voor het doorgaande verkeer. Verkeer dat alleen maar gaat toenemen. De nadelen zijn voor de mensen die in de buurt van de N280 wonen. Een slechtere bereikbaarheid, meer geluidsoverlast, slechtere luchtkwaliteit, meer ongelukken, onzinnige kunstwerken in het open landschap, huizen slopen enz. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Zoals uitvoerig in het MER is omschreven, draagt de aanpassing van de N280 bij aan het verbeteren van onder andere de doorstroming en verkeersveiligheid, gaan per saldo minder mensen hinder ondervinden van geluid en verslechtert de luchtkwaliteit niet. Dat daarvoor ook aanpassingen worden gedaan aan het landschap en enkele woningen moeten worden geamoveerd is inherent aan dergelijke omvangrijke projecten.</i> <i>Helaas zien we in de huidige situatie echter ook veelvuldig (ernstige) ongevallen gebeuren die leiden tot veel overlast (files, geluid van hulpdiensten etc.) en persoonlijk leed bij betrokkenen. Met de beoogde aanpassingen verbetert de verkeersveiligheid aanzienlijk, waardoor het aantal ongevallen, en overlast voor zowel passanten als omwonenden als gevolg daarvan, aanzienlijk zullen afnemen.</i>
	11	Indiener is van mening dat variant 5e volledig uitgewerkt moet worden en volwaardig vergeleken met variant 3c. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het MER van de N280, wegvak Baexem zijn in het verleden reeds diverse effecten van verschillende alternatieven van het tracé rondom Baexem onderzocht. Naar aanleiding daarvan hebben Provinciale Staten in 2014 besloten dat alternatief 3C het voorkeursalternatief is. Dit besluit is in 2016 herbevestigd en staat thans niet meer ter discussie. Voor een uitgebreide toelichting op het keuzeprocess verwijzen wij naar hoofdstuk 2.1 van deze nota.</i>
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
15	1	Cliënten zijn verbaasd dat PIP en MER ter inzage hebben gelegen tijdens de vakantieperiode. Dit komt hun inziens de participatie niet ten goede.
		<i>Reactie bevoegd gezag: Het is niet correct dat het MER en OPIP tijdens de vakantieperiode ter inzage hebben gelegen. Het plan heeft ter inzage gelegen van 9 juni 2021 t/m 21 juli 2021. De schoolvakanties Zuid zijn op 23 juli gestart en de bouwvak pas in augustus. Ter inzage legging heeft dus plaatsgevonden vóór de vakantieperiode.</i>
	2	Cliënten vragen aandacht voor de bereikbaarheid van hun pand tijdens de uitvoering. Zij gaan er van uit dat in alle gevallen geldt dat zowel tijdens de werkzaamheden als na de aanpassingen N280 een behoud van bereikbaarheid voor hen gegarandeerd wordt.
		<i>Reactie bevoegd gezag: De exacte uitvoeringswijze is nu nog niet bekend, daarvoor wordt de aannemer uitgedaagd een zo optimaal mogelijk plan voor in te dienen. Bereikbaarheid tijdens de uitvoeringsfase zal te allen tijde mogelijk moeten zijn, al kan niet worden gegarandeerd dat omrijden of enige vertraging kan optreden. Werkzaamheden en eventuele verminderde bereikbaarheid worden altijd van tevoren gecommuniceerd. De bereikbaarheid voor indiener wijzigt na aanpassingen van de N280 nauwelijks.</i>
	3	Cliënten blijven zich ten principale verzetten tegen de tracékeuze zoals deze voorligt. Verwezen wordt naar de op 6 november 2017 ingediende zienswijze in het kader van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.
		<i>Reactie bevoegd gezag: Wij respecteren uw voorkeur voor een andere tracékeuze. Voorliggend plan gaat echter uit van het verdiepte tracé aan de rand van de kern Baexem (in lijn met tracé bekend als 3c). Voor een uitgebreide toelichting op het keuzeproces verwijzen wij naar hoofdstuk 2.1 van deze nota.</i>
	4	Cliënten twijfelen over de noodzaak van het project en bij de gekozen opzet/scope van het project. Waarom is de N280 Leudal een bovenregionale weg, terwijl het eerst een gebiedsontsluitingsweg was? Waarom is de knelpunt gerichte aanpak los gelaten?
		<i>Reactie bevoegd gezag: De beoogde aanpassingen aan de N280 passen binnen de kaders van de knelpuntgerichte aanpak, er wordt bijvoorbeeld niet een volledig nieuw tracé aangelegd tussen N273 en A2. De N280 is nog steeds gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (daarbij past een snelheidsregime van 80km/h en de nu voorgestelde inrichting), maar heeft in het provinciale wegennet een bovenregionale functie. Dat houdt in dat de N280 erg belangrijk is in het wegennet van (Midden) Limburg. Nut en noodzaak voor aanpassing van de N280 is in hoofdstuk twee van het MER uitgebreid beschreven.</i>
	5	Cliënten zijn van mening dat zij als gevolg van de keuze voor 3c in hun woon- en leefklimaat worden aangetast doordat zij van deze keuze direct (meer) nadeel ondervinden. Bij een keuze voor 5e zou voor hun woning geen hogere waarde worden vastgesteld. Geluidsisolerende maatregelen zijn lastig inpasbaar in hun pand. Cliënten vrezen vochtproblemen en schimmel bij onkundige of overmatige isolatie.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>Tracé 5E is geen onderdeel meer van deze planfase. Voor een uitgebreide toelichting op het keuzeprocess verwijzen wij naar hoofdstuk 2.1 van deze nota.</i> <i>Ten aanzien van de hogere grenswaarde moet nog nader onderzoek plaatsvinden, dat kan pas na vaststelling van het definitieve plan. Op basis van dat onderzoek moet blijken of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn en, zo ja, welke maatregelen. Zodra duidelijk is welke maatregelen genomen kunnen worden, wordt in overleg met belanghebbende besloten of deze ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. Uiteraard zal eventuele uitvoering van maatregelen door kundige professionals plaatsvinden op basis van gedegen advies.</i>
	6	Cliënten stellen dat hun woning/bedrijf door de reconstructie fors in waarde zal dalen. In dat kader vinden zij dat financiële compensatie op zijn plaats is. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Als indiener meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende. Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Op een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.</i>
	7	Cliënten zijn van oordeel dat de economische uitvoerbaarheid van het project onvoldoende is aangetoond. De hoogte van de bijdragen van provincie, gemeente en RWS is niet bekend. Tevens bevinden de overeenkomsten zich niet bij de stukken en ontbreekt een planschaderisicoanalyse. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Door Provinciale Staten is op 14 februari 2020 het kredietbesluit genomen en is het budget voor het project N280 Leudal vastgesteld. In de realisatieovereenkomst met de gemeente Leudal zijn door de gemeenteraad naast de financiële bijdrage van de gemeente Leudal afspraken gemaakt over het project. Met Rijkswaterstaat is een realisatieovereenkomst overeengekomen waarin de financiële bijdrage van Rijkswaterstaat voor de vervanging van de Kelperbrug is overeengekomen.</i> <i>Een planschaderisicoanalyse is uitgevoerd door een ter zake kundig bureau. In het budget is rekening gehouden met de conclusies uit dit rapport.</i>
	8	Cliënten stellen dat in de waterhuishoudkundige rapportage, ten onrechte niet of onvoldoende wordt ingegaan op impact van de reconstructie op de sterk fluctuerende grondwaterstromen rondom hun woning. <i>Reactie bevoegd gezag:</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>In de waterhuishoudkundige rapportage is uitvoering onderzoek gedaan naar de grondwaterstanden en grondwaterstromen, ook voor wat betreft de invloed van de beoogde reconstructie. Dit is uitvoerig besproken en getoetst door het Waterschap en akkoord bevonden. Effecten op de woning worden derhalve niet verwacht.</i>
	9	Cliënten pleiten er voor dat vóór de uitvoering een bouwkundige vooropname plaatsvindt en aldus de zogeheten nulsituatie wordt vastgelegd. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Voorafgaande aan de werkzaamheden zal de uitvoerende partij op basis van een bouwkundige risicoanalyse laten vaststellen of en zo ja waar bouwkundige vooropnames noodzakelijk of wenselijk zijn. In samenspraak met de eigenaren zullen deze bouwkundige opnames tijdig worden uitgevoerd en vastgelegd.</i>
	10	Cliënten zijn bevreesd voor schade aan hun woning door trillingen. Het staat immers vast dat na de reconstructie en bij een toename van het aantal verkeersbewegingen trillingen zullen ontstaan en zij vrezen dat hun woning daartegen niet bestand is. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De uitvoerende partij wordt opgedragen de werkzaamheden zodanig uit te voeren dat er minimale hinder voor de omgeving is. Daar waar toch trillingen worden voorzien bij de werkzaamheden, zal de uitvoerende partij op basis van een risicoanalyse eventueel een bouwkundige vooropname uitvoeren om de nulsituatie vast te leggen.</i>
	11	Cliënten zijn van mening dat in de plannen onvoldoende rekening is gehouden met infrageluid. Volgens cliënten is dit een herhaald kenbaar gemaakt probleem waar nog geen aandacht aan is geschonken. Het gaat hierbij om infrageluiden die net buiten de hoorbare grens vallen en als onrust/trillingen ervaren worden. Bij het in de ondergrond brengen van de weg vrezen cliënten een toename hiervan waar tot nu toe geen rekening mee wordt gehouden. Cliënten verzoeken in dit kader het voorzorgsbeginsel toe te passen. Het verschuilen achter de thans geldende adviezen van de RIVM als 'geldende norm' is naar mening van cliënten op dit punt onvoldoende. Daarnaast beschouwen cliënten het als een ernstige nalatigheid dat vooraf geen vooronderzoek is uitgevoerd naar de praktische mogelijkheden van akoestische maatregelen. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Voor zover indiener vreest voor negatieve effecten van infrageluid wordt het volgende opgemerkt. Behalve het normale 'hoorbare geluid' produceert wegverkeer ook geluid met lage en zeer lage frequenties. Het menselijk gehoor is minder gevoelig voor geluid met lage frequenties en bij frequenties lager dan 20 Hz wordt geluid alleen nog via het gehoor waargenomen bij zeer hoge geluidsniveaus. Geluid met frequenties lager dan 20 Hz wordt daarom aangeduid als infrason geluid of kortweg infrageluid.</i> <i>Voorbeelden van bronnen van infrageluid zijn naast wegverkeer, ook technische installaties zoals pompen, windturbines, compressoren en gasturbines, de branding van de zee en windvlagen. Infrageluid is dan ook een alledaags verschijnsel, maar is meestal niet hoorbaar doordat het niet luid genoeg is. Ter illustratie; de</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>gehoordrempel voor geluid met een frequentie van 12 Hz ligt rond de 90 dB terwijl gemeten geluidniveaus van wegverkeer bij deze frequentie in de praktijk variëren van 55 tot 65 dB bedragen in directe omgeving van de drukke verkeerswegen (meetwaarden bij 1.600 tot 3.300 motorvoertuigen per uur). [Bron: Low-frequency noise incl. infrasound from wind turbines and other sources - Report on results of the measurement project 2013-2015, LUBW 2016] Gelet hierop is het binnen redelijkheid uitgesloten dat infrageluid als gevolg van verkeer op de N280 waarneembaar is bij de woning van indiener.</i> <i>Voor zover indiener vreest voor negatieve effecten van infrageluid onder de gehoordrempel is het van belang te vermelden dat daar geen enkel wetenschappelijk bewijs voor is. Het treffen van voorzorgsmaatregelen is ook pas aan de orde is indien er op basis van de best beschikbare wetenschap een vermoeden bestaat van ernstige of onomkeerbare gezondheidsschade door infrageluid. Hiervan is geen sprake.</i> <i>De stelling van indiener dat geen onderzoek is gedaan naar praktische mogelijkheid van geluidmaatregelen wordt niet onderkend. In het akoestisch onderzoek (hoofdstuk 7) bij het PIP zijn namelijk verschillende bron- en overdracht maatregelen onderzocht en beschreven. Hieruit volgt onder andere dat de N280 ter hoogte van de woning van indiener zal worden voorzien van geluidreducerend asfalt. Ook zal er in het kader van de vastgestelde hogere waarde nog een gevelisolatie-onderzoek plaatsvinden waaruit volgt of en zo ja welke aanvullende gevelmaatregelen nodig zijn aan de woning van indiener.</i> <i>Met betrekking tot de vrees van indiener dat infrageluid zal toenemen is het nog van belang om het volgende op te merken. In de plansituatie komt het zwaartepunt van de verkeerstromen verder van de woning van indiener af te liggen dan in de bestaande situatie. Als gevolg daarvan - en het verdiept aanleggen van de N280, het toepassen van geluidreducerend asfalt en het verlagen van de rijnsnelheid op het bestaande tracé - neemt ook de geluidbelasting bij de woning van indiener af. Dit geldt zowel voor de hoorbare deel van het geluid als voor het infrasone geluid.</i> <i>Voor zover sprake is van trillingen heeft er een trillingsonderzoek plaatsgevonden, waarbij is gebleken dat geen grenswaarden worden overschreden. Ook niet bij de betreffende woning. Er is om die reden geen aanleiding om aan te nemen dat hinder door geluid of trillingen kunnen optreden of dat verder aanvullend onderzoek noodzakelijk is en al dan niet tot andere inzichten zou kunnen leiden.</i>
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
16	1	Cliënten bezitten een melkrundveebedrijf gelegen te Kelpen-Oler. Er is een ruime huiskavel, welke intensief wordt gebruikt ook voor beweiding van de melkkoeien cq

Nummer	Subnr.	
		jongvee. Volgens cliënten maken de plannen zeer grote inbreuk op hun huidige huiskavel. Het gebruik zoals zij dit altijd hebben voorgestaan is dan niet meer mogelijk. Volgens cliënten zijn er goede alternatieven die minder inbreuk maken. Cliënten zijn bereid hun perceel R90 hiervoor in te brengen.  <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Naar aanleiding van de zienswijze is gezocht naar alternatieven voor de compensatie opgave. Dit heeft ertoe geleid dat perceel 91 niet meer wordt ingezet voor natuurcompensatie, cf. verzoek van indiener.</i>
	2	Het betrekken van perceel Heythuysen T 192 in de plannen heeft een grote impact op de bedrijfsvoering. Ook is onduidelijk hoe de nieuwe ontsluiting is bedacht. 

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het plan wordt ervan uitgegaan dat perceel T192 volledig wordt aangekocht en een toegang vanaf de zijde N280 niet meer noodzakelijk is. Perceel T193 krijgt een toegang via de Grathemerweg, middels het onderhoudspad langs de Wessemerven. Nader overleg hierover vindt nog plaats met de eigenaar.</i>
	3	Indien cliënt grond moet inleveren dan wil hij hiervoor gecompenseerd worden in grond. Een perceel wat hiervoor in aanmerking zou kunnen komen is gelegen aan de Kelperweg 22 zijnde Heythuysen R 59. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Grond kan wellicht gecompenseerd worden met een gedeelte van het perceel Heythuysen, sectie R, nummer 481. Dit ligt aansluitend. Perceel Heythuysen, sectie R, nummer 59 is geen eigendom van de provincie Limburg. Dit zal met de indiener nog worden besproken.</i>
Inspiraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
17	1	Ten tijde van het besluit door PS van het voorkeurstracé in 2014 was de N280 nog een gebiedsontsluitingsweg. In het nieuwe POL en in dit “Kennisgeving terinzagelegging” document wordt de weg nu aangeduid als bovenregionaal verbindende weg, wat een significante opwaardering is, die niet in lijn is met het besluit van PS om de nu voorliggende variant 3C te kiezen, met al z’n negatieve effecten op het dorp Baexem en op ons perceel. Wij verzoeken om de bovenregionale status te schrappen, en/of de besluitvorming opnieuw te doorlopen. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De N280 is nog steeds gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (daarbij past een snelheidsregime van 80km/h en de nu voorgestelde inrichting), maar heeft in het provinciale wegennet (RVWN) een bovenregionale functie. Dit is al vele jaren het geval. Dat houdt in dat de N280 erg belangrijk is in het wegennet van (Midden) Limburg. Er is geen aanleiding om de bovenregionale status te schrappen en/of de besluitvorming opnieuw te doorlopen. Bovendien heeft dat geen invloed op de wegingdeling, de richtlijnen zijn gehanteerd passend bij een gebiedsontsluitingsweg.</i>
	2	Op 26 juni 2019 werd bekend dat vanaf 2023 op snelwegen een kilometerheffing voor vrachtwagens zal gelden. Dit zal ook op de N280 gelden, als een van de weinige provinciale wegen. Dit geeft de waarde aan van deze wegverbinding voor de overheid, en betekent dus dat het een slecht idee is om een dergelijke weg door een dorpskern aan te leggen zoals bij dit huidige plan (variant 3C) zal gebeuren. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De N280 is inderdaad een belangrijke weg in Midden-Limburg, vandaar ook dat wordt geïnvesteerd om deze onder andere veiliger te maken en beter te laten doorstromen. Ter plaatse van Baexem wordt de N280 Leudal niet langer door de kern, maar juist aan de rand van de kern gerealiseerd. Met het verdiept aanleggen</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>van dit deel wordt voorkomen dat het verkeer midden in de kern, zoals nu bij de rotonde, in conflict komt met lokaal (o.a. langzaam) verkeer.</i>
	3	Het in het “Kennisgeving terinzagelegging” document genoemde doel “minder verkeersoverlast voor omwonenden” wordt niet behaald. Voor veel omwonenden neemt de overlast sterk toe. Dit wordt gemotiveerd in overige zienswijzen. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het MER is uitgebreid onderzoek verricht naar de milieueffecten voor o.a. omwonenden. Uit deze onderzoeken blijkt dat de beoogde reconstructie per saldo zorgt voor minder hinder. Dit betekent bijvoorbeeld dat er meer huishoudens in een lagere geluidbelastingklasse terecht komen, wat de mate van hinder doet afnemen. Voor enkele woningen is echter sprake van een toename. In de overige deelreacties van de zienswijzen zal verder op de inhoud ingegaan worden.</i>
	4	Het is typerend voor dit project dat de belangrijkste zienswijze periode weer de vakantieperiode inschuift. Dit mag dan wettelijk zijn toegestaan, het getuigt echter van weinig fatsoen en respect naar de betrokken inwoners van Baexem. Zeker omdat er op het moment van terinzagelegging geen gedeputeerde in functie was. Dit project is reeds in mei 2005 gestart met de samenstelling van het document “Verkenning verkeersproblematiek N280 tussen Weert en Roermond”. Bij die periode van 16 jaar hadden nog best een paar maanden gekund door dit plan pas na de zomerperiode te publiceren. Verder nog, volgens de “Uitgebreide procedure m.e.r.” had de zienswijzeperiode in dit geval ook verlengd kunnen worden: “Doorgaans is de termijn van terinzagelegging 6 weken. Hiervan kan worden afgeweken, bijvoorbeeld indien een inzageperiode in de zomervakantie valt”. Ten minste had van deze mogelijkheid gebruik gemaakt moeten worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het is niet correct dat het MER en OPIP tijdens de vakantieperiode terinzage hebben gelegen. Het plan heeft terinzage gelegen van 9 juni 2021 t/m 21 juli 2021. De schoolvakanties Zuid zijn op 23 juli gestart en de bouwvak pas in augustus. Terinzage legging heeft dus plaatsgevonden vóór de vakantieperiode.</i>
	5	Het nu voorgestelde tracé is gesitueerd direct achter onze woning/tuin, en heeft een forse negatieve impact (noodgedwongen verhuizing, dan wel onder andere toenemende geluidsoverlast, verslechtering luchtkwaliteit, bederf uitzicht, waardevermindering eigendommen) op onze leefsituatie. Wij verzoeken U om rekening te houden met onze persoonlijke woon- en leefsituatie en er zorg voor te dragen dat deze niet worden geschaad. Alle directe, indirecte en gevolgschade/waardevermindering dient door de Provincie volledig betaald te worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende.</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Op een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.</i>
	6	Wij verwachten dat de werkelijke planschade vele malen hoger zal zijn dan achteraf vergoed wordt. Wij rekenen er derhalve op dat alle planschade vergoed zal worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende.</i> <i>Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Op een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.</i>
	7	Ten tijde van het besluit door PS van het voorkeurstracé was de N280 nog een gebiedsontsluitingsweg. In het nieuwe POL, en in dit PIP, wordt de weg nu aangeduid als bovenregionaal verbindende weg, wat een significante opwaardering is, die niet in lijn is met het besluit van PS om de nu voorliggende variant 3C te kiezen, met al z'n negatieve effecten op het dorp Baexem. Aangezien deze opwaardering pas gebeurde nadat het tracé gekozen was, kan dit nooit een aanleiding zijn geweest. Wij verzoeken om de bovenregionale status te schrappen, en/of de besluitvorming opnieuw te doorlopen, om een onderbouwde keuze te kunnen maken uit de alternatieven. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De N280 is nog steeds gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (daarbij past een snelheidsregime van 80km/h en de nu voorgestelde inrichting), maar heeft in het provinciale wegennet (RVWN) een bovenregionale functie. Dit is al vele jaren het geval. Dat houdt in dat de N280 erg belangrijk is in het wegennet van (Midden) Limburg. Er is geen aanleiding om de bovenregionale status te schrappen en/of de besluitvorming opnieuw te doorlopen. Bovendien heeft dat geen invloed op de wegingdeling, de richtlijnen zijn gehanteerd passend bij een gebiedsontsluitingsweg.</i>

Nummer	Subnr.	
	8	Naar onze mening volstaat de huidige N280 voor het verwerken van alle lokaal en regionaal verkeer. Slechts enkele eenvoudige maatregelen om het gebruik van de N280 door vrachtverkeer te ontmoedigen volstaan om ook in de toekomst over voldoende capaciteit op de N280 te beschikken, zodat deze z'n functie als 'gebiedsontsluitingsweg' kan vervullen. Wanneer vrachtverkeer over de A2 en A73 wordt geleid, daalt het aantal voertuigen per etmaal met 2800 (volgens tabel 6.2 van de MER) en is de capaciteit van de huidige N280 meer dan voldoende. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De beoogde aanpassingen aan de N280 dienen niet alleen de doorstroming. Ook het verbeteren van de verkeersveiligheid is hard nodig, gezien het grote aantal ongevallen dat de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden (afbeelding 6.12 uit het MER telt nog 81 ongevallen, eind februari 2022 staat de teller alweer op 106 ongevallen). Met het treffen van slechts eenvoudige maatregelen verbeteren we de verkeersveiligheid niet voldoende.</i> <i>Bij de functie van een gebiedsontsluitingsweg (bovenregionaal) hoort ook de afwikkeling van vrachtverkeer en ontmoedigen past daar niet bij. Bovendien is lang niet alle (vracht)verkeer op de N280 doorgaand (zie hoofdstuk 6.2 van het MER), maar heeft het veelal een herkomst en/of bestemming in de projectomgeving. Derhalve is de verwijzing naar de aantallen in tabel 6.2 niet correct.</i>
	9	Dit plan heeft géén groot maatschappelijk belang terwijl reële alternatieven in ruime mate voorhanden zijn. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Er wordt al vele jaren onderzoek gedaan naar het verbeteren van deze verbinding, zoals in hoofdstuk 1.3 van het MER uitgebreid is toegelicht. Enerzijds om de ambities voor regionaal economische ontwikkeling mogelijk te maken en anderzijds om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren en daarmee bij te dragen aan een verbeterde woon- en leefomgeving. Onder andere het grote aantal ongevallen van de afgelopen jaren, velen ook met (ernstig) letsel, moge duidelijk maken dat dit groot maatschappelijk belang terdege aanwezig is. In hoofdstuk twee van het MER is uitgebreid beschreven welke aspecten nut en noodzaak voor de aanpassingen aan de N280 onderbouwen.</i>
	10	De aanleiding voor dit project, de regiovisie "Het oog van Midden-Limburg, Regiovisie 2008 - 2028" is volstrekt achterhaald. De projecten en ambities genoemd in "Het oog van Midden-Limburg" met enige relevantie voor de N280 Leudal zijn: 1. Zorgstrip (door light-rail ontsloten) 2. Bedrijventerrein Kelpen-Oler 3. Designer Outlet Centrum/Jazz City 4. Maascentrale terrein Buggenum 5. Rivierverruiming (Maas) Betreffende punt 1: De destijds geschetste locaties voor de zorgstrip liggen ondertussen in of direct tegen de EHS/NNN. Hierdoor, en ook door o.a. de stikstofproblematiek zijn dergelijke ontwikkelingen zijn nu niet meer realistisch. Bij deze plannen was er voor een goede bereikbaarheid van de zorgstrip ook van uit

Nummer	Subnr.	
		gegaan dat de nieuwe N280 gebundeld zou worden met de spoorlijn Weert-Roermond, hetgeen nu niet meer het geval is. Betreffende punt 2: Verreweg het grootste oppervlak van het in "Het oog van Midden-Limburg" genoemde Bedrijventerrein Kelpen-Oler ligt ten westen van de A2. Deze plannen zijn van de baan, en het deeltracé Weert-A2 is geschrapt. Bij deze plannen was er ook van uit gegaan dat de nieuwe N280 gebundeld zou worden met de spoorlijn Weert-Roermond, hetgeen nu niet meer het geval is. Betreffende punt 3: Het designer outlet centrum heeft weliswaar tot extra verkeer geleid, echter dit is hoofdzakelijk in het weekend. De capaciteit van de huidige N280 voldoet in de weekenden. Dit is derhalve geen aanleiding tot herinrichting van de N280. Betreffende punt 4: In Buggenum heeft het in "Het oog van Midden-Limburg" gewenste attractiepark met miljoenen bezoekers plaatsgemaakt voor omstreden plannen voor een mestverwerker op industrieterrein Zevenellen. Het aantal extra vervoersbewegingen blijft dus beperkt, en aangezien Zevenellen op afstand van de N280 ligt, heeft de N280 alleen voor verkeer van/naar het westen enige relevantie. Dit is derhalve geen aanleiding tot herinrichting van de N280. Betreffende punt 5: Hiervan wordt gezegd: "Een nieuwe brug over de Maas bij Buggenum en mogelijke aanpak van de brug bij Maasbracht bij verbreding van het Maasdal vormen een essentieel onderdeel in de gebiedsontwikkeling". Er zou nodig zijn: - Verbreding spoorbrug Buggenum t.b.v. rivierverruiming; - Verbreding N280-brug Roermond t.b.v. rivierverruiming; - Verbreding A2-brug Wessems t.b.v. rivierverruiming. De bovengenoemde essentiële onderdelen zijn niet gerealiseerd, en er zijn geen concrete plannen om hier nog iets mee te doen. Er is dus geen sprake meer van gebiedsontwikkeling. Ook wordt in dit document gezegd over de situatie in 2028: "De IJzeren Rijn loopt onder de grond door, want de techniek stond niet stil". Het gaat dus echt niet gebeuren dat de IJzeren Rijn in 2028 onder de grond door loopt. Bovenstaande onderstreept dat de scenario's in de regiovisie ver van de huidige en toekomstige realiteit staan, en nooit de aanleiding en/of rechtvaardiging kunnen zijn om de N280 te herinrichten. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In door indiener benoemde visie zijn destijds de strategische keuzes voor de regio benoemd: benutten en versterken van de regionale economie, versterking van de sociale structuur en verbetering van het vestigingsklimaat. Een oplossing van de verkeerskundige en leefbaarheidsproblemen op en langs de N280 is een cruciaal onderdeel om de gebiedsontwikkeling tot een succes te maken.</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>Dat bepaalde ontwikkelingen niet op de voorziene wijze plaatsvinden of zijn uitgevoerd wil niet zeggen dat er in de huidige situatie geen nut en noodzaak is tot herinrichting van de N280 Leudal. In de toelichting bij het PIP en MER (hoofdstuk 2 en 6) is de nut en noodzaak onder andere aangetoond middels een analyse van de verkeersafwikkeling. Bij deze analyse is gebruik gemaakt van recente verkeerscijfers. Ook is duidelijk dat de verkeersveiligheid momenteel niet voldoet.</i>
	11	Het in het PIP genoemde en gekozen voorkeursalternatief 3C gaat niet om, maar door de bebouwde kom van Baexem, hetgeen hoogst ongewenst is gezien de leefbaarheidsproblemen die hiermee gecreëerd worden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Alternatief 3C ligt aan de rand van de kern Baexem, terwijl de bestaande N280 door de kern loopt. Uit de verschillende milieuonderzoeken (geluid, luchtkwaliteit, doorstroming, verkeersveiligheid) die thans voor het MER en het inpassingsplan zijn uitgevoerd, is gebleken dat hiermee het aantal gehinderden in Baexem sterk afneemt en de leefbaarheid wordt bevorderd.</i>
	12	De toenmalig verantwoordelijke gedeputeerde heeft verzuimd Provinciale Staten voor de tracékeuze in 2014 in te lichten over het feit dat de door hem gepresenteerde variant 3C op dat moment niet voldeed aan de CROW richtlijnen. Dit was op dat moment bij de gedeputeerde en het project team bekend (o.a. noemt het MER rapport uit 2013 op pagina 8 dat variant 3C volgens de nieuwe CROW richtlijnen een knelpunt oplevert bij Exaeten). De aanpassingen die later gemaakt moesten worden (naar aanleiding van een ANWB publicatie) om e.e.a. te verbeteren hebben geleid tot de gigantische kostenstijgingen en tekorten op het N280-West project. Dit is meer dan genoeg aanleiding geven tot verder onderzoek naar deze handelwijze, en een heroverweging van de beslissingen zoals genomen binnen dit project. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het Statenvoorstel, behorend bij de tussenrapportage en besluitvorming door Provinciale Staten (PS), was reeds opgenomen dat de N280 na de tracékeuze nog gewijzigd kon worden in een 2x1 profiel met fysieke middenberm conform vigerende ontwerprichtlijnen. PS heeft daar toen dus al expliciet mee ingestemd. Die keuze is ook vervolgens overeenkomstig doorgevoerd in het definitieve ontwerp vanwege de verkeersveiligheid. Het ruimtebeslag van beide profielen (met en zonder fysieke middenberm) is overigens gelijk waardoor er geen sprake is van een opwaardering.</i>
	13	Voorkeursalternatief 3C is na de besluitvorming over tracékeuze in zo'n grote mate gewijzigd (onder andere een meer dan dubbel ruimtebeslag), dat er sprake is van een geheel nieuw alternatief. Derhalve dient het nu voorgestelde tracé in de MER afgewogen te worden tegen het beste andere alternatief, variant 5E. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Het ruimtebeslag voor alternatief 3c waar in de tussenrapportage van het milieueffectrapport (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. Ook in 2014 bestond het alternatief 3c uit een weg met parallelwegen, fietspaden, bermen, taluds, en bermsloten. Daar is dus niets aan gewijzigd. In de Provinciale Staten-nota van 2014 is reeds kenbaar gemaakt dat bij de nadere</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>uitwerking van alternatief 3c het dwarsprofiel mogelijk gewijzigd zou worden in een 2x1-profiel. Provinciale Staten (PS) heeft ook hier bewust voor gekozen. Het keuzeprocess hieromtrent is in hoofdstuk 2.1 van deze zienswijzennota nogmaals uitgebreid toegelicht. Een nieuwe afweging ten opzichte van 5e is dan ook niet aan de orde.</i>
	14	Met de reconstructie van de N280 Leudal worden veel meer bomen gekapt dan dat nodig zou zijn voor het wegvak A2-Weert. Ook is er in Baexem een nog veel grotere weerstand tegen de aanleg van de N280 Leudal, dan dat er was tegen wegvak A2-Weert. Voorkeursalternatief 3C door Baexem verschuift slechts de bestaande problemen enkele tientallen meters. Derhalve geldt hier net zoals voor het wegvak A2-Weert dat probleemoplossend vermogen en nut en noodzaak niet in verhouding staan tot de te behalen projectdoelstellingen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Er is een drietal redenen waarom dit wegvak is komen te vervallen:</i> 1. Voor het wegvak Weert dienden vele bomen gekapt te worden om de weg te kunnen reconstrueren. Dat stuitte op veel weerstand van de gemeente Weert. 2. Er is daarnaast geen noodzaak om het wegvak aan te pakken aangezien de intensiteiten geen aanleiding geven voor een reconstructie. De verkeersintensiteiten op het wegvak A2/N273 zijn beduidend hoger dan die van het wegvak Weert. Ook is het aantal ongevallen op dit wegvak beduidend lager dan op het wegvak Leudal. Het blijft overigens altijd mogelijk om dit wegvak alsnog aan te passen. 3. Tevens moeten we aan de kosten van het gehele project denken. Omdat het niet noodzakelijk is om dit wegvak aan te passen kunnen we kosten beperken. Zo was voor het wegvak Weert onder andere voorzien in een financieel gezien dure spooronderdoorgang. <i>De omvang van de problematiek op het wegvak Leudal is aanzienlijk groter dan op het wegvak Weert. De hoeveelheid verkeer is aanzienlijk meer dan op het Weertse deel en het aantal ongevallen is onverminderd hoog (afbeelding 6.12 uit het MER telt nog 81 ongevallen, eind februari 2022 staat de teller alweer op 106 ongevallen). Mede daardoor is de nut en noodzaak terdege aanwezig om grootschalige aanpassingen te doen.</i>
	15	Bovenregionaal verkeer hoort niet thuis op de N280, maar dient de daarvoor bestemde route Eindhoven - A2 - Ei van Sint Joost – A73 – Roermond te nemen, om leefbaarheidsproblemen in de dorpen waar de N280 doorheen loopt te reduceren. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De N280 heeft in het Limburgse wegennet een belangrijke functie om kernen te ontsluiten en de regio bereikbaar te houden. De provincie heeft deze wegfunctie ook toegekend aan dit deel van de N280. Dit betekent dat zowel lokaal als (boven)regionaal verkeer van deze weg gebruik kan maken. Het is daarom niet mogelijk en/of wenselijk om bepaalde weggebruikers te weren om gebruik te maken van de N280.</i>
	16	Aangezien het wegvak Leudal deel uitmaakt van het primaire fietsnetwerk van de Provincie Limburg, dient de fietstunnel onder de N273 aangelegd te worden. Het is onacceptabel om dit projectonderdeel te schrappen in geval van kostenoverschrijdingen, zoals momenteel voorgesteld in de

Nummer	Subnr.	
		“Realisatieovereenkomst N280” met de gemeente Leudal, aangezien schrappen leidt tot onveilige situaties voor fietsers. Deze kostenoverschrijdingen zullen zeer zeker komen, aangezien de prijzen voor bouwmaterialen in de eerste helft van 2021 explosief zijn gestegen, en de kostenraming voor dit project al enkele jaren constant is. Anders geformuleerd: Het huidige budget is niet toereikend. Mocht dit wel zo zijn, dan is er reeds jaren geleden een absurd grote marge meegerekend, hetgeen de suggestie zou wekken dat hiermee lokale wegenbouwers gesponsord worden door de Provincie Limburg. Deze suggestie wordt ook gewekt door de derde brief van het provinciebestuur over provinciale maatregelen om de gevolgen van de coronacrisis mee te helpen opvangen (april 2020). Hierin wordt de N280 genoemd en staat volgens het persbericht “Ook heeft het eerder aanbesteden een bredere positieve impuls op de regionale economie”. In 2020 wist de Provincie Limburg dus al dat een regionale partij het werk gaat uitvoeren, terwijl de aanbesteding nog moet beginnen. Hier is verder integriteitsonderzoek nodig. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het nu voorliggende besluit gaat uit van het realiseren van de benoemde fietstunnel en maakt dit planologisch mogelijk. In de realisatieovereenkomst met de gemeente Leudal zijn door de gemeenteraad naast de financiële bijdrage van de gemeente Leudal afspraken gemaakt over het project.</i> <i>Overige insinuaties van indiener inzake ‘sponsoring’ en ‘integriteit’ herkennen wij ons niet in.</i>
	17	Het nieuwe ontwerp van de N280 Leudal voldoet op veel punten ook niet aan de CROW normen. Dit was reeds voor de stemming door PS in 2014 bekend bij Gedeputeerde Van der Broeck, echter hij heeft dit voor PS verzwegen <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Uit tabel 6.22 van het MER kan worden afgeleid dat met de herinrichting van de N280 aan alle basiskenmerken wordt voldaan (op twee aspecten is de minimaal aanbevolen maatvoering gehanteerd i.p.v. de ideale maatvoering, maar voldoet nog steeds aan de richtlijnen). Dit is een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de referentiesituatie, die aan maar liefst 10 van de 19 basiskenmerken niet voldoet.</i>
	18	In het PIP staat bij achtergronden en probleemstelling “De volledige N280 staat hoog in de ranking van meest onveilige wegen in Limburg, zowel wat betreft verkeersslachtoffers als beleving van verkeersonveiligheid”. Dit statement is verbazingwekkend, en is pure stemmingmakerij: • Waarom wordt dan het wegvak Weert-A2 niet aangepakt? • De huidige rotonde in Baexem is niet onveilig • Is het recent aangelegde wegvak Roermond dus ook onveilig? Hier is in elk geval van de CROW regels afgeweken. Geeft de Provincie Limburg hier toe dat dit onveilig is? • Is het al langer geleden gerealiseerde wegvak van Roermond naar de Duitse grens dus ook onveilig? <i>Reactie Bevoegd gezag:</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>In het MER en PIP is gekeken naar de verkeersonveiligheid op het wegvak Leudal. Die is al jaren hoog en helaas gebeuren er nog steeds erg veel (ernstige) ongevallen. Ten tijde van het afronden van het MER (april '21) waren er 81 geregistreerde ongevallen (afbeelding 6.22). Eind februari 2022 zijn dat er inmiddels al 106. Dit toont meer dan voldoende aan dat het wegvak Leudal verkeersveiliger moet worden ingericht, onafhankelijk van de mate van verkeers(on)veiligheid op andere wegvakken.</i>
	19	De in het PIP genoemde conclusie "Vrachtverkeer levert overlast (akoestiek, luchtkwaliteit en trillingen) op in woongebieden aan weerszijden van de weg." geldt straks ook voor de nieuwe N280 Leudal, daar de bestaande weg slechts enkele meters verschoven wordt. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het PIP is vrachtverkeer genoemd als een aandachtspunt in de huidige situatie. Mede de optredende overlast vanwege het vrachtverkeer is aanleiding geweest voor de samenwerking tussen de gemeenten in de regio Midden-Limburg en de Provincie Limburg als het gaat om regionale gebiedsontwikkeling. Dit zegt derhalve niets over de toekomstige situatie na aanpassing van het tracé.</i> <i>Om inzichtelijk te krijgen wat de consequenties zijn met betrekking tot de aanpassing van het tracé zijn in het kader van het MER en het PIP de (milieu)effecten als gevolg van de gewijzigde weginrichting en verwachte verkeersstromen inzichtelijk gemaakt. Ook de invloed van vrachtverkeer is daarin meegenomen. Daar waar nodig zullen hiervoor de noodzakelijke en/of verplichte maatregelen getroffen worden om overlast te beperken, bijvoorbeeld door de toepassing van stil asfalt. Onder andere doordat de N280 Leudal in de toekomstige situatie aan de rand van de kern is gelegen, en het tracé dus niet meer door de kern van Baexem loopt, neemt het aantal gehinderden per saldo af ten opzichte van de referentiesituatie (zie onder andere tabel 12.18 en 12.19 van het MER).</i>
	20	De in het PIP als doel genoemde omstreden regiovisie "Het oog van Midden-Limburg" is volstrekt achterhaald, en was een beschamende poging om Midden-Limburg vol te bouwen. GOML bestaat inmiddels niet meer; afgeslankte opvolger SML is op sterven na dood. Derhalve kan "gebiedsontwikkeling" als achtergrond geschrapt worden. Verder is het zo dat deze "gewenste ontwikkelingen" allen ten koste gaan van landbouwgrond en natuur, nog veel meer dan de N280 zelf. Bij de tracékeuze van de N280 waren landbouwgrond en natuur echter met afstand de belangrijkste factoren; gebruik hiervan moest geminimaliseerd worden. Deze zelfde eisen gelden dan ook voor gebiedsontwikkeling. Derhalve is er geen enkele reden voor ons om enige negatieve effecten op ons woon- en leefgenot te accepteren. Deze dienen volledig te worden gemitigeerd, of er moet van de plannen worden afgezien. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In voornoemde visie zijn destijds de strategische keuzes voor de regio benoemd: benutten en versterken van de regionale economie, versterking van de sociale structuur en verbetering van het vestigingsklimaat. Een oplossing van de verkeerskundige en leefbaarheidsproblemen op en langs de N280 is een cruciaal onderdeel om de gebiedsontwikkeling tot een succes te maken.</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>Dat bepaalde ontwikkelingen niet op de voorziene wijze plaatsvinden of zijn uitgevoerd wil niet zeggen dat er in de huidige situatie geen nut en noodzaak is tot herinrichting van de N280 Leudal. In de toelichting bij het PIP en MER (hoofdstuk 2 en 6) is de nut en noodzaak onder andere aangetoond middels een analyse van de verkeersafwikkeling. Bij deze analyse is gebruik gemaakt van recente verkeerscijfers. Ook is duidelijk dat de verkeersveiligheid momenteel niet voldoet.</i>
	21	Voorkeursalternatief 3C lost geen leefbaarheidsproblemen in Baexem op, maar verschuift ze enkele meters. Daarbij wordt de barrierewerking versterkt. De projectdoelen kunnen met voorkeursalternatief 3C niet worden gerealiseerd. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In principe kan iedereen nu de bestaande N280 oversteken. Dit is natuurlijk verkeersonveilig, maar daarnaast dien je ook hiaten in het verkeer te vinden om over te kunnen steken. Dat leidt vaak tot lange wachttijden. In de nieuwe situatie kun je alleen oversteken op de ongelijkvloerse plekken die daarvoor zijn ingericht (zoals het viaduct in de Kasteelweg en tunneltje bij Baexem). Daar hoeft je niet te wachten en het is verkeersveilig. Dus het nadeel van een beperking van het aantal oversteekmogelijkheden wordt gecompenseerd door het veiliger en sneller oversteken in de nieuwe situatie. Hierdoor is barrièrewerking in het MER per saldo als neutraal beoordeeld.</i>
	22	Volgens het PIP en MER rijden op het drukste deel van de N280 Leudal, vanuit Baexem naar het oosten richting Roermond, en vice versa, per etmaal circa 20.000 voertuigen in de huidige situatie (2021). Op 2 januari 2007 is door de Provincie Limburg het document "Verkenning verkeersproblematiek N280 tussen Weert en Roermond" gepubliceerd, waarmee de hele discussie over opwaardering van de N280 is begonnen. Hierin werd echter uitgegaan van een te verwachten etmaalintensiteit van 29.400 in het jaar 2020. Zoals nu blijkt uit de aantallen zoals genoemd in MER en PIP zijn deze aantallen nooit gehaald en verre van realistisch, waarmee de aanleiding/noodzaak voor dit project verval. Een andere verklaring kan zijn dat er naar de gewenste getallen toe gerekend wordt binnen dit project. De schijn wordt gewekt dat eerst in 2007 een hoge etmaalintensiteit wordt gepresenteerd om het project te kunnen starten. Wanneer vervolgens in 2021 mitigerende maatregelen genomen moeten worden, wordt de prognose naar beneden bijgesteld om de kosten te drukken. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het MER en PIP zijn de laatste inzichten gebruikt voor wat betreft de verkeersprognoses op basis van actuele verkeersmodellen, mede gebaseerd op de feitelijke ontwikkeling van de verkeersintensiteiten van de afgelopen jaren. Op basis van deze verkeersprognoses zijn de maatregelen uitgewerkt zoals deze nu voorliggen, zodat een robuuste situatie wordt gerealiseerd.</i>
	23	Eerdere schattingen van verkeersintensiteiten zoals gemaakt binnen dit project waren aantoonbaar incorrect (op een stuk weg zonder op-of afritten verdwenen 500 auto's per etmaal), en dienden slechts om middels opgepimpte getallen een drogreden voor dit project aan te dragen. Zie ook andere zienswijzen omtrent tegenstrijdigheden m.b.t. de te verwachten verkeersintensiteit op de N280 zoals genoemd in deze MER.

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het MER en PIP zijn de laatste inzichten gebruikt voor wat betreft de verkeersprognoses op basis van actuele verkeersmodellen, mede gebaseerd op de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten van de afgelopen jaren. Op basis van deze verkeersintensiteiten zijn de maatregelen uitgewerkt zoals deze nu voorliggen, zodat een robuuste situatie wordt gerealiseerd.</i>
	24	Door het omlaag brengen van de maximumsnelheid op autosnelwegen van 120 km/uur naar 100 km/uur is voor doorgaand verkeer de aanbevolen route van Kelpen over A2 naar Ei-van-St. Joost, via A73 naar Roermond langzamer geworden. Hierdoor is de hoeveelheid verkeer op de N280 toegenomen. Echter, in dezelfde week dat deze snelheidsverlaging van kracht werd, ging Nederland thuiswerken i.v.m. de coronacrisis, waar we ons nog steeds in bevinden. Het gevolg hiervan is dat er geen representatieve verkeerstelling gedaan kan worden, tot na afloop van de coronacrisis. De hoeveelheid verkeer is de cruciale basis voor alle leefbaarheidsaspecten (geluid, luchtkwaliteit, enzovoort). Derhalve is de huidige MER nietseggend zonder een solide verkeerstelling. Aan verkeersmodellen en berekeningen kan binnen dit project geen waarde worden gehecht. Dit gezien de initiële modellen waarbij op een N280 wegvak zonder zijwegen ineens 500 auto's per etmaal verdwenen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het MER en PIP zijn de laatste inzichten gebruikt voor wat betreft de verkeersprognoses op basis van actuele verkeersmodellen, mede gebaseerd op de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten van de afgelopen jaren. In deze verkeersmodellen is ook al het gewijzigde snelheidsregime op de Rijkswegen opgenomen (van 130km/h naar 100km/h gedurende de dagperiode). Op basis van de resultaten van deze actuele modellen zijn de diverse (milieu)onderzoeken verricht.</i>
	25	Toen de bestaande rotonde in Baexem geopend werd eind 2004, was deze bedoeld om decennia lang mee te gaan. Echter, op 2 januari 2007 publiceerde de Provincie Limburg al het document "Verkenning verkeersproblematiek N280 tussen Weert en Roermond", waarbij in hoofdstuk 1.1 wordt vermeld dat "De voorliggende verkenning is een onderzoeksopdracht van Provinciale Staten d.d. 20 mei 2005. Aanleiding voor de studie is de huidige en verwachte verkeersafwikkelingsproblematiek op de N280 Weert-Roermond", en worden in hoofdstuk 5 maar liefst 9 N280 varianten opgesomd om deze problematiek op te lossen, met in hoofdstuk 7 een uitgewerkte voorkeursvariant, die sterk lijkt op de huidige variant 5 (en dus niet op variant 3C zoals beschreven in dit PIP). Dus minder dan een half jaar na opening van de huidige rotonde wordt al gesteld dat deze niet voldoet, en worden nieuwe plannen gemaakt. Voor de aanleg van de huidige rotonde werd echter gesteld dat deze voldeed. Dit kan op een half jaar tijd niet zomaar ineens veranderen. In de bijbehorende presentatie van de Provincie Limburg op 28 maart 2007 wordt op slide 11 gepresenteerd dat de voor 2020 verwachte verkeersintensiteit 29.400 mtv/etmaal zal zijn. Dit aantal is bij lange na niet gehaald, zoals blijkt uit het getal van 20000 mtv/etmaal zoals nu genoemd voor 2021 in het PIP en MER.

Nummer	Subnr.	
		Derhalve zegt de inschatting in het PIP van de verkeersintensiteit helemaal niets. Alle getallen zoals eerder genoemd bij dit project zijn onbetrouwbaar gebleken. Er dient een nieuw onderzoek door een onafhankelijke partij plaats te vinden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De rotonde in Baexem is destijds gerealiseerd om een lokaal knelpunt in de kern op te lossen. De aangehaalde Verkenning gaat over een regionale verbinding in een groter gebied, waarvan bekend is dat dergelijke processen vaak een lange doorlooptijd kennen. Met het nu voorliggende plan wordt een robuuste oplossing voor de lange termijn gerealiseerd waarmee zowel lokale als regionale knelpunten worden opgelost. In het MER en PIP zijn de laatste inzichten gebruikt voor wat betreft de verkeersprognoses op basis van actuele verkeersmodellen, mede gebaseerd op de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten van de afgelopen jaren. Op basis van deze verkeersintensiteiten zijn de maatregelen uitgewerkt zoals deze nu voorliggen, zodat een robuuste situatie wordt gerealiseerd.</i>
	26	Uit tabel 3 in het PIP (en tabel 6.3 in de MER) met I/C-verhoudingen blijkt dat de huidige rotonde in Baexem genoeg capaciteit heeft en niet overbelast is. Hierbij wordt de opmerking gemaakt dat de berekeningen m.b.t. de rotonde in Baexem niet overeenkomen met de praktijk ("De berekeningen kunnen echter de invloed van fietsverkeer niet meenemen"), en dat de te nemen maatregelen (waaronder aanleg turborotonde) gebaseerd zijn op de praktijk. Dit principe dient ook toegepast te worden op de geluidsberekeningen en onze leefomgeving: • Hierbij wordt het effect van de overheersende zuidwestelijke windrichting niet meegenomen. Omdat de N280 wordt verplaatst van de noord-oost-zijde van ons huis naar de zuid-west-zijde, gaat de werkelijke geluidsbelasting op onze achtergevel en in onze achtertuin vele malen hoger zijn dan berekend. • De berekende geluidswaarden zijn naar beneden bijgesteld, gebruikmakend van artikel 3.4 van het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012", waarin geschetst wordt dat door elektrisch rijden geluidsoverlast in de toekomst zal afnemen. Momenteel is hier nog geen sprake van. • Aan een "geluidsluwe" voorgevel heb je niets, als de achtergevel en daarmee de hele achtertuin een hoge geluidsbelasting heeft. Dit dient te worden opgenomen in een volgende, geactualiseerde MER. De bij ons te nemen maatregelen (en financiële compensatie) dienen van de werkelijke geluidsbelasting op ons hele perceel uit te gaan. De te nemen maatregelen zijn: - Verschuiving van de nieuwe rotonde in westelijke richting, zodanig dat de rijbaan ter hoogte van ons perceel 2 meter onder het maaiveld ligt - Aanleg van een glazen geluidswal (maandelijks gereinigd om doorzichtigheid te garanderen) van nieuwe rotonde tot onderdoorgang Kasteelweg - Verlaging van de maximum snelheid tot 50 km/uur, vanaf de Hubert Cuyperslaan tot Tankstation De Haan, gecontroleerd door een vaste flitspaal op het diepste punt van de onderdoorgang van de Kasteelweg. Daar de snelheid op de rotonde toch laag is, zal dit nauwelijks effect hebben op de reistijd, waardoor de projectdoelen niet aangetast worden

Nummer	Subnr.	
		Wordt dit niet gedaan, dan is de rotonde in Baexem ook geen probleem voor de verkeersafwikkeling, en is er ook geen reden om de N280 direct langs onze achtertuin te gaan leiden, hetgeen onze tuin onleefbaar zou maken. Het geluidsniveau in onze gehele achtertuin mag niet toenemen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Er is uitgebreid onderzoek verricht naar de akoestische effecten conform de vereisten van de Wet geluidhinder. In dit rekenmodel wordt, in tegenstelling tot hetgeen indiener suggereert, wel degelijk ook rekening gehouden met diverse omgevingsfactoren en overheersende windrichtingen. Van een aanpassing van het MER en de geopperde maatregelen is derhalve geen sprake.</i> <i>Voor de beoordeling van de geluidimmissie is uitgegaan van de huidige situatie en het toekomstig gevelniveau. Het laatstgenoemde gevelniveau is tevens vastgelegd in het hogere waarde besluit.</i> <i>Ten aanzien van het tracé in Baexem is door Gedeputeerde Staten een voorkeursvariant vastgesteld waarop het akoestisch onderzoek en de beoordeling van het aspect geluid is gebaseerd. Andere varianten staan om die reden niet meer ter discussie. Daarnaast is het veranderen of het aanpassen van het tracé niet zondermeer mogelijk omdat er naast het aspect geluid ook andere aspecten een rol spelen in een dergelijke beoordeling (lucht, natuur, stikstofdepositie, verkeersveiligheid etc.). Ten aanzien van verkeersremmende maatregelen is in de hogere waarde besluit gesteld dat de functie van de weg zich niet leent voor verkeersbeperkende of snelheidsbeperkende maatregelen. Verkeers- of snelheidsbeperkende maatregelen stuiten daarmee op bezwaren van verkeerskundige aard. Wel is getracht om de geluidbelasting te verminderen door toepassing van stil asfalt.</i> <i>Desalniettemin is in het akoestisch onderzoek, hoofdstuk 7, tevens aandacht besteed aan andere akoestische maatregelen of voorzieningen. Dit resulteert in de conclusie dat het plaatsen van schermen niet realistisch zijn, mede omwille van de landschappelijke inpassing.</i>
	27	Doelen 1 en 2 zoals genoemd in het PIP en MER zijn in strijd met doel 5b en 5c <i>Reactie bevoegd gezag</i> <i>De provincie herkent zich niet in die stellingname. Door indiener genoemde doelen zijn niet strijdig.</i>
	28	Leefbaarheidsproblemen in Baexem worden niet opgelost, maar slechts enkele meters verplaatst. Voor ons betekent dit project dat een leefbaarheidsprobleem gecreëerd wordt. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het MER is uitgebreid onderzoek verricht naar de milieueffecten voor o.a. omwonenden. Uit deze onderzoeken blijkt dat de beoogde reconstructie per saldo zorgt voor minder hinder. Dit betekent bijvoorbeeld dat er meer huishoudens in een lagere geluidbelastingklasse terecht komen, wat de mate van hinder doet afnemen. Voor enkele woningen is echter inderdaad sprake van een toename.</i>

Nummer	Subnr.	
	29	Met voetnoot 3 in PIP 2.3.1 bevestigd de Provincie Limburg, en met name de betreffende Gedeputeerden, haar stelling dat het natuur- en landbouwareaal voor haar belangrijker zijn dan veiligheid en leefbaarheid. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Met de voetnoot is toegelicht dat is gekozen voor een maatvoering die past binnen de richtlijnen die landelijk worden gehanteerd voor een verkeersveilige weginrichting. Met deze maatvoering is nog steeds een verkeersveilig ontwerp gerealiseerd, maar is er inderdaad minder ruimtelijke invloed op bijvoorbeeld natuur- en landbouwareaal, maar ook op bijv. woonbestemmingen. Dit draagt ook positief bij aan de mate van leefbaarheid, omdat minder eigendommen van particulieren hoeven te worden verworven.</i>
	30	In tabel 4 van het PIP is de I/C-verhouding toegenomen (ten opzichte van tabel 3) op de volgende punten: • Noordelijke toe-en afrit N280-N273 • Kruispunt N273-N279 Dit betekent dat de toch al slechte doorstroming op de N273 verder verslechtert. Het effect hiervan zal zijn dat nog meer sluipverkeer z'n weg zoekt door de dorpskernen van Baexem en Grathem <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De toename van de I/C-verhouding heeft te maken met de vergelijking van de huidige situatie met de toekomstige situatie en de gewijzigde verkeersstromen. Met de beoogde aanpassingen van deze kruispunten op de N273 tot rotondes verbeteren we daarbij de verkeersveiligheid aanzienlijk. In de verkeersmodellen zijn deze infrastructurele maatregelen reeds opgenomen en de verkeersstromen nemen in genoemde kernen niet toe als gevolg van deze kruispuntvormen.</i>
	31	Als de maximum snelheid op het wegvak tussen Baexem en N273 teruggebracht wordt (van 100 km/h naar 80 km/h) wat extra reistijd oplevert, kan het ook geen probleem zijn om de maximum snelheid op het tracé langs Baexem 50 km/h te laten <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Door indiener aangehaalde situaties zijn niet met elkaar te vergelijken en genoemde suggestie is derhalve niet van toepassing. De nieuwe N280 ligt straks volledig buiten de bebouwde kom en daarbij hoort het beoogde snelheidsregime van 80km/h. Het beoogde snelheidsregime wordt niet gewijzigd.</i>
	32	Inwoners van Baexem worden met omrijtijd- en kosten geconfronteerd, omdat niet meer direct vanaf de huidige rotonde naar Roermond gereden kan worden, maar een kilometer omgereden moet worden van oude rotonde naar nieuwe rotonde. Dit dient volledig te worden vergoed. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In de huidige situatie is het moeilijk om vanaf de zijwegen de N280 op te komen, dit levert rijtijdverlies op. In de nieuwe situatie zal dit door de turborotondes niet meer het geval zijn. Het rijtijdverlies zal naar onze mening beperkt zijn en in veel gevallen zelfs niet aan de orde zijn.</i> <i>Als inspreker toch meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende. Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Op een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.</i>
	33	Het tracé gaat niet om, maar door de kern van Baexem heen. Slechts een klein deel is verdiept. Voor verreweg de meeste inwoners van Baexem ligt de weg gewoon op maaiveld hoogte, met alle nadelige effecten van dien. De Provincie Limburg is hier in de communicatie naar burgers nooit transparant over geweest. Ook uit het PIP en MER is niet af te leiden welk deel verdiept is. Om dit inzichtelijk te maken dienen in de PIP en MER dwarsdoorsneden van het wegprofiel met omgeving te worden toegevoegd, minimaal voor de locaties aangegeven met een rode streep op de kaart.  Deze omschrijving dient in een volgende update van de PIP te worden aangepast. Verder dienen rectificaties te worden gepubliceerd als compensatie van alle eerdere misleidende informatie. Nog beter is om de weg inderdaad verdiept om Baexem heen te leggen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De N280 wordt ter plaatse van Baexem verdiept aangelegd over een totale lengte van circa 650 meter, tussen de nieuwe rotonde Baexem en tankstation De Haan. Dit is ook tijdens alle informatiebijeenkomsten sinds 2017 op deze wijze gecommuniceerd. In totaal zijn hiervoor sinds 2017 zes openbare bijeenkomsten georganiseerd (in 2021 twee sessies online) en zijn meerdere sessies met begeleidingsgroepen gehouden en hebben bovendien diverse gesprekken met individuele stakeholders plaatsgevonden. De lengte van de verdiepte ligging is in deze periode telkens gelijk gebleven. Van het volledige ontwerp is bovendien een realistische visualisatie en animatie beschikbaar, waarmee het volledige ontwerp in</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>3D realistisch zichtbaar is voor eenieder. Van onvoldoende transparante communicatie is dan ook geen sprake.</i> <i>In het definitieve wegontwerp is de volledige verdiepte ligging uitgewerkt. Dat ontwerp vormt de basis voor het MER en PIP, inclusief bijbehorende Regels en Verbeelding. Om verder te verduidelijken hoe de verdiepte ligging is beoogd zal het PIP hierop worden aangevuld, zodat voor belanghebbenden hierover meer duidelijkheid ontstaat.</i>
	34	De aansluiting op de nieuwe Kelperbrug en A2 kan ook prima verkeersveilig worden gerealiseerd zonder natuur te doorsnijden. Weliswaar brengt dit hogere kosten met zich mee omdat de brug dan langer wordt. Op dit punt wordt door het projectteam dus gekozen voor doorsnijding van natuur om kosten te besparen. Dit kan voor het tracé bij Baexem ook, en zou zo leefbaarheidsproblemen voor Baexem voorkomen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Ten behoeve van de passage het kanaal Wessem-Nederweert heeft uitvoerig overleg en afstemming met o.a. Rijkswaterstaat plaatsgevonden, vanwege de directe relatie tussen de Kelperbrug en de aansluiting op de toe- en afrit van de Rijksweg A2. Rijkswaterstaat is niet alleen wegbeheerder van de A2, maar ook vaarwegbeheerder van het kanaal en derhalve een belangrijke stakeholder. Op basis van de gestelde eisen van met name Rijkswaterstaat (doorvaarhoogte en - breedte kanaal, wijze van kruising van het kanaal etc.) kon doorsnijding van natuur niet worden vermeden en is het nu voorliggende ontwerp tot stand gekomen. Er zijn passende maatregelen getroffen om de optredende effecten te beperken.</i>
	35	De bestaande bomen langs het huidige N280 tracé bij de molen in Baexem zijn zichtbepalend en dienen behouden te worden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Een deel van de bomen (5 stuks) langs dit deel van het tracé ter hoogte van de molen blijft behouden, overige bomen moeten echter worden gekapt om een nieuwe aansluiting te maken.</i>
	36	Ter plaatse van de verdiepte ligging dienen geen bomen te worden aangeplant ter hoogte van ons perceel om ons vrije uitzicht te behouden <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Er zijn geen hoge bomen voorzien aan de achterzijde van perceel van indiener. De bestemming Groen biedt mogelijkheden om met de exacte invulling flexibel om te gaan en waar nodig maatwerk te bieden.</i>
	37	Vanaf de nieuwe turbotonde in Baexem tot aan de Kasteelweg loopt het nieuwe tracé vrijwel op maaiveldhoogte direct langs de achtertuinen van de woningen. Voor deze woningen heeft de verdieping verderop geen effect en is er dus geen sprake van een lagere geluidsbelasting door het verkeer. Door de Provincie Limburg wordt de verdieping echter bij iedere gelegenheid aangeprezen als het wondermiddel dat alle problemen oplost. Deze stelling dient dan waargemaakt te worden door de weg over de hele lengte door/langs Baexem te verdiepen, en/of geredificeerd te worden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Aan de westzijde start het verdiepte deel net ten westen van de nabij gelegen woningen. Ter plaatse van de Kasteelweg is het diepste punt bereikt, met inachtnaam van de ontwerprichtlijnen en -uitgangspunten. In het MER is uitgebreid onderzoek verricht naar de milieueffecten voor o.a. omwonenden. Uit deze</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>onderzoeken blijkt dat de beoogde reconstructie per saldo zorgt voor minder hinder. Dit betekent bijvoorbeeld dat er meer huishoudens in een lagere geluidbelastingklasse terecht komen, wat de mate van hinder doet afnemen. Voor enkele woningen is echter sprake van een toename. Ter plaatse van betreffende woning voorziet de verdiepte ligging in een doorgetrokken rechte wand (i.p.v. schuine taluds) die de geluidbelasting ter plaatse beperkt.</i>
	38	Er mist een cruciaal gedeelte in het PIP. In hoofdstuk 2 wordt namelijk de ligging van de nieuwe N280 ten opzichte van de Hubert Cuyperslaan niet besproken; dit zou een hoofdstuk tussen 2.4.3 en 2.4.4 moeten zijn. Hetzelfde geldt voor de MER in hoofdstuk 5.2.3. Op dit punt komt de hoofdrijbaan meer dan 10 meter dichterbij de bebouwing te liggen. Dit heeft voor de woningen in Baexem een hogere geluidsbelasting tot gevolg. In het “Ontwerpbesluit van Gedeputeerde Staten van Limburg Vaststelling hogere waarden wegverkeerslawaaï” wordt hiervan gezegd: “Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de aanleg van de nieuwe randweg bij Baexem lokaal leidt tot een toename van de geluidsbelasting boven het niveau van de wettelijke voorkeurswaarde”. Met name bij de Hubert Cuyperslaan en rondom de molen is dit het geval. Dit betreft meer dan de helft van het tracé door Baexem. Het projectdoel “leefbaarheid in Baexem verbeteren” wordt dus niet gehaald. De Provincie Limburg roept echter dat de geluidsbelasting in Baexem verminderd wordt. Deze stelling dient dan waargemaakt te worden, en/of gerectificeerd te worden, in de pers, en naar Provinciale Staten toe. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het MER is uitgebreid onderzoek verricht naar de milieueffecten voor o.a. omwonenden, het onderzoek is daarbij gebaseerd op de ligging van de N280 ten opzichte van de Hubert Cuyperslaan. Ook de verbindingsweg naar de Hubert Cuyperslaan is hierin opgenomen. Uit deze onderzoeken blijkt dat de beoogde reconstructie per saldo zorgt voor minder hinder. Dit betekent bijvoorbeeld dat er meer huishoudens in een lagere geluidbelastingklasse terecht komen, wat de mate van hinder doet afnemen. Voor enkele woningen is echter inderdaad sprake van een toename.</i>
	39	De nu voorliggende variant 3C was in 2014 veel duurder dan het alternatief. Deze meerprijs werd echter graag betaald door voormalig gedeputeerde Van der Broeck, die deze variant er doorheen heeft gedrukt. Bij de stemming in PS op 7 februari 2014 stemde zowel zijn eigen CDA fractie volledig tegen hem, als ook coalitiepartner VVD. Nu er anno 2021 sprake is van het mogelijk schrappen van cruciale voorzieningen binnen dit plan (breedte tunnel, landschapsinrichting, fietstunnel N273), en er onvoldoende budget beschikbaar blijkt te zijn voor geluidwerende voorzieningen, Dit komt de veiligheid en leefbaarheid van omwonenden niet ten goede en is wat ons betreft onacceptabel. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het nu voorliggende besluit gaat uit van het volledig realiseren van het beoogde wegontwerp en maakt dit planologisch mogelijk. In de realisatieovereenkomst met de gemeente Leudal zijn door de gemeenteraad naast de financiële bijdrage van de gemeente Leudal afspraken gemaakt over het project. Vooralsnog is er geen sprake van het schrappen van de beoogde voorzieningen.</i>

Nummer	Subnr.	
	40	Vele zienswijzen op de NRD zijn in de zienswijzennota uit 2018 en aangepaste NRD genegeerd. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Naar aanleiding van de zienswijzen op de concept NRD is een uitgebreide zienswijzennota opgesteld, waarin een inhoudelijke en/of procedurele reactie is gegeven op de zienswijze van betrokkenen. Deze zienswijzennota is door het bevoegd gezag op 30 januari 2018 vastgesteld, waarmee de kaders voor het MER vast staan. Binnen deze kaders is het MER vervolgens opgesteld en zijn de onderzoeken uitgevoerd. Daar waar destijds relevante aspecten zijn ingediend is dit in de nadere planvorming opgenomen. Het is echter evident dat niet alle suggesties uit de zienswijzen zijn meegenomen in de planvorming omdat een dergelijk omvangrijk plan nooit alle individuele belangen en/of wensen kan invullen. Volledigheidshalve wijzen we in dit verband tevens nog op de constatering van de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage in het toetsingsadvies op het MER d.d. 20-08-2021 dat ‘het duidelijk is dat de eerdere adviezen van de Commissie zijn meegenomen’.</i>
	41	In het PIP wordt verwezen naar de NRD uit 2013. “Leefbaarheid” is in deze “NRD N280 West – wegvak Baexem 2 april 2013” gedefinieerd als: 7. Verminderen barrièrewerking 8. Goede oversteekbaarheid 9. Verkeersveiligheid 10. Geen extra geluidsoverlast 11. Geen verslechtering luchtkwaliteit 12. Zo min mogelijk effect op karakteristieke dorpsaanzichten Voor de kern Baexem voldoet het nu voorliggende plan niet aan de doelstellingen omschreven in punten 1, 2, 4, 5 en 6. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De verwijzing naar de NRD uit 2013 is een opsomming van de historie en besluitvormingsproces tot op heden. Inzake voorliggend MER is in 2017 een NRD opgesteld en toetsing en beoordeling van voorliggend plan is gebaseerd op hetgeen is opgenomen in de NRD uit 2017.</i>
	42	In Baexem is er geen draagvlak voor deze zeer omstreden plannen van de Provincie Limburg omtrent de N280 in Baexem, waarbij tegen zeer hoge kosten de weg slechts enkele meters verschoven wordt. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Het is niet correct dat heel Baexem tegenstander is van alternatief 3c. De provincie heeft een intensief participatietraject doorlopen met alle betrokken partijen in de Werkgroep Stakeholders. En daar hebben belangenverenigingen eveneens aan deelgenomen. De werkgroep stakeholders heeft bijna unaniem gekozen voor alternatief 3c. Daarnaast hebben wij tijdens de diverse informatiebijeenkomsten sinds 2017 ook van vele inwoners van Baexem positieve reacties ontvangen op het voorliggende plan.</i>
	43	In “Mededeling Portefeuillehouder inzake afdoening toezegging 8423 (project N280-West wegvak Leudal)_ brief gedeputeerde Geurts van 5-2-2019 (GS 2019-8700).pdf” bijlage 1 punt 1 wordt gesteld “Een breed samengestelde werkgroep

Nummer	Subnr.	
		Stakeholders, waaronder ook vertegenwoordigers uit Leudal en Baexem, begeleidde deze planuitwerking". Ook in het PIP hoofdstuk 3.2.3 wordt dit gesteld. Echter, de enige vertegenwoordiger van Baexem was de reeds opgeheven dorpsraad, bestaande uit de eigenaar van de Baronsberg met dus directe persoonlijke belangen tegen alternatief 5, en tevens bedenker van alternatief 3c zoals dit nu gepland is. Ondanks veelvuldig aandringen van meerdere zijden weigert de Provincie tot op de dag van vandaag om de (reeds jaren niet meer door de gemeente Leudal gezien als aanspreekpunt) Dorpsraad uit het Stakeholderoverleg te zetten. De in PIP hoofdstuk 3.2.3 genoemde "Dorpsraad Hart voor Baexem" is nooit aangesloten geweest bij de werkgroep stakeholders (heeft nooit een standpunt ingenomen, noch op enige wijze hierover naar haar achterban gecommuniceerd), en is een totaal andere club dan de oude dorpsraad. Hiermee suggereert het PIP een draagvlak wat er niet is. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Zowel ten tijde van de m.e.r. procedure voor het wegvak Baexem als in deze procedure voor het volledige wegvak Leudal is uitvoerig gesproken met diverse werkgroepen en klankbordgroepen. Bovendien zijn diverse informatieavonden en inloopbijeenkomsten georganiseerd om burgers en belanghebbenden gedurende het proces te informeren over het planvoornemen en de resultaten, waarbij ook de mogelijkheid is geboden om hierop te reageren. Gedurende het participatieproces kunnen echter nooit alle wensen en ideeën van individuele bewoners en belangenvertegenwoordigers worden ingewilligd.</i>
	44	Met het aanleggen van de N280 door Baexem wordt belang 4 van de Nationale Omgevingsvisie ("Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving") genegeerd. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Wij delen de mening van indiener niet. Met de beoogde aanpassingen aan de N280 bevorderen we de veiligheid van de fysieke leefomgeving aanzienlijk en per saldo waarborgen en/of verbeteren we de gezonde leefomgeving eveneens. Echter treedt er voor enkele omwonenden een verslechtering van de geluidssituatie op.</i>
	45	In het PIP wordt gesteld dat ter hoogte van de kern Baexem het plangebied wordt aangeduid met "overig bebouwd gebied", met onder andere als thema: "verstedelijking". In een klein dorp als Baexem kan en mag niet dit thema niet aan de orde zijn. Als motivatie voor dit N280 Leudal project valt dit dus af. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De term Overig bebouwd gebied, met daarbinnen onder andere het thema 'verstedelijking' is opgenomen in het POL uit 2014. Dit is een algemeen gebruikte term voor bestaande dorpskernen en suggereert niet dat er een 'grote nieuwe stad' zal worden gebouwd. In dit hoofdstuk is getoetst of het plan past binnen de verschillende bestaande beleidskaders op Rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau, en dit is niet bedoeld om nut en noodzaak van dit project te motiveren.</i>
	46	In het PIP wordt voor de belangen "doorstroming, verkeersveiligheid, waterkwaliteit, waterhuishouding, landbouwkundig gebruik en natuurontwikkeling" gesteld dat "aantasting van de hier aanwezige waarden wordt gecompenseerd". Het is ronduit schokkerend dat er niets wordt geschreven over en gedaan voor compensatie en

Nummer	Subnr.	
		mitigerende maatregelen voor aanwonenden. Dat hiervoor stil asfalt wordt genoemd telt niet mee; dit ligt er momenteel ook al.
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het kader van het MER en PIP zijn de onderzoeken verricht conform de daarvoor wettelijke vereisten (geluid, luchtkwaliteit, trillingen en externe veiligheid). De gevolgen voor het woon en leefmilieu voor omwonenden zijn uitgebreid in beeld gebracht in hoofdstuk 12 van het MER. Daar waar deze onderzoeksresultaten aanleiding gaven tot extra compenserende of mitigerende maatregelen, is dit benoemd en uitgewerkt. Inzake geluid is stil asfalt voorzien en voor een aantal woningen is een hogere grenswaarde vastgesteld. Mogelijk dat op woningniveau als gevolg daarvan nog aanvullende geluidsmaatregelen worden toegepast. In de huidige situatie ligt er geen stil asfalt op de volledige N280, derhalve is hetgeen indiener suggereert onjuist.</i> <i>Ook op de nieuwe randweg zou normaliter standaard worden uitgegaan van het referentie asfalt. Door het toepassen van een stiller asfalt op de randweg wordt het woon- en leefklimaat wel verbeterd.</i>
	47	In het PIP 4.3.1 wordt de N280 genoemd als aandachtspunt m.b.t. internationale verbinden. Een dergelijke weg voor internationaal verkeer dient buiten de bebouwde kom van dorpen te worden gehouden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De N280 heeft een belangrijke functie in het bovenregionale wegennet van de provincie Limburg. Met de beoogde aanpassingen van de N280 voldoet de inrichting van de N280 ook aan vereisten van deze functie. Het volledige wegvak N280 Leudal ligt na herinrichting buiten de bebouwde kom.</i>
	48	De ligging van het tracé direct aan onze tuin heeft een forse negatieve impact op ons woon- en leefklimaat. Ter plekke is maatwerk noodzakelijk om tot een aanvaardbare situatie te komen. Zonder aanvullende maatregelen zal het voor ons niet meer mogelijk zijn om ongestoord in de achtertuin te zitten. Slapen met het raam open zal leiden tot verstoorde nachtrust. Ook zal het openzetten van de achterdeur/tuindeur op zomerse dagen niet meer mogelijk zijn zonder veel lawaai in huis toe te laten. Dit is voor ons onacceptabel. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De geluidbelasting op de voorgevel neemt af als gevolg van de afname van verkeer aan de voorzijde van de woning. Door de aanleg van de nieuwe randweg is er sprake van een toename van de geluidbelasting op de achtergevel van woning van indiener. Deze gevel is dan maatgevend vanwege de N280. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het realiseren van een geluidscherm niet doelmatig is. De Wet geluidhinder (art. 111 en 112) voorziet in een specifieke regeling voor het geluidniveau in woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld: de binnenwaarde. Het onderzoek naar de wijze waarop de geluidwerende maatregelen aan de gevel van de woningen wordt uitgevoerd teneinde aan de wettelijk vereiste binnenwaarde te voldoen staat los van dit hogere waarden besluit en komt pas aan de orde nadat de hogere waarden zijn vastgesteld. De desbetreffende bewoners/eigenaren worden hiervan te zijner tijd persoonlijk op de hoogte gesteld. Dit is ook als zodanig opgenomen in het hogere waarden besluit. In het kader van het onderzoek naar geluidsmaatregelen aan de gevel wordt uitgegaan van de</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>ventilatie eisen voor woningen. Daarbij wordt niet uitgegaan van volledig openzetten van ramen en deuren.</i>
	49	In tegenstelling tot wat het PIP beweert is er wel een toename van de barrièrewerking van de N280 met het uitvoeren van dit plan, omdat de nieuwe weg niet meer overal kan worden overgestoken. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In principe kan iedereen nu de bestaande N280 oversteken. Dit is natuurlijk verkeersonveilig, maar daarnaast dien je ook hiaten in het verkeer te vinden om over te kunnen steken. Dat betekent vaak lange wachttijden. In de nieuwe situatie kun je alleen oversteken op de ongelijkvloerse plekken die daarvoor zijn ingericht (zoals het viaduct in de Kasteelweg en tunneltje bij Baexem). Daar hoeft je niet te wachten en het is verkeersveilig. Dus het nadeel van een beperking van het aantal oversteekmogelijkheden wordt gecompenseerd door het veiliger en sneller oversteken in de nieuwe situatie. Hierdoor is barrièrewerking in het MER per saldo als neutraal beoordeeld.</i>
	50	De huidige N280 wordt volledig vervangen door een autoweg. Derhalve is in de zin van het Besluit m.e.r. sprake van de aanleg van een autoweg (zie “uitspraak Europees Hof van Justitie HvJ EG 25 juli 2008 C 142/07”). Dit betekent dat voor alle aangrenzende woningen (over het hele tracé van A2 tot N273) een hogere waarde ingevolge de Wet geluidhinder (wegverkeerslawaaï) dient te worden vastgesteld. Momenteel wordt dit ten onrechte niet gedaan. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In paragraaf 5.2.1 van het MER wordt als uitgangspunt voor onderhavig tracé gehanteerd: “de hoofdrijbaan van de nieuwe N280 wordt een gebiedsontsluitingsweg (wegtype II) met 2*1 rijstrook en een snelheidsregime van 80 km/h. De parallelwegen worden uitgevoerd als erftoegangsweg type 1 en een snelheidsregime van 60 km/h”. Op basis van deze uitgangspunten is een akoestisch model opgesteld en zijn de resultaten van deze berekening opgenomen in het akoestisch rapport, behorende bij dit besluit. Er is geenszins sprake van het uitgangspunt dat indiener suggereert dat sprake is van de aanleg van een autoweg in het kader van het Besluit m.e.r..</i>
	51	In het PIP en in de MER wordt m.b.t. de N280 het volgende genoemd: “De weg staat bovendien hoog in de ranking van meest onveilige wegen in de Provincie Limburg.” Echter, in mei en juni 2019 staat op de Provinciale website https://www.limburg.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/ een foto van de N280 in Baexem met als titel “Verkeersveiligheid provinciale wegen Limburg beste in NL”. Als de N280 Leudal inderdaad zo veilig is, dan valt een belangrijke motivatie voor het project N280 West weg. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het MER en PIP is gekeken naar de verkeersonveiligheid op het wegvak Leudal. Die is al jaren hoog en helaas gebeuren er nog steeds erg veel (ernstige) ongevallen. Ten tijde van het afronden van het MER (april ‘21) waren er 81 geregistreerde ongevallen (afbeelding 6.22). Eind februari 2022 zijn dat er inmiddels al 106. Dit toont meer dan voldoende aan dat het wegvak Leudal verkeersveiliger moet worden ingericht, onafhankelijk van de mate van verkeers(on)veiligheid op andere wegvakken. Het feit dat Limburgse wegen veiliger zijn dan in andere</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>provincies doet niets af aan de conclusie dat de N280 Leudal onveiliger is dan andere Limburgse wegen. Het veiliger maken van de N280 Leudal draagt juist bij aan de wens om ook in de toekomst verkeersveilige Limburgse wegen te houden.</i>
	52	In tegenstelling tot wat het PIP beweert heeft de aan- of afwezigheid van een parallelweg voor landbouwverkeer geen enkele invloed op de oversteekbaarheid. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Een parallelweg heeft inderdaad geen directe relatie met de oversteekbaarheid. In het OPIP is bedoeld dat de oversteekbaarheid van de N280 plaatselijk beperkt is en dat voor landbouwverkeer geen parallelwegen beschikbaar zijn. Dit zijn twee afzonderlijke aspecten die beiden van invloed zijn op de verkeersveiligheid en doorstroming van de N280. Wij constateren dat de nu opgenomen formulering ongelukkig is en hebben dit aangepast in het PIP. Dit heeft echter geen inhoudelijke invloed op het plan.</i>
	53	Het is absurd, kwetsend en schofferend om te lezen dat er in het PIP en MER overal doelstellingen en randvoorwaarden voor genoemd worden, behalve voor leefomgeving van de aanwonenden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Een van de doelstellingen heeft betrekking op het oplossen van de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten. Qua verkeersveiligheid wordt dit doel volledig gehaald. In het MER is uitgebreid onderzoek verricht naar de milieueffecten voor o.a. omwonenden. Uit deze onderzoeken blijkt dat de beoogde reconstructie per saldo zorgt voor minder (ernstig) gehinderden (hogere mate van leefbaarheid). Dit betekent bijvoorbeeld dat er meer huishoudens in een lagere geluidbelastingklasse terecht komen, wat de mate van hinder doet afnemen. Voor enkele woningen is echter sprake van een toename.</i>
	54	Het verkeer over de Dorpstraat van Baexem dat richting Roermond gaat, moet bij het nu voorgestelde voorkeursalternatief 3C een kilometer omrijden. Op basis van de getallen uit eerdere verkeerstellingen betekend dit ruim 3500 extra auto-kilometers per dag door de dorpskern van Baexem. Het PIP stelt echter: "de doelstelling 'verbetering van de luchtkwaliteit in de bebouwde kom van Baexem' is daarom niet aantoonbaar behaald". Die doelstelling is zeer zeker niet behaald. Door: • extra auto-kilometers, en • hogere maximum snelheid is het juist zeker dat de luchtkwaliteit verslechterd wordt. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het rekenmodel inzake luchtkwaliteit is gerekend met de nieuwe wegenstructuur en eventuele omrijd effecten. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat deze niet verslechtert en er worden geen grenswaarden overschreden. Verkeer verplaatst zich van de dorpskern naar de rand van het dorp Baexem (buiten de bebouwde kom), waardoor op het bestaande tracé (binnen de bebouwde kom) minder verkeer en dus minder uitstoot plaatsvindt. Verbetering van de doorstroming op de N280 leidt daarnaast tot minder uitstoot, omdat er minder optrekkende bewegingen plaatsvinden.</i>
	55	In het PIP wordt het mogelijk hergebruik van PFAS-houdende grond genoemd.

Nummer	Subnr.	
		Bij dit soort projecten is het gebruikelijk dat bij de start van de werkzaamheden de schone landbouwgrond wordt afgegraven en weggevoerd. Wanneer de beton- en asfaltwerken klaar zijn, worden vervolgens de taluds en bermen aangelegd met grond die met puin en andere rotzooi is aangevuld/bijgemengd tot aan de toegestane grenswaarde, ofwel met grond die anderzijds vervuild is (bijvoorbeeld hergebruik van elders afgegraven bermgrond vervuild met zware metalen, PAK, minerale olie, zoals genoemd in PIP tabel 5). Bij de nieuwe N280 kan zeker ter hoogte van de verdiepte ligging met keermuur regenwater geen vervuiling van het wegdek de berm in spoelen. Minimaal op deze plaatsen dient de oorspronkelijke landbouwgrond terug aangebracht te worden. Daar het tracé direct aan onze achtertuin met fruitboom grenst, zou vervuiling onze gezondheid in gevaar brengen. Bij dit project, waar zo de nadruk is gelegd op milieu en natuurbehoud, kan en mag het niet zo zijn dat de Provincie Limburg een lint van vervuiling door Baexem gaat aanbrengen, met alle gezondheidsrisico's van dien. Derhalve dient de in Baexem afgegraven grond ter plaatse binnen zichtbereik (van graaflocatie) bewaard te worden, en zonder bijmenging te worden hergebruikt bij de aanleg van bermen en taluds. Dit dient in de aanbesteding mee te worden genomen, en gecontroleerd te worden door een onafhankelijke partij. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Bij de reconstructie werken de aannemers volgens de huidige wet- en regelgeving, ook omtrent bodem en milieu. Genoemde suggestie om dit in de aanbesteding op te nemen is derhalve reeds een standaard verplichting die wordt opgenomen. Grond wordt alleen binnen het plangebied hergebruikt indien dit volgens de wet- en regelgeving is toegestaan. Eventuele verontreinigde grond wordt afgevoerd waardoor per saldo de bodemkwaliteit ter plaatse verbetert. De vrees van indiener voor het ontstaan van een lint van vervuiling door Baexem is derhalve niet aan de orde.</i>
	56	Door de nieuwe locatie van de Kelperbrug doorsnijdt de nieuwe N280 ter plaatse het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), en is dus wel sprake van versnippering. Bij de tracékeuze rond Baexem was aantasting van NNN/EHS een zwaarwegend argument voor Provinciale Staten. Derhalve zal de keuze om bij Kelpen door de EHS/NNN te gaan ook aan PS moeten worden voorgelegd, net als de tracékeuze bij Baexem. Als bij Kelpen een doorsnijding van de EHS/NNN mogelijk is, dan is dit binnen hetzelfde project enkele kilometers verder in Baexem ook mogelijk, is voorkeursalternatief 3C (met negatieve impact op onze leefomgeving) niet langer relevant, en moet de ruimere randweg om Baexem worden heroverwogen. De argumenten zijn immers ook allemaal van toepassing op tracé 5E: - de aanleg kan plaatsvinden zonder de doorgang op de N280 te storen - goedkoper - EHS/NNN compensatie kan natuurgebied in de omgeving verbeteren <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het MER van de N280, wegvak Baexem zijn in het verleden reeds diverse effecten van verschillende alternatieven van het tracé rondom Baexem onderzocht. Naar aanleiding daarvan hebben Provinciale Staten in 2014 besloten dat alternatief 3C het voorkeursalternatief is. Dit besluit is in 2016 herbevestigd en staat thans niet</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>meer ter discussie. In hoofdstuk 2.1 van deze nota is dit keuzeprocess nogmaals uitgebreid toegelicht.</i> <i>Ten behoeve van de passage het kanaal Wessem-Nederweert heeft uitvoerig overleg en afstemming met o.a. Rijkswaterstaat plaatsgevonden, vanwege de directe relatie tussen de Kelperbrug en de aansluiting op de toe- en afrit van de Rijksweg A2. Op basis van de gestelde eisen van met name Rijkswaterstaat (doorvaarthoogte en -breedte, wijze van kruising van het kanaal etc.) kon doorsnijding van natuur bij de Kelperbrug niet worden vermeden en is het nu voorliggende ontwerp tot stand gekomen. Met tracé 3c kon doorsnijding van EHS bij Baexem wel worden voorkomen. Bovendien was de doorsnijding van EHS door 5E aanzienlijk meer dan nu bij Kelperbrug het geval is. Derhalve zijn beide situaties niet met elkaar te vergelijken.</i>
	57	Ook ter hoogte van Keversbroek gaat het nieuwe tracé door de EHS/NNN, terwijl dit ter plekke eenvoudig voorkomen had kunnen worden, en dus niet aan het “Nee, tenzij” principe voldaan wordt. Het kan niet zo zijn dat waar het u toevallig niet uitkomt ontheffing aangevraagd wordt, en elders waar het u minder goed uitkomt ditzelfde zogenaamd onmogelijk is. De aanwezigheid van een hoogspanningsmast kan geen probleem zijn. Technisch is dit mogelijk. Wat kosten betreft wordt de naastliggende woning ook gesloopt en kan dit dus geen bezwaar zijn. Bij de aanleg van de A73 zijn ook hoogspanningsmasten verplaatst. Als bij Kelpen een doorsnijding van de EHS/NNN mogelijk is, dan is dit binnen hetzelfde project enkele kilometers verder in Baexem ook mogelijk, is voorkeursalternatief 3C (met negatieve impact op onze leefomgeving) niet langer relevant, en moet de ruimere randweg om Baexem worden heroverwogen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Een ontwerpproces van een dergelijk omvangrijk project vergt altijd een brede belangenafweging. Dit zijn niet alleen natuur- en boerenorganisaties, maar ook de belangen van burgers, bedrijven en weggebruikers. Daarnaast hebben we te maken met wettelijke normen en met ontwerprichtlijnen. Met inachtnaam van al deze aspecten hebben we zo veel als mogelijk rekening gehouden en dit heeft geleid tot voorliggend ontwerp. Ter hoogte van Keversbroek is de aantasting zo minimaal mogelijk gebleven, rekening houdend met ontwerprichtlijnen voor een verkeersveilig wegontwerp en rekening houdend met de vereisten aan het kruisen van de hoogspanningsleiding. De aantasting die hiermee niet was te voorkomen (nee, tenzij principe) is in het plan voorzien van de verplichte compensatie.</i>
	58	De aanwezigheid van de vuurbuiksalamander ter hoogte van Baexem zoals eerder gemeld (juli 2016) is niet in dit overzicht vermeld. Verder onderzoek dient plaats te vinden en de uitkomsten hiervan in een volgende, geactualiseerde PIP/MIR gepubliceerd te worden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Ten behoeve van het MER en PIP heeft uitvoerig ecologisch veldwerk plaatsgevonden, conform de daarvoor wettelijke vereisten. De door indiener genoemde vuurbuiksalamander is niet aangetroffen, blijkt uit de veldwerkonderzoeken die door gekwalificeerde en onafhankelijke bureaus zijn uitgevoerd. Van nadere aanvullingen en actualisering op dit thema is derhalve geen sprake.</i>

Nummer	Subnr.	
	59	Op het traject van Voorkeursalternatief 3C bij Baexem tussen Kasteelweg en Abenhofweg bevinden zich, zoals eerder gemeld (juli 2016), o.a. de volgende vogelsoorten: zwaluwen, kieviten en torenvalken, hetgeen niet in de MER vermeld staat. Dit dient te worden opgenomen in de MER, en meegenomen bij de weging. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Ten behoeve van het MER en PIP heeft uitvoerig ecologisch veldwerk plaatsgevonden, conform de daarvoor wettelijke vereisten. Een nest van de torenvalk is daarbij wel aangetroffen, maar op een andere locatie dan in zienswijze wordt gesuggereerd, daarvoor zijn in het compensatieplan ook maatregelen opgenomen. Essentiële functies voor torenvalk, kievit en zwaluw zijn verder niet aangetroffen.</i>
	60	In afbeelding 16 in het PIP zijn alleen de NNN gebieden Sarsven en Banen (in bezit van Limburgs Landschap) zichtbaar. Het is frappant (en typerend voor de rol van Limburgs Landschap binnen dit project) dat voor een project dat N280 Leudal heet, het NNN gebied Leudal (niet in bezit van Limburgs Landschap) niet zichtbaar is op deze kaart. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Afbeelding 17 van het PIP geeft een beeld van de beoogde locaties voor compensatie van goudgroene natuurzone, die allen nabij N2000 gebied Sarsven en de Banen liggen en niet nabij N2000 gebied Leudal. Om die reden is de afbeelding op deze wijze gevisualiseerd. Het N2000 gebied Leudal is uiteraard ook volwaardig betrokken in de effectbeoordeling van N2000 gebieden, net als andere relevante gebieden.</i>
	61	Limburgs Landschap is prominent en sturend lid van de Stakeholdersgroep. Derhalve kan en mag het niet zo zijn dat de terreinen die als natuurcompensatie gebruikt gaan worden aan Limburgs Landschap toegekend worden (terwijl aanwonenden zwaar benadeeld worden door dit project). Deze dienen aan een onafhankelijke partij in beheer gegeven te worden. Alle deelnemers aan het Stakeholderoverleg vallen dus af. Enige toekenning aan deelnemers van het Stakeholdersoverleg zal belangenverstrengeling en vriendjespolitiek suggereren. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Insinuaties van indiener reactie inzake 'belangenverstrengeling en vriendjespolitiek' herkennen wij ons niet in.</i>
	62	De nieuwe N280 wordt dwars door de historische dorpskern van Baexem aangelegd. Om de situatie voor de dorpskern van Baexem duidelijk te schetsen, het nieuwe tracé: - Loopt door de voortuin van een beeldbepalende boerderij (op 10 meter van de voordeur) - Loopt direct langs diverse achtertuinen zonder enige mitigerende maatregelen - Schuift over een afstand van enkele honderden meters zelfs dichter naar de bebouwing toe - Moeten in Baexem 4 woningen gesloopt worden, waarvan er maar liefst 3 aangemerkt worden als MIP (Monumenten Inventarisatie Project) Het is werkelijk onvoorstelbaar dat een dergelijk project anno 2021 in Nederland erdoor geduwd wordt, waarbij er wel aandacht is voor "extra maatregelen om de vleermuizen en huismussen te beschermen, zoals het plaatsen van vleermuistorens,

Nummer	Subnr.	
		nestkasten voor huismussen en aangepaste verlichting" (nieuwsbrief Reconstructie N280 Leudal, februari 2021), terwijl er voor de bescherming van aanwonenden niets gedaan wordt. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Ten aanzien van de planvorming is onderzoek gedaan naar alle relevante aspecten conform de daarvoor geldende wet- en regelgeving. Op basis van de onderzoeken zijn maatregelen getroffen om aan de daarvoor relevante verplichtingen te voldoen. Voor beschermde soorten zijn maatregelen getroffen (zoals bijvoorbeeld voor vleermuizen en huismussen, zoals aangehaald door indiener) en voor weggebruikers en aanwonenden zijn maatregelen getroffen om zowel de verkeersveiligheid als leefbaarheid te verbeteren. Onder andere een verdiepte wegligging ter hoogte van Baexem en toepassing van stil asfalt dragen daar substantieel aan bij.</i>
	63	Bij de geluidsberekeningen dient gerekend te worden met de huidige geluidsproductie van auto's. De correctiefactor voor toekomstige reductie door elektrische auto's zoals toegepast in het PIP/MER dient achterwege gelaten te worden, daar dit niet overeenkomt met de huidige situatie. In de praktijk zal de geluidsbelasting veel hoger zijn. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Alle geluidsonderzoeken zijn uitgevoerd overeenkomstig de vereisten van de Wet geluidhinder en de daarvoor gehanteerde rekensystematiek (met de daarin opgenomen parameters). Op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder volgt: "Onze Minister stelt regels op grond waarvan telkens voor een bepaalde periode, al naar gelang de geluidsproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten, bij de berekening en meting van de geluidsbelasting van de gevel van woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen op het resultaat een door hem bepaalde aftrek....". De genoemde aftrek is daarmee conform landelijk beleid en wet- en regelgeving toegepast.</i>
	64	De in hoofdstuk 5.7 van het PIP en hoofdstuk 3.3 van het "Akoestisch Onderzoek" genoemde opties a) t/m e) betreffende "vermindering van de geluidproductie in de geluidbelasting" waren geldig tot 1 juli 2018, hierna zijn a) en b) vervallen. Hoewel dit geen effect op de gemaakte keuze heeft, is dit wel een slordigheid die in een dergelijk document niet mag voorkomen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De onder a en b genoemde aftrek conform artikel 110g Wgh is wel degelijk van toepassing en opgenomen in het vigerende Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 genoemd onder artikel 3.4, lid 1, sub a en b. Het is correct dat aanvankelijk deze aftrek per 1 juli 2018 zou komen te vervallen. Deze datum is gerelateerd aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Nu de Omgevingswet (niet eerder dan) op 1 januari 2023 inwerking zal treden is de vervaldatum op 4 juni 2018, zoals gepubliceerd in de Staatscourant, Jaargang 2018, Nr. 31892, gepubliceerd op 12 juni 2018, vooralsnog niet van toepassing (www.infomil.nl/onderwerpen/geluid/nieuws/2018/artikel-3-4-rmv-2012/).</i>

Nummer	Subnr.	
	65	In PIP 5.7 wordt gesteld: “Het toepassen van schermen stuit op overwegende bezwaren van landschappelijke aard.”. Glazen, doorzichtige geluidsschermen hebben dit nadeel niet en dienen hier te worden toegepast. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In hoofdstuk 7 van het akoestisch rapport is hierin een afweging gemaakt. Voor een effectieve werking van schermen geeft de afweging aan dat geluidsschermen qua omvang minimaal 4 meter hoog dienen te zijn en dat de schermen daarnaast in onderhavige situatie dicht op de woningen geplaatst moeten worden. Vanuit landschappelijke inpassing wordt een dergelijke optie niet als opportuun en realistisch gezien.</i>
	66	In PIP 5.7 wordt gesteld: “In de regels van dit inpassingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om ervoor te zorgen dat daadwerkelijk het genoemde stille wegdektype (of vergelijkbare maatregelen) wordt toegepast en in stand wordt gehouden.” • Deze verplichting dient onvoorwaardelijk te worden, anders is ze nietszeggend • Na enkele jaren is de geluidsreductie van stil asfalt door slijtage nihil. Asfalt dient dus na 3 jaar vervangen te worden (door wat betreft geluidsreductie gelijk of beter asfalt) <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Een voorwaardelijke verplichting houdt in dat het een voorwaarde is om de weg te mogen reconstrueren. Daarmee is de toepassing van stil asfalt geborgd en is dit tevens opgenomen als voorwaarde in het hogere waarde besluit.</i> <i>Stil asfalt vergt inderdaad meer onderhoud dan ‘regulier’ asfalt, maar hoeft niet iedere drie jaar te worden vervangen, zoals indiener suggereert.</i>
	67	Bij het alternatieve tracé 5 zou ook een brug over de Haelensche beek nodig zijn. Volgens het projectteam moest en zou deze worden voorzien van geluidsschermen, en dit terwijl de dichtstbijzijnde panden pas honderden meters verderop liggen. Bij de nu voorliggende variant 3C loopt het asfalt door de bebouwde kom, direct langs tuinen en woonhuizen, en zijn volgens het projectteam geen geluidsschermen nodig. Als nu geen geluidsschermen nodig zijn, dan waren ze voor variant 5 zeer zeker niet nodig, en vallen de kosten van variant 5 nog lager uit. Derhalve dient de tracékeuze opnieuw gedaan te worden, waarbij de varianten nu wel eerlijk met elkaar vergeleken worden, <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het MER van de N280, wegvak Baexem zijn in het verleden reeds diverse effecten van verschillende alternatieven van het tracé rondom Baexem onderzocht, ook effecten inzake geluid. Naar aanleiding daarvan hebben Provinciale Staten in 2014 besloten dat alternatief 3C het voorkeursalternatief is. Dit besluit is in 2016 herbevestigd en staat thans niet meer ter discussie. Het volledige keuzeproces is in hoofdstuk 2.1 van deze nogmaals uitgebreid toegelicht.</i> <i>Het voorkeursalternatief 3C is het uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek en de resultaten zoals beschreven in voorliggend MER en PIP.</i>
	68	Gezien de ligging van het tracé direct langs ons perceel verzoeken we om de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit ook ten opzichte van de WHO-advieswaarden inzichtelijk te maken, en de uitkomst mee te nemen m.b.t. mitigerende maatregelen.

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De onderzoeken geluid en luchtkwaliteit zijn uitgevoerd overeenkomstig de wettelijke verplichtingen. In aanvulling hierop zijn in hoofdstuk 12 van het MER tevens de gezondheidseffecten in kaart gebracht, omdat ook beneden de wettelijke normen effecten voor de gezondheid kunnen optreden. Daarbij is aangesloten bij de GES-systematiek conform het handboek 'Gezondheidseffectscreening Milieu en gezondheid in ruimtelijke planvorming' van de GGD Nederland. Eventuele aanvullende akoestisch maatregelen moeten volgen uit het nader onderzoek in het kader van de hogere grenswaarden procedure.</i> <i>De World Health Organization (WHO) hanteert advieswaarden voor fijnstof (PM10) van 20 µg/m3 en 10 µg/m3 voor PM2,5. De advieswaarde van NO2 is gelijk aan de grenswaarde van 40 µg/m3. De advieswaarden van de WHO zijn geen wettelijk vastgestelde grenswaarden. Er kan echter wel worden gesteld dat, indien aan deze advieswaarden wordt voldaan, tevens wordt voldaan aan de wettelijke normstelling en sprake is van een goed woon- en leefklimaat.</i> <i>Voor de N280 west-wegvak Leudal wordt zowel in de situatie 'autonoom 2021' (huidige situatie) als 'toekomst 2022' reeds aan de advieswaarde voor NO2 van 40 µg/m3 voldaan. Verder blijkt uit situatie 'toekomst 2032' dat de concentraties een dalende trend vertonen en daarmee in de nabije toekomst zullen voldoen aan de advieswaarden van de WHO voor fijn stof (PM10) van 20 µg/m3 en 10 µg/m3 voor PM2,5. Er is derhalve sprake van een goed woon- en leefklimaat.</i>
	69	Met de aanleg van de tunnel in Baexem wordt een nieuwe onveilige situatie gecreëerd. De veiligheidsaspecten hiervan dienen in kaart te worden gebracht. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Er is geen sprake van de aanleg van een tunnel, maar het betreft een verdiepte ligging van het wegtracé. De inrichting van de verdiepte ligging is passend binnen de richtlijnen van een verkeersveilige weginrichting. Ten aanzien van de algehele veiligheid en veiligheid in geval van calamiteiten heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden met de Veiligheidsregio Limburg Noord en zijn bijvoorbeeld blusvoorzieningen en vluchtvoorzieningen geïntegreerd in het ontwerp. Het voorliggende ontwerp kan daarmee rekenen op instemming van de Veiligheidsregio.</i>
	70	De tunnel in Baexem valt binnen de bebouwde kom en is aldus een 'stadstunnel'. Vervoer van gevaarlijke stoffen door een 'stadstunnel' is niet toegestaan. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Het betreft een verdiepte ligging en geen tunnel. Daarvoor zou een gesloten deel (gesloten dak) van minimaal 250 meter gelden, overeenkomstig de Tunnelwet. Daarvan is in Baexem geen sprake. Bovendien ligt het nieuwe tracé buiten de bebouwde kom en is derhalve ook geen sprake van een stadstunnel.</i>
	71	Indien de classificatie "tunnel" niet van toepassing zou zijn, dient de tracékeuze opnieuw gemaakt te worden, aangezien bij alle presentaties is verkondigd dat de "tunnel" alle leefbaarheidsproblemen op zou lossen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In de tussenrapportage MER uit 2014 wordt hoofdzakelijk gesproken over een verdiepte ligging en incidenteel over een verdiepte tunnelbak. Wellicht schept dit</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>verwarring bij indiener. Sinds 2017 wordt echter eenduidig gesproken over een verdiepte ligging ter hoogte van Baexem. Een nieuwe tracékeuze is niet aan de orde.</i>
	72	De Provincie Limburg is verantwoordelijk voor tellingen van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de N-wegen. Deze getallen dienen te worden gepubliceerd. Volgens woordvoerder Renske Hamming van Rijkswaterstaat op 11 maart 2021 in de L1 Nieuwsshow: "Zo kan worden bekeken of het bouwen van bijvoorbeeld ziekenhuizen of woonwijken langs snelwegen waar veel gevaarlijke stoffen worden vervoerd wel verstandig is". Andersom geldt natuurlijk precies hetzelfde: het is niet verstandig om een provinciale weg waarover veel gevaarlijke stoffen worden vervoerd door de bebouwde kom en/of direct langs een "kwetsbaar object" AZC (tevens Rijksmonument, klooster Exaten) aan te leggen. Mede in verband met de stadstunnel in Baexem zal het transport van gevaarlijke stoffen op de N280 niet moeten worden toegestaan. In januari 2000 is Baexem al eens aan een ramp ontsnapt toen een vrachtwagen met tankcontainer beladen met gevaarlijke stoffen kantelde op de N280. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het kader van dit project is ook een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd (bijlage 10 van het PIP), waaronder onderzoek naar vervoer gevaarlijke stoffen. De resultaten van deze onderzoeken leiden niet aangepaste besluitvorming. In overleg met de Veiligheidsregio Limburg Noord is dit ook besproken en zijn bijvoorbeeld voor de verdiepte ligging aanvullende maatregelen getroffen (blusvoorzieningen en vluchtmogelijkheden in geval van calamiteiten).</i>
	73	Om lichthinder in onze tuin te voorkomen, dienen er ter hoogte van ons perceel geen verlichtingsarmaturen te worden geplaatst <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In verband met de nadering van de turbotonde Baexem en in verband met de verdiepte ligging is verlichting noodzakelijk vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen. Eén lichtmast is voorzien t.h.v. kadastraal perceel 3030 en één lichtmast is voorzien t.h.v. kadastraal perceel 336. Beide locaties zijn niet direct ter plaatse van de achtertuinen van woningen gelegen en zijn gericht op verlichting van de weg en niet het omliggende gebied.</i>
	74	Bij de aanloop naar de keuze voor variant 3C in het trajectdeel Baexem werd destijds door gedeputeerde Van der Broeck benadrukt dat er geen sprake was van salamitactiek. Daarmee bedoelde hij dat de toegezegde mitigerende en veiligheidsmaatregelen integraal deel uitmaakten van de voorliggende keuze. Echter, momenteel overweegt de provincie uit bezuinigingsoverwegingen om enkele van die aspecten te schrappen, zoals beschreven in de "Realisatieovereenkomst N280" zoals gesloten tussen Gemeente Leudal en Provincie Limburg in 2021. Dit is in strijd met afspraken waarop de tracékeuze is gebaseerd. Als blijkt dat er te weinig financiële middelen zijn om het project integraal te realiseren moet men het afblazen. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het nu voorliggende besluit gaat uit van het volledig realiseren van het beoogde wegontwerp en maakt dit planologisch mogelijk. In de realisatieovereenkomst met de gemeente Leudal zijn door de gemeenteraad naast de financiële bijdrage van de</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>gemeente Leudal afspraken gemaakt over het project. Vooralsnog is er geen sprake van het schrappen van beoogde voorzieningen.</i>
	75	Opwaardeerbaarheid tot een 2x2-baans snelweg is vanaf het begin van het project een doelstelling geweest (zie o.a. Afwegingsnotitie alternatieven N280 Baexem, 23 juni 2013). De MER dient dus ook inzichtelijk te maken wat de effecten hiervan zijn (hogere snelheid, extra verkeer). <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>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 (PS), waarin het volgende wordt gesteld: Eén 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. Wanneer een opwaardering ooit aan de orde zou zijn dan moet hiervoor een nieuw MER opgesteld moeten worden. Het is allerm minst zeker dat een 2x2 dan ook op deze weg gerealiseerd zal worden. De 2x2 op deze plek is dus nu totaal niet aan de orde en de effecten hiervan hoeven dan ook niet inzichtelijk gemaakt te worden.</i>
	76	Het document “N280-West, wegvak Leudal, Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, Utrecht, 16 oktober 2017”, door de Commissie voor de milieueffectrapportage, is nooit ter inzage gepubliceerd door de Provincie Limburg. Dit is een procedurele omissie waardoor we nooit inhoudelijk op dit document hebben kunnen reageren. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Van een procedurele omissie is geen sprake. De NRD heeft voor eenieder ter inzage gelegen, en parallel daaraan heeft het bevoegd gezag een aantal wettelijke instanties geraadpleegd en hen gevraagd om advies uit te brengen. Een van deze partijen is de Commissie voor de milieueffectrapportage. Dit advies is direct na het verschijnen door de Commissie m.e.r. zelf openbaar gepubliceerd op haar website. Daarnaast is dit advies integraal opgenomen in de bijlage bij de zienswijzennota die door het bevoegd gezag is vastgesteld, vervolgens is gepubliceerd en raadpleegbaar is via de website van de provincie. Het is een correcte constatering van indiener dat voor dit advies van de Commissie m.e.r. geen inspraakmogelijkheid bestaat.</i>
	77	Er staat niet gedefinieerd wat het “wegvak Baexem” inhoud. Op het wegvak door de bebouwde kom en dus de huidige rotonde zijn immers geen ongevallen gebeurd die een relatie hebben tot de weginrichting. Er is dus geen aanleiding om iets aan de huidige rotonde te doen; verplaatsing heeft een negatief effect op onze leefomgeving. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Ter hoogte van Baexem, voornamelijk buiten de bebouwde kom, hebben de afgelopen jaren veel ongevallen plaatsgevonden. Met name ter hoogte van de Hubert Cuyperslaan, Hunselerdijk en tankstation De Haan gaat het vaak mis. Met de beoogde aanpassingen aan de N280 wordt de verkeersveiligheid aanzienlijk verbeterd. De rotonde in de kern blijft vooralsnog behouden voor de lokale verkeersafwikkeling. Het is aan de gemeente Leudal om te bepalen wat hiermee in de toekomst gebeurt.</i>

Nummer	Subnr.	
	78	De Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse “REES en MKBA Ontwikkelas Weert – Roermond, studie N280-West” is gebaseerd op de omstreden en volstrekt achterhaalde regiovisie “Het oog van Midden-Limburg”, zoals gemotiveerd in verdere zienswijzen, en kan nooit een rechtvaardiging van dit project zijn. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Nut en noodzaak van het project zijn aangetoond en staan verwoord in paragraaf 2.2.2 van de toelichting. Tevens heeft Gedeputeerde Staten het MER en ontwerp PIP vastgesteld en is het benodigde budget hiervoor beschikbaar gesteld door Provinciale Staten. Voor een nadere toelichting op het volledige keuzeprocess verwijzen wij nog naar hoofdstuk 2.1 van deze nota.</i>
	79	De Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse “REES en MKBA Ontwikkelas Weert – Roermond, studie N280-West” uit 2011 is achterhaald: De kosten van aanleg van de N280 Leudal zijn inmiddels meer dan verdubbeld. Derhalve valt de kosten-baten analyse nu anno 2021 veel slechter uit dan geschetst in dit document. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Nut en noodzaak van het project zijn aangetoond en staan verwoord in paragraaf 2.2.2 van de toelichting. Tevens heeft Gedeputeerde Staten het MER en ontwerp PIP vastgesteld en is het benodigde budget hiervoor beschikbaar gesteld door Provinciale Staten. Voor een nadere toelichting op het volledige keuzeprocess verwijzen wij nog naar hoofdstuk 2.1 van deze nota.</i>
	80	Het doel om in 2030 een I/C-verhouding op het traject N280 Leudal <0.80 te hebben, is te behoudend. Dit project zal immers op z’n vroegst in 2025 worden opgeleverd. Hiermee wordt gesuggereerd dat het acceptabel is dat de nieuwe weg 5 jaar na oplevering al niet meer voldoet, net zoals dit gebeurde met huidige rotonde volgens rapportages van de Provincie Limburg. Dit is natuurlijk onacceptabel. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>We nemen robuuste maatregelen die het verkeer de komende jaren op een goede wijze kunnen afwikkelen. De maatregelen hebben volgens het verkeersmodel ook na 2030 nog voldoende restcapaciteit.</i>
	81	Betreffende barrièrewerking houdt het huidige ontwerp nauwelijks rekening met noord-zuidrelaties. Momenteel kan de N280 overal worden overgestoken, met de nieuwe N280 kan dit niet meer. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In principe kan iedereen nu de bestaande N280 oversteken. Dit is natuurlijk verkeersonveilig, maar daarnaast dien je ook hiaten in het verkeer te vinden om over te kunnen steken. Dat leidt vaak tot lange wachttijden. In de nieuwe situatie kun je alleen oversteken op de plekken die daarvoor zijn ingericht (zoals de (turbo)rotondes, viaducten en de langzaam verkeerstunnels). Daar hoeft je niet te wachten en het is verkeersveilig. Dus het nadeel van de beperkte oversteekmogelijkheden wordt gecompenseerd door de veilige oversteken in de nieuwe situatie.</i>
	82	Gezien de geconstateerde tekortkomingen en onvolkomenheden in de MER (zie overige zienswijzen) dient deze getoetst te worden door de Commissie voor de MER. De volledige zienswijzen dienen hierbij aangeboden te worden aan de Commissie voor de MER.

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De Commissie m.e.r. heeft haar advies inmiddels gepubliceerd en daarbij de zienswijzen betrokken. De Commissie spreekt de waardering uit over de volledigheid en goede leesbaarheid van het MER. De Commissie adviseert alleen nog te kijken naar aanvullende maatregelen om effecten als gevolg van stikstofdepositie te verminderen. Als gevolg van de onlangs (ná publicatie van MER en OPIP) gewijzigde wet- en regelgeving zijn we hiertoe toch al verplicht. Op alle overige thema's acht de Commissie het MER correct en volledig en is er van verdere tekortkomingen of onvolkomenheden geen sprake.</i>
	83	De huidige voorkeursvariant 3C is na de dubieuze stemming van PS in 2014 significant gewijzigd. Ook is deze nooit vergeleken met alternatief 5E. Dit vergelijking dient alsnog gemaakt te worden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het MER van de N280, wegvak Baexem zijn in het verleden reeds diverse effecten van verschillende alternatieven van het tracé rondom Baexem onderzocht. Naar aanleiding daarvan hebben Provinciale Staten in 2014 besloten dat alternatief 3C het voorkeursalternatief is. Dit besluit is in 2016 herbevestigd en staat thans niet meer ter discussie. Voor een nadere toelichting op het volledige keuzeprocess verwijzen wij nog naar hoofdstuk 2.1 van deze nota.</i>
	84	De getallen in tabellen 6.6, 6.7 en 6.8 komen niet met elkaar overeen, hetgeen een indicatie is van onzorgvuldigheid bij het opstellen van deze motivatie en conclusie omtrent verkeersveiligheid. De bijbehorende voetnoot 10 is overbodig en suggestief zonder dit met data te onderbouwen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Waarschijnlijk doelt indiener op tabel 6.7 tot en met 6.9, aangezien tabel 6.6. geen aantallen kent. De tabellen zijn een uitdraai uit een landelijke database. Daarin kunnen enkele kleine afwijkingen in aantallen zitten, bijvoorbeeld als er geen registratie heeft plaatsgevonden van bijvoorbeeld de aard van een ongeval. Feit blijft echter dat er (te) veel ongevallen plaatsvinden op de N280 en het hard nodig is dat de verkeersveiligheid substantieel wordt verbeterd. Met voorliggend plan geven we daaraan invulling.</i>
	85	Wanneer tabellen 6.13 en 6.19 in de MER met elkaar vergeleken worden, dan wordt duidelijk dat de doorstroming op de N273 met dit project ernstig verslechterd wordt, en wel zodanig dan in 2030 (5 jaar na oplevering) de capaciteit van de nieuw aan te leggen rotondes op de N273 al op de I/C limit van 0.80 ligt: Noordelijke toe- en afrit N280-N273: - autonome situatie (avondspits 2030): 0.57, wordt 0.79 Kruispunt N273-N279: - autonome situatie (avondspits 2030): 0.56, wordt 0.74 Deze investering is dus niet toekomstvast. Net als bij de aanleg van de rotonde in Baexem in 2004 kan hier dan ook verwacht worden dat binnen 6 maanden na oplevering het startschot gegeven zal worden voor opwaardering. Verder zal het belemmeren van de toch al slechte doorstroming op de N273 leiden tot nog meer sluipverkeer (Heythuysen-A2 v.v.) door de dorpskernen van Baexem en Grathem. Deze effecten zijn niet meegenomen in de gepresenteerde

Nummer	Subnr.	
		inschattingen van verkeersintensiteiten in 2030. Derhalve kunnen de gepresenteerde getallen geen aanleiding noch motivatie zijn voor dit project.
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De toename van de I/C-verhouding heeft te maken met de vergelijking van de huidige vormgeving met de toekomstige vormgeving en de daaruit volgende gewijzigde verkeersstromen. Er gaat meer verkeer via de noordelijke afrit N280 (afrit vanuit Roermond) rijden en dit komt ten goede aan de hoeveelheid verkeer door de kern Horn (hoeveelheid verkeer neemt daar af). Met de beoogde aanpassingen aan deze kruispunten verbeteren we daarbij de verkeersveiligheid aanzienlijk. In de verkeersmodellen zijn deze maatregelen reeds opgenomen en de verkeersstromen nemen in genoemde kernen niet toe als gevolg van deze kruispuntvormen.</i>
	86	Op de Noordelijke toe- en afrit N280-N273 wordt een turborotonde gerealiseerd. De in de MER berekende I/C waarde voor de avondspits 2030 is maar liefst 0.79, bijna op de gestelde grens van 0,80. Frappant is dat de rotonde in Baexem vervangen moet worden omdat de I/C verhouding voor de avondspits in 2030 op 0,77 is berekend, wat lager en dus beter is. Binnen dit project wordt herhaaldelijk met twee maten gemeten.
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Op de aansluiting N280-N273 worden ovondes gerealiseerd, geen turborotondes. Dit wordt niet alleen gedaan vanuit oogpunt van doorstroming, maar juist ook om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zoals ook in het MER is aangegeven is de I/C-verhouding in Baexem vertekend omdat de berekeningen de invloed van, voorrang hebbend, fietsverkeer niet meenemen. Op de rotonde in Baexem hebben deze namelijk voorrang op auto's, maar de gehanteerde rekenmethode kan de invloed van fietsers niet meerekenen. In Baexem is dit fietsverkeer wel aanwezig, op fietsstroken, waardoor de I/C-verhouding in de praktijk veel hoger uitpakt. Op de N273-N280 hebben fietsers of een tunnel beschikbaar of ze moeten voorrang verlenen aan gemotoriseerd verkeer. Derhalve zijn beide getallen niet met elkaar te vergelijken.</i>
	87	In tabellen 6.11 en 6.16 is ten onrechte de etmaalintensiteit op de N273 ten zuiden van de N280 (bijvoorbeeld het traject N280-Grathem) niet opgenomen. Dit is noodzakelijk om het verkeer op de noord-zuid relatie inzichtelijk te maken, met name in relatie tot de intensiteit op de Kasteelweg (Baexem-Grathem), die door de verslechterde doorstroming van de nieuw aan te leggen rotondes als sluiproute veelvuldig gebruikt zal gaan worden.
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De tabellen geven ter indicatie inzicht in de verkeershoeveelheden op een groot aantal wegvakken, maar niet op alle wegvakken. In de verkeersmodellen is echter het volledige wegennet van Midden-Limburg opgenomen, zodat in de modelberekening de door indiener gesuggereerde routes wel mee beschouwd zijn in de nadere analyses van effecten. Van veelvuldig gebruikte sluiproutes is hier echter geen sprake.</i>
	88	Voor de Etmaalintensiteit Variant HClaan 2-richtingen in 2030 worden in de MER twee totaal verschillende getallen genoemd: In tabel 6.16: N280 (nieuw) Nieuw verdiept tracé, t.h.v. huidige komgrens: 20.800

Nummer	Subnr.	
		In tabel 1 van bijlage B3: N280 (nieuw) Nieuw verdiept ligging N280: 18.654 Er zijn geen op-of afritten tussen deze 2 punten. Toch is er een verschil van 2.146 auto's. Dit geeft nogmaals aan dat de getallen waarop alle verdere onderzoeken gebaseerd zijn (geluid, trillingen, luchtkwaliteit, enzovoort) minimaal niet consequent zijn. De geloofwaardigheid van dit document is hiermee verdwenen. Zoals ook in andere zienswijzen reeds geconstateerd lijken gebruikte getallen willekeurig en wordt de schijn gewekt dat deze slechts dienen om naar een gewenste uitkomst toe te rekenen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De afwegingsnotitie Hubert Cuyperslaan is in 2018 opgesteld met het verkeersmodel dat destijds actueel was, ten behoeve van het besluit dat toen al door gemeente Leudal is genomen (Hubert Cuyperslaan in twee richtingen). De cijfers in het MER zijn van 2021 met een nieuwer verkeersmodel. Dit nieuwe verkeersmodel gaat uit van de meest actuele situatie (inwoneraantallen, arbeidsplaatsen, sociaaleconomische gegevens etc.) waarin ook bijvoorbeeld de 100km/h op Rijkswegen is opgenomen. Dit was in het vorige model bijvoorbeeld nog niet aan de orde. Als gevolg daarvan wijken de getallen enigszins af, maar deze leiden niet tot een aangepast plan.</i>
	89	De brug over de Haelensebeek bij Exaten is ook een bijzondere locatie. De brug dient omhoog te worden gebracht om te voldoen aan de Flora- en faunawet. Verder wordt ter plekke een nieuwe, tweede brug aangelegd t.b.v. de parallelweg, die ook hoger zal moeten worden dan nu gepland. Het Waterschap Limburg is niet bevoegd om hiervoor een ontheffing te geven. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De maatregelen die nu zijn voorzien in dit plan zijn allen gebaseerd op recent ecologisch (veld)onderzoek en voldoen aan de richtlijnen om de relevante soorten te laten passeren. Het PIP maakt de aanleg van de faunapassages mogelijk, de noodzakelijke ontheffingen worden pas in de volgende fase aangevraagd.</i>
	90	Bij aanvang van het project is door de Provincie Limburg toegezegd dat het hele traject als de aanleg van een nieuwe weg wordt geschouwd. In "Mededeling Portefeuillehouder inzake afdoening toezegging 8423 (project N280-West wegvak Leudal)_ brief gedeputeerde Geurts van 5-2-2019 (GS 2019-8700).pdf" bijlage 1 punt 9 wordt gesteld "Bij alternatief 3C is er sprake van een te vervangen brug in een bestaand tracé en valt daarmee niet onder een nieuwe ontwikkeling". Dit is in strijd met de startvoorwaarden. Verder was een dergelijk hoge brug wel een must-have (en tegelijkertijd de grootste kostenpost) van alternatieve tracés. Bij de afweging van de alternatieven is hiermee het momenteel geplande tracé ten onrechte bevoordeeld. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Over de ecopassage bij de Haelense beek heeft overleg plaatsgevonden met het Waterschap en de 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 erop toezagen dat aanwezige migratieknelpunten bij infrastructuur moesten worden aangepakt. Ook de</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>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. In het kader van de Wet natuurbescherming en de bescherming van soorten in het algemeen, gaat het overigens niet zozeer om de verplichting om nieuwe tunnels of bruggen aan te leggen, maar om het bovenliggende doel, namelijk de ontsnippering van het gebied. Bij nieuwe versnipperingen, zoals een nieuwe weg in een gebied waar dus nog geen weg is, treden effecten op aanwezige soorten op, omdat ze belemmerd worden in hun verspreiding. Daar waar reeds versnipperingen aanwezig zijn, is dit niet direct een aanvullend effect als de situatie niet wezenlijk veranderd. Je bent derhalve niet verplicht de situatie aan te passen, mits deze voor de aanwezige soorten minstens gelijk blijft aan de huidige situatie. De situatie mag dus niet verslechteren. Specifiek voor dit geval, dient de weg passeerbaar te zijn voor onder andere bever (via Haelense beek) en das (via bestaande tunnel). Deze doorgangen dienen functioneel te blijven, ongeacht of hier de bestaande situatie gehandhaafd blijft of er een nieuw kunstwerk komt. In dit laatste geval is het dus van belang dat het nieuwe kunstwerk de bestaande doorgang behoudt of daarin nieuw voorziet.</i>
	91	De meerprijs van de nu voorliggende variant 3C ten opzichte van alternatief variant 5E (van destijds al meer dan 10 miljoen euro) had ook ingezet kunnen worden voor natuurcompensatie. Voor deze 10 miljoen euro had meer dan 150 hectare landbouwgrond aangekocht, én met bomen aangeplant kunnen worden. Kosten en baten binnen dit project zijn volledig zoek, en de menselijke maat is ver te vinden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Momenteel zijn er veel meer onderzoeksgegevens voorhanden. De aannames die in de tussenrapportage waren gedaan voor alternatief 3c waren te negatief. De kosten van de huidige oplossing voor 3c zijn veel lager. Het verschil wordt daardoor kleiner. Daarnaast zijn er, op basis van de voorhanden zijnde informatie uit de nadere uitwerking, nog zaken die toegevoegd zouden moeten worden aan het alternatief 5e. Hiervan zijn de kosten niet bekend, maar dit zal het verschil altijd kleiner maken.</i>
	92	Barrièrewerking is meegenomen als criterium in tabel 9.8 van de MER. De effectscore is 0. Echter, voor de meerprijs van variant 3C had ook bij variant 5E een ecoduct aangelegd kunnen worden om Exaeten met de Beegderhei te verbinden, zoals eerder aangedragen maar genegeerd. Dit zou een aanmerkelijke verbetering van de EHS hebben betekend, en moet alsnog met de tracékeuze meegenomen worden. Er is alleen gekeken naar actuele natuurwaarden, potentiële natuurwaarden zijn bij deze beslissing genegeerd. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In voorliggend MER zijn de nu voorliggende tracés met elkaar vergeleken op genoemde (natuur)aspecten. Ten behoeve van voorliggend tracé is gekeken naar huidige en toekomstige natuurwaarden en zijn de maatregelen daarop afgestemd. Van een aanvullende vergelijking met tracé 5E is geen sprake meer, aangezien de keuzes hiervoor in het verleden zijn gemaakt. Voor een nadere toelichting op het volledige keuzeproces verwijzen wij nog naar hoofdstuk 2.1 van deze nota.</i>

Nummer	Subnr.	
	93	In de MER wordt wat betreft natuurcompensatie gezegd: “positief effect omdat er volgens het Natuurbeheerplan een compensatietoeslag aan de orde is van meer dan 100%”. Natuurschade wordt dus overgecompenseerd, dit in tegenstelling tot de schade van aanwonenden die wordt onder-gecompenseerd, daar de planschaderegeling over het algemeen bij lange na niet de werkelijke schade vergoedt. Hier is sprake van een rechtsongelijkheid die moet worden rechtgezet. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De natuurcompensatie is uitgewerkt conform het daarvoor geldende provinciale beleid en de regelgeving.</i> <i>Als indiener meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende. Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Op een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.</i>
	94	Voor de in de MER genoemde markant oude mammoetboom bij de te slopen villa in Baexem wordt weliswaar geen kapvergunning aangevraagd (de boom is immers monumentaal, wat ten onrechte niet vermeld is in de MER), echter de verdiepte ligging is dusdanig dicht tegen deze boom gepland dat we sterke twijfels hebben m.b.t. de overlevingskansen van deze boom. Dit dient vooraf te worden onderzocht en gegarandeerd. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Tijdens de totstandkoming van het ontwerp van de verdiepte ligging is specifiek rekening gehouden met de omvang van deze boom en de afstand tussen de boom en de verdiepte ligging in verband met wortelgroei. De boom is juist als dwangpunt gehanteerd in het ontwerp met als voorwaarde dat deze behouden moet worden. Tijdens de aanlegfase moet de aannemer aanvullende maatregelen treffen om deze te beschermen tegen schade.</i>
	95	In het eerdere “Archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek” wordt gesteld: “De historische kern van Baexem is een AMK-terrein (nummer 16673) van hoge archeologische waarde”. De N280 is hier dwars doorheen gepland. Door een dergelijk gebied zou dit niet moeten mogen. Toch wordt dit in de MER ten onrechte afgedaan met “beperkt negatief effect”. Indien dit plan toch doorgezet dient ter plekke intensief archeologisch onderzoek plaats te vinden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>Het realiseren van een weg binnen dit gebied is toegestaan, ondanks de archeologisch verwachtingen. Ten behoeve van de aanleg is alleen nog aanvullend archeologisch onderzoek nodig, voor de huidige planfase voldoen de voorliggende onderzoeken.</i>
	96	In tabel 12.6 van de MER missen de huidige trillingsniveaus bij de woningen in Baexem. Aanvullend onderzoek is nodig, zoals ook aangegeven door de Commissie voor de MER in haar adviezen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Op 16 oktober 2017 heeft de Commissie m.e.r. haar advies uitgebracht op de NRD. Eén onderdeel heeft betrekking op trillingen. Naar aanleiding van dit advies is een trillingsonderzoek uitgevoerd, waarvoor in 2018 ook trillingsmetingen zijn verricht. Uit het rapport, dat als bijlage 11 bij het PIP is gevoegd, blijkt dat de trillingsniveaus voldoen aan het gestelde in de SBR-richtlijn deel B. Derhalve is zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie sprake van een goed woon- en leefklimaat voor het aspect trillingen. Uitgebreide resultaten zijn terug te vinden in genoemd bijlagerapport.</i> <i>De Commissie m.e.r. heeft het MER en de onderzoeken volledig beoordeeld, ook het trillingsonderzoek. Het advies op het MER (augustus '21) is inmiddels gepubliceerd en de Commissie m.e.r. heeft geconstateerd dat voldoende informatie beschikbaar is voor besluitvorming. Aanvullend onderzoek waarover indiener spreekt is derhalve niet noodzakelijk.</i>
	97	Niet alleen de "gevelbelasting" (geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten, waarmee gerekend is in de MER, maar ook de geluidbelasting in de tuinen dient meegenomen te worden in het onderzoek, aangezien de weg in het huidige plan direct aan onze tuin grenst. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Er is uitgebreid onderzoek verricht naar de akoestische effecten conform de vereisten van de Wet geluidhinder. In dit onderzoek zijn de geluidsbelastingen op de gevel en de cumulatieve geluidsbelastingen bepaald en beoordeeld. Op basis van dit onderzoek is juist gekeken naar de noodzaak van akoestisch maatregelen. Daaruit is ook de toepassing van stil asfalt naar voren gekomen en is besloten om dit op het volledige traject toe te passen. Aanvullende maatregelen, zoals bijvoorbeeld geluidschermen, zijn niet doelmatig beoordeeld en/of wenselijk bevonden vanuit verkeerskundig en/of landschappelijk oogpunt.</i> <i>Ten aanzien van de vast te stellen hogere waarde is nagegaan of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Er bestaan geen wettelijke geluidnormen voor het geluid in de tuin. De geluidsbelasting en de gecumuleerde geluidsbelasting worden beoordeeld op de gevel van de woning. Op het tuinniveau gelden de berekende geluidsbelastingen op 1,5 m hoogte. De geluidniveaus bepaald op de achtergevel van de woning wijken niet wezenlijk af van het geluid in de tuin dicht bij de achtergevel. Bij dergelijke geluidniveaus wordt in zijn algemeenheid uitgegaan van een 'redelijk tot goed' akoestisch klimaat. Gezien de situering van de tuin ten opzichte van de weg zal het geluidniveau in de rest van de tuin echter hoger liggen vanwege de N280, maar lager liggen vanwege de Rijksweg. Rekening houdend met</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>de kortere afstand tot de randweg en een lagere beoordelingshoogte kan gemiddeld uitgegaan worden van een geluidniveau van circa 55 dB. Een dergelijk geluidniveau wordt beoordeeld als redelijk. Het akoestisch onderzoeken breiden we, ondanks het ontbreken van wettelijke geluidnormen, uit met rekenpunten in een aantal (maatgevende) tuinen. Dit nemen we op in hoofdstuk 8 van het akoestisch rapport.</i>
	98	Het effect van de overheersende zuidwestelijke windrichting dient meegenomen te worden bij de geluidsbelastingberekeningen. In de MER is dit niet het geval. Hierdoor is zal het werkelijke geluidniveau op de achtergevel van ons huis en in onze achtertuin veel hoger zijn dan genoemd in de MER. Extra maatregelen om dit te mitigeren zijn dus nodig. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Er is uitgebreid onderzoek verricht naar de akoestische effecten conform de vereisten van de Wet geluidhinder. In dit rekenmodel wordt, in tegenstelling tot hetgeen indiener suggereert, wel degelijk ook rekening gehouden met diverse omgevingsfactoren en overheersende windrichtingen. Van een aanpassing van het MER en extra maatregelen is derhalve geen sprake.</i>
	99	Het effect van extra geluidsoverlast van optrekkend en afremmend verkeer bij de rotonde op de nieuwe locatie dient inzichtelijk gemaakt te worden bij de geluidsbelastingberekeningen; idem voor vrachtverkeer dat de hellingen bij de tunnel moet nemen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In de geluidberekening is rekening gehouden met het beoogde wegontwerp, waardoor zowel de impact van de rotonde (remmen en optrekken) als de effecten van de hoogteligging van de weg (en woningen) zijn meegenomen, dus ook de impact van de hellingen van de verdiepte ligging.</i>
	100	Wat betreft het Woon- en leefklimaat voor onze situatie dienen vooraf nulmetingen gedaan te worden op ons perceel, alsmede controlemetingen na aanleg. Elke mogelijke verslechtering dient te worden opgelost. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het geluid van de provinciale wegen is niet elke dag of elk moment van de dag hetzelfde. Het ene moment is het drukker dan het andere, soms rijden er veel personenauto's en dan weer meer vrachtwagens. En zelfs het weer heeft invloed op het geluid. Door het geluid kortstondig te meten, krijg je dus enkel een momentopname. In geluidberekeningen schrijft de Wet geluidshinder voor uit te gaan van een gemiddeld geluidniveau over een heel jaar. Bovendien is het niet mogelijk om het effect van stiller asfalt of een geluidscherm te meten, als die geluidmaatregelen nog niet gerealiseerd zijn. De geluidbelastingen en het effect van eventuele geluidmaatregelen, zoals stiller asfalt of een geluidscherm, worden met gedetailleerde, wettelijk voorgeschreven rekenmethoden, die de hele omgeving in kaart brengen, berekend.</i>
	101	Voorkeursalternatief 3C wordt aangelegd op slechts enkele meters van de oudste vleugel van Rijksmonument klooster Exaeten, in gebruik als AZC, en aldus een "kwetsbaar object". Derhalve voldoet voorkeursalternatief 3C niet aan de leefbaarheidseisen. In de MER staat echter geschreven:

Nummer	Subnr.	
		“Naast de geluidbelasting op woningen is ook gekeken naar de geluidbelasting voor overige gevoelige objecten, waaronder scholen en gezondheidscentra. Voor wat betreft de geluidbelasting van deze objecten blijkt dat zowel in de referentiesituatie als in de toekomstige situatie na planrealisatie er geen gevoelige objecten binnen het aandachtsgebied voor geluid zijn gelegen. Derhalve is voor dit criterium een effectscore 0 toegekend”. Deze bewering is pertinent onjuist. Dit wordt onderstreept doordat in hetzelfde hoofdstuk enkele pagina's verder het AZC wel genoemd wordt in het kader van “Externe veiligheid” als volgt: “Ter hoogte van AZC Baexem neemt het groepsrisico iets toe ten opzichte van de huidige situatie als gevolg van de verkleining van de afstand tussen het AZC en de weg”. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Er vindt geen directe aantasting van het monument plaats. De aangepaste N280 komt alleen iets dichterbij te liggen. Eventuele hinderaspecten, zoals geluid, trillingen en externe veiligheid zijn onderzocht en vormen geen belemmering voor de planvorming in de omgeving van het monument. Ten behoeve van de uitvoering zal een vooropname worden uitgevoerd om later te kunnen beoordelen of als gevolg van de werkzaamheden eventueel bouwschade aan het monument is opgetreden.</i>
	102	In de MER wordt een significante verbetering van het akoestisch leefklimaat genoemd. Echter, in eerdere rapportages binnen dit project werd genoemd dat een verbetering pas merkbaar is indien het verschil groter dan 2dB is. Dit is hier niet inzichtelijk gemaakt, en is ook niet het geval. Verder zijn de onderliggende berekeningen incorrect, zie mijn andere zienswijzen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Er is uitgebreid onderzoek verricht naar de akoestische effecten conform de vereisten van de Wet geluidhinder, derhalve zijn de berekeningen wel correct. Zoals uit hoofdstuk 12 van het MER blijkt neemt het aantal gehinderden in de hogere geluidsklassen duidelijk af, waardoor er per saldo minder hinder van geluid wordt ervaren. Voor enkele omwonenden verbeterd de situatie echter niet.</i>
	103	Bij de geluidsberekeningen voor de Hubert Cuyperslaan is zowel voor de oude als voor de nieuwe situatie er van uit gegaan dat het voormalige bordeel er niet meer staat. Dit fungeerde als natuurlijke geluidswal, maar is ondertussen door de Provincie Limburg gesloopt binnen het kader van dit project. Ook met de sloop van het naastliggende trafostation is geen rekening gehouden. Tot nu toe heeft de Provincie Limburg tijdens online en fysieke bijeenkomsten, en in presentaties en documenten, steeds gesproken van een verbetering van de geluidssituatie voor aanwonenden van de Hubert Cuyperslaan. Dit zal niet het geval zijn omdat: • de N280 hier naar de bebouwing toe schuift, en • er momenteel ook al stil asfalt ligt, en • twee panden die als geluidswal fungeerden is/wordt gesloopt als onderdeel van dit project (deze bebouwing had veel meer effect dan het stil asfalt) Hiermee is het zeker dat de geluidsbelasting toeneemt. De geluidsberekeningen dienen opnieuw te worden uitgevoerd, en de besluitvorming omtrent tracékeuze dient opnieuw op basis van deze nieuwe data plaats te vinden.

Nummer	Subnr.	
		Tot nu toe heeft de Provincie Limburg tijdens online en fysieke bijeenkomsten, en in presentaties en documenten, steeds gesproken van een verbetering van de geluidssituatie voor aanwonenden van de Hubert Cuyperslaan. Dit dient tijdens evenzovele nader te organiseren contactmomenten gerectificeerd te worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Op de Hubert Cuyperslaan is vanwege het project sprake van een afname van de verkeersintensiteiten en daardoor is er sprake van een afname van de geluidsbelasting. Voor de woningen op de Hubert Cuyperslaan in de nabijheid van de N280 is vanwege de nieuwe N280 geen sprake van een verbetering. Voor een aantal woningen is namelijk een hogere waarde aangevraagd, voor de toekomstige situatie. In het akoestisch rapport is rekening gehouden met de huidige situatie (situatie op basis van verkeerscijfers 2021 met aanwezigheid van betreffend pand, omdat sloop van het pand ten behoeve van het project plaatsvindt) en de toekomstige situatie (situatie met verkeerscijfers 2032 waarbij betreffend pand is gesloopt).</i> <i>Het voorliggende plan is het uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek. Het onderzoek naar eventuele varianten wordt niet opnieuw uitgevoerd.</i>
	104	In de “MER N280 wegvak Baexem tussenrapportage” uit 2014 werd middels geluidsberekeningen reeds aangegeven voor onze situatie: “In de nieuwe situatie is de voorkeursgrenswaarde niet haalbaar zonder scherm”. Dit dient dan ook gerealiseerd te worden. In ditzelfde document is te zien dat het geluidsniveau in onze tuin oploopt tot maar liefst 67 dB. Het is bij een dergelijke geluidssterkte niet meer mogelijk om een normale wijze een gesprek te voeren. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het wegontwerp van de gekozen voorkeursvariant is nader uitgewerkt en is de basis voor het akoestisch onderzoek. De geluidsbelastingen zijn dus opnieuw berekend op basis van de meest actuele gegevens. Op basis van het doelmatigheidscriterium voor geluidsmaatregelen langs provinciale wegen zijn de geluidmaatregelen opnieuw afgewogen. De geluidsbelastingen zijn per woning berekend. Het door indiener aangegeven geluidsniveau op de woning uit het onderzoek van 2014 is niet meer van toepassing.</i> <i>Met betrekking tot het toepassen van een geluidscherm is in hoofdstuk 7 van het akoestisch rapport een overweging opgenomen. Omwille van de omvang van een dergelijk scherm, de plaatsing in de directe nabijheid van woningen en hiermee samenhangend de landschappelijke inpassing wordt het toepassen van een scherm niet realistisch geacht.</i>
	105	In de “MER N280 wegvak Baexem tussenrapportage” uit 2014 wordt een correctiewaarde van 4 dB genoemd voor stil asfalt. Met de nu gekozen asfaltsoort wordt echter maar een reductie van ongeveer 3 dB gehaald. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Er is gekozen voor het toepassen van een duurzamer wegdektype (SMA NL8 G+) met een langere levensduur, waardoor de geluidsreductie lager is dan in het oorspronkelijke MER Baexem is aangegeven.</i>
	106	In 2013, dus voor de besluitvorming in PS, was de tunnelbak bij Baexem een smalle 1x2 rijstrook zonder uitwijkmogelijkheden of rijbaanafscheiding. De huidige variant is

Nummer	Subnr.	
		(na de tracékeuze door PS) aanmerkelijk breder geworden in de 2x1 uitvoering met middenberm en uitwijkmogelijkheden aan de zijkanen. Dit heeft zeer negatieve effecten wat betreft geluid en ook kosten. Derhalve dient de afweging tussen de diverse tracés opnieuw te gebeuren, en de besluitvorming opnieuw doorlopen te worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De door indiener benoemde effecten zijn gebaseerd op een foutieve aanname. De maatvoering van de verdiepte ligging is nagenoeg gelijk gebleven, waardoor geen sprake is van een aanmerkelijk breder profiel.</i>
	107	In het door de MER gerefereerde luchtkwaliteitsonderzoek "Onderzoek Luchtkwaliteit, N280-West, Wegvak Leudal" zijn de gegevens van het gebruikte verkeersmodel ("weekdaggemiddelde verkeersintensiteiten en rijsnelheden per wegvak") niet in de bijlagen opgenomen. Er wordt slechts verwezen naar door de opdrachtgever aangereikte data. Dit is niet transparant en dient aangepast te worden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In bijlage 9 van de Toelichting van het PIP is het onderzoek luchtkwaliteit opgenomen, waarin de bijlagen van dat document alle invoerdata is opgenomen.</i>
	108	In de MER wordt bij "Sociale relaties" gezegd: "de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied in Baexem toeneemt". Dit is onjuist; voor de aanwonenden die de nieuwe N280 direct aan hun achtertuin krijgen neemt de ruimtelijke kwaliteit sterk af. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De beoordeling gaat over sociale relaties, die een verbinding maken in het openbaar gebied. Vanuit dat oogpunt is in het MER een score van licht positief opgenomen, omdat er in de kom van Baexem in de toekomstige situatie een aanzienlijk minder drukke weg moet worden gekruist om van noord naar zuid te gaan. Buiten de kom liggen ongelijkvloerse voorzieningen. Sociale relaties heeft geen betrekking op eigendommen van particulieren (tuin).</i>
	109	Op blad 5 van de verbeelding is het transformatorhuisje ter hoogte van de Hubert Cuyperslaan verdwenen. Dit is in de MER niet tekstueel toegelicht. Er wordt nergens vermeld welke trafostations verplaatst moeten worden, en waarheen. Evenmin wordt vermeld of de hiermee gemoeide significante kosten reeds zijn meegenomen in de begroting, hetgeen van belang is aangezien dergelijke ingrepen voor andere tracévarianten niet of in mindere mate relevant zijn. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>In het kader van het wegontwerp en kostenraming is rekening gehouden met het feit dat de transformatorhuisjes moeten worden verplaatst. Dit is ook reeds besproken met de nutsbedrijven. In het kader van de nadere uitwerking van de plannen worden de nieuwe locaties in overleg met de nutsbedrijven nog definitief bepaald.</i>
	110	Het is mooi dat er in de MER een afweging gemaakt wordt tussen een éénrichting of tweerichting Hubert Cuyperslaan, echter de oorspronkelijke situatie wordt hier niet genoemd. Dit is een belangrijke ommissie, aangezien voor beide varianten geldt dat de geluidsbelasting voor de woningen in dit gebied van Baexem toeneemt. Het heeft er aldus alle schijn van dat het uitgebreid noemen van deze afweging slechts dient als afleiding van andere belangrijke zaken. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>In het kader van de MER is in de effectbeoordeling van beide varianten juist een vergelijking gemaakt met de autonome situatie (dus de toekomstige situatie zonder aanpassingen N280), dat is juist de beoordelingssystematiek van de MER. Er is dus geen sprake van een omissie.</i>
	111	Volgens het "N280 Leudal – Milieueffectrapport (Plan- en project-MER)" hoofdstuk 1.4 is bij het hele project N280 Leudal sprake van de aanleg van een nieuwe weg: "Op basis van interpretaties van de toelichtingen bij de teksten van wet- en regelgeving alsmede jurisprudentie moet worden vastgesteld dat in dit geval de huidige weg (lees: de huidige N280) in het kader van het Besluit m.e.r. volledig wordt vervangen door een autoweg en dat derhalve in de zin van het Besluit m.e.r. sprake is van de aanleg van een autoweg". Hoofdstuk 3.2.2 "Fysieke wijziging" uit het document "Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal" is dus niet van toepassing. Derhalve zal voor een veel groter aantal woningen een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde wat betreft geluidsbelasting te worden vastgesteld. Dit zal leiden tot een kostenstijging vanwege de maatregelen die daarvoor getroffen dienen te worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In paragraaf 5.2.1 van de MER wordt als uitgangspunt voor onderhavig tracé gehanteerd: "de hoofdrijbaan van de nieuwe N280 wordt een gebiedsontsluitingsweg (wegtype II) met 2*1 rijstrook en een snelheidsregime van 80 km/h. De parallelwegen worden uitgevoerd als erftoegangsweg type 1 en een snelheidsregime van 60 km/h". Op basis van deze uitgangspunten is een akoestisch model opgesteld en zijn de resultaten van deze berekening opgenomen in het akoestisch rapport, behorende bij dit besluit. Er is geenszins sprake van het uitgangspunt dat sprake is van de aanleg van een autoweg in het kader van het Besluit m.e.r..</i>
	112	In het document "Vaststelling hogere waarden wegverkeerslawaaï" wordt geschreven "De functie van de weg leent zich echter niet voor verkeersbeperkende of snelheidsbeperkende maatregelen". Deze weg gaat echter door de bebouwde kom, waar de snelheid dient te worden teruggebracht tot 50 km/uur. Als dit niet kan vanwege de beoogde functie van de weg, dan is duidelijk dat de weg op de verkeerde plaats gepland wordt. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De N280 heeft een belangrijke functie in het bovenregionale wegennet van de provincie Limburg. Met de beoogde aanpassingen van de N280 voldoet de inrichting van de N280 ook aan vereisten van deze functie. Het volledige wegvak N280 ligt na herinrichting buiten de bebouwde kom, met bijbehorend snelheidsregime van 80km/h. Het oude tracé in Baexem komt volledig binnen de bebouwde kom te liggen met een snelheidsregime van maximaal 50km/h.</i>
	113	In het document "Vaststelling hogere waarden wegverkeerslawaaï" wordt geschreven: "Het aanbrengen van een geluidreducerende wegdekverharding op kruisingsvlakken met andere wegen stuit eveneens op overwegende bezwaren van verkeerskundige aard vanwege het wringende en remmende verkeer waardoor de levensduur van de wegdekverharding aanzienlijk wordt verkort en de geluidreducerende werking binnen 1 tot 2 jaar zal afnemen of verdwijnen". Concreet

Nummer	Subnr.	
		betekend dit dat juist op en bij de nieuwe turborotonde in Baexem geen stil asfalt komt. De geluidsbelasting op de woningen in Baexem zal hierdoor toenemen.
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Het is inderdaad correct dat op de (turbo)rotondes beton wordt toegepast in plaats van stil asfalt. In de akoestische rekenmodellen is dit ook op die manier opgenomen, waardoor de resultaten van de berekeningen overeenkomen met de beoogde uitgangspunten qua verharding. Ook voor de rotondes. Van meer toename is dan ook geen sprake.</i>
	114	Na 7 jaar is de geluidsreductie van stil asfalt door slijtage nihil. Derhalve dient de geluidsbelasting ook binnen de limieten te blijven zonder stil asfalt.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Daarom is er gekozen voor een duurzamer stiller wegdektype (SMA NL8 G+), waarbij de geluidsreductie over een langere periode wordt gegarandeerd.</i>
	115	Alle onderhoud en renovatie dient te gebeuren met asfalt met minimaal dezelfde geluidsreductie, waarbij de geluidsproductie het niveau zoals geschetst in de MER niet overschrijdt. Het ophogen van de rijbaan is niet toegestaan daar dit tot een verhoging van de geluidsbelasting zou leiden. Bestaande oude asfalten dienen volledig te worden verwijderd om ophoging te voorkomen.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Deklagen worden tegenwoordig altijd verwijderd voordat er nieuwe lagen worden aangebracht. Dus van ophogen is geen sprake.</i>
	116	Bij de geluidsberekeningen zoals vermeld in "Vaststelling hogere waarden wegverkeerslawaaï" is uitgegaan van het gebruik van stil asfalt. Bij recent onderhoud (in 2015) aan de huidige N280 was het oorspronkelijke plan echter om het bestaande stil asfalt te vervangen door standaard asfalt. Derhalve dient de MER de geluidsbelastingen van beide asfaltsoorten inzichtelijk te maken, en dient de geluidbelasting ook in geval van gewoon asfalt te voldoen aan de eisen. Dit mede ook omdat de geluidsreductie van stil asfalt al na enkele jaren fors afneemt.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het onderzoek voor de MER wordt niet aangepast, omdat bij het bepalen van geluidmaatregelen het toepassen van stille wegdekken wettelijk is toegestaan. Bovendien is het toepassen van stil asfalt een uitgangspunt voor het hogere waarde besluit.</i>
	117	Voor de geluidsberekeningen is blijkbaar uitgegaan van ander kaartmateriaal (waarbij de weg wel verdiept is bij geheel Baexem) dan gepresenteerd bij dit PIP en MER. In het "Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal" staat namelijk "De weg wordt verdiept aangelegd", terwijl dit slechts voor een zeer kort deel van het hier afgebeelde tracé geldt. Dergelijke suggestieve berichtgeving dient waargemaakt te worden of gerectificeerd te worden. Verder staat in het document "Vaststelling hogere waarden wegverkeerslawaaï" dat "Het nieuwe tracé van de N280 wordt ter plaatse echter verdiept aangelegd om de openheid van het landschap te behouden. Door het plaatsen van een dergelijk scherm gaat deze openheid verloren." Ter hoogte van de verdieping is er echter nauwelijks openheid, er ligt bebouwing tegen aan. Maatwerk in de vorm van doorzichtige geluidsschermen is noodzakelijk

Nummer	Subnr.	
		daar waar de verdieping begint, echter de diepte nog te gering is om effect te hebben, daar de N280 direct langs tuinen loopt. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Er is uitgebreid onderzoek verricht naar de akoestische effecten conform de vereisten van de Wet geluidhinder. Met het rekenmodel zijn de huidige en toekomstige situatie met elkaar vergeleken, rekening houdend met de beoogde wijzigingen van de weg. Dit betekent dus ook dat de verdiepte ligging, overeenkomstig het beoogde ontwerp, in dit rekenmodel correct is opgenomen. Aanvullende maatregelen, zoals bijvoorbeeld geluidschermen, zijn niet doelmatig beoordeeld en/of wenselijk bevonden vanuit verkeerskundig en/of landschappelijk oogpunt. De afweging voor het toepassen van maatregelen en voorzieningen is inhoudelijk opgenomen in hoofdstuk 7 van het akoestisch rapport.</i>
	118	In het document “Vaststelling hogere waarden wegverkeerslawaaï” wordt “beperkt budget” als reden genoemd om af te zien van geluidsschermen. Budget kan nooit een probleem zijn. Er is immers een goedkopere tracé-variant mogelijk. Ook worden er miljoenen gespendeerd aan natuuronderzoeken en compensatie. In de nieuwsbrief van maart 2021 werd zelf nog vermeld: “Extra maatregelen om de vleermuizen en huismussen te beschermen bleken nodig te zijn. Zoals het plaatsen van vleermuistorens, nestkasten voor huismussen en aangepaste verlichting.” Het is dan op z’n minst hoogst onredelijk om de aanwonenden te duperen. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In de voorgaande reactie is aangegeven dat de keuze van de voorkeursvariant vast is gesteld. De afweging van de geluidmaatregelen is op basis van de beleidsregels vaststellen en wijzigen hogere waarden Wet geluidhinder van de provincie uitgevoerd. Op basis van het doelmatigheidscriterium voor geluidsmaatregelen langs provinciale wegen zijn de geluidmaatregelen opnieuw afgewogen en is het toepassen van een stiller asfalt voorgesteld. Daarnaast heeft de toepassing van bronmaatregelen de voorkeur ten opzichte van maatregelen in de overdracht of aan gevels. Het afwegingskader voor het al dan niet toepassen van akoestische maatregelen en voorzieningen is opgenomen in hoofdstuk 7 van het akoestisch rapport. Naast de wettelijke eisen ten aanzien van het akoestisch onderzoek zijn er ook wettelijke eisen gesteld aan het natuuronderzoek en te nemen maatregelen voor aanwezige soorten (dieren). Dit staat los van maatregelen voor omwonenden.</i>
	119	In het document “Vaststelling hogere waarden wegverkeerslawaaï” wordt “maatschappelijk belang” genoemd als reden om de geluidsniveaus aanvaardbaar te vinden. Echter, voor het wegvak ter hoogte van Baexem geldt voor de 3 genoemde problemen het volgende: • Doorstroming: Deze is volgens de wettelijke rekenmodellen voldoende; zie PIP tabel 3 (I/C-verhoudingen) en eerdere zienswijzen hieromtrent • Leefbaarheid: wordt voor een groot deel van Baexem zelfs verslechterd, zie o.a. de toename van geluidsbelasting zoals in ditzelfde document beschreven • Verkeersveiligheid: de enige ongevallen dit op dit wegvak zijn gebeurd hebben betrekking op het verkooppunt de “aardbei”, waar tijdens het asperges-seizoen parkeercapriolen worden uitgehaald. Dit probleem is

Nummer	Subnr.	
		goedkoper op te lossen dan middels een herinrichting van de N280. De huidige rotonde is veilig (en wordt zeker niet veiliger door deze te vervangen door een turborotonde; op turborotondes gebeuren meer ongevallen dan op gewone rotondes) Er is dus geen enkele reden van “maatschappelijk belang” om voor ons huis een hogere waarde m.b.t. de geluidsbelasting te accepteren. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Er wordt al vele jaren onderzoek gedaan naar het verbeteren van deze verbinding. Enerzijds om de ambities voor regionaal economische ontwikkeling mogelijk te maken en anderzijds om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren en daarmee bij te dragen aan een verbeterde woon- en leefomgeving. Onder andere het grote aantal aangevallen van de afgelopen jaren, velen ook met (ernstig) letsel, moge duidelijk maken dat dit groot maatschappelijk belang terdege aanwezig is.</i>
	120	“Voor de aanvaardbaarheid van de gecumuleerde geluidsbelasting is verder van belang dat bij eventuele overschrijding van de binnengrenswaarde met isolatiemaatregelen een aanvaardbaar geluidsniveau binnen de woningen wordt gegarandeerd”. Daar de geluidsbelasting bij ons op de achtergevel is, betekent dit dat we in onze gehele achtertuin een hoge geluidsbelasting zouden krijgen. Dit is onacceptabel. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Ten aanzien van de vast te stellen hogere waarde is nagegaan of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Er bestaan geen wettelijke geluidnormen voor het geluid in de tuin. De geluidsbelasting en de gecumuleerde geluidsbelasting worden beoordeeld op de gevel van de woning. Op het tuinniveau gelden de berekende geluidsbelastingen op 1,5 m hoogte. De geluidniveaus bepaald op de achtergevel van de woning wijken niet wezenlijk af van het geluid in de tuin dicht bij de achtergevel. Bij dergelijke geluidniveaus wordt in zijn algemeenheid uitgegaan van een ‘redelijk tot goed’ akoestisch klimaat. Gezien de situering van de tuin ten opzichte van de weg zal het geluidniveau in de rest van de tuin echter hoger liggen vanwege de N280, maar lager liggen vanwege de Rijksweg. Rekening houdend met de kortere afstand tot de randweg en een lagere beoordelingshoogte kan gemiddeld uitgegaan worden van een geluidniveau van circa 55 dB. Een dergelijk geluidniveau wordt beoordeeld als redelijk. Het akoestisch onderzoeken breiden we, ondanks het ontbreken van wettelijke geluidnormen, uit met rekenpunten in een aantal (maatgevende) tuinen. Dit nemen we op in hoofdstuk 8 van het akoestisch rapport.</i>
	121	Er wordt genoemd dat alle geluidgevoelige bestemmingen ten minste één geluidsluwe gevel hebben, en dat hiermee aan de regels wordt voldaan. Het is ronduit schokkend dat de Provincie Limburg hier suggereert dat we onze tuinstoelen dus maar op de oprit moeten zetten. <i>Reactie bevoegd gezag</i> <i>De geluidluwe gevel is in het kader van het akoestisch onderzoek onderzocht, zie tabel 27 op pagina 46 van het akoestisch rapport. Voor zienswijze inzake geluidbelasting in de tuin verwijzen wij naar deelreactie 12.120.</i>
	122	Ter hoogte van de verdiepte ligging dient de middenberm/geleiding voorzien te worden van geluidsabsorberende materialen, om weerkaatsing van het geluid te voorkomen.

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Vanwege de middenbermbeveiliging is enerzijds sprake van geluidsafscherming en anderzijds sprake van geluidsreflecties. Beide effecten zijn vergelijkbaar en daarom wordt hiermee in het kader van het akoestisch onderzoek geen rekening gehouden.</i>
	123	Bij recente vergelijkbare projecten (b.v. Buitenring) van de Provincie Limburg zijn in zelfde situaties wel geluidsschermen geplaatst. Enkele voorbeelden: • Kruising N300 met N298: scherm langs oprit, dichtstbijzijnde huizen 250 meter verder • N300 Amstenrade ter hoogte van viaduct Allée: glazen geluidsscherm, terwijl de N300 zelfs geheel verdiept ligt. De afstanden van rijbaan tot perceelgrenzen en achtergevels zijn gelijk aan onze situatie. • N300 Brunssum tussen N276 en Europalaan, glazen geluidsschermen • N300 tussen Europalaan en Merkelbeekstraat, glazen geluidsschermen, vergelijkbare afstanden tot perceelgrenzen en achtergevels • N300 in Nieuwenhagen, ter hoogte van Apollolaan • N300 ter hoogte van Rötcherweg/Gravenweg • N300 Kerkrade ter hoogte van Hamstraat, glazen geluidsschermen Als het daar kan, dan kan ook ter hoogte van onze tuin een glazen geluidsscherm geplaatst worden, over genoeg afstand om de door ons gewenste geluidsreductie te halen. <i>Reactie bevoegd gezag</i> <i>Bij de N300 is sprake van aanleg van een volledige nieuwe autoweg 2x2 rijstroken met een wettelijke rijsnelheid van 100 km/uur. Het is een volledig nieuwe weg en die weg is vergelijkbaar met een rijksweg. De toekomstige verkeersintensiteit (2025) bedraagt tussen de 21.000 en de 35.000 motorvoertuigen per etmaal. Daarom is voor het akoestisch onderzoek N300 het doelmatigheidscriterium voor rijkswegen aangehouden. In het kader van dit project zijn ook geluidmaatregelen opgenomen die zijn gerealiseerd in het kader van natuurcompensatie.</i> <i>De N280 is een bestaande provinciale weg waarbij lokaal slechts gedeeltelijk een nieuwe randweg wordt gerealiseerd, waarbij de bestaande woningen al een geluidbelasting vanwege de bestaande N280 ondervinden. Hier is sprake van 2x1 rijstroken en een wettelijke rijsnelheid van 80 km/uur. De toekomstige verkeersintensiteit (2032) bedraagt ca. 19.300 motorvoertuigen per etmaal. In het kader van beide projecten is uitgegaan van een vergelijkbaar doelmatigheidsafweging met de eis dat het geluidsscherm de geluidbelasting met minimaal 5 dB moet verlagen. Door de huidige beleidsregels van de provincie worden in vergelijkbare situaties (hoogte van de geluidsbelastingen, aantallen woningen, vergelijkbare geluidsreductie per meter schermophoging bij een gekozen optimale scherm lengte) vergelijkbare geluidmaatregelen voorgesteld. Om te voldoen aan de eis van een minimale geluidsreductie van 5 dB dient het geluidsscherm 4 m hoog te worden. Een 4 m hoog geluidsscherm is bij de woning van de indiener niet doelmatig geacht, omdat het landschappelijk niet inpasbaar is en een lager geluidsscherm een onvoldoende geluidreductie oplevert.</i>
	124	Bij recente vergelijkbare projecten van de Provincie Limburg is in zelfde situaties de rijbaan wel geheel verdiept gelegd. Enkele voorbeelden:

Nummer	Subnr.	
		• Bij N300 ter hoogte van Brunssum is de rijbaan zelfs verdiept op plaatsen waar de afstand tot de bebouwing meer dan 200 meter is • N300 ter hoogte van Kerkrade/Kaalheide Als het daar kan, dan kan ook ter hoogte van de gehele dorpskern Baexem het tracé van de N280 verdiept aangelegd worden, in plaats van alleen de korte onderdoorgang van de Kasteelweg. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De genoemde voorbeelden betreffen geen gelijkwaardige situaties omdat de N300 meerdere bestaande wegen ongelijkvloers diende te kruisen waarbij de bestaande wegen op maaiveld moesten blijven liggen. Dat is hier niet het geval. Hier hoeft alleen de Kasteelweg gekruist te worden.</i>
	125	Bij recente vergelijkbare projecten van de Provincie Limburg zijn zelfs (glazen) geluidsschermen neergezet op plaatsen waar niet eens bebouwing in de buurt ligt: • N300 ter hoogte van Roode Beek • N300 ter hoogte van De Heikop • N300 ter hoogte van Vloedgraaf Als het daar kan, kan het ter hoogte van onze tuin heel zeker. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Constatering van indiener is niet correct aangezien de aangehaalde schermen van de N300 wel degelijk akoestische maatregelen zijn voor bebouwing of stikstofschermen zijn.</i>
	126	De in hoofdstuk 3.2 van het natuurcompensatieplan genoemde roofvogelhorst is in het voorjaar 2021 verwoest door ontbossingswerkzaamheden van Limburgs Landschap <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het compensatieplan is in 3.2 geconcludeerd dat de aanpassingen aan de N280 geen effect hebben op de genoemde horst en de soorten die hiervan mogelijk gebruik maken. Dat de roofvogelhorst tussentijds is verwoest is ons niet bekend, daarvoor kunt u zich richten tot stichting Limburgs Landschap. De in het compensatieplan beschreven effecten wijzigen hierdoor niet.</i>
	127	Volgens het natuurcompensatieplan wordt de nieuwe N280 tussen nieuwe turbotonde en Kasteelweg aangelegd op de locatie van de drukste vleermuisroute (69 vleermuizen). Dit dient vermeden te worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Uit het ecologisch onderzoek is inderdaad gebleken dat in de omgeving vleermuizen verblijven en foerageren. Volgens de richtlijnen van de Wet natuurbescherming zijn in het plan echter passende maatregelen voorzien om de negatieve effecten van de wegaanpassing te compenseren. Dit zijn bijvoorbeeld de aangepaste vliegroutes, voorzien van 'hop-overs', en de realisatie van nieuwe verblijfplaatsen (vleermuistoren en gecombineerde til voor huismus en vleermuis).</i>
	128	Ter hoogte van de Kasteelweg moeten voor dit project 5 bomen worden gekapt die als "monumentaal" geregistreerd staan. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Ten behoeve van het volledige project moeten meerdere bomen worden gekapt. Daar waar mogelijk blijven bestaande bomen echter gehandhaafd, zoals bijvoorbeeld de grote sequoia langs de Kasteelweg maar ook diverse eikenbomen</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>langs het bestaande tracé. Het plan voorziet daarnaast in meer dan voldoende compensatie voor de te kappen bomen.</i>
	129	Natuurcompensatie voor dit project is op 4 locaties gepland. Van ontwikkelperceel NNN Locatie 1 wordt in het document “Verbetering Natuurnetwerk Nederland” in tabel 4 gezegd dat dit is “Gelegen in stil gebied”. Echter, dit gebied ligt direct langs de spoorlijn Weert-Roermond, en is derhalve niet stil. Als hier woningen zouden staan, stonden ze op de “Rail-lijst” volgens de Wet Geluidshinder (de zwaarst belaste categorie, met een hogere geluidsbelasting dan de woningen langs de N280 die op de A-lijst staan) om van geluidsisolatie voorzien te worden. Hiermee vervalt 25000 m2 “stil” compensatie oppervlak. Het minimale benodigde oppervlak van 37625 m2 wordt niet meer gehaald, en aanvullende compensatie zal noodzakelijk zijn. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De definitie van ‘stil’ gebied, die gehanteerd wordt in voornoemd document, is dat het perceel buiten de begrenzing van een geluidsverstoring van 48 dB als gevolg van het plan dient te liggen. Dit is ook het geval op betreffende percelen.</i> <i>Langs een provinciale weg heerst er een relatief constant geluidniveau. Als het wat drukker wordt zakt de snelheid doorgaans een beetje waardoor het geluid per voertuig afneemt en als het wat rustiger wordt rijdt men wat harder waardoor het per voertuig wat luider wordt. Per saldo zorgt dit ervoor dat de geluidsproductie de toename afname van de verkeerstroom niet precies volgt en constanter is dan je op basis van de verkeercijfers zou verwachten. Ook zijn de voertuigen over het algemeen ruimtelijk verdeeld over de weg zodat er al op korte afstand sprake lijkt van een lijnbron (bij een snelweg zie je beide effecten nog sterker) Het geluid van spoorlijnen heeft een ander karakter. Het zwelt aan als de trein arriveert en neemt daarna weer af. Dit patroon is karakteristiek voor het type trein, maar verandert verder niet of nauwelijks met de momenten van de dag (men rijdt via het spoorboekje en op vaste snelheden). Daarbij is het spoor in de nachtelijke uren minder in gebruik dan overdag waardoor het rond een spoorlijn ‘s-nachts wel duidelijk rustiger is. (Dit komt vaak niet meteen uit kaarten naar voren omdat wij voor de mens een aantal dB optellen bij de berekende waarde voor de avond en nachturen, waardoor dit vaak wegvalt en het soms ‘s-nachts zelf luider lijkt). Voor de beïnvloeding van soorten is dit echter een wezenlijk verschil. Er kan langs een weg een mooi territorium voor een vogel aanwezig zijn (bv achter een geluidswal) maar als zijn lokroep niet gehoord wordt door een potentiële overvliegende partner dan komt het niet tot voortplanting. In geval van de trein is er steeds sprake van een piek belasting (die zich al aankondigt waardoor de vogel niet schrikt) maar waar het tussendoor zo stil blijft dat zijn gezang hoorbaar blijft. Vergelijkbare effecten kun je beschrijven voor de waarneming van gevaar of de het horen van de eventueel door soortgenoten geuite waarschuwingen daarop (en daarmee op voortplantingssucces).</i>
	130	Op blad 6 van de verbeelding staat niet duidelijk gespecificeerd hoe tussen de huidige oostelijke chicane en het tankstation het fietspad overgaat in de nieuwe parallelweg. Zoals het nu getekend staat houdt het fietspad ineens op, wat een gevaarlijke situatie creëert. <i>Reactie bevoegd gezag:</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>De Verbeelding geeft inzicht in de planologische bestemmingen die zijn toegekend aan wegdelen. De onderlegger van de Verbeelding is het definitieve wegontwerp, zoals dat ook reeds tijdens diverse informatieavonden is gepresenteerd en tijdens de bijeenkomsten op groot formaat ter inzage hebben gelegen. Zoals nu beoogd loopt de 'oude N280' over in de parallelweg en gaat achter het tankstation langs. Op de parallelweg mengt het fietsverkeer met het resterende gemotoriseerd verkeer, aangezien de parallelweg voor gemotoriseerd verkeer doodloopt is de hoeveelheid verkeer op de parallelweg beperkt. De exacte inrichting van 'het oude gedeelte N280 in Baexem', ter plaatse van de huidige chicane en verder richting de kern Baexem, is aan de gemeente Leudal.</i>
	131	Op de parallelweg rondom tankstation De Haan worden de fietsers (die in de huidige situatie een fietspad ter beschikking hebben) in de nieuwe situatie straks geconfronteerd met zwaar landbouwverkeer. Ter plekke is de situatie zeer onoverzichtelijk door de bebouwing van het tankstation. Met het mixen van fietsers en landbouwverkeer wordt een zeer gevaarlijke situatie gecreëerd. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De parallelweg loopt dood en is uitsluitend voor de bereikbaarheid van enkele percelen en een woning/agrarisch bedrijf. De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op de parallelweg is derhalve zeer beperkt. Bovendien is de parallelweg voldoende breed om elkaar te kunnen passeren. Deze wijkt derhalve niet af van andere 60km/uur wegen waar menging van diverse verkeerssoorten plaatsvindt. Voor verdere toelichting verwijzen we naar deelreactie 17.130</i>
	132	Punt 41 uit de "Realisatieovereenkomst N280 Leudal" dient hieruit geschrapt te worden. Het landbouw pad ten zuiden van de N280 bij Baexem is ongeschikt om als route voor landbouwverkeer te gebruiken: - Creëert gevaarlijke situatie voor voetgangers bij uitgang kerkhof - Verstoort de rust op het kerkhof - Onoverzichtelijke, gevaarlijke situatie met krappe, voor landbouwverkeer niet te nemen bocht, bij het kerkhof - Wordt veel als wandelroute van molen naar kerkhof gebruikt - Het is veel veiliger (en goedkoper) om dit landbouwverkeer over de oude/huidige N280 te leiden. Als alternatief kan het landbouw pad dat zuidelijker ligt gebruikt worden. Dit is bij de laatste ruilverkaveling voor dit doel reeds voorzien van enige verharding. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Verkeerskundig gezien wil de gemeente Leudal het landbouwverkeer niet door de kern van Baexem laten rijden. De bestaande N280 in Baexem (Rijksweg) wordt na de realisatie van de nieuwe N280 Leudal overgedragen aan de gemeente. Vervolgens zal deze weg heringericht worden. Inrichtingsdetails zijn nog niet bekend, maar de menging van fietsverkeer en landbouwverkeer is hier gelet op de beoogde functie niet wenselijk. De landelijke tendens is om 50 km/h wegen binnen de bebouwde kom aan te passen naar 30 km/h omdat dit aantoonbaar zorgt voor minder verkeersslachtoffers. Dit is ook zo opgenomen in het gemeentelijke mobiliteitsplan. Vanwege het smalle wegprofiel in 30km/h zones en menging van verkeer wordt landbouwverkeer bij voorkeur niet afgewikkeld op dergelijke wegen. Gelet op bovenstaande wil de gemeente Leudal de landbouwroute ten zuiden van</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>de kern Baexem conform het ontwerp PIP behouden. Er zal nog nader onderzoek worden verricht of het mogelijk is om bijvoorbeeld passeerhavens te realiseren binnen de kadastrale grenzen en het toepassen van een draagkrachtigere halfverharding.</i>
	133	Indien het landbouw pad ten zuiden van de N280 bij Baexem als route voor landbouwverkeer ingericht wordt, is de breedte van de nieuwe N280 met alle parallelbanen maar liefst 230 meter, volgens het “plangebied” in de N280 Leudal – Milieueffectrapport (Plan- en project-MER):  Dit ruimtebeslag is groter dan bij elk ander alternatief tracé, en 10 keer breder dan gepresenteerd aan Provinciale Staten. Derhalve is hier geen sprake meer van voorkeursalternatief 3C, dient dit als nieuw alternatief beschouwd te worden, en aan PS ter goedkeuring voorgelegd te worden. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De landbouwroute is een solitaire route om landbouwverkeer af te wikkelen. Deze hoort op zichzelf niet als eenheid bij de N280. De opmerking over de breedte van het wegprofiel en het ruimtebeslag is derhalve niet correct, aangezien de tussenliggende ruimte voor agrarische doeleinden blijft bestemd, overeenkomstig de huidige situatie. Van een nieuw alternatief is derhalve geen sprake.</i>
	134	Door de versmalling van de parallelweg ter hoogte van perceel 228, tot aan de boerderij van Limburgs Landschap, mag hier geen landbouwverkeer meer worden toegestaan, om de veiligheid van fietsverkeer te kunnen garanderen. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Dit gedeelte is ingericht als een fietsstraat, met bijbehorende maatvoering. Een kenmerk van een fietsstraat is dat het aandeel fietsers duidelijk groter is dan het aandeel gemotoriseerd verkeer. Aangezien hier slechts één boerderij wordt ontsloten, is dit het geval. De breedte van de fietsstraat is toereikend voor gemotoriseerd verkeer om (tegemoetkomende) fietsers te passeren. Juridisch is het ook toegestaan om op een fietsstraat met een gemotoriseerd voertuig te rijden. Desondanks wijzigen we het ontwerp van de fietsstraat nog in beperkte mate. De passeerbaarheid wordt geborgd door aan één zijde een grasbetonstrook in de (buiten)berm toe te voegen ten opzichte van het uitgangspunt van het OPIP.</i>
	135	In de “MER N280 wegvak Baexem tussenrapportage” is het aspect sociale veiligheid genoemd. Er zijn regelmatig incidenten op de als fietspad en schoolroute gebruikte

Nummer	Subnr.	
		Baexemerweg (van Exaten naar N273); deze is sociaal onveilig. Een nieuw fietspad gebundeld met de N280 kan dit oplossen, en past perfect in de ambitie van de Gemeente Leudal om een veilige en snelle fietsroute door Horn (tussen Weert en Roermond) te realiseren.
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De Baexemerweg tussen Exaten en de N273 wordt grotendeels niet aangepast, met uitzondering van de aansluiting bij de boerderij en vanwege de aanpassing van de aansluiting op de ovonde N273. Het tussenliggende deel wordt niet gewijzigd. Dit is in beheer en eigendom van gemeente Leudal en valt buiten de scope van deze herinrichting.</i>
	136	Het startpunt voor de geluidsberekeningen is incorrect. In het "Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal" wordt vermeld: "Voor de berekeningen is, voor de basissituatie zonder maatregelen, uitgegaan van het wegdektype "referentiewegdek" (VVO)". Echter, ter hoogte van Baexem (minimaal van Hunselerdijk tot rotonde) ligt momenteel al stil asfalt. De in dit document gesuggereerde verbetering (middels toepassing van stil asfalt) wordt dus niet gehaald. Dit feit dient in de besluitvorming te worden meegenomen.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Constatering van indiener is correct. Per abuis is geen rekening gehouden met de aanwezigheid van een stiller asfaltmengsel over ca. 300m binnen de bebouwde kom van Baexem. Dit geldt voor zowel de huidige als de toekomstige situatie. Het akoestisch rapport van het PIP, en de daaraan ten grondslag liggende berekeningen, wordt hierop aangepast.</i>
	137	Het startpunt voor de geluidsberekeningen is incorrect. Op afbeelding 9, en op pagina 71 is te zien dat Rijksweg 28 niet meer zichtbaar is op de kaart zoals gebruikt voor de geluidsberekeningen. Dit pand is echter reeds gesloopt binnen het kader van dit project. Voor de referentiesituatie dient er van uit gegaan te worden dat dit pand er nog staat, en aldus als geluidswal fungeert. De in dit document gesuggereerde verbetering wordt dus niet gehaald. Dit feit dient in de besluitvorming te worden meegenomen.
		<i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De door indiener genoemde figuren geven de nieuwe situatie weer na reconstructie van de N280. In die situatie is genoemd pand dus geamoveerd. Dit is ook als zodanig correct in het onderzoek opgenomen. Zie voor een nadere toelichting ook onze reactie op uw deelvraag 17.103.</i>
	138	Op de in het "Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal" genoemde lijst met saneringswoningen zijn de woningen van ons en onze burens (direct gelegen aan de N280) niet opgenomen, ondanks dat deze een hoge geluidsbelasting hebben zijn. Een dialoog met de overheden gedurende bijna 20 jaar heeft tot op heden geen oplossing kunnen brengen; er zijn geen geluidsisolerende maatregelen gesubsidieerd. Deze halsstarrige houding van de overheid heeft ons vertrouwen hierin ernstig geschaad. Derhalve dienen alle door ons gewenste en te nemen maatregelen voor de start van dit project ondubbelzinnig en onvoorwaardelijk geïmplementeerd te worden.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>In het kader van de geluidsanering wordt rekening gehouden met de gevolgen van de N280. Hierdoor is er na aanleg geen sprake meer van een saneringssituatie. Alleen op basis van een onderzoek naar de benodigde gevelmaatregelen kan worden vastgesteld welke gevelmaatregelen er eventueel nodig zijn. Daarbij wordt uitgegaan van de cumulatieve geluidsbelasting zonder de wettelijke aftrek art. 110g Wgh. Omdat er sprake is van een vastgestelde hogere waarde dient er een dergelijk onderzoek te worden uitgevoerd nadat het PIP onherroepelijk is vastgesteld. Dit is ook al zodanig opgenomen in het hogere waarde besluit. De eigenaar van de woning zal te zijner tijd worden benaderd voor een gevelonderzoek. Uit het gevelonderzoek volgen mogelijke gevel maatregelen en/of voorzieningen voor zover niet voldaan kan worden aan de wettelijke binnenwaarde in de woning. Een dergelijk onderzoek is vergelijkbaar met een saneringsonderzoek, echter vanwege de aanleg van de nieuwe randweg is het vereiste binnenniveau lager. Hierdoor is de bescherming binnen beter dan bij een saneringsonderzoek.</i>
	139	In het "Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal" wordt in hoofdstuk 3.6.1 bij afbeelding 2 "situering stiller wegdektype" gezegd "locaties en lengtes van de geluidswerende wegdekverharding zijn indicatief". Dit is wel de basis van alle geluidsberekeningen, en zal dus vast moeten liggen. Bij eventuele wijzigingen zal nieuw onderzoek moeten plaatsvinden, en de besluitvorming opnieuw doorlopen moeten worden. Dit is ook meteen in conflict met hoofdstuk 7.2 waarin wordt genoemd dat voor de woningen in cluster 2 "het toepassen van een stiller wegdektype is niet doelmatig", en met bijlage B4 waar de trajecten met stil asfalt veel korter zijn. Afbeelding 2 is dus incorrect en misleidend. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Afbeelding 2 geeft een beeld van het Actieplan 2019-2023 (zoals ook in het bijschrift is opgenomen) waarin akoestische maatregelen zijn opgenomen, zoals toepassing van stil asfalt. In tegenstelling tot hetgeen in het Actieplan is opgenomen is voor dit plan echter besloten dat op de volledige hoofdrijbaan N280 Leudal, m.u.v. de rotondes, stil asfalt wordt toegepast. Derhalve wordt meer gedaan om het akoestisch niveau te reduceren dan in het Actieplan is opgenomen.</i>
	140	Tabel 14 in het "Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal" suggereert een significante verbetering. Echter, er staat in de titel van de tabel niet bij dat dit de huidige N280 betreft die afgewaardeerd wordt. Hiermee wordt de lezer van dit document op het verkeerde been gezet. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Tabel 14 gaat over de berekeningen van de 'fysieke wijzigingen', en derhalve over de oude N280. Hoofdstuk 5 gaat over de berekeningen van de 'nieuwe wegen', waar in tabel 11 eveneens waarden voor de Rijksweg (oude N280) zijn opgenomen. Wij begrijpen dat dit mogelijk verwarrend werkt, maar de verwijzingen zijn correct en hiermee is voldaan aan de vereisten van de Wet geluidhinder.</i>
	141	In het "Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal" wordt gesteld dat geluidschermen niet doelmatig zijn. Dit omdat de maatgevende geluidsbelasting geldt voor de hoogste verdieping. Echter, schermen hebben wel een groot effect op de geluidsbelasting op maaiveld, en dus in onze tuin. Daarom zijn schermen wel doelmatig, en dienen deze geïmplementeerd te worden.

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Wij verwijzen voor het antwoord op dit punt naar de eerdere beantwoording van deelreactie 17.120.</i>
	142	Tabellen 20 en 25 in het “Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal” conflicteren met elkaar. Beide beschrijven de “geluidsbelasting met stil asfalt SMA NL8 G+ nieuwe randweg”, echter de getallen voor onze woning zijn verschillend per tabel. Dit duidt op een rekenfout of andere onzorgvuldigheid. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Naar aanleiding van de zienswijze is vastgesteld dat de benaming van de tabellen 19 en 20 niet juist is. De tabeltitel is per abuis bij de twee tabellen verwisseld. Ook is geconstateerd dat per abuis geen rekening is gehouden met aanwezigheid van een stil asfaltmengsel op een gedeelte van de N280 in Baexem. Het akoestisch onderzoek, en daaraan ten grondslag liggende berekeningen, wordt aangepast. We zullen in de rapportage zowel de tabellen als de tekstuele relaties met de tabellen hierop aanpassen.</i>
	143	Volgens tabel 25 in het “Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal” wordt de geluidsbelasting op onze achtergevel, zelfs met toepassing van stil asfalt, en na aftrek van alle mogelijke factoren, maar liefst 54 dB. Dit is een onacceptabele aantasting van onze leefomgeving. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De geluidbelasting op het adres van de indiener is na het toepassen van stil asfalt (SMA NL8 G+) 54 dB, volgens tabel 25 van het akoestisch rapport. Dit is de geluidbelasting inclusief de aftrek artikel 110g Wet geluidhinder. Voor deze geluidbelasting is ook een hogere waarde aangevraagd. Het geluidniveau betreft ook geen continue belasting maar qua perceptie van het geluid varieert deze in niveau. In de huidige situatie is volgens rapportage sprake van een gevelbelasting van 62 dB. Zoals eerder vermeld wordt het akoestisch onderzoek aangepast, n.a.v. enkele door u juist geconstateerde bevindingen. In het aangepaste rapport worden de correcte waarden opgenomen.</i>
	144	In “Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal” staat bij tabel 27 geschreven “Per saldo zal ook bij deze woningen een verbetering optreden van het woon- en leefklimaat in de woning door de afname van de verkeersintensiteit op de Rijksweg”. Dit geldt niet voor beide genoemde adressen, en wordt dus niet voldaan aan het provinciaal hogere waarden beleid. <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>De geluidbelasting ter plaatse van beide genoemde woningen ten gevolge van het huidige (2021) tracé van de N280 over de rijksweg bedraagt respectievelijk ten hoogste 68,28 dB(A) en 69,93 dB(A) exclusief aftrek 110g, zoals weergegeven in bijlage I Rekenresultaten. Hiermee is per saldo sprake van een afname van de geluidbelasting waarmee wordt voldaan aan de eis van geen wezenlijke verslechtering ter plaatse van woningen zonder geluidsluwe gevel overeenkomstig het provinciaal hogere waarden beleid.</i>
	145	Er wordt in het document “Akoestisch onderzoek N280-West, Wegvak Leudal” gesteld dat de woningen van ons en de burens een geluidsluwe gevel hebben. Echter, de geluidsbelasting op deze “geluidsluwe” gevels is nog volgens tabel 27 nog steeds 47 dB resp 48 dB.

Nummer	Subnr.	
		De waarde van 48 dB is gelijk aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, op de grens dus. Derhalve hadden deze adressen ook oranje gemarkeerd mogen worden, wordt niet voldaan aan het provinciale beleid, en kan voor deze woningen geen hogere waarde worden vastgesteld. In de praktijk zal de geluidsbelasting op deze “geluidsluwe gevel” veel hoger zijn, omdat: • de gebruikte toekomstige aftrekfactoren nog geen effect hebben, • geluidsreductie door stil asfalt afneemt over tijd • de verkeersintensiteit aan deze gevel (aan het bestaande N280 tracé) hoger zal zijn dan genoemd in deze onderzoeken (zie overige zienswijzen) <i>Reactie bevoegd gezag</i> <i>Er is sprake van een geluidsluwe gevel als het geluidniveau op de gevel niet hoger is van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) voor elk van de te onderscheiden geluidbronnen. Dit is zowel voor de woning van indiener als voor de woning van de buurman van toepassing. Er wordt dus voldaan aan het hogere waarden beleid van de Provincie Limburg.</i>
	146	Het is "Kwartierstraat" en niet "Kwatierstraat" <i>Reactie Bevoegd gezag:</i> <i>Constatering is correct, dit is een typefout in de output bijlagen. De resultaten en/of conclusies van het onderzoek wijzigen hierdoor echter niet.</i>
	147	In meerdere documenten, waaronder: - N280 West – Wegvak Leudal Voortoets Natura 2000 - Passende beoordeling N280 Leudal - Archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek Staat: “De doorstroming is op deze weg op meerdere plekken beperkt en de verkeersveiligheid staat onder druk. Dit leidt in toenemende mate tot ernstige overlast en aantasting van de leefbaarheid. Daarom hebben de regionale gemeenten en de provincie Limburg besloten om samen te werken aan een regionale gebiedsontwikkeling. Het belangrijkste doel van de gebiedsontwikkeling is om een oplossing te vinden voor de verkeerskundige problematiek en de leefbaarheid op en langs de N280 Leudal.” Deze doelen worden niet gehaald omdat: • de leefbaarheid in Baexem niet merkbaar verbeterd wordt • er volgens de geldende rekenmodellen geen verkeerskundige problematiek bestaat in Baexem Beide punten worden met andere zienswijzen nader toegelicht. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De beantwoording van diverse deelreacties van indiener, zoals indiener voorgaand aanhaalt, gaat ook uitgebreid in op voornoemde aspecten. Wij verwijzen derhalve naar de eerdere beantwoording.</i>
Inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
18	1	Indiener is eigenaar van perceel U302 in Baexem gelegen tegenover de molen in Baexem. Dit perceel wordt in de plannen voor de N280 deels gebruikt voor de aanleg van een rotonde. Het perceel U302 wordt door de aanleg van de rotonde deels opgesplitst. Het perceel is daardoor niet meer of minder bruikbaar voor de landbouw. Indiener is van mening dat qua waarde van de grond en/of verpachting de rotonde op het perceel een zwaar waarde drukkend effect heeft. Daarnaast zal een deel van de jaarlijkse opbrengsten voor het verbouwen en oogsten worden misgelopen met als gevolg direct verlies van inkomsten. Indiener is van mening dat planschade niet zal voorzien in de nadelen waarmee indiener in de toekomst mee zal worden geconfronteerd voor zowel jaarlijkse opbrengst als voor de waarde ontwikkeling. Dit betekent dat indiener enkel afspraken wil maken waar het gehele perceel bij betrokken wordt. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De provincie Limburg heeft voor de aanleg van de plannen inderdaad een gedeelte nodig van het perceel Heythuysen, sectie U, nummer 302. In het kader van de grondverwerving zullen de aangekaarte aspecten besproken en beoordeeld worden waarbij aankoop van het geheel ook een optie is. Vooralsnog kan de provincie Limburg alleen aanspraak maken op het benodigd gedeelte.</i>
		Indiener is van mening dat de keuze voor variant 3c een historische vergissing zal blijken. Variant 5e geeft minder geluidsoverlast voor de inwoners van Baexem, toekomstige verbreding naar 2x2 zal bij variant 5e eenvoudiger en kosteneffectiever zijn en de 'flessenhals' nabij kasteel Exaten wordt omzeild. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het MER van de N280, wegvak Baexem zijn in het verleden reeds diverse effecten van verschillende alternatieven van het tracé rondom Baexem onderzocht. Ten aanzien van geluid is inderdaad geconstateerd dat er bij 5e minder geluidgehinderden zijn. Desondanks hebben Provinciale Staten in 2014 besloten dat alternatief 3C het voorkeursalternatief is. Dit besluit is in 2016 herbevestigd en staat thans niet meer ter discussie. Voor een uitgebreide toelichting op het keuzeproces verwijzen wij naar hoofdstuk 2.1 van deze nota. Met het voorliggende ontwerp is van een flessenhals ter plaatse van Exaten geen sprake.</i>
	3	Volgens indieners zou de verdiepte ligging oorspronkelijk langer zijn, waardoor er minder geluidsoverlast voor het dorp is. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Ten behoeve van voorliggend plan is het wegontwerp verder uitgedetailleerd tot een definitief ontwerp. Op basis van deze detaillering, mede rekening houdend met de ontwerprijchlijnen en vereisten vanuit de veiligheidsregio, is de verdiepte ligging in zijn huidige maatvoering ontstaan. De totale lengte van de verdiepte ligging wijkt daarbij slechts in geringe mate af van eerdere schetsontwerpen.</i>
		Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.

Nummer	Subnr.	
19	1	Indiener is van mening dat ook variant 5e alsnog volwaardig moet worden onderzocht.
		<i>Reactie bevoegd gezag: In het MER van de N280, wegvak Baexem zijn in het verleden reeds diverse effecten van verschillende alternatieven van het tracé rondom Baexem onderzocht. Naar aanleiding daarvan hebben Provinciale Staten in 2014 besloten dat alternatief 3C het voorkeursalternatief is. Dit besluit is in 2016 herbevestigd en staat thans niet meer ter discussie. Voor een uitgebreide beschrijving van het keuzeprocess verwijzen wij naar hoofdstuk 2.1 van deze nota. Variant 5e wordt gezien dit proces niet alsnog onderzocht.</i>
	2	Indiener suggereert dat er sprake is van belangenverstrengeling tussen leden van Provinciale / Gedeputeerde Staten en boerenorganisaties en natuurverenigingen.
		<i>Reactie bevoegd gezag: Insinuaties van indiener inzake 'belangenverstrengeling' herkennen wij ons niet in.</i>
	3	Indiener is van mening dat de viaducten te smal en de hellingen er naartoe te steil zijn.
		<i>Reactie bevoegd gezag: De breedte van de viaducten is afgestemd met vertegenwoordigers van de agrarische sector om te waarborgen dat twee landbouwvoertuigen elkaar kunnen passeren. Dit passeermoment is maatgevend op de viaducten. De hellingen voldoen aan de richtlijnen en zijn derhalve niet te steil voor de beoogde doelgroepen.</i>
	4	Indiener vindt de veiligheid van de uitrit van tankstation De Haan onveilig en doet de suggestie om een alternatieve locatie aan De Haan te geven en hier geen nieuwe pomphouder toe te staan.
		<i>Reactie bevoegd gezag: Het ontwerp van de uitrit voldoet aan de ontwerprichtlijnen en is op een zo veilig mogelijke wijze vormgegeven. In voorliggend plan is geen nieuw tankstation voorzien. Mocht hiervan sprake zijn dan dient hiertoe het initiatief te worden genomen door derden.</i>
	5	Indiener is van mening dat bewoners van het AZC, ondanks het geplande voetgangerstunneltje, toch gewoon de weg over blijven steken.
		<i>Reactie bevoegd gezag: Met het voorliggende ontwerp zijn maatregelen voorzien om het gebruik van de tunnel te stimuleren dan wel zo veel als mogelijk af te dwingen. Langs de sloot tussen de rijbaan en parallelweg zijn rasters aangebracht. Deze rasters en de sloten maken het al moeilijk voor voetgangers om bij de rijbaan te komen. Tussen de bushaltes zijn in de middenberm van de hoofdrijbaan geleiderails toegepast, waardoor hier niet of nauwelijks kan worden overgestoken. Voetgangers worden derhalve nagenoeg gedwongen om gebruik te maken van de tunnel. Desondanks kunnen wij niet garanderen dat sommige mensen moedwillig kiezen voor een verkeersonveilige oversteek.</i>
	6	Indiener is van mening dat de hogere waarden procedure voor de 21 woningen getuigt van weinig deskundigheid.

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Er is uitgebreid onderzoek verricht naar de akoestische effecten conform de vereisten van de Wet geluidhinder. Zoals uit hoofdstuk 12 van het MER blijkt neemt het aantal gehinderden in de hogere geluidsklassen duidelijk af, waardoor er per saldo minder hinder van geluid wordt ervaren. Voor enkele omwonenden verbeterd de situatie echter niet. In het kader van het OPIP is inderdaad gebleken dat voor 21 woningen een hogere waarde moet worden aangevraagd. Dit betekent echter niet dat voor alle woningen een verslechtering van de geluidssituatie optreedt ten opzichte van de huidige situatie. De wet geluidhinder verplicht ons echter om maatregelen te onderzoeken als bepaalde waarden worden overschreden. Dat is in deze situatie het geval en daarvoor volgen we de verplichte hogere grenswaarde procedure.</i>
	7	Indiener stelt dat er, ondanks de investeringen en maatregelen, alsnog meer ongelukken gebeuren op de N280 Leudal. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De interpretatie van indiener is niet correct. Indien er géén maatregelen worden getroffen zal het aantal ongevallen hoog blijven. Door de beoogde aanpassingen zal de verkeersveiligheid aanzienlijk verbeteren en daardoor het aantal ongevallen afnemen.</i>
	8	Indiener stelt dat de nieuwe brug over de Haelensche beek ook hoger moet komen te liggen, net zoals bij variant 5e het geval zou zijn geweest. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De maatregelen die nu zijn uitgevoerd zijn allen gebaseerd op recent ecologisch (veld)onderzoek en voldoen aan de richtlijnen om de relevante soorten te laten passeren. Het PIP maakt de aanleg van de faunapassages mogelijk, de noodzakelijke ontheffingenvergunningen worden pas in de volgende fase aangevraagd.</i>
	9	Indiener stelt dat de aanpassing van de N280 Leudal alleen maar voordelen heeft voor het doorgaande verkeer. Verkeer dat alleen maar gaat toenemen. De nadelen zijn voor de mensen die in de buurt van de N280 wonen. Een slechtere bereikbaarheid, meer geluidsoverlast, slechtere luchtkwaliteit, meer ongelukken, onzinnige kunstwerken in het open landschap, huizen slopen enz. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Zoals uitvoerig in het MER is omschreven, draagt de aanpassing van de N280 bij aan het verbeteren van onder andere de doorstroming en verkeersveiligheid, gaan per saldo minder mensen hinder ondervinden van geluid en verslechtert de luchtkwaliteit niet. Dat daarvoor ook aanpassingen worden gedaan aan het landschap en enkele woningen moeten worden geamoveerd is inherent aan dergelijke omvangrijke projecten.</i> <i>Helaas zien we in de huidige situatie echter ook veelvuldig (ernstige) ongevallen gebeuren die leiden tot veel overlast (files, geluid van hulpdiensten etc.) en persoonlijk leed bij betrokkenen. Met de beoogde aanpassingen verbetert de verkeersveiligheid aanzienlijk, waardoor het aantal ongevallen, en overlast voor zowel passanten als omwonenden als gevolg daarvan, aanzienlijk zullen afnemen.</i>
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
20	1	Client stelt dat variant 3c na besluitvorming zodanig is aangepast (door aanpassing van het wegprofiel van 1x2 naar 2x1 dat in principe sprake is van een nieuwe variant. Daarmee is de keuze voor variant 3c in feite onrechtmatig en niet transparant voor de omgeving. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het Statenvoorstel, behorend bij de tussenrapportage en besluitvorming door Provinciale Staten (PS), was reeds opgenomen dat de N280 na de tracékeuze nog gewijzigd kon worden in een 2x1 profiel met fysieke middenberm conform vigerende ontwerprichtlijnen. PS heeft daar toen dus al expliciet mee ingestemd. Die keuze is ook vervolgens overeenkomstig doorgevoerd in het definitieve ontwerp vanwege de verkeersveiligheid. Het ruimtebeslag van beide profielen (met en zonder fysieke middenberm) is overigens gelijk waardoor er geen sprake is van een opwaardering. De buitenbermen zijn hiervoor in het voorliggende ontwerp immers iets versmald ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp.</i>
	2	Client stelt dat variant 5e, tegen het advies in van bewoners van Baexem, de gemeenten Leudal en Maasgouw, de Landsadvocaat, de Commissie MER en professor Tonnaer, niet is uitgewerkt en niet is meegenomen in de MER. Daardoor is het MER onderzoek onvolledig uitgevoerd. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het is niet correct dat alle inwoners van Baexem tegenstander zijn van alternatief 3c. De provincie heeft een intensief participatietraject doorlopen met allerlei betrokken partijen in de Werkgroep Stakeholders. En daar hebben belangenverenigingen eveneens aan deelgenomen. De werkgroep stakeholders heeft bijna unaniem gekozen voor alternatief 3c. Daarnaast hebben wij tijdens de diverse informatiebijeenkomsten sinds 2017 ook van vele inwoners van Baexem positieve reacties ontvangen op het voorliggende plan.</i> <i>De gemeente Leudal is partner in dit project. In de realisatieovereenkomst met de gemeente Leudal zijn door de gemeenteraad naast de financiële bijdrage van de gemeente Leudal afspraken gemaakt over het project.</i> <i>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 milieueffectrapportage bleek dat alternatief 5e een grotere aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur (Natuurnetwerk Nederland (NNN) gebieden) 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.</i> <i>Uit de toetsing van zowel de NRD als het MER, door de Commissie m.e.r., blijkt dat de uitgebreide onderbouwing van het proces om te komen tot dit</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>(voorkeurs)alternatief voldoende informatie geeft om te komen tot besluitvorming zoals deze nu voorligt.</i> <i>In het advies van prof. dr. Tonnaer d.d. 15 juli 2014 wordt ervan 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.</i>
	3	Client stelt dat de passage Kelperbrug onterecht geen onderdeel heeft uitgemaakt van het MER. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Onduidelijk is wat indiener bedoelt. Zowel in het MER als het PIP van voorliggend plan is uitgebreid onderzoek verricht, ook naar de passage Kelperbrug en de effecten in de omgeving. Ten behoeve van deze passage heeft uitvoerig overleg en afstemming met o.a. Rijkswaterstaat plaatsgevonden, vanwege de directe relatie tussen de Kelperbrug en de passage van het kanaal Wessum-Nederweert en de aansluiting op de toe- en afrit van de Rijksweg A2. Op basis van de gestelde eisen van met name Rijkswaterstaat (doorvaarthoogte en -breedte, wijze van kruising van het kanaal etc.) is het nu voorliggende ontwerp tot stand gekomen en zijn passende maatregelen getroffen om de optredende effecten te beperken.</i>
Inpraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
21	1	Indiener maakt bezwaar tegen de route voor landbouwverkeer ter hoogte van Baexem. Hiervoor moet gebruikt gemaakt worden van de bestaande Kasteelweg en een nu nog onverharde veldweg, die thans onderdeel is van het wandelroutenetwerk. Deze route is volgens indiener zelfs na opwaardering volstrekt ongeschikt voor doorgaand landbouwverkeer. De weg is alleen geschikt om de aangelegen percelen te bereiken maar niet voor doorgaand landbouwverkeer. Indiener stelt als alternatief de landbouwrouting ter hoogte van Baexem voor om het landbouwverkeer de route over de huidige N280 te laten gebruiken. Deze route is in de huidige vorm geschikt voor doorgaand landbouwverkeer en brengt geen extra kosten met zich mee. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Verkeerskundig gezien wil de gemeente Leudal het landbouwverkeer niet door de kern van Baexem laten rijden. De bestaande N280 in Baexem (Rijksweg) wordt na de realisatie van de nieuwe N280 Leudal overgedragen aan de gemeente. Vervolgens zal deze weg heringericht worden. Inrichtingsdetails zijn nog niet bekend, maar de menging van fietsverkeer en landbouwverkeer is hier gelet op de beoogde functie niet wenselijk. De landelijke tendens is om 50 km/h wegen binnen de bebouwde kom aan te passen naar 30 km/h omdat dit aantoonbaar zorgt voor</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>minder verkeersslachtoffers. Dit is ook zo opgenomen in het gemeentelijke mobiliteitsplan. Vanwege het smalle wegprofiel in 30km/h zones en menging van verkeer wordt landbouwverkeer bij voorkeur niet afgewikkeld op dergelijke wegen. Gelet op bovenstaande wil de gemeente Leudal de landbouwroute ten zuiden van de kern Baexem conform het ontwerp PIP behouden. Er zal nog nader onderzoek worden verricht of het mogelijk is om bijvoorbeeld passeerhavens te realiseren binnen de kadastrale grenzen en het toepassen van een draagkrachtigere halfverharding.</i>
	2	Indiener mist een Landbouw Effect Rapportage (LER) en verzoekt om een gebiedsontwikkeling onder regie van de provincie te starten waarbij de juiste functies via een herverkaveling op de juiste plek worden gerealiseerd. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In afwijking van het vigerend beleid m.b.t. de voorwaarde waaraan moet worden voldaan om een Landbouweffectrapport (LER) op te stellen, namelijk dat er sprake moet zijn van een minimale onttrekking van 200 ha landbouwgrond, heeft GS in het voorjaar 2018 besloten om toch een LER op te stellen voor de reconstructie van de N280. In 2020 heeft de provincie deze LER opgesteld met een aanvulling in 2021. Deze LER maakt echter geen onderdeel uit van de formele documenten die ter inzage liggen. Het LER is ter informatie wel op de website van de N280 Leudal geplaatst, onder "Documenten".</i>
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
22	1	Bij de totstandkoming van het ontwerp van de N280 zijn onder meer Cumela Nederland en LLTB betrokken geweest. Onze inbreng heeft zich daarbij gericht op dat de gereconstrueerde N280 ook een goede verbindingsroute voor het landbouwverkeer blijft. Hierbij willen wij onze waardering uitspreken voor het uiteindelijke ontwerp, waarbij er over nagenoeg het gehele traject parallelroutes voor het landbouwverkeer worden gerealiseerd. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Wij danken u voor uw inbreng tijdens het ontwerpproces en waarderen uw positieve feedback hieromtrent.</i>
	2	De parallelwegen langs de N280 krijgen een verhardingsbreedte van 5,50 m met aan weerszijden een strook halfverharding van 0,75 meter. Een dergelijk ontwerp van de parallelwegen maakt dat landbouwvoertuigen, die wettelijk maximeel 3,00 meter breed mogen zijn, elkaar goed kunnen passeren. Ook is er voldoende ruimte dat een extra brede landbouwvoertuig van 3,50 meter breed en reguliere landbouwvoertuigen elkaar veilig kunnen passeren. De parallelstructuur voor het landbouwverkeer wordt echter niet overal op gelijke wijze uitgevoerd. In principe maakt het doorgaande landbouwverkeer gebruik van de noordelijke parallelweg. Ter hoogte van Baexem loopt de parallelweg voor het landbouwverkeer helaas niet door aan de noordkant en moet het landbouwverkeer

Nummer	Subnr.	
		gebruik maken van een route aan de zuidkant van de N280 via de bestaande Kasteelweg en de nu nog onverharde veldweg en omgekeerd. Indiener heeft begrepen dat deze veldweg half-verhard wordt en mogelijk iets wordt verbreed, maar dat is niet op te maken uit de onderliggende stukken. Indiener pleit ervoor dat over de gehele lengte van de te reconstrueren N280 een parallelstructuur voor het doorgaande landbouwverkeer wordt gerealiseerd die overal even breed is en zo veel mogelijk op uniforme wijze wordt uitgevoerd. De route via deze op te waardenen veldweg vindt indiener absoluut niet geschikt voor de afwikkeling van doorgaand landbouwverkeer. De route wordt gebruikt door grote en zware landbouwvoertuigen van meestal 3,00 meter breed of bij zelfrijdende oogstmachines tot 3,50 meter breed. Dergelijke voertuigen kunnen elkaar niet passeren op de veldweg. Hierdoor is er geen geschikte veilige route voor doorgaand landbouwverkeer ter hoogte van Baexem. De beoogde route via de veldweg en de Kasteelweg vormt een belemmering voor het doorgaande landbouwverkeer. De route over de veldweg is verkeersonveilig. Bij de aansluiting van de veldweg op de Kasteelweg is er te weinig zicht om de Kasteelweg op te rijden. Verder vraagt indiener aandacht voor gebruik van de veldweg; deze wordt nu veelvuldig gebruikt door wandelaars voor een ommetje. Verder maakt dit gebied deel uit van natuur en historisch gebied de Baronsberg en ligt het niet voor hand om door dit gebied meer doorgaand landbouwverkeer te gaan afwikkelen. Het doorgaande landbouwverkeer ter hoogte van Baexem moet dus niet afgewikkeld worden via de veldweg en de Kasteelweg. De meeste geschikte en logische route voor het landbouwverkeer is de huidige N280 door Baexem. Bij de stakeholders-overleggen over de N280 is meermaals aangegeven dat landbouwverkeer in de eindsituatie van de 'oude' N280 door Baexem gebruik kan blijven maken. Het verleggen en verdiept aanleggen van de N280 langs Baexem, maakt dat het doorgaande reguliere verkeer uit de kern van Baexem wordt geweerd. Dat het doorgaande landbouwverkeer in de eindsituatie nog steeds over de 'oude' N280 rijdt, doet geen afbreuk aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Baexem. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Verkeerskundig gezien wil de gemeente Leudal het landbouwverkeer niet door de kern van Baexem laten rijden. De bestaande N280 in Baexem (Rijksweg) wordt na de realisatie van de nieuwe N280 Leudal overgedragen aan de gemeente. Vervolgens zal deze weg heringericht worden. Inrichtingsdetails zijn nog niet bekend, maar de menging van fietsverkeer en landbouwverkeer is hier gelet op de beoogde functie niet wenselijk. De landelijke tendens is om 50 km/h wegen binnen de bebouwde kom aan te passen naar 30 km/h omdat dit aantoonbaar zorgt voor minder verkeersslachtoffers. Dit is ook zo opgenomen in het gemeentelijke mobiliteitsplan. Vanwege het smalle wegprofiel in 30km/h zones en menging van verkeer wordt landbouwverkeer bij voorkeur niet afgewikkeld op dergelijke wegen. Gelet op bovenstaande wil de gemeente Leudal de landbouwroute ten zuiden van</i>

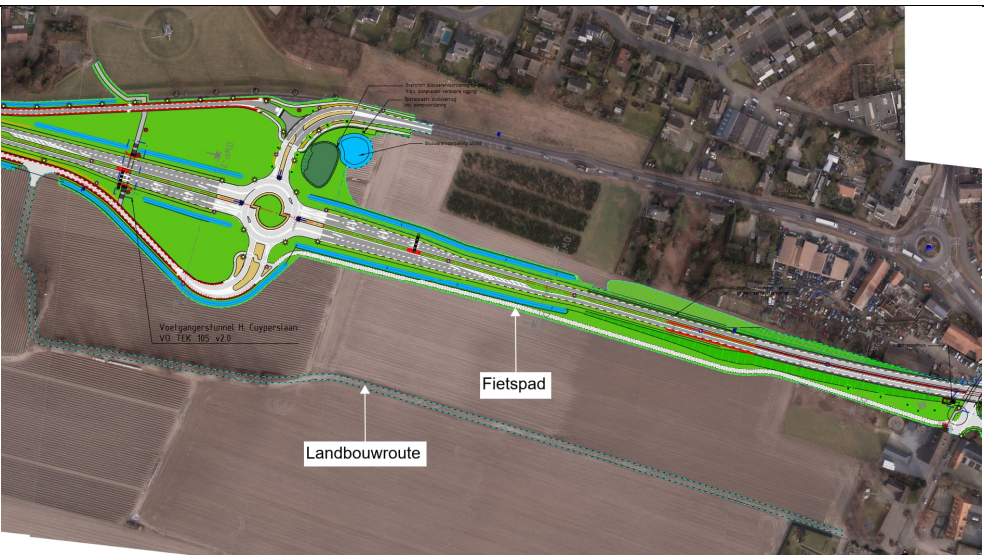
Nummer	Subnr.	
		<i>de kern Baexem conform het ontwerp PIP behouden. Er zal nog nader onderzoek worden verricht of het mogelijk is om bijvoorbeeld passeerhavens te realiseren binnen de kadastrale grenzen en het toepassen van een draagkrachtigere halfverharding.</i>
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
23	1	Dit bedrijf is eind jaren 90 in samenspraak met de provincie en de gemeente verplaatst van de locatie Oudenhofweg 1 te Kelpen naar de huidige bedrijfslocatie te Grathem. Die verplaatsing heeft plaatsgevonden in het kader van de ruilverkaveling Land van Thorn ten behoeve van natuurontwikkeling in het gebied rond de Oudenhofweg. Gezien de grote tak vollegrondstuinbouw was het bij die verplaatsing van groot belang, dat cliënte over goede en vlakgelegen kavels kan beschikken. Die kavels voor vollegrondstuinbouw liggen nu in de directe omgeving van de locatie Hunselerdijk 8. Bij het verwerven van die grond moet er rekening worden gehouden met het gebruik en de kavelvorm van de resterende percelen.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het kader van de grondverwerving zullen alle aspecten ten aanzien van bedrijfsvoering worden meegenomen.</i>
	2	Voor de aanleg van de ongelijkvloerse kruising bij de Reijndersstraat-Hunselerdijk met bijbehorende dijklichamen en aansluitingen op het bestaande wegennet, heeft u een gedeelte nodig van kadastrale kavel, gemeente Heythuysen, sectie U, nr. 197. Voor de toekomstige bewerkbaarheid van dat perceel voor vollegrondstuinbouw is het van belang dat er geen 'geren' (kortvoren) ontstaan. Met de huidige begrenzing van het plangebied ontstaan er wel kortvoren in dit perceel. Dit is zeer onwenselijk. Als een klein gedeelte wordt geschoven met de plangrens, zoals die nu in het Ontwerp-PIP staat, dan wordt dat probleem voorkomen. Met die verschuiving wordt de oorspronkelijke kadastrale kavelgrens weer gevolgd. In bijlage 1 is aangegeven hoe daar uitvoering aan kan worden gegeven.

Nummer	Subnr.	
		Bijlage 1 N280 Verbeteren vorm kavel 197 Provincie Inpassingsplan ontwerp (2021-04-30) PLEKINFO DOCUMENT 189402.1, 359364.8 Enkelbestemming Groen Enkelbestemming Verkeer Gebiedsaanduiding milieuzone - boring Gebiedsaanduiding milieuzone - grondwaterbescherming Gebiedsaanduiding overige zone - lands elementen Wat daarbij opvalt, is dat in kadastraal perceel 200 (aan de oostzijde van de Hunselerdijk) al een hoek in de kavel zit. Door de plangrens iets in die oostelijke richting op te schuiven wordt die hoek uit dat perceel gehaald. Ook dat perceel krijgt daarmee een betere vorm en de voor de N280 noodzakelijke gronden zijn daarmee ook beschikbaar. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het voorliggende ontwerp is na een zorgvuldig proces tot stand gekomen, waarbij zo veel mogelijk belangen zijn afgewogen. Onontkoombaar is echter dat particulieren en bedrijven te maken krijgen met invloed op eigendommen. In voorliggend geval is dat door indiener benoemde kavel. Het verleggen van de aansluiting van het viaduct op het bestaande wegennet zal tot gevolg hebben dat een ander perceel weer meer wordt aangetast.</i>
3		Voor de aanleg van de N280 is circa 3.300 m² nodig van kadastrale kavel gemeente Heythuysen, sectie U, nr. 194. Indiener heeft hierover al gesproken met de grondverwerfer (dhr. W. van de Kruijs) van de provincie. Uit dat overleg is naar voren gekomen dat er op het westelijke deel van de te verwerven grond een strook van circa 3 meter wordt ingericht voor de bereikbaarheid van de sloot (een soort veegpad); zie bijlage 2. Bijlage 2 Medegebruik aan te leggen veegpad N280 Leudal Provincie Limburg Inpassingsplan ontwerp (2021-04-30) PLEKINFO DOCUMENT 188422.3, 35945 Enkelbestemming Verkeer Gebiedsaanduiding milieuzone - bo Gebiedsaanduiding milieuzone - grondwaterbescherming Gebiedsaanduiding overige zone - lands elementen

Nummer	Subnr.	
		Indiener wil in de toekomst ook van die strook grond gebruik blijven maken; o.a. voor beregeningsdoeleinden en het af- en aanrijden naar zijn resterende kavel. In dat kader is het wellicht verstandig om onder de bestemming 'Groen' op te nemen dat de gronden binnen de bestemming 'Groen' bestemd zijn voor '(veeg)paden'. Nu is onder artikel 6.1, lid g, alleen opgenomen dat die gronden bestemd zijn voor 'paden'. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het onder artikel 6.1 onder g genoemde gebruik als 'paden' volstaat voor het beoogde gebruik. Het opnemen van dit gebruik heeft als doel om dergelijke sterk lokale en ondergeschikte paden niet specifiek te bestemmen. Een dergelijk pad specifiek bestemmen zou ook het doel voorbij schieten en mogelijk bij een wijziging in de toekomst problemen kunnen opleveren. Indiener van reactie kan zelfstandig contact opnemen met het Waterschap om het gewenste gebruik mogelijk te maken, het PIP geeft hierin geen belemmeringen.</i>
	4	De gedeelten van de kavels 194 en 197, welke bij indiener in eigendom zijn en nodig zijn voor de realisatie van de ongelijkvloerse kruising, hebben een oppervlakte van circa 0,5 hectare. Voor deze oppervlakte, welke voor de vollegronds tuinbouw verloren gaat, wenst cliënte vervangende grond aangeboden te krijgen. Onduidelijk is of de provincie over voldoende oppervlakte vervangende grond in de nabijheid van het plangebied kan beschikken welke geschikt is als vervangende grond; die ook geschikt moet zijn voor de vollegronds tuinbouw (vlak gelegen en goed gedraineerd). Bij de vaststelling van het plan zal inzichtelijk moeten worden gemaakt, dat er voldoende financiële middelen beschikbaar zijn voor het verwerven van geschikte vervangende grond. Als dat niet goed inzichtelijk wordt gemaakt, is het de vraag of het plan op grond van de huidige financiële onderbouwing uitvoerbaar is. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Met indiener heeft overleg plaatsgevonden en er is mogelijk een compensatieperceel voorhanden. Dit zal met indiener nog nader worden besproken.</i>
	5	Indiener heeft bezwaar tegen de wijze waarop de ontsluiting voor landbouwverkeer rond Baexem nu is geregeld. Als zij in de toekomst met haar landbouwverkeer richting de Kasteelweg wil rijden dan moet zij vanaf de Hunselerdijk de zuidelijke parallelweg volgen; bij de nieuwe rotonde in Baexem oversteken naar de noordzijde van de weg; dan de bestaande rotonde in Baexem oversteken en vervolgens weer in zuidelijke richting de Kasteelweg op rijden. Met groot en zwaar landbouwmaterieel brengt dit veel extra bewegingen op drukker stukken weg (rotondes en ontsluiting kern Baexem) met zich mee. Dit leidt tot ongewenste en gevaarlijke situaties. Ook bevordert dat de doorstroming op de nieuwe weg niet. Het ware beter om het landbouwverkeer, dat gebruik maakt van de zuidelijke ventweg, bij de molen van Baexem via de 'landbouwroute' aan de zuidzijde van de nieuwe N280 richting de Kasteelweg te laten rijden. Zoals deze onverharde weg er nu bij ligt is deze alleen geschikt als ontsluiting voor de aangelegene percelen. De route is niet geschikt voor doorgaand landbouwverkeer. De planning is dat deze weg half-verhard wordt en iets wordt verbreed naar circa 4,5 meter; maar ook in dat geval is deze nog steeds ongeschikt voor zwaar en

Nummer	Subnr.	
		doorgaand landbouwverkeer. Er dient hier een voldoende brede weg, zoals o.a. de nieuwe parallelweg die vanaf de Kelperbrug richting Baexem loopt, te worden gerealiseerd; welke geschikt is voor groot en zwaar landbouwverkeer. Zoals op andere delen van het tracé is die geasfalteerd en 5,5 m breed en heeft daarnaast een strook van 1,5 m grasbetonblokken (totale obstakelvrije breedte van 7 meter). Met deze breedte kunnen landbouwvoertuigen elkaar ook goed passeren, zonder dat er gevaar voor fietsers en/of voetgangers ontstaat. Dat is met name belangrijk, omdat het een doorgaande route is waar zeker in het voor- en najaar veel landbouwverkeer gebruik van maakt. Verder is de aansluiting met de Kasteelweg onoverzichtelijk en daarmee onveilig voor het landbouwverkeer en de andere weggebruikers. Nu is er in het Ontwerp-PIP een te smalle landbouwontsluiting opgenomen aan de zuidzijde van de nieuwe N280. In de toelichting van het Ontwerp PIP wordt overigens nog in het midden gelaten of die ontsluiting ook voor landbouwverkeer bedoeld is. Daar staat op pagina 34, dat aan de zuidzijde van Baexem een in twee richtingen te berijden fietspad wordt aangelegd. Daarmee staat niet vast dat die ontsluiting ook voor landbouwverkeer bedoeld is terwijl dat in bijeenkomsten wel is gezegd. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Verkeerskundig gezien wil de gemeente Leudal het landbouwverkeer niet door de kern van Baexem laten rijden. De bestaande N280 in Baexem (Rijksweg) wordt na de realisatie van de nieuwe N280 Leudal overgedragen aan de gemeente. Vervolgens zal deze weg heringericht worden. Inrichtingsdetails zijn nog niet bekend, maar de menging van fietsverkeer en landbouwverkeer is hier gelet op de beoogde functie niet wenselijk. De landelijke tendens is om 50 km/h wegen binnen de bebouwde kom aan te passen naar 30 km/h omdat dit aantoonbaar zorgt voor minder verkeersslachtoffers. Dit is ook zo opgenomen in het gemeentelijke mobiliteitsplan. Vanwege het smalle wegprofiel in 30km/h zones en menging van verkeer wordt landbouwverkeer bij voorkeur niet afgewikkeld op dergelijke wegen. Gelet op bovenstaande wil de gemeente Leudal de landbouwroute ten zuiden van de kern Baexem conform het ontwerp PIP behouden. Er zal nog nader onderzoek worden verricht of het mogelijk is om bijvoorbeeld passeerhavens te realiseren binnen de kadastrale grenzen en het toepassen van een draagkrachtigere halfverharding. Ter hoogte van de aansluiting met de Kasteelweg is een spiegel voorzien om het zicht op naderend verkeer te waarborgen.</i> <i>Inzake de routing van het agrarisch verkeer is aan de zuidzijde van Baexem een verkeersbestemming toegekend aan de benoemde landbouwroute. Voor fietsverkeer is, direct naast de verdiepte ligging, een vrijliggend fietspad voorzien. Dat is dus niet dezelfde als de landbouwroute, beide verkeersstromen worden van elkaar gescheiden middels aparte routes. Zie onderstaande afbeelding.</i>

Nummer	Subnr.	
		 <i>Ter verduidelijking nemen we in de toelichting van het PIP een afbeelding op met nadere toelichting van de beoogde routes voor landbouwverkeer.</i>
Inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
24	1	De vernieuwing van de N280 doet afbreuk aan het woongenot en het open karakter van de woonomgeving van indiener. Er komt nu een nieuwe hoge ongelijkvloerse kruising voor hun deur met een wirwar aan bijbehorende wegenstructuur welke hun woonomgeving ernstig aantast. In eerdere versies van het N280-plan was op deze locatie nog een tunnel gedacht, welke het landschap aanzienlijk minder zou aantasten. Die tunnel was noodzakelijk vanwege de financiële uitvoerbaarheid van het plan. Een tunnel was aanzienlijk goedkoper dan de nu geprojecteerde ongelijkvloerse kruising. Het weidse uitzicht wordt volledig teniet gedaan door een volledig gebiedsvreemd element (grote dijklichamen met en brug). <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De landbouwsector heeft aangegeven dat tunnels forse beperkingen opleveren in hoogte en breedte, waardoor grote voertuigen deze niet kunnen passeren. Deze beperking is door provincie Limburg onderkend.</i>
	2	Er is ondanks de naderende Omgevingswet nagelaten om vooraf een omgevingsdialoog te voeren met direct omwonenden van die grote(re) ingrepen. Gezien de omvang van de ingreep kunnen we bij de Bosstraat-Heideweg zeker spreken van een grote ingreep. Indiener is nooit persoonlijk uitgenodigd of benaderd voor een dergelijke dialoog en/of overleg, waarin zij hun mening over deze ingreep konden geven dan wel met de provincie van gedachten konden wisselen over de voor hen minst belastende uitvoering daarvan. Dit is een ernstig gemis in de planvoorbereiding en een provincie onwaardig. Met de komst van de Omgevingswet had de provincie juist extra aandacht moeten besteden aan het voeren van een zorgvuldige omgevingsdialoog. Door dit niet te doen en niet eerst

Nummer	Subnr.	
		een voorontwerp van het PIP ter visie te leggen op grond waarvan die omgevingsdialoog gevoerd kon worden, is het plan onzorgvuldig voorbereid. Dit is in strijd met de Algemene wet bestuursrecht. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het kader van het ontwerpproces is uitvoerig met diverse stakeholders, belanghebbenden en maatschappelijke organisaties gesproken om alle belangrijke eisen, randvoorwaarden en uitgangspunten in kaart te brengen. Mede aan de hand van deze gesprekken is het ontwerp tot stand gekomen dat de basis vormt van dit inpassingsplan. Daarnaast heeft ook overleg en afstemming plaatsgevonden met een aantal belangenorganisaties. Deze zijn samengevoegd in een werkgroep stakeholders die sinds 2014 nauw betrokken is geweest bij en geïnformeerd is over het ontwerpproces. Het gaat om onder andere de volgende belangenorganisaties: Dorpsraad Hart voor Baexem, Dorpsraad Kelpen-Oler, Dorpsraad Buggenum, Fietzersbond Midden Limburg, Stichting Limburgs Landschap, Milieufederatie Limburg. Met deze belangenorganisaties heeft regelmatig afstemming plaatsgevonden en hun inbreng is, wanneer relevant en mogelijk, meegenomen bij de uitwerking van het ontwerp. Dit overleg heeft in verschillende fases van het planproces plaatsgevonden, en niet uitsluitend in de fase van de totstandkoming van het Provinciaal Inpassingsplan.</i> <i>Naast overleg met deze organisaties en instanties is veel aandacht besteed aan burgerparticipatie. Er heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden met omwonenden en belanghebbenden die op verschillende manieren zijn geïnformeerd en geconsulteerd. In de periode sinds oktober 2017 zijn diverse bijeenkomsten met begeleidingsgroepen georganiseerd en zijn openbare inloopbijeenkomsten en informatiemarkten georganiseerd om het complete traject van de N280 Leudal nader toe te lichten.</i> <i>Overigens is de omgevingswet nog niet in werking getreden en het ter inzage leggen van een voorontwerp is geen wettelijke verplichting. Met het uitgebreide ontwerpproces hebben we reeds vele partijen de mogelijkheid gegeven om te reageren op de plannen.</i>
	3	Eén van de vastgestelde doelen bij het vernieuwen van de N280 is het verminderen van de verkeersoverlast voor omwonenden. Als we dat door de provincie zelf vastgestelde doel projecteren op de woonlocatie van cliënt dan kunnen we niet anders dan vaststellen dat met de aanleg van de ongelijkvloerse kruising dat doel bij de woning van cliënt en zijn vrouw zondermeer geweld wordt aangedaan. Er wordt vooral overlast ervaren als gevolg van wegverkeersgeluid, trillingen en uitlaatgassen. Bij de woning van indiener nemen deze vormen van overlast met de geprojecteerde ontsluitingen voor hun deur fors toe. De verkeersoverlast wordt bij de woning van indiener niet minder, maar aanzienlijk verergerd. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Uit de milieueffectstudie blijkt dat het aantal geluidbelaste woningen afneemt. Er is ook sprake van een afname van het aantal gehinderden, ernstig gehinderden en slaapgestoorden. Dit betekent niet dat voor alle woningen sprake is van een verbetering, maar voor het gehele project wel.</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>Uit het verrichte onderzoek blijkt niet dat als gevolg van de beoogde aanpassingen grenswaarden worden overschreden op het gebied van wegverkeersgeluid, trillingen en luchtemissies voor woning van indiener. De resultaten uit de verrichte onderzoeken geven daarnaast geen aanleiding voor verder onderzoek noch om de conclusie in twijfel te trekken dat aanvullende maatregelen of voorzieningen noodzakelijk zijn. De huidige maximale gevelwaarde bedraagt momenteel 54 dB vanwege de huidige N280. Uitgangspunt in de akoestische berekening is dat dit niet zal wijzigen. Wel kan de cumulatieve gevelbelasting wijzigen. Indien de berekende gevelbelasting op de woning, veroorzaakt door de N280, Verlengde Paalweg en Verlengde Heideweg energetisch wordt opgeteld dan volgt een cumulatieve gevelwaarde van 55 dB. Of sprake is van een toename is echter afhankelijk van de huidige belasting veroorzaakt door deze wegen. Dit is niet inzichtelijk gemaakt in de akoestische rapportage. Echter er kan niet gesproken worden over een forse toename van de gevelwaarde. Waar deze toename van de indiener op wordt gebaseerd wordt verder niet aangegeven noch onderbouwd.</i>
	4	Inzake het uitzicht en hun woongenot kunnen de volgende deelaspecten worden aangehaald: • Dijklichamen Zowel ten westen en ten noorden van hun woning kunnen op gronden met de bestemmingen Groen en Verkeer, enorme dijklichamen worden opgeworpen. Nergens in de planregels ligt vast hoe hoog die dijklichamen ter plaatse van die bestemmingen mogen worden. Ook is er in de planregels voor Groen en Verkeer geen aanlegvergunningplicht voor die dijklichamen opgenomen. Ze kunnen daarmee ongelimiteerd worden aangelegd. Daar bovenop mag binnen de bestemmingen worden gebouwd tot een bouwhoogte van 5 meter. Dit kan pal vóór de woning van cliënt leiden tot enorme zichtbarrières. De planregels zullen op dit punt moeten worden aangepast en moeten worden geconcretiseerd. Er zullen maximale hoogten voor aanleggen en er zullen bouwhoogten ten opzichte van het huidige maaiveld moeten worden opgenomen. Daartoe dienen de hoogten van het huidige maaiveld op kaart te worden vastgelegd, zodat dit aan de hand van de planregels kan worden gecontroleerd. • Lichthinder Op dit moment rijdt alle verkeer evenwijdig langs de woning van indiener. De aanleg van de ongelijkvloerse kruising leidt er toe dat alle verkeer dat over die kruising komt in de avond en nachtperiode met de koplampen de volledige woning bestrijkt. Datzelfde geldt voor het verkeer dat gebruik maakt van de ventweg aan de zuidzijde en uit de richting van Baexem komt en richting Kelpen-Oler rijdt. Dit alles leidt tot een grote mate van lichthinder/lichtverblinding. Dit is voor de woning van cliënt niet nader onderzocht. Dit dient vóór de vaststelling van het PIP alsnog te gebeuren. • Geluid In de huidige situatie passeren voertuigen de woning van indiener op een vlakke weg in een vloeiende rechte beweging. Met de aanleg van de ongelijkvloerse kruising worden er hellingbanen en extra rijbanen (ventweg) pal voor de woning van

Nummer	Subnr.	
		indiener gerealiseerd. Daarbij is ook nog eens sprake van een bochtige wegenstructuur. Met al deze elementen is bij het bepalen van de geluidsbelasting op de gevel van de woning van cliënt geen rekening gehouden. Het akoestisch rapport zal hierop moeten worden aangepast. Nu kan niet worden uitgesloten dat de geluidsbelasting op de woning van cliënt te hoog wordt; zeker als daarbij ook nog eens rekening wordt gehouden met een aanzienlijke toename van het aantal verkeersbewegingen. Vanwege het feit dat de nieuwe N280 slechts op een handvol plaatsen kan worden overgestoken zal dit leiden tot een grote toename van het aantal verkeersbewegingen langs de woning van cliënt. Verder zal de weg meer als sluiproute worden gebruikt door verkeer richting Heythuysen en Baexem. Ook moet een aanzienlijke toename van groot verkeer (zoals tractoren en vrachtverkeer (bulkwagens) worden verwacht. Op dit punt zijn eerder verrichte verkeerstellingen zeker niet afdoende, omdat al het verkeer in het achterland nog maar via enkele overgangen de N280 kan oversteken. De ongelijkvloerse kruising voor de woning van cliënt en zijn vrouw is er daar één van. Daarbij komt ook de hoofdrijbaan van de nieuwe N280 nog eens circa 20 meter korter bij de woning van cliënt te liggen. Met al deze facetten is in het geluidsonderzoek te weinig rekening gehouden • Trillingen Naast het feit dat de nieuwe N280 circa 20 meter korter bij de woning van indiener komt te liggen is het voor het oversteken van de ongelijkvloerse kruising nodig dat er een helling wordt aangelegd vlak voor de woning van indiener. In het trillingsonderzoek is hier geen of te weinig rekening mee gehouden. Optrekkend zwaar vrachtverkeer veroorzaakt lage tonen welke tot trillingen van ramen en andere resonantiegevoelige onderdelen van de woning kunnen leiden. Dit dient voor deze situatie apart te worden onderzocht/doorerekend. Nu is het opgenomen in een te algemene berekening van een trillingsonderzoek. • Fijnstof Door uit te gaan van te lage aantallen verkeersbewegingen, een te laag aandeel zwaar verkeer en door geen rekening te houden met de hellingen en bochten bij de ongelijkvloerse kruising is de uitstoot van die voertuigen absoluut onderschat. Fijnstof kan leiden tot ernstige gezondheidsklachten. Dit aspect zal in deze specifieke situatie dan ook nader onderzocht moeten worden alvorens het PIP kan worden vastgesteld. • Ongedierte Met de aanleg van waterpoelen of wateropvang binnen het grondgebied van de nieuwe weg en kort bij de woning van cliënt neemt de overlast en broedplaatsen van muggen, tijgermuggen en ratten sterk toe. Paarden van indiener raken zwaar gestrest van (tijger)muggen. Deze kunnen ook nog eens mok en eczeem veroorzaken. Mok bij paarden is een vrij ernstige, vaak chronische huidaandoening in de kootholte van het paard welke kan leiden tot kreupelheid. Op dit moment is er geen open water rond de woning van cliënt aanwezig dat tot dergelijke overlastverschijnselen leidt. Ook dit zal afbreuk doen aan het woon- en leefklimaat op de woonlocatie.

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Dijklichamen</i> <i>De verbeelding van het PIP is gebaseerd op het Definitief wegontwerp. Hiervoor zijn de noodzakelijke dijklichamen voorzien om viaducten te realiseren die qua doorrijhoogten voldoen aan de wettelijke vereisten en ontwerprichtlijnen. We gaan geen hogere dijklichamen realiseren dan strikt noodzakelijk voor het wegverkeer.</i> <i>Lichthinder</i> <i>Met het ontwerp van de weg en het viaduct is zoveel als mogelijk rekening gehouden met het voorkomen van (licht)hinder. Naar verwachting zal deze invloed dan ook zeer beperkt zijn. Aanvullende afschermende maatregelen in de vorm van begroeiing zijn mogelijk. De gemeente Leudal als wegbeheerder van deze weg is bereid hier aan mee te werken. Mocht hiervan gebruik gemaakt worden dan zal in overleg met u maatwerk worden toegepast. Dit heeft echter geen invloed op voorliggend plan.</i> <i>Geluid</i> <i>Het geluidonderzoek is gebaseerd op het wegontwerp dat voorligt. Dit houdt in dat zowel de nieuwe wegen als viaducten in dit geluidmodel zijn opgenomen. Het ontwerp is ook de basis voor het verkeersmodel dat is gebruikt voor de milieuonderzoeken. In het verkeersmodel zijn ook de effecten opgenomen van het saneren van bestaande aansluitingen op de N280 en het aanleggen van de beoogde parallelwegen, viaducten, rotondes etc. In paragraaf 5.3 van het akoestisch onderzoek is voornoemde situatie verwoord en de resultaten van de berekeningen weergegeven. De resultaten tonen voor geluid aan dat ruimschoots voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. De structuur van de weg zal bovendien de verkeerssnelheid verlagen, waardoor ook de geluidimmissie en de hiermee mogelijk gepaard gaande geluidhinder worden verminderd of worden weggehaald.</i> <i>Trillingen</i> <i>Het trillingsonderzoek geeft verder geen aanleiding om verder onderzoek uit te voeren, noch het treffen van verdergaande maatregelen of voorzieningen. Specifiek is er geen aanleiding om aan te nemen dat vrachtwagens tot trillingshinder kunnen leiden vanwege het feit dat deze voor de woning zouden optrekken. Daarnaast worden vrachtwagens vanwege strenger wordende Europese regelgeving steeds stiller en zijn vrachtwagens tegenwoordig niet meer te vergelijken met voertuigen in het verleden. Wat resonanties betreft, is dit met name afhankelijk van de materialen die zijn toegepast in de woning, waarmee er in zekere zin ook sprake is van een eigen verantwoordelijkheid, aangezien deze resonantie wordt veroorzaakt door luchtgeluid wat geveldelen in resonantie brengt. Dit is niet vergelijkbaar met trillingen en betreft een ander beoordelingsregime. Nu de resultaten van het trillingsonderzoek voldoen aan de voorkeursgrenswaarden is het niet aannemelijk dat trillingshinder kan optreden. De zienswijze geeft daarmee geen aanleiding tot verder onderzoek.</i>

Nummer	Subnr.	
		Luchtkwaliteit Het onderzoek naar de effecten op luchtkwaliteit is, net als het geluidonderzoek, gebaseerd op het wegontwerp dat voorligt. Dit houdt in dat zowel de nieuwe wegen als viaducten in dit rekenmodel zijn opgenomen. Het ontwerp is ook de basis voor het verkeersmodel dat is gebruikt voor de milieuonderzoeken. In het verkeersmodel zijn ook de effecten opgenomen van het saneren van bestaande aansluitingen op de N280 en het aanleggen van de beoogde parallelwegen, viaducten, rotondes etc. Uit het onderzoek luchtkwaliteit is gebleken dat geen grenswaarden worden overschreden. Ongedierte Er is geen permanent water nabij woning van indiener voorzien. Aan de 'voet' van de helling is een laagte voorzien in de berm om in geval van hevige neerslag wateroverlast te voorkomen. Echter zal deze 'laagte' ruimschoots het merendeel van het jaar droogstaan.
	5	Voor woning van indiener kan een aanzienlijk minder belastende ongelijkvloerse kruising worden gemaakt die qua uitvoering meer lijkt op de ongelijkvloerse kruising bij de Hunselerdijk/Reijndersstraat. Bij dat alternatief wordt voor het fietsverkeer meer gebruik gemaakt van de bestaande wegenstructuur en het traject voor het viaduct wordt minder bochtig. Deze leidt niet tot heel veel meer grondbeslag (landbouwkundig onbruikbare overhoeken kunnen daarvoor worden ingezet) en een deel van de kadastrale percelen 124 en 377 hoeft niet voor de aanleg van de infra (fietspad) gebruikt te worden. Ook leidt dat alternatief tot een minder scherpe bocht in de Heideweg; hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt. Verder wordt de weg naar het viaduct minder bochtig hetgeen de verkeersveiligheid en het wegoverzicht ten goede komt. Ook blijft dan meer over van de grond welke cliënt heeft gekocht ten behoeve van het houden van de paarden. In dat kader moet ook het bestaande stuk Heideweg langs de woning van cliënt tot aan de huidige/nieuwe N280 in stand blijven voor de bereikbaarheid van de aangekochte grond. Dat stuk Heideweg wordt in het alternatief ook gebruikt voor het fietsverkeer. Indiener verzoekt dit alternatief voor de ontsluiting van het viaduct verder op detailniveau uit te werken; met hem te bespreken en dat gezamenlijk uitgewerkte alternatief in het vast te stellen plan op te nemen. Bijlage 3 Alternatief Heideweg aanrijroute viaduct

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het voorliggende ontwerp is na een zorgvuldig proces tot stand gekomen, waarbij zo veel mogelijk belangen zijn afgewogen. Onontkoombaar is echter dat particulieren en bedrijven te maken krijgen met invloed op eigendommen. In voorliggend geval is dat op door indiener benoemde kavels. Het verleggen van de aansluiting van het viaduct op het bestaande wegennet zal tot gevolg hebben dat andere percelen weer meer worden aangetast. Aanpassing van het ontwerp op voornoemd aspect is derhalve niet voorzien.</i>
	6	Bij het Ontwerp PIP is geen uitgewerkt landschapsplan opgenomen, dat in de regels verankerd is middels een voorwaardelijke verplichting. In de toelichting van het PIP wordt hier verder over gesteld, dat het Limburgs Kwaliteitsmenu (LKM) op de aanleg van de N280 niet van toepassing zou zijn. Dit is niet juist. Het LKM richt zich voor dit soort maatschappelijke voorzieningen specifiek op de compensatie van verloren waarden van het buitengebied. Op basis van de publieke noodzaak om voor een locatie buiten de contour ontwikkelingen mogelijk te maken, wordt weliswaar niet voorzien in het leveren van een genormeerde kwaliteitsbijdrage; doch voor dergelijke ontwikkelingen wordt op grond van het LKM wel maatwerk voorgestaan. Uitgangspunt daarbij is een kwalitatieve benadering. Een objectieve beoordeling van de kwaliteiten is daarbij aan de orde. Bijlage 4 van de regels bevat weliswaar een natuurcompensatieplan, doch dat plan omvat geen afgewogen en door een onafhankelijke deskundige goedgekeurde landschappelijke inpassing van de nieuwe infrastructuur van de N280. In de bijlagen bij de toelichting en uit de visualisaties volgt wel een indicatie van een landschappelijke inpassing, doch dat biedt geen zekerheid als dat niet als bijlage bij de regels is gevoegd en als voorwaardelijke verplichting in de planregels is opgenomen. Nu is de provincie en/of zijn de gemeenten volledig vrij om een landschappelijk inpassing van de weg te realiseren welke hun goeddunkt en waar zij budget voor ter beschikking willen/kunnen stellen. Het is dan 'de slager die zijn eigen vlees keurt'. Daarnaast kan de bestemming Groen voor de woning van indiener volledig vrij worden ingericht zonder dat hij daar nog inspraak op heeft. Zo kunnen er bosstroken, lanen en opgaand struikgewas worden aangelegd. Al dat opgaande groen kan leiden tot overlast (overhangende takken en bladeren) en verdere uitzichtbeperkingen. Er zal een door een onafhankelijke deskundige/commissie goedgekeurd landschapsplan moeten worden uitgewerkt waar omwonenden inspraak op hebben. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Vanuit landschappelijk oogpunt heeft een onafhankelijke landschapsarchitect in het MER voor de tracékeuze van de omleiding bij Baexem en voor de gemeente Leudal reeds diverse verkennende studies verricht. Ook in het kader van dit project heeft een landschapsarchitect gedurende het ontwerpproces de landschappelijke inpassing mede vormgegeven, als integraal onderdeel van het wegontwerp. Zie par 5.2.2 Landschappelijke inpassing wegontwerp in het MER voor een meer gedetailleerde toelichting.</i>
	7	Door het gigantische grondverzet dat voor de realisatie van de ongelijkvloerse kruising moet plaatsvinden zal een dergelijk werk altijd effecten hebben op de

Nummer	Subnr.	
		grondwaterstand en grondwaterstroming in het gebied. Hierdoor kan niet uitgesloten worden bij de woonlocatie ernstige vernatting optreedt. De effecten daarvan zijn niet onderzocht. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In de waterhuishoudkundige rapportage is uitvoering onderzoek gedaan naar de grondwaterstanden en grondwaterstromen, ook voor wat betreft de invloed van de beoogde reconstructie. Dit is uitvoerig besproken en getoetst door het Waterschap en akkoord bevonden. Effecten nabij de woning van indiener worden derhalve niet verwacht.</i>
	8	Sinds kort dient bij de invloed van de aanleg van wegen te worden uitgegaan van een effectafstand van 25 km. Dit betekent dat de uitstoot van stikstof op natura-2000 gebieden opnieuw getoetst moet worden. Indiener betwijfelt of gebruik is gemaakt van de juiste Aeries-rekenprogrammatuur voor wegverkeer. Verder zijn er vragen bij de wijze waarop de hoeveelheid stikstofafname op landbouwgronden die niet meer mogen en/of worden bemest is berekend. Daarbij is uitgegaan van gemiddelde waardes per gemeente (via BIJ 12); terwijl het feitelijke grondgebruik maatgevend is. Ook op de nieuwe bestemming Groen komt stikstof vrij door bemesting en stikstofbinding van planten. Alvorens een dergelijke verrekening mag worden gebruikt dient middels wetenschappelijk onderzoek te worden aangetoond dat dit kan. Nu zijn er willekeurig gekozen (gemiddelde) waardes in het rekenmodel van Aeries ingevoerd. Overigens is er ook geen begrip in de regels opgenomen dat bepaalt wat er in dit kader onder 'bemesting' moet worden verstaan. Een dergelijk begrip lijkt ook moeilijk definieerbaar, daar alle activiteiten waar stikstofemissies uit kunnen ontstaan daar onder zouden moeten vallen. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De problematiek rondom de effectafstand is bekend. Voorafgaand aan de vaststelling van het definitieve PIP zijn alsnog nieuwe berekeningen uitgevoerd waarbij rekening is gehouden met de genoemde effectafstand. Deze resultaten zijn ook in onderliggende onderzoeken van het PIP meegenomen en verwerkt.</i> <i>Door het uit gebruik nemen van de agrarische gronden zal de ammoniakemissie ten gevolge van de mesttoediening niet meer plaatsvinden. Voor de ammoniakemissie worden kentallen per mestdeelgebied gehanteerd en zoals gepubliceerd op bij12.nl.</i>
	9	Indiener vreest voor een enorme waardevermindering van hun woning. Daar is bij het Ontwerp-PIP geen, dan wel onvoldoende rekening mee gehouden en onvoldoende onderzoek naar verricht. Dit zal voor de vaststelling van het PIP alsnog moeten worden uitgevoerd middels een gedegen planschaderisicoanalyse. Indiener verzoekt u de uitkomst daarvan aan hem te berichten. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Een planschaderisicoanalyse is uitgevoerd door een ter zake kundig bureau. In de begroting is rekening gehouden met de conclusies uit dit rapport.</i> <i>Als indiener meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende. Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Op een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.</i>
	10	Indiener plaatst grote vraagtekens bij de financiële uitvoerbaarheid van het PIP. Een aantal zaken moet nog nader worden onderzocht, het voeren van een omgevingsdialoog met daaruit mogelijk voortvloeiende aanpassingen van het ontwerp en de aanleg van een gedegen landschappelijke inpassing vergt ook aanzienlijke investeringen. Daarnaast is geen rekening gehouden met het feit dat gronden waarvan eigenaren geen afstand willen doen, mogelijk onteigend moeten worden. Afgelopen jaren is het budget al meerdere malen naar boven toe bijgesteld en het ziet er naar uit dat dit nog een aantal keren moet gebeuren. Op dit moment zit er geen of te weinig rek in de begroting. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Alle onderdelen van het ontwerp en de landschappelijke inpassing is reeds afgestemd en opgenomen in het Definitieve Ontwerp. Hier is geen omgevingsdialoog meer voor benodigd, daar deze reeds uitgebreid heeft plaatsgevonden. Door Provinciale Staten is op 14 februari 2020 het kredietbesluit genomen en is het budget voor het project N280 Leudal vastgesteld. Het ter beschikking gestelde krediet voorziet in voornoemde kosten.</i>
Inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
25	1	Indiener is eigenaar van twee percelen grenzend aan de N280. Het gaat om de percelen bekend onder gemeente Heythuysen, sectie R, nr. 369 en gemeente Heythuysen, sectie R, nr. 370. De percelen met daarop de woning grenzen aan de N280. Het gedeelte waaraan de percelen grenzen betreft een gedeelte van de N280 dat valt binnen het inpassingsplan 'N280 Leudal'. Kort en goed wordt de N280 voor de deur van indiener verlegd en komt op de huidige locatie van de N280 een parallelweg te liggen. Zoals indiener eerder al kenbaar heeft gemaakt vreest hij voor onevenredige aantasting van zijn eigendommen doordat het woon- en leefklimaat wordt aangetast. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodzakelijk. Het momenteel in voorbereiding zijnde inpassingsplan, ontbeert een deugdelijke motivering en daarmee ook een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikelen 3:46 en 3:47 van de

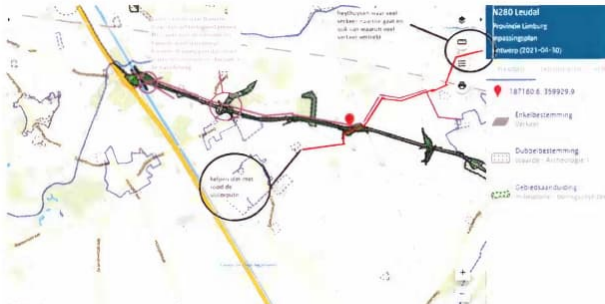
Nummer	Subnr.	
		Algemene wet bestuursrecht (Awb). Op grond van het in artikel 3:2 van de Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis vergaren over de relevante feiten en de af te wegen belangen. De voor een belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 van de Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel. Er is in het Ontwerp-PIP onvoldoende blijkt gegeven van een deugdelijke belangenafweging. De belangen van indiener zijn onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het kader van het ontwerpproces is uitvoerig met diverse stakeholders, belanghebbenden en maatschappelijke organisaties gesproken om alle belangrijke eisen, randvoorwaarden en uitgangspunten in kaart te brengen. Mede aan de hand van deze gesprekken is het ontwerp tot stand gekomen dat de basis vormt van dit inpassingsplan. Daarnaast heeft ook overleg en afstemming plaatsgevonden met een aantal belangenorganisaties. Deze zijn samengevoegd in een werkgroep stakeholders die sinds 2014 nauw betrokken is geweest bij en geïnformeerd is over het ontwerpproces. Het gaat om onder andere de volgende belangenorganisaties: Dorpsraad Hart voor Baexem, Dorpsraad Kelpen-Oler, Dorpsraad Buggenum, Fietzersbond Midden Limburg, Stichting Limburgs Landschap, Milieufederatie Limburg. Met deze belangenorganisaties heeft regelmatig afstemming plaatsgevonden en hun inbreng is, wanneer relevant en mogelijk, meegenomen bij de uitwerking van het ontwerp. Dit overleg heeft in verschillende fases van het planproces plaatsgevonden, en niet uitsluitend in de fase van de totstandkoming van het Provinciaal Inpassingsplan.</i> <i>Naast overleg met deze organisaties en instanties is veel aandacht besteed aan burgerparticipatie. Er heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden met omwonenden en belanghebbenden die op verschillende manieren zijn geïnformeerd en geconsulteerd. In de periode sinds oktober 2017 zijn diverse bijeenkomsten met begeleidingsgroepen georganiseerd en zijn openbare inloopbijeenkomsten en informatiemarkten georganiseerd om het complete traject van de N280 Leudal nader toe te lichten.</i>
	2	Uit het inpassingsplan is niet af te leiden of indiener gronden moet afstaan voor de realisatie van het plan. Indiener verneemt in dat kader graag of dit nodig is. Mochten er gronden nodig zijn dan kan indiener zich daarmee niet verenigen. Indiener is van mening dat het tracé nog verder kan worden gelegd door bijvoorbeeld de parallelweg dichterbij de hoofdrijbaan te realiseren. Evenmin is duidelijk of de brandkraan ten zuiden van de N280 gehandhaafd blijft. Het plan is daarover niet duidelijk.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Percelen bekend onder gemeente Heythuysen, sectie R, nr. 369 en gemeente Heythuysen, sectie R, nr. 370 worden niet aangetast als gevolg van voorliggend ontwerp.</i>
	3	Indiener stelt dat het inpassingsplan onvoldoende zijn belangen heeft meegewogen en het inpassingsplan ondeugdelijk is onderbouwd gelet op de maximale mogelijkheden in het inpassingsplan. In artikel 8 van de planregels is aangegeven

Nummer	Subnr.	
		dat de voor 'Verkeer' aangewezen gronden bestemd zijn voor de aanleg, het gebruik, het beheer en onderhoud van wegen. Het gaat daarbij om wegen: • met niet meer dan 2x1 rijstroken voor zover het betreft de N280 waarbij de weg uit meerdere rijstroken kan bestaan ter hoogte van kruisingen, rotondes en aansluitende wegen; • parallelwegen en fietspaden. Het inpassingsplan sluit echter niet uit dat een andere inrichting mogelijk wordt. Zo wordt een meervoudsvorm aangegeven 'parallelwegen en fietspaden', hetgeen ruimte biedt voor meerdere parallelwegen en fietspaden. Daarbij geldt dat als betreffende planregel in samenhang wordt beschouwd met artikel 24 en 25 van de planregels, indiener ook rekening houdt met de mogelijkheid dat de N280 in de toekomst wederom anders wordt gesitueerd. Indiener baseert zich hierbij op de ruimte in de flexibiliteitsbepalingen: • Naar de letterlijke bewoordingen van artikel 24 van de planregels, wordt de mogelijkheid geboden om af te wijken van de bestemmingsplanbepalingen. Niet concreet is aangegeven van welke artikel kan worden afgeweken. • Artikel 24 van de planregels biedt de mogelijkheid dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van de wegen wordt aangepast tot 2 meter. • Artikel 24 van de planregels biedt de mogelijkheid dat de bouwgrenzen worden overschreden tot maximum 2 meter. Hetgeen betekent dat indiener rekening moet houden dat in de aangrenzende groenbestemming bouwwerken kunnen worden gesitueerd van 10 meter. • Artikel 25 sub a en sub b van de planregels biedt de mogelijkheid om de bestemmingsgrenzen te overschrijden met 3 meter. • Artikel 25 sub c van de planregels is een te flexibele bepaling. De wijzigingsregel biedt teveel ruimte voor aanpassingen en moet in de ogen van indiener verder worden geclausuleerd door middel van voorwaarden. In dit verband wordt verwezen naar de jurisprudentie van de Afdeling, dat een wijzigingsbepaling door voldoende objectieve normen moet worden begrensd (ABRvS 6 maart 2013, zaaknr. 201205273/1/R2). Verder stelt indiener in het verlengde van het bovenstaande dat onvoldoende rekening is gehouden met de maximale planologische mogelijkheden. Immers voor wat betreft alle milieuaspecten is niet, dan wel onvoldoende rekening gehouden met deze voornoemde flexibiliteitsbepalingen <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het huidige wegontwerp ligt vast en vormt de basis voor het inpassingsplan en de Verbeelding. In de Verbeelding zijn de tussen- en buitenbermen bijvoorbeeld als groen bestemd, waardoor er geen ruimte is om van het huidige wegontwerp af te wijken. Het ontwerp dat ten grondslag ligt aan deze Verbeelding is ook de basis van alle milieuonderzoeken, waaronder geluid.</i> <i>Het inpassingsplan biedt enige ruimte voor aanpassingen binnen de enkelbestemmingen. Deze flexibiliteit is noodzakelijk in verband met de</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>aanbestedingsvorm (UAV-gc) om de aannemer ruimte te geven om het uitvoeringsontwerp op te stellen en te realiseren. De hoeveelheid rijstroken van de hoofdrijbaan is beperkt, dus de flexibiliteit zit hem vooral in de breedte van de rijstrook en de middenberm, waarbij de regels uit het CROW leidend zijn.</i> <i>De ligging van de parallelwegen en fietspaden is middels een groenbestemming nadrukkelijk gescheiden van de hoofdrijbaan. Geconcludeerd wordt dat binnen de verkeersbestemming fysiek géén ruimte is voor een extra parallelweg of fietspad.</i> <i>De algemene afwijkingsregel onder lid 24.2 kan gebruikt worden onder voorwaarden: zie lid d en e:</i> - <i>Het stedenbouwkundig beeld niet onevenredig wordt aangetast;</i> - <i>De belangen en bestemmingen in de omgeving niet onevenredig worden aangetast.</i> <i>Bij een besluit over een omgevingsvergunning moet aangetoond worden dat wordt voldaan aan deze voorwaarden. Binnen de procedure voor een omgevingsvergunning is de mogelijkheid om bezwaar te maken tegen het besluit indien de voorwaarden niet voldoende worden beantwoord. Geconcludeerd wordt dat de omgevingsvergunningprocedure voldoende mogelijkheden biedt voor eenieder om controle uit te oefenen op de verantwoording van de voorwaarden.</i> <i>De algemene wijzigingsregels van artikel 25 onder a en b kunnen niet zonder meer toegepast worden. Deze zijn uitsluitend mogelijk voor zover van belang voor een betere technische realisering (a) of indien de verkeersveiligheid en/of intensiteit daartoe aanleiding geeft (b). In beide gevallen dient een omgevingsvergunning aangevraagd te worden waarbij de noodzaak van deze voorgenomen wijzigingen verkeerskundig moeten worden aangetoond. Tevens biedt de omgevingsvergunningprocedure voldoende mogelijkheden tot bezwaar/beroep.</i> <i>De algemene wijzigingsregel van artikel 25 onder c betreft een specifieke bepaling gericht op verwijzingen naar wettelijke regelingen (Wabo, Waterwet, Wion) met als doel dat indien deze achterliggende regelingen wijzigen of komen te vervallen (bijvoorbeeld: Wabo en Waterwet gaan op in Omgevingswet). De vergelijking met de benoemde uitspraak van de ABRvS gaat in dit geval niet op, omdat deze zich richt op een functiewijziging zonder specifieke voorwaarden.</i>
	4	Het inpassingsplan is te rechtsonzeker voor wat betreft hetgeen gerealiseerd gaat worden. Het inpassingsplan kent onder meer een bestemming "verkeer" en een bestemming "groen". Het zijn die twee bestemmingen die vlakbij respectievelijk aangrenzend aan de percelen liggen van indiener. Beide bestemmingen maken geluidwerende voorzieningen mogelijk, kunstwerken straatmeubilair, voorzieningen van algemeen nut etc. Uit het inpassingsplan blijkt echter niet wat er wordt gerealiseerd en waar dit wordt gerealiseerd. Dat had wel in het plan verankerd moeten worden. Het inpassingsplan bezien kan indiener bijvoorbeeld geconfronteerd worden met bouwwerken, geen gebouwen zijn voor zijn deur. Te denken valt een geluidwal van 5 meter. Immers in artikel 8.2.2. wordt voor andere overige bouwwerken een hoogte mogelijk gemaakt van 5 meter. In dit verband wordt ook nog verwezen naar de voornoemde flexibiliteitsbepaling van artikel 24

Nummer	Subnr.	
		van de planregels, waardoor zelfs een geluidwal van 10 meter tot de mogelijkheden behoort. Indiener wil op voorhand bekend zijn met wat hij precies van de herinrichting kan verwachten. Indien een geluidsscherm wordt geplaatst wens indiener een geluidsscherm van maximaal 1 meter hoogte ter hoogte van woning van indiener tussen de wegvakken van de hoofdrijbaan en de parallelweg. Dit scherm kan eventueel uitgevoerd worden met begroeiing. Indiener is van mening dat er een geluidsscherm gerealiseerd dient te worden omdat: • De hoofdrijbaan ca 78 cm hoger komt hoger komt te liggen dan de huidige N280 (verschil bestaande hoogte en ontwerp hoogte). Het gevolg is dat het contactgeluid op het wegdek op oor-hoogte tegen gevel kaatst omdat het huidige grondpeil van de woning al lager ligt dan het huidige peil van de weg. (Zie dwarsprofiel 18/19) • Verkeersintensiteit is 18.500 voertuigen per etmaal bij een berekende geluidbelasting op de woning van 64.79 dB/63.28 excl. aftrek. Gezien de ontwerphoogte zal deze geluidsbelasting hoger zijn dan berekend en permanent van karakter zijn door de verkeersintensiteit. • De woning van is met meer dan 30 meter voorgevel langs de N280 gesitueerd waardoor veel muuroppervlak belast is met het geluid van de weg. • Bijkomend voordeel van het Noistop geluidsscherm (met eventuele begroeiing) is dat het scherm ook fijnstof tegen kan houden. Dat komt het woon- en leefklimaat ook ten goede. • De halfverharding naast de hoofdrijbanen en de parallelweg geeft veel meer geluid indien overdag maar ook met name 's nachts auto's over deze halfverharding rijden. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met het inhalen (ondanks een eventueel inhaalverbod) die vervolgens over de halfverharding rijden. • Daarmee ook eventueel sluiptverkeer tussen de hoofdbaan en de parallelweg tegen wordt gehouden. Op het moment dat bestemmingsverkeer nu een rotonde heeft gemist moet men ver omrijden. Het verkeer zal dan de kortste route kiezen en via de berm de parallelweg bereiken. Dat dient voorkomen te worden. • Noistop schermen houden niet alleen geluid tegen (circa 20 dB) maar absorberen geluid ook met circa 10 dB Gelet op het voorgaande maar ook gelet op het feit dat de parallelweg meer gebruikt zal worden dan in het plan is begroot, dienen extra maatregelen getroffen te worden aan de woning van indiener. Er is immers geen sprake van een goed woon- en leefklimaat. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In een inpassingsplan wordt nooit tot in detailniveau uitgewerkt. Wel worden toegestane activiteiten genoemd. Uiteindelijk zal voor de realisatie van een bouwwerk of het toestaan van een activiteit een Omgevingsvergunning worden opgesteld. Hierin zullen concreet de afwegingen voor voorzieningen zoals</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>bijvoorbeeld geluidschermen genoemd worden. Hier wordt ook getoetst aan de landschappelijke inpassing van dergelijke schermen.</i> <i>Voor onderhavig plan is in het akoestisch rapport wel een beoordeling gemaakt voor het toepassen van akoestische geluidwerende voorzieningen (zie hoofdstuk 7 van het akoestisch rapport). Naast het toepassen van stil wegdek is de mogelijkheid beoordeeld voor het toepassen van schermen. Het toepassen van schermen wordt echter vanwege de bezwaren op grond van landschappelijke inpassing als niet realistisch beschouwd. Om die reden is er ter plaatse van de Rijksweg te Baexem geen scherm voorzien in het ontwerp.</i> <i>Aanvullend is door de indiener van de zienswijze een variant uitgewerkt, mocht er een geluidscherm geplaatst worden. Nu een geluidscherm niet voorzien is in het ontwerp kan een verdere beoordeling van deze variant achterwege gelaten worden. Desalniettemin willen wij wijzen op de inhoudelijke beoordeling van het geluidscherm als akoestische maatregel. De genoemde maximale hoogte van het geluidscherm van 1 meter zal in onvoldoende mate leiden tot een verdere inperking van de geluidimmissie. In hoofdstuk 7 van het akoestisch rapport is aangegeven dat de hoogte van het geluidscherm minimaal 4 meter dient te bedragen. De genoemde variant zal derhalve niet tot een significante verbetering leiden van het woon- en leefklimaat, waardoor een verdere inhoudelijke beoordeling niet zinvol is.</i> <i>Afsluitend is genoemd dat er aanvullende maatregelen en voorzieningen getroffen dienen te worden aan de woning. Op basis van de resultaten van het akoestisch rapport is bepaald welke woningen hier mogelijk voor in aanmerking komen. Deze woningen zijn, als adres, genoemd in het Hogere waarde besluit. De woning van indiener is hierbij niet genoemd als woning die voor verder akoestisch onderzoek, in het kader van de vaststelling van hogere gevelwaarden, in aanmerking komt.</i>
	5	Verder wordt verwezen naar het akoestisch rapport, omdat indiener niet kan afleiden met welk geluidniveau hij te maken krijgt op zijn gevel en op zijn percelen, te meer gekozen is om alleen de cumulatieve geluidbelasting te berekenen van alle woningen binnen de zone van de nieuwe wegen en waar sprake is van een fysieke wijziging of de aanleg van nieuwe wegen. De berekeningen zijn enkel uitgevoerd voor woningen waar sprake is van een overschrijding van de voorkeurswaarde. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het echter wenselijk om ook andere woningen mee te nemen, zoals de woningen van indiener. Kijkende naar een goede ruimtelijke ordening en de methode Miedema, wordt indiener namelijk geconfronteerd met een woon- en leefklimaat dat nog steeds wordt geclassificeerd als 'tamelijk slecht'. Indiener meent dat de inrichting daarom anders had moeten worden gesitueerd. In de reactie op de notitie reikwijdte en detailniveau heeft indiener al enkele oplossingen aangevoerd. Er moet een gedegen belangenafweging en onderbouwing komen voor wat betreft het akoestisch klimaat, en de keuze dat dat de situatie van een 'tamelijk slecht' akoestisch klimaat gehandhaafd moet blijven.

Nummer	Subnr.	
		Ook is niet inzichtelijk in hoeverre voor indiener extra geluidsoverlast optreedt vanwege afremmend verkeer. Immers nabij de percelen van indiener wordt een viaduct planologisch mogelijk gemaakt. Daar komt verder nog bij dat onvoldoende rekening is gehouden met de maximale mogelijkheden. Op dit punt verwijst cliënt naar hetgeen is opgemerkt over de maximale mogelijkheden in relatie tot de wijzigingsbevoegdheden. Tot slot stelt indiener dat onvoldoende rekening is gehouden met het verkeer dat gebruik gaat maken van de parallelweg ter hoogte van de woning. De huidige N280 is een belangrijke verbindingroute. Dat geldt ook voor de wegen die rondom de N280 zijn gelegen. Deze wegen worden namelijk als sluiproute gebruikt.  Op bovenstaande afbeelding zijn de sluiproutes weergegeven. Het gaat concreet om de volgende routes (niet limitatief) die zorgen voor onevenredige druk op de parallelwegen: 1. Verkeer vanuit Weert richting Heythuysen en andersom: het verkeer gebruikt de N280 en de rotonde bij Kelpen-Oler om de parallelweg op te rijden. Vervolgens rijdt het verkeer door tot het eerst volgende viaduct (ter hoogte van cliënt) om vervolgens via de Bosstraat door te rijden naar Heythuysen. Dat geldt uiteraard ook andersom. 2. Verkeer vanuit Baexem -Weert: het verkeer vanuit Baexem gebruikt niet standaard de hoofdweg in het centrum om vervolgens via de rotonde de N280 op te rijden. De N280 is een belangrijke verbindingroute en zal in de spits veelal erg vol staan. Dat betekent dat bewoners andere routes hanteren. Verkeer vanuit het achterliggende gebied van Baexem (zie paarse lijn op de afbeelding) zal namelijk ook gebruik maken van de Bosstraat om via de parallelweg richting Weert te vertrekken. 3. Verkeer vanuit Kelpen-Oler naar Heythuysen: het verkeer zal niet via de N280 naar Heythuysen rijden maar zal gebruik maken van de sluiproutes en het viaduct om vervolgens via de Bosstraat te vertrekken naar Heythuysen. In dat verband dient ook rekening gehouden te worden met het verkeer dat elkaar tegenkomt op de parallelweg en elkaar dus moet kruisen. Indien dan ook rekening wordt gehouden met zwaar landbouw- en vrachtverkeer krijgt indiener te maken met forse geluidsoverlast. Verkeer moet namelijk uitwijken en maakt daarbij gebruik van de halfverharding. Er is op geen enkele wijze rekening gehouden met de verkeersstromen op de parallelweg, dat moet eerst worden onderzocht.

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het akoestisch onderzoek is gebruik gemaakt van de verkeersmodellen van de provincie Limburg, hetgeen ook landelijk de wijze is waarop geluidmissie van verkeersgeluid wordt beoordeeld. Onderhavige beoordeling wijkt derhalve niet af van deze beoordelingsmethode. Het berekenen van varianten van sluiproutes is niet gebruikelijk en zal niet leiden tot een representatieve beoordeling. Op basis van beschikbare verkeersgegevens is beoogd plan, inclusief de parallelwegen en beoogde verbindingen (viaducten) in het model doorgerekend. De resultaten zoals deze zijn opgenomen in het akoestisch onderzoek zijn op deze verkeersstromen gebaseerd.</i> <i>In de huidige situatie is een gevelbelasting berekend die hoger is dan de toekomstige gevelbelasting. De gevelbelasting neemt in de toekomst met bijna 1,5 dB af.</i>
	6	Indiener vreest voor trillinghinder in zijn woning als gevolg van de aanleg van het tracé. Niet alleen het verkeer op de N280 maar ook het verkeer op de parallelweg dient meegenomen te worden. Noch uit de toelichting, noch uit het trillingsonderzoek blijkt dat trillingshinder is onderzocht vanwege zwaar gemotoriseerd verkeer dat rijdt over het viaduct. Ook voor dit aspect geldt dat daar nog bijkomt dat onvoldoende rekening is gehouden met de maximale mogelijkheden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Met betrekking tot trillingen is een trillingsonderzoek uitgevoerd. Als gevolg van de aanpassingen neemt de omvang van het aantal zware voertuigen op de route Heideweg-Bosstraat niet significant toe en het verkeer komt ook niet dicht bij de woning te rijden. Het viaduct is juist bedoeld om de bestaande routes in stand te houden. Extra trillingshinder wordt derhalve niet verwacht.</i> <i>In bijlage B1 is de woning opgenomen in de verbeelding en uit de resultatentabel 3 van het rapport worden enkel de woningen genoemd waarvan de trillingsniveaus het hoogste toenemen. Het niveau van trillingen nabij de woning van indiener zullen om die reden beduidend minder toenemen of in het geheel niet. Bovendien geldt dat de genoemde woningen, waarvan de trillingssterkte in de hoogste mate zal toenemen, beperkt is. Het aspect trillingen is in voldoende mate in beeld gebracht en beoordeeld voor onderhavige locatie. De resultaten van het trillingsonderzoek geven derhalve geen reden om aanvullend onderzoek of het treffen van maatregelen of voorzieningen.</i>
	7	Indiener stelt dat het feit dat aan de grenswaarden fijnstof wordt voldaan nog niet betekent dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Verwezen wordt naar voorschrift 4.17 van de Wet milieubeheer waarin de zogeheten richtwaarde is opgenomen, welke voortvloeit uit de advieswaarde van de WHO. Een belangafweging en onderbouwing gelet op deze advieswaarde ontbreekt. Ook voor dit aspect geldt dat daar nog ver bijkomt dat onvoldoende rekening is gehouden met de maximale mogelijkheden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>De World Health Organization (WHO) hanteert advieswaarden voor fijnstof (PM10) van 20 µg/m3 en 10 µg/m3 voor PM2,5. De advieswaarde van NO2 is gelijk aan de grenswaarde van 40 µg/m3. De advieswaarden van de WHO zijn geen wettelijk vastgestelde grenswaarden. Er kan echter wel worden gesteld dat, indien aan deze advieswaarden wordt voldaan, tevens wordt voldaan aan de wettelijke normstelling en sprake is van een goed woon- en leefklimaat.</i> <i>Voor de N280 west-wegvak Leudal wordt zowel in de situatie 'autonoom 2021' (huidige situatie) als 'toekomst 2022' reeds aan de advieswaarde voor NO2 van 40 µg/m3 voldaan. Verder blijkt uit situatie 'toekomst 2032' dat de concentraties een dalende trend vertonen en daarmee in de nabije toekomst zullen voldoen aan de advieswaarden van de WHO voor fijn stof (PM10) van 20 µg/m3 en 10 µg/m3 voor PM2,5. Er is derhalve sprake van een goed woon- en leefklimaat.</i>
	8	Zoals Indiener bij het geluidsonderzoek heeft toegelicht komt de hoofdrijbaan ca. 78 centimeter hoger te liggen. Uit het plan volgt op geen enkele wijze welke voorzieningen worden getroffen om de lichthinder vanuit de hoofdrijbaan tegen te gaan. De lichten van het verkeer op de N280 schijnen namelijk daardoor standaard de woning in. Indiener is van mening dat het plan niet met de vereiste zorgvuldigheid en motivering tot stand is gekomen nu geen rekening is gehouden met de lichthinder ter hoogte van de locatie van cliënt. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De nieuwe hoofdrijbaan komt duidelijk verder van de woning te liggen dan in de huidige situatie. Langs het tracé voor de woning is een bomenrij (hart op hart afstand van 15m) voorzien tussen hoofdrijbaan en parallelweg, waarmee lichthinder wordt voorkomen. Bovendien ligt de woning parallel aan de N280, die hier een recht tracé kent. Van lichtinval is derhalve geen sprake. In het kader van het wegontwerp is dit ook getoetst aan de richtlijnen en daar waar nodig aanvullend hagen voorzien. Ter plaatse van woning van indiener is hiervan geen sprake.</i>
	9	Indiener stelt dat het inpassingsplan een zorgvuldige belangenafweging en deugdelijke onderbouwing mist in relatie tot de verkeersveiligheid (hoe en in welke mate rekening is gehouden met het verkeer dat gebruik zal maken van de parallelweg). De onderbouwing bij het inpassingsplan gaat slechts met name in op de verkeersveiligheid in relatie tot de N280. Cliënt mist een onderbouwing voor wat betreft de parallelweg. Deze parallelweg zal namelijk worden gebruikt door zwaar landbouw- en vrachtverkeer alsmede door auto's en fietsers. Dat betekent dat ook op de parallelweg veel verkeer aanwezig zal zijn hetgeen weer zal leiden tot onveilige situaties. Om die reden verzoekt cliënt u om inzichtelijk te maken hoe de verkeersveiligheid van fietsers wordt beschermd tegen het zwaar gemotoriseerd verkeer, en de parallelweg verkeersveilig wordt uitgevoerd. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het volledige plan is er juist op gericht om de verkeersveiligheid in zijn totaliteit te verbeteren (dus voor alle verkeersdeelnemers). Over nagenoeg het volledige tracé wordt een vrijliggend (brom)fietspad gerealiseerd, zodat fietsers de keuze hebben om gebruik te maken van een solitaire voorziening. Fietsers kunnen echter ook gebruik maken van de parallelweg, bijvoorbeeld omdat ze aan die zijde van de N280 wonen en derhalve aan deze zijde moeten fietsen. De parallelwegen zijn</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>bewust 5,5 meter breed gemaakt, met aan weerszijden grasbetonstroken in de bermen, zodat zwaar verkeer voldoende kan uitwijken om bijvoorbeeld fietsers te passeren.</i> <i>Daar waar fietsers geen volledig vrijliggende fietsvoorziening hebben (bijvoorbeeld nabij Baexem) dan zijn aanvullende voorzieningen aangebracht om de positie van de fietser in het wegprofiel te verduidelijken, bijvoorbeeld door middel van fietsstroken.</i>
	10	Indiener gaat ervan uit dat de herinrichting zorgt voor de nodige extra verhardingen in de buurt van zijn perceel en dat de gevolgen voor wat betreft de waterhuishouding onvoldoende zijn onderkend. Meer concreet: de onzekerheid die appellant heeft met betrekking tot de gevolgen van het inpassingsplan voor de waterhuishouding. Op grond van artikel 3.1.6 lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gaat een inpassingsplan (en een ontwerp hiervoor) vergezeld van een toelichting waarin onder meer is neergelegd: een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Indiener kan uit de onderbouwing opmaken dat er diverse peilbuizen zijn aangelegd, echter niet in de nabijheid van zijn perceel. Daarbij geldt dat het inpassingsplan niet genoeg waarborgen heeft om cliënt te beschermen tegen de nadelige gevolgen die het plan kan hebben voor de percelen van cliënt. Zo is er geen eis te vinden dat de ontwikkeling hydrologisch neutraal uitgevoerd wordt. Beoordeeld moet worden wat de gevolgen zijn van de herinrichting, alsmede wat de gevolgen zijn voor de waterhuishouding. De waterhuishouding van indiener moet tijdens de uitvoering van de herinrichtingswerkzaamheden en ook daarna op orde zijn, zodat wordt gewaarborgd dat indiener geen nadelige gevolgen ondervindt van de ontwikkeling. Dat is niet gebeurd. Althans uit de onderbouwing kan cliënt niet afleiden dat op zijn locatie specifiek onderzoek is verricht naar de gevolgen. Verder wijst indiener ook op hetgeen is opgemerkt over de maximale mogelijkheden en de wijzigingsbevoegdheden. Niet duidelijk is of in de onderbouwing rekening is gehouden met de maximale mogelijkheden van het inpassingsplan en de wijzigingsbevoegdheden, welke aanzienlijk kunnen leiden nadelige gevolgen voor de waterhuishouding. Te denken valt aan de extra verhardingen die mogelijk zijn met toepassing van de wijzigingsbevoegdheden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In de waterhuishoudkundige rapportage is uitvoering onderzoek gedaan naar de grondwaterstanden en grondwaterstromen, ook voor wat betreft de invloed van de beoogde reconstructie. Hiervoor is gebruik gemaakt van de meetgegevens van peilbuizen in de omgeving die in een rekenmodel zijn opgenomen. Dit is uitvoerig besproken en getoetst door het Waterschap en akkoord bevonden. Effecten nabij de woning worden derhalve niet verwacht.</i>
	11	Indiener stelt dat het inpassingsplan een zorgvuldige belangenafweging en deugdelijke onderbouwing mist hoe het provinciaal beleid zich verhoudt tot de ontwikkeling. Zo is onduidelijk hoe het provinciaal verkeers- en vervoersprogramma

Nummer	Subnr.	
		zich verhoudt tot de nieuwe ontwikkeling. In de toelichting wordt het provinciaal verkeers- en vervoersprogramma beschreven. Geconcludeerd wordt dat het voornemen - aldus de voorgenomen ontwikkeling - in lijn is met het bestaand programma. Het initiatief zou voorzien in de nadere uitwerking van dit beleid. Een nadere toelichting hoe de uitwerking past binnen dit programma is echter onduidelijk.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Met de voorgenomen aanpassing van de N280 wordt de o.a. doorstroming en verkeersveiligheid verbeterd, dit draagt bij aan het bereikbaar houden van de regio, een van de doelen die in het PVVP is benoemd voor het mobiliteitsbeleid. De N280 voldoet derhalve aan de beleidsdoelstelling inzake de basiskenmerken duurzaam en veilig.</i>
	12	Indiener stelt dat het inpassingsplan een zorgvuldige belangenafweging en deugdelijke onderbouwing mist hoe de gemeentelijke structuurvisie zich verhoudt tot de ontwikkeling. Zo wordt aangegeven dat de N280 de gemeente Leudal doorsnijdt en hierdoor een barrière vormt. Vervolgens wordt aangegeven dat deze barrièrewerking zo zoveel mogelijk beperkt dient te worden. Uit het inpassingsplan blijkt dat de N280 straks alleen nog op bepaalde locaties kan worden overgestoken. Dit draagt niet bij om de barrièrewerking zoveel mogelijk te beperken. Indiener onderschrijft dan ook niet het standpunt. Het gaat daarbij om het standpunt dat uitwisselpunten en oversteekpunten niet voor een toename in de barrièrewerking zorgen. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In principe kan iedereen nu de bestaande N280 oversteken. Dit is natuurlijk verkeersonveilig, maar daarnaast dien je ook hiaten in het verkeer te vinden om over te kunnen steken. Dat betekent lange wachttijden in sommige gevallen. In de nieuwe situatie kun je alleen oversteken op de plekken die daarvoor zijn ingericht (zoals de Kasteelweg en tunneltje bij Baexem). Daar hoeft je niet te wachten en het is verkeersveilig. Dus het nadeel van de beperkte oversteekmogelijkheden wordt gecompenseerd door de veilige oversteken in de nieuwe situatie. Hierdoor is barrièrewerking in het MER als neutraal beoordeeld.</i>
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
26	1	Cliënt is eigenaar van twee percelen grenzend aan de N280. Het gaat om de percelen R 206 en R 210. Het bedrijf van cliënt is gesitueerd op deze percelen en daarnaast is cliënt woonachtig op deze locatie.

Nummer	Subnr.	
		Volgens cliënt ontbeert het momenteel in voorbereiding zijnde inpassingsplan, een deugdelijke motivering en daarmee ook een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikelen 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Het voorliggende inpassingsplan in ontwerp geeft onvoldoende blijk van een deugdelijke belangenafweging. De belangen van cliënt zijn onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. Cliënt stelt dat de voorliggende planregeling om die redenen in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het kader van het ontwerpproces is uitvoerig met diverse stakeholders, belanghebbenden en maatschappelijke organisaties gesproken om alle belangrijke eisen, randvoorwaarden en uitgangspunten in kaart te brengen. Mede aan de hand van deze gesprekken is het ontwerp tot stand gekomen dat de basis vormt van dit inpassingsplan. Daarnaast heeft ook overleg en afstemming plaatsgevonden met een aantal belangenorganisaties. Deze zijn samengevoegd in een werkgroep stakeholders die sinds 2014 nauw betrokken is geweest bij en geïnformeerd is over het ontwerpproces. Het gaat om onder andere de volgende belangenorganisaties: Dorpsraad Hart voor Baexem, Dorpsraad Kelpen-Oler, Dorpsraad Buggenum, Fietzersbond Midden Limburg, Stichting Limburgs Landschap, Milieufederatie Limburg. Met deze belangenorganisaties heeft regelmatig afstemming plaatsgevonden en hun inbreng is, wanneer relevant en mogelijk, meegenomen bij de uitwerking van het ontwerp. Dit overleg heeft in verschillende fases van het planproces plaatsgevonden, en niet uitsluitend in de fase van de totstandkoming van het Provinciaal Inpassingsplan.</i> <i>Naast overleg met deze organisaties en instanties is veel aandacht besteed aan burgerparticipatie. Er heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden met omwonenden en belanghebbenden die op verschillende manieren zijn geïnformeerd en geconsulteerd. In de periode sinds oktober 2017 zijn diverse bijeenkomsten met begeleidingsgroepen georganiseerd en zijn openbare inloopbijeenkomsten en informatiemarkten georganiseerd om het complete traject van de N280 Leudal nader toe te lichten.</i>

Nummer	Subnr.	
	2	Cliënt stelt dat er geen enkele noodzaak bestaat om het bestaande tracé te voorzien van een parallelstructuur. Cliënt verzoekt om voorafgaand aan de vaststelling van het plan te onderzoeken of en in welke vorm het plangebied kan worden aangepast zodat er geen onevenredige vormverslechtering ontstaat.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Landbouwverkeer is omwille van de verkeersveiligheid na de reconstructie niet meer toegestaan op de hoofdrijbaan van de N280 Leudal en percelen mogen niet meer rechtstreeks ontsloten worden op de hoofdrijbaan. Onder andere door deze maatregelen verbeteren we de verkeersveiligheid aanzienlijk. Om woningen en percelen bereikbaar te houden moet over de volle lengte van het wegvak een volwaardige parallelstructuur gerealiseerd worden.</i>
	3	Cliënt is van mening dat de waterhuishouding in het gebied niet mag verslechteren. Dat betekent dat cliënt de huidige waterafvoer in stand wenst te houden en dat door dit plan geen verslechtering op mag treden. Cliënt verzoekt om voorafgaand aan de vaststelling van het plan te onderzoeken welke gevolgen het tracé heeft voor de waterafvoer in het gebied gelet op het hoogteverschil.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In de waterhuishoudkundige rapportage is uitvoering onderzoek gedaan naar de grondwaterstanden en grondwaterstromen, ook voor wat betreft de invloed van de beoogde reconstructie. Dit is uitvoerig besproken en getoetst door het Waterschap en akkoord bevonden. Effecten nabij de woning worden derhalve niet verwacht.</i>
	4	Cliënt kan niet afleiden uit het plan hoe en in welke vorm rekening is gehouden met de bedrijfsvoering van cliënt. Het is immers niet duidelijk of cliënt in de toekomstige situatie zijn perceel afdoende kan bereiken met zijn landbouwmachines. Daarnaast blijkt uit het plan niet of vrachtwagens de draai kunnen maken van en naar het perceel van cliënt
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In principe moeten alle percelen bereikbaar zijn na reconstructie van de N280, via de daarvoor aangelegde parallelwegen. Indien we bestaande inritten onverhoopt zijn vergeten te herstellen, dan kunnen deze aan het plan worden toegevoegd.</i>
	5	Cliënt heeft een aantal praktische vragen: - Hoe wordt omgegaan met de vrijgekomen teeltaarde op het perceel R210? Cliënt is van mening dat de teeltaarde verdeeld moet worden over de overgebleven gronden van cliënt en verzoekt u om dit te bevestigen. - Hoe wordt omgegaan met de waterhuishouding rondom de percelen van cliënt als gevolg van de aanleg van de parallelweg en het viaduct? - Hoe wordt rekening gehouden met de automatische poort van cliënt. Als gevolg van het plan moet deze poort mogelijkerwijs worden verplaatst omdat vrachtwagens niet op de parallelweg kunnen wachten en evenmin kunnen indraaien in de voorgenomen plannen.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> - <i>In het kader van de grondverwerving kan dit een onderwerp van onderhandeling zijn. Wij kunnen hier op voorhand echter nog geen concrete toezegging over doen.</i> - <i>In de waterhuishoudkundige rapportage is uitvoering onderzoek gedaan naar de grondwaterstanden en grondwaterstromen, ook voor wat betreft de</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>invloed van de beoogde reconstructie. Langs de nieuwe N280 zijn nagenoeg overal bermsloten aangebracht om wateroverlast te voorkomen. Dit is uitvoerig besproken en getoetst door het Waterschap en akkoord bevonden. Effecten nabij percelen worden derhalve niet verwacht.</i> - <i>Indien mocht blijken dat de toegangspoort verplaatst dient te worden dan wordt dat meegenomen in de herinrichtingskosten van het perceel. In het kader van de grondverwerving kan dit een onderwerp van gesprek zijn.</i>
	6	Cliënt is van mening dat de flexibiliteitsbepalingen van de planregels te veel ruimte bieden, waardoor sprake is van een grote planologische flexibiliteit. Gewezen wordt op de artikelen 24 en 25. Niet duidelijk is of in de onderbouwing rekening is gehouden met de maximale mogelijkheden van het inpassingsplan en de wijzigingsbevoegdheden, welke aanzienlijk kunnen leiden tot nadelige gevolgen op het gebied van geluid, fijnstof, trillingen en waterhuishouding. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De flexibiliteitsbepalingen in de planregels zijn begrensd door zowel een omgevingsvergunningprocedure inclusief voorwaarden, of het aantonen van betere technische realisering of verkeersveiligheid/intensiteit. Geconcludeerd wordt dat enkel noodzakelijke planologische flexibiliteit wordt geboden.</i> <i>Gezamenlijk met het OPIP is tevens het MER ter inzage gegaan. In het MER is de volledige milieutechnische toetsing gedaan van het ontwerp waarop het bestemmingsplan is gebaseerd. Het MER voorziet in voldoende ruimte voor beperkte wijzigingen zoals mogelijk worden gemaakt in het PIP. Indien sprake is van het toevoegen van rijstroken is sprake van een bestemmingsplan wijziging waarbij tevens sprake is van een MER-plichtige activiteit waarbij een nieuwe m.e.r.-procedure doorlopen dient te worden.</i>
	7	Cliënt stelt dat de grenzen van het (ontwerp)inpassingsplan onzorgvuldig zijn gekozen. Cliënt verzoekt de begrenzing zodanig aan te passen dat de gronden van cliënt niet worden aangetast. Cliënt ondervindt anders zeer nadelige gevolgen voor wat betreft de gebruiksmogelijkheden. Ook vindt onevenredige aantasting plaats van zijn woon- en leefklimaat. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Een ontwerpproces van een dergelijk omvangrijk project vergt altijd een brede belangenafweging. Daarnaast hebben we te maken met wettelijke normen en met ontwerprichtlijnen. Met inachtnaam van al deze aspecten hebben we zo veel als mogelijk rekening gehouden en dit heeft geleid tot voorliggend ontwerp. Het verleggen van de weg naar een andere plek zal tot gevolg hebben dat andere percelen weer meer worden aangetast. Aanpassing van het ontwerp is derhalve niet voorzien.</i>
	8	Cliënt vindt het inpassingsplan te rechtsonzeker voor wat betreft hetgeen gerealiseerd gaat worden. Cliënt wil dat op voorhand is wat hij precies van de herinrichting kan verwachten en wil op voorhand bekend zijn of en waar geluidswerende voorzieningen worden gerealiseerd, en welke mogelijke andere voorzieningen worden gesitueerd op voornoemde bestemmingen. Immers hetgeen daar wordt gerealiseerd is van directe invloed op zijn woongenot. Cliënt is overigens van mening dat er een geluidsscherm gerealiseerd dient te worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i>

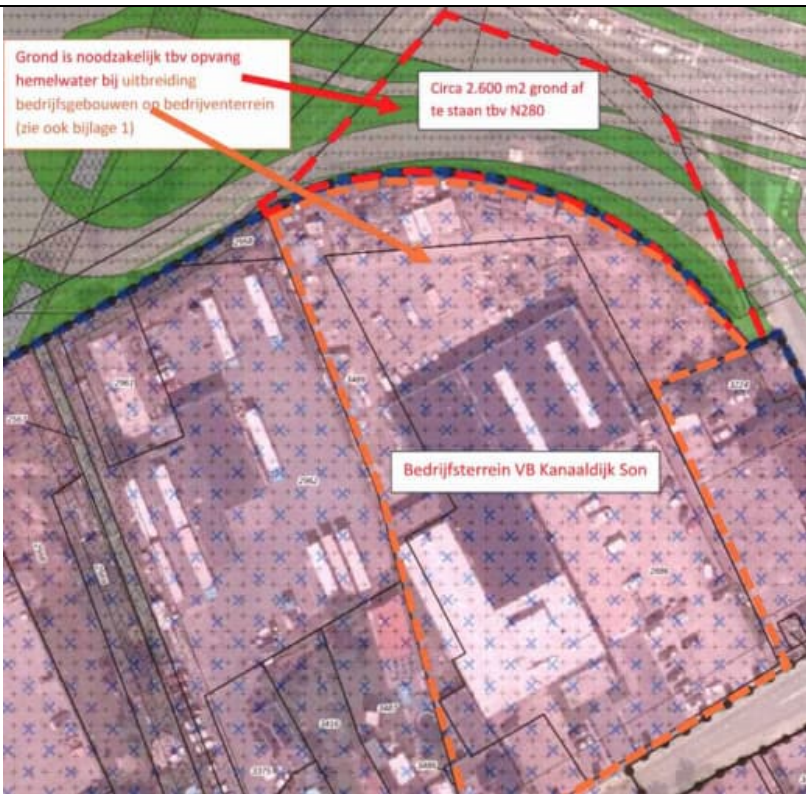
Nummer	Subnr.	
		<i>Er is uitgebreid onderzoek verricht naar de akoestische effecten conform de vereisten van de Wet geluidhinder. Op basis van dit onderzoek is gekeken naar de noodzaak en mogelijkheden van akoestisch maatregelen. Daaruit is ook de toepassing van stil asfalt naar voren gekomen en is besloten om dit op het volledige traject toe te passen. Aanvullende maatregelen, zoals bijvoorbeeld geluidschermen, zijn niet doelmatig beoordeeld en/of wenselijk bevonden vanuit verkeerskundig en/of landschappelijk oogpunt. Het afwegingskader hiervoor is opgenomen in hoofdstuk 7 van het akoestisch rapport.</i>
	9	Cliënt heeft gegronde vrees voor geluidsoverlast in zijn woning en perceel als gevolg van de aanleg van het tracé. Uit het akoestisch rapport kan cliënt niet afleiden met welk geluidniveau hij te maken krijgt op zijn gevel en op zijn percelen. Cliënt ziet niet terug hoe rekening is gehouden met het feit dat cliënt extra geluidsoverlast krijgt vanwege afremmend verkeer. Immers nabij de percelen van cliënt wordt een viaduct planologisch mogelijk gemaakt. Cliënt stelt dat onvoldoende rekening is gehouden met het verkeer dat gebruik gaat maken van de parallelweg ter hoogte van de woning van cliënt. Cliënt komt tot de conclusie dat op geen enkele wijze rekening is gehouden met de verkeersstromen op de parallelweg en verzoekt daarom, voordat over wordt gegaan tot vaststelling, eerst gedegen onderzoek te verrichten naar de gevolgen op de parallelweg. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het akoestisch onderzoek is gebruik gemaakt van de verkeersmodellen van de provincie Limburg. Beoogd plan, inclusief de parallelwegen en beoogde verbindingen (viaducten) is hiervoor in het model doorgerekend en de als gevolg daarvan optredende verkeersstromen zijn doorgerekend in het model. De resultaten zoals deze zijn opgenomen in het akoestisch onderzoek zijn op deze verkeersstromen gebaseerd. Uit deze resultaten blijkt dat voor indiener sprake is van een afname van de geluidsbelasting.</i>
	10	Cliënt vreest voor trillinghinder in zijn woning als gevolg van de aanleg van het tracé. Niet alleen het verkeer op de N280 maar ook het verkeer op de parallelweg dient meegenomen te worden. Noch uit de toelichting, noch uit het trillingsonderzoek blijkt dat trillingshinder is onderzocht vanwege zwaar gemotoriseerd verkeer dat rijdt over het viaduct. Cliënt acht het voorstelbaar dat de aanwezigheid van het viaduct voor extra trillinghinder zal zorgen. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Als gevolg van de aanpassingen neemt het aantal zware voertuigen op de route Heideweg-Bosstraat niet significant toe en het verkeer komt ook niet dicht bij de woning te rijden. Het viaduct is juist bedoeld om de bestaande routes in stand te houden. Extra trillingshinder wordt derhalve niet verwacht.</i> <i>In resultatentabel 3 van het trillingsonderzoek worden enkel de woningen genoemd waarvan de trillingsniveaus het hoogste zullen toenemen. Het niveau van trillingen nabij de woning van indiener zullen om die reden beduidend minder toenemen of in het geheel niet. Bovendien geldt dat de genoemde woningen, waarvan de trillingssterkte in de hoogste mate zal toenemen, beperkt is. De betreffende woning te Kelpen-Oler is in voornoemde tabel genoemd. De verwachte toename van de trillingssterkte bedraagt 0,0058 [mm/s], hetgeen leidt tot een optredende trillingssterkte van 0,0509 [mm/s]. Dit niveau voldoet aan de streefwaarde voor de</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>beoordeling van de trillingssterkte. Aangezien de woning van indiener is gelegen op een afstand van circa 108 meter vanaf de N280 en de beoordeelde woning, gelegen op circa 14 meter vanaf de weg, zal de trillingssterkte bij de woning van indiener in ieder geval beduidend lager zijn. Gezien de situatie bij de naastgelegen woning reeds ruim voldoet aan de streefwaarde is er voor beide gevallen geen aanleiding voor aanvullend onderzoek noch voor additionele maatregelen of voorzieningen. Het aspect trillingen is in voldoende mate in beeld gebracht en beoordeeld voor onderhavige locatie.</i>
	11	Cliënt stelt dat het feit dat aan de grenswaarden fijnstof wordt voldaan nog niet betekent dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Verwezen wordt naar voorschrift 4.17 van de Wet milieubeheer waarin de zogeheten richtwaarde is opgenomen, welke voortvloeit uit de advieswaarde van de WHO. Een belangafweging en onderbouwing gelet op deze advieswaarde ontbreekt. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De World Health Organization (WHO) hanteert advieswaarden voor fijnstof (PM10) van 20 µg/m3 en 10 µg/m3 voor PM2,5. De advieswaarde van NO2 is gelijk aan de grenswaarde van 40 µg/m3. De advieswaarden van de WHO zijn geen wettelijk vastgestelde grenswaarden. Er kan echter wel worden gesteld dat, indien aan deze advieswaarden wordt voldaan, tevens wordt voldaan aan de wettelijke normstelling en sprake is van een goed woon- en leefklimaat.</i> <i>Voor de N280 west-wegvak Leudal wordt zowel in de situatie 'autonoom 2021' (huidige situatie) als 'toekomst 2022' reeds aan de advieswaarde voor NO2 van 40 µg/m3 voldaan. Verder blijkt uit situatie 'toekomst 2032' dat de concentraties een dalende trend vertonen en daarmee in de nabije toekomst zullen voldoen aan de advieswaarden van de WHO voor fijn stof (PM10) van 20 µg/m3 en 10 µg/m3 voor PM2,5. Er is derhalve sprake van een goed woon- en leefklimaat.</i>
	12	Cliënt krijgt te maken met verkeer van en naar het viaduct waardoor ook vanuit het viaduct lampen richting de woning van cliënt schijnen. Uit het plan volgt op geen enkele wijze welke voorzieningen worden getroffen om de lichthinder vanuit de hoofdrijbaan en het viaduct tegen te gaan. Cliënt is van mening dat het plan niet met de vereiste zorgvuldigheid en motivering tot stand is gekomen nu geen rekening is gehouden met de lichthinder ter hoogte van de locatie van cliënt. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Woning van indiener ligt niet in de rijlijn van het verkeer dat gebruik maakt van het viaduct, noch in de rijlijn van de hoofdrijbaan N280. Van lichthinder is ons inziens geen sprake.</i>
	13	Cliënt stelt dat het inpassingsplan een zorgvuldige belangenafweging en deugdelijke onderbouwing mist in relatie tot de verkeersveiligheid. Cliënt kan uit de stukken niet herleiden hoe en in welke mate rekening is gehouden met het verkeer dat gebruik zal maken van de parallelweg. De onderbouwing bij het inpassingsplan gaat slechts met name in op de verkeersveiligheid in relatie tot de N280. Cliënt verzoekt om inzichtelijk te maken hoe de verkeersveiligheid van fietsers wordt beschermd tegen het zwaar gemotoriseerd verkeer, en de parallelweg verkeersveilig wordt uitgevoerd. <i>Reactie bevoegd gezag:</i>

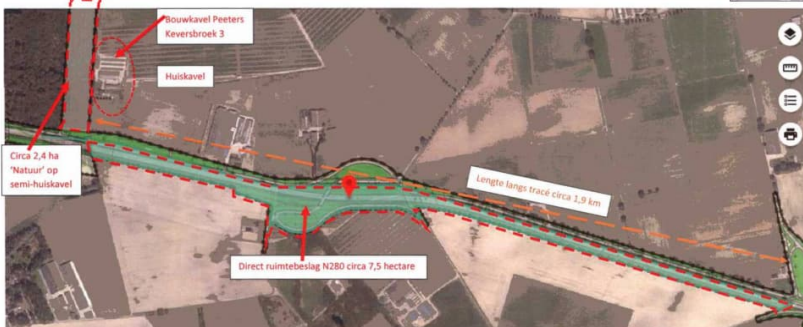
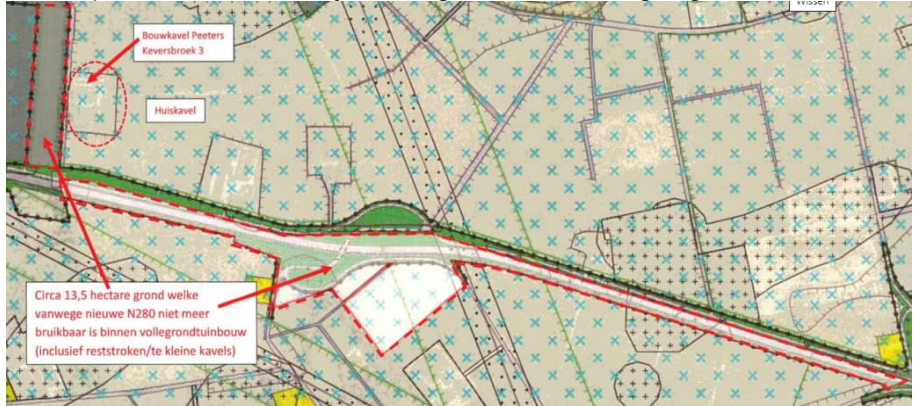
Nummer	Subnr.	
		<i>Het volledige plan is er juist op gericht om de verkeersveiligheid in zijn totaliteit te verbeteren (dus voor alle verkeersdeelnemers). Over nagenoeg het volledige tracé wordt een vrijliggend (brom)fietspad gerealiseerd, zodat fietsers de keuze hebben om gebruik te maken van een solitaire voorziening. Fietsers kunnen echter ook gebruik maken van de parallelweg, bijvoorbeeld omdat ze aan die zijde van de N280 wonen en derhalve aan deze zijde moeten fietsen. De parallelwegen zijn bewust 5,5 meter breed gemaakt, met aan weerszijden grasbetonstroken in de bermen, zodat zwaar verkeer voldoende kan uitwijken om bijvoorbeeld fietsers te passeren.</i> <i>Daar waar fietsers geen volledig vrijliggende fietsvoorziening hebben (bijvoorbeeld nabij Baexem) dan zijn aanvullende voorzieningen aangebracht om de positie van de fietser in het wegprofiel te verduidelijken, bijvoorbeeld door middel van fietsstroken.</i>
	14	Clïënt stelt dat het inpassingsplan onvoldoende inzicht geeft in de gevolgen die de ontwikkeling heeft voor zijn perceel voor wat betreft de waterhuishouding. Beoordeeld moet worden wat de gevolgen zijn van de herinrichting, alsmede wat de gevolgen zijn voor de waterhuishouding van cliënt. De waterhuishouding van cliënt moet tijdens de uitvoering van de herinrichtingswerkzaamheden en ook daarna op orde zijn, zodat wordt gewaarborgd dat cliënt geen nadelige gevolgen ondervindt van de ontwikkeling. Dat is volgens cliënt niet gebeurd. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In de waterhuishoudkundige rapportage is uitvoering onderzoek gedaan naar de grondwaterstanden en grondwaterstromen, ook voor wat betreft de invloed van de beoogde reconstructie. Dit is uitvoerig besproken en getoetst door het Waterschap en akkoord bevonden. Effecten nabij de woning worden derhalve niet verwacht.</i>
	15	Clïënt stelt dat het inpassingsplan een zorgvuldige belangenafweging en deugdelijke onderbouwing mist hoe de provinciale verordening zich verhoudt tot de ontwikkeling. Immers gesteld wordt dat de N280 Leudal behorende tot het plangebied, een reserveringszone heeft waar middels dit inpassingsplan gebruik van wordt gemaakt. Echter het ruimtebeslag dat nu wordt gebruikt conform het ontwerp-inpassingsplan reikt verder dan de huidige reserveringszone. Clïënt stelt verder dat het inpassingsplan een zorgvuldige belangenafweging en deugdelijke onderbouwing mist hoe het provinciaal beleid zich verhoudt tot de ontwikkeling. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Bovenregionaal verbindende wegen zijn meestal voorzien van een reserveringszone om te voorkomen dat zich in de tussentijd op de voor een verbreding benodigde grondstroken ruimtelijke ontwikkelingen voordoen die een dergelijke verbreding in de toekomst bij voorbaat onmogelijk maken of ernstig kunnen belemmeren. Zo wordt zoveel mogelijk voorkomen dat nieuwe bestemmingen worden gerealiseerd die een toekomstige wegverbreding verhinderen en dus weer teniet zouden moeten worden gedaan, met alle planologische procedures van dien. Voorliggend plan voorziet echter juist in een herinrichting (verbreding) van de N280 Leudal. Daarom is de reserveringszone uit de Omgevingsverordening niet over genomen.</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>De N280 Leudal behorende tot het plangebied heeft een reserveringszone waar middels dit inpassingsplan invulling aan wordt gegeven. Het inpassingsplan voorziet niet in een nieuwe reserveringszone.</i>
	16	Cliënt stelt dat het inpassingsplan een zorgvuldige belangenafweging en deugdelijke onderbouwing mist hoe de gemeentelijke structuurvisie zich verhoudt tot de ontwikkeling. Zo wordt aangegeven dat deze barrièrewerking zoveel mogelijk beperkt dient te worden. Uit het inpassingsplan blijkt dat de N280 straks alleen nog op bepaalde locaties kan worden overgestoken. Dit draagt in de ogen van cliënt niet bij om de barrièrewerking zoveel mogelijk te beperken. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In principe kan iedereen nu de bestaande N280 oversteken. Dit is natuurlijk verkeersonveilig, maar daarnaast dien je ook hiaten in het verkeer te vinden om over te kunnen steken. Dat betekent lange wachttijden in sommige gevallen. In de nieuwe situatie kun je alleen oversteken op de plekken die daarvoor zijn ingericht (zoals de Kasteelweg en tunneltje bij Baexem). Daar hoeft je niet te wachten en het is verkeersveilig. Dus het nadeel van de beperkte oversteekmogelijkheden wordt gecompenseerd door de veilige oversteken in de nieuwe situatie. Hierdoor is barrièrewerking in het MER als neutraal beoordeeld.</i>
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
27	1	V.B. Kanaaldijk Son B.V. is gericht op bouw- en projectontwikkeling met sinds december 2020 een vestiging te Kelpen-Oler. Het onroerend goed op deze locatie wordt op dit moment verhuurd aan Van Heur Bouw en Onderhoud B.V. Dit bedrijf is gericht op nieuwbouw, verbouw, renovatie en onderhoud van vastgoed. Cliënten. Het Ontwerp PIP mag de herontwikkeling en uitbreiding van de bebouwing op de bedrijfslocatie niet frustreren en/of beperken.

Nummer	Subnr.	
		
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Bij de gemeente Leudal is geen initiatief / aanvraag voor een herontwikkeling of uitbreiding van de bebouwing op de bedrijfslocatie bekend. Mocht indiener een oordeel van de gemeente Leudal willen dan zal hij/zij een principeverzoek moeten indienen zodat dit inhoudelijk behandeld kan worden. Er kan om die reden geen uitsluitsel gegeven worden of er al dan niet negatieve invloed voor de bouwplannen zal ontstaan.</i>
	2	Clïënt constateert dat in de normering wateropvang voor de N280 is uitgegaan van verouderde normen (84 mm). Gezien de gebeurtenissen van afgelopen periode zal ook voor de N280 aansluiting moeten worden gezocht bij de nieuwe normen van het Waterschap. Voor de aanleg van de N280 claimt het Ontwerp-PIP nu de volledige oppervlakte grond welke binnen de bestemming 'Agrarisch' ligt en gezien de lagere ligging zeer geschikt was voor hemelwateropvang- en/of waterretentie. Nu dit grondstuk gedacht is voor de aanleg van de nieuwe N280 wordt cliënte daarmee de mogelijkheid ontnomen om haar hemelwater op een verantwoorde en afdoende wijze op te vangen op eigen grond. Alvorens het Ontwerp PIP kan worden vastgesteld, dient er een oplossing te worden gevonden voor de aanleg van een alternatieve hemelwateropvang-/waterretentie op andere gronden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In de waterhuishoudkundige rapportage is uitvoering onderzoek gedaan naar de grondwaterstanden en grondwaterstromen, ook voor wat betreft de invloed van de beoogde reconstructie. Dit is uitvoerig besproken en getoetst door het Waterschap en akkoord bevonden. Bij een aanvraag tot uitbreiding / aanpassing van de</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>bedrijfsbebouwing zullen de reguliere eisen gesteld worden voor wat betreft hemelwateropvang.</i> <i>Wanneer de betreffende gronden beoogd zijn als een hemelwateropvang voor een eventuele uitbreiding van de bedrijfsbebouwing zal dit onderdeel moeten zijn van de onderhandeling met de Provincie Limburg over de grondprijs. Bij de gemeente Leudal is vooralsnog geen initiatief / aanvraag voor een herontwikkeling of uitbreiding van de bebouwing op de bedrijfslocatie bekend.</i>
	3	In de huidige situatie beschikt het terrein voor het achtererf over één bestaande inrit aan de oostzijde. Deze bestaande Inrit komt niet terug op de verbeelding van het Ontwerp PIP als te handhaven infrastructuur. Cliënte wenst dat deze inrit net als andere toekomstige inritten van woningen en bedrijven langs de ventwegen van de nieuwe N280 de bestemming 'Verkeer' krijgt tot aan de eigendom van cliënte. Dit is in het belang van de rechtszekerheid van cliënte. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In principe moeten alle percelen bereikbaar zijn na reconstructie van de N280, via de daarvoor aangelegde parallelwegen en/of nieuwe verbindingswegen. Indien onverhoopt inritten zijn vergeten dan kunnen deze waar noodzakelijk geacht alsnog aan het plan worden toegevoegd. Betreffende inrit is derhalve in het definitieve plan alsnog opgenomen, op kaartblad 2 van de Verbeelding.</i>
	4	Met de uitbreiding van de bedrijfsbebouwing ontstaat, ten behoeve van een goede bereikbaarheid van het bedrijfsterrein, tussen de twee nieuwe hallen, behoefte aan een extra ontsluiting op de nieuwe toegangsweg van Kelpen-Oler. Cliënte verzoekt de verbeelding van het bestemmingsplan hierop aan te passen.  <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Indiener stelt voor een tweede uitweg in een binnenbocht van de verbindingsweg naar Kelpen-Oler te realiseren. Gelet op het feit dat er voldoende zicht moet zijn op het te betreden wegvak en op de uitweg, kan de gemeente Leudal niet akkoord gaan met de locatie in het belang van het doelmatig en veilig gebruik van de weg. In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van gemeente Leudal staat aangegeven dat het college het maken of veranderen van een uitweg kan verbieden als daardoor het verkeer op de weg in gevaar wordt gebracht (Artikel 2:12).</i>
Inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
28	1	Cliënte exploiteert een volwaardig vollegrondstuinbouw- /akkerbouwbedrijf. Zij maakt daarbij in hoofdzaak gebruik van in de omgeving van haar bedrijf gelegen landbouwgronden (eigendom en pacht). Gezien de omvangrijke tak vollegrondstuinbouw is het van belang dat cliënte kan beschikken over vlakgelegen, goed gedraineerde, goed ontsloten kavels van voldoende omvang met goed gesitueerde beregeningsfaciliteiten. In de huidige bedrijfsvoering is dat het geval. Cliënte constateert dat er voor de reconstructie van de N280 veel extra landbouwgrond nodig is. Deze grondclaim raakt zijn bedrijf hard. Bij het verwerven van die grond moet er terdege rekening worden gehouden met het gebruik, de kavelvorm en oppervlakte van de resterende percelen. Ook dienen de investeringen welke gedaan moeten worden in drainage en beregening niet onderschat te v/orden. Cliënte leest nergens in de toelichting dat hier in de voorbereiding van het Ontwerp PIP rekening mee is gehouden.  <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het kader van de grondverwerving worden alle bedrijfsaspecten meegenomen.</i>
	2	Van de totaal 60 hectare grond welke cliënte nu ter beschikking heeft voor haar bedrijfsvoering is op grond van het Ontwerp PIP circa 10 hectare nodig als gevolg van direct ruimtebeslag voor de realisatie van de nieuwe N280. Het bedrijf van cliënte wordt daarmee onevenredig hard geraakt in haar bedrijfsvoering. Dit is onacceptabel, daar de bedrijfsvoering daardoor ernstig in gevaar komt.  <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het kader van de grondverwerving worden alle bedrijfsaspecten meegenomen.</i>

Nummer	Subnr.	
	3	Client is van mening dat nagelaten is om op die plaatsen waar grote ingrepen in de bedrijfsvoering plaatsvinden, vooraf een omgevingsdialoog te voeren met direct belanghebbenden. Cliënte is nooit persoonlijk uitgenodigd of benaderd voor een dergelijke dialoog en/of overleg, waarin zij haar mening over deze ingreep kon geven dan wel met de provincie van gedachten kon wisselen over de voor haar minst belastende uitvoering daarvan. Dit is een ernstig gemis in de planvoorbereiding en een provincie onwaardig. Met de komst van de Omgevingswet had de provincie juist extra aandacht moeten besteden aan het voeren van een zorgvuldige omgevingsdialoog. Door dit niet te doen en niet eerst een voorontwerp van het PIP ter visie te leggen op grond waarvan die omgevingsdialoog gevoerd kon worden, is het plan onzorgvuldig voorbereid. Dit is in strijd met de Algemene wet bestuursrecht. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het kader van het ontwerpproces is uitvoerig met diverse stakeholders, belanghebbenden en maatschappelijke organisaties gesproken om alle belangrijke eisen, randvoorwaarden en uitgangspunten in kaart te brengen. Mede aan de hand van deze gesprekken is het ontwerp tot stand gekomen dat de basis vormt van dit inpassingsplan. Daarnaast heeft ook overleg en afstemming plaatsgevonden met een aantal belangenorganisaties. Deze zijn samengevoegd in een werkgroep stakeholders die sinds 2014 nauw betrokken is geweest bij en geïnformeerd is over het ontwerpproces. Het gaat om onder andere de volgende belangenorganisaties: Dorpsraad Hart voor Baexem, Dorpsraad Kelpen-Oler, Dorpsraad Buggenum, Fietzersbond Midden Limburg, Stichting Limburgs Landschap, Milieufederatie Limburg. Met deze belangenorganisaties heeft regelmatig afstemming plaatsgevonden en hun inbreng is, wanneer relevant en mogelijk, meegenomen bij de uitwerking van het ontwerp. Dit overleg heeft in verschillende fases van het planproces plaatsgevonden, en niet uitsluitend in de fase van de totstandkoming van het Provinciaal Inpassingsplan. Naast overleg met deze organisaties en instanties is veel aandacht besteed aan burgerparticipatie. Er heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden met omwonenden en belanghebbenden die op verschillende manieren zijn geïnformeerd en geconsulteerd. In de periode sinds oktober 2017 zijn diverse bijeenkomsten met begeleidingsgroepen georganiseerd en zijn openbare inloopbijeenkomsten en informatiemarkten georganiseerd om het complete traject van de N280 Leudal nader toe te lichten.</i> <i>Overigens is de omgevingswet nog niet in werking getreden en het ter inzage leggen van een voorontwerp is geen wettelijke verplichting. Met het uitgebreide ontwerpproces hebben we reeds vele partijen de mogelijkheid gegeven om te reageren op de plannen.</i>
	4	Om die gronden na aanleg van de nieuwe N280 te bereiken kan die weg niet meer worden overgestoken. Cliënte zal dan via de ventweg/parallelweg en de ongelijkvloerse kruising Bosstraat/Heideweg naar zijn percelen moeten rijden. De kortste afstand bedraagt in dat geval circa 1,5 km. Een dergelijke vergroting van de afstanden naar de kavels is onacceptabel en volledig in strijd met het door de provincie gehanteerde uitgangspunt van 'goede bereikbaarheid van aanliggende landbouwpercelen'.

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende. Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Op een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.</i>
	5	In het kader van de Landinrichting 'Land van Thorn' (ruilverkavelingsproject medio 2000) aanzienlijke kosten gemaakt om de gronden rond het bedrijf te concentreren. Voor die herinrichting moet cliënte jaarlijks nog ruilverkavelingsrente afdragen. Met de uitvoering van de N280 op basis van het Ontwerp PIP, worden de voordelen waarvoor cliënte jaarlijks moet betalen weer voor een belangrijk deel teniet gedaan. Het Ontwerp PIP ontbeert op deze punten een goede motivering en is in strijd met de artikelen 3:2, 3:4 en 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Als grondeigenaar loop je altijd het risico dat er ontwikkelingen zijn/ontstaan waarbij gronden voor het algemeen belang nodig zijn. Dat de reconstructie van de N280 binnen de afbetalingsperiode van het ruilverkavelingsproject valt is uiteraard vervelend.</i>
	6	Client stemt niet in met de omvorming van perceel R 192 tot natuur. Het aanleggen van natuur direct tegenover de bouwkavel zal in de toekomst leiden tot beperkingen bij de uitbreidingsmogelijkheden van het bedrijf en/of wijzigingen in de bedrijfsvoering. De bestemming 'Natuur' op deze kavel zal bij het realiseren van beplanting ook leiden tot extra schaduw op de woning en de landbouwgronden (huiskavel) rond het bedrijf van cliënte. Bij het opstellen van het Ontwerp PIP is in dit kader verzuimd de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen te vergaren. Ook zijn de nadelige gevolgen voor cliënte op dit punt onevenredig in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Op deze punten berust het Ontwerp PIP niet op een deugdelijke motivering. Dit alles is in strijd met de artikelen 3:2, 3:4 en 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Of de omvorming van het perceel tot natuur beperking met zich meebrengt in het kader van een eventuele uitbreiding is nu niet te stellen. Bij een eventuele uitbreiding van een bedrijf wordt naar veel meer aspecten gekeken. Schaduwwerking is niet aan de orde omdat er geen bomenaanplant kort bij de weg danwel woning plaats zal vinden.</i>

Nummer	Subnr.	
	7	Door het grote oppervlakteverlies aan bruikbare grond (totaal circa 13,5 hectare) vindt versnippering plaats en sluiten gronden aan de zuidzijde van de N280 niet meer (nagenoeg) aan elkaar aan. Dit leidt tot hogere zaai-, onderhoud- en oogstkosten. Voor de teelten sluit cliënte contracten af. Deze contracten zijn gebaseerd op de teeltoppervlakte. Er worden door afnemers geen contracten afgesloten voor percelen kleiner dan 4 hectare. Teelt technisch zijn contracten van minimaal 6 hectare het meest gangbaar. Door het onttrekken van grote oppervlakten aan de bestaande percelen aan de zuidzijde van de N280 zullen een aantal contracten niet meer afgesloten kunnen worden. Dit leidt tot extra bedrijfsschade. Bij het uitwerken van het Ontwerp PIP is hier geen aandacht aan geschonken. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De resterende perceel oppervlakten zijn van dusdanige omvang dat het verkrijgen van teeltcontracten mogelijk blijft.</i>
	8	Door het gigantische grondverzet dat op en nabij de percelen van cliënte ten behoeve van de realisatie van de N280 moet plaatsvinden zal een dergelijk werk (inclusief fundatie van de weg) altijd effecten hebben op de grondwaterstand en grondwaterstroming op de aangrenzend gelegen kavels. Hierdoor kan niet worden uitgesloten dat er op de aangrenzend gelegen gronden vernatting optreedt. Ook de verstoring van de huidige drainage van de percelen speelt daarbij een rol. De effecten daarvan zijn niet onderzocht. Dit zal alsnog moeten gebeuren voordat overgegaan wordt tot de vaststelling van het Ontwerp PIP. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In de waterhuishoudkundige rapportage is uitvoering onderzoek gedaan naar de grondwaterstanden en grondwaterstromen, ook voor wat betreft de invloed van de beoogde reconstructie. Dit is uitvoerig besproken en getoetst door het Waterschap en akkoord bevonden. Effecten worden derhalve niet verwacht. In de afspraken die worden gemaakt in het kader van de grondverwerving wordt ook het herstellen van de drainage geregeld.</i>
	9	Gezien de intensieve teelten heeft cliënte op al haar percelen goede en vaste faciliteiten (putten en hydranten) voor beregening aangelegd. Deze faciliteiten zijn nu grotendeels direct bereikbaar vanaf de huidige N280. Op grond van het Ontwerp PIP komen die faciliteiten grotendeels onder de nieuwe N280 te liggen en komen daarmee voor de bedrijfsvoering te vervallen. Ook resterende putten/hydranten zijn niet meer rechtstreeks vanaf de nieuwe N280 bereikbaar. Al deze faciliteiten moeten daardoor voor de resterende gronden worden aangepast op de nieuwe situatie en ontsluitingsmogelijkheden van de kavels. Dit leidt tot enorme kosten. Er heeft geen onderzoek naar deze zaken plaatsgevonden. Verder zijn de financiële effecten niet onderzocht. Dit zal alsnog moeten gebeuren voordat overgegaan wordt tot de vaststelling van het Ontwerp PIP. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Deze bedrijfsspecifieke aspecten zullen in de verwerving meegenomen worden.</i>
	10	Vanuit landbouwkundig perspectief is het belangrijk te weten in welke percelen knolcyperus aanwezig is of kan zijn. Die gronden mogen niet getransporteerd worden en moeten blijven binnen het perceel waar de knolcyperus nu aanwezig is. Verspreiding van die grond in de omgeving of op aangrenzend gelegen percelen

Nummer	Subnr.	
		leidt tot enorme verspreiding van dit onkruid. In het kader van het Ontwerp PIP heeft er geen onderzoek plaatsgevonden naar de aanwezigheid van dit specifieke bekende onkruid binnen en aangrenzend aan het plangebied. Een dergelijk onderzoek naar de aanwezigheid van knolcyperus zal alsnog moeten worden uitgevoerd alvorens het Ontwerp PIP kan worden vastgesteld, daar het niet onderzoeken van dit hardnekkige onkruid kan leiden tot grote verspreiding ervan en bijkomende schade voor de landbouw. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Dit aspect zal meegenomen worden tijdens de uitvoering. In de tijdsperiode tussen planvorming en uitvoering is verspreiding van knolcyperus ook nog mogelijk. Om dat nu te onderzoeken heeft geen meerwaarde. Percelen met knolcyperus zijn bekend bij het NAK en dienen bij constatering gemeld te worden bij het NAK. De NAK zal voor de uitvoering geraadpleegd worden.</i>
	11	De fietsroute bij de Heideweg loopt nu deels over landbouwgrond waardoor de resterende kavel een slechte vorm krijgt. Door de fietsroute bij de Heideweg enigszins te verleggen ontstaat er een betere kavelvorm. Verwezen wordt naar een bijlage. Cliënt verzoekt dit alternatief voor het fietsverkeer in het vast te stellen plan op te nemen.  <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Een ontwerpproces van een dergelijk omvangrijk project vergt altijd een brede belangenafweging. Dit zijn niet alleen natuur- en boerenorganisaties, maar ook de belangen van burgers, bedrijven en weggebruikers. Daarnaast hebben we te maken met wettelijke normen en met ontwerprichtlijnen. Met inachtnaam van al deze aspecten hebben we zo veel als mogelijk rekening gehouden en dit heeft geleid tot voorliggend ontwerp, ook voor wat betreft de fietsvoorzieningen. Hier is gekozen voor een zo direct mogelijk fietsroute naar het viaduct. Deze route voldoet ook aan de ontwerprichtlijnen voor hellingen op primaire fietsroutes. Het door indiener voorgestelde tracé voldoet daar niet aan. Aanpassing van de fietsroutes is derhalve niet voorzien.</i>
	12	In de toelichting van het PIP wordt gesteld, dat het Limburgs Kwaliteitsmenu (LKM) op de aanleg van de N280 niet van toepassing zou zijn. Dit is volgens cliënt niet juist. Daarnaast is cliënt van mening dat het landschapsplan door een onafhankelijke deskundige/commissie goedgekeurd en uitgewerkt moet worden uitgewerkt waar omwonenden inspraak op hebben. Zolang een dergelijk

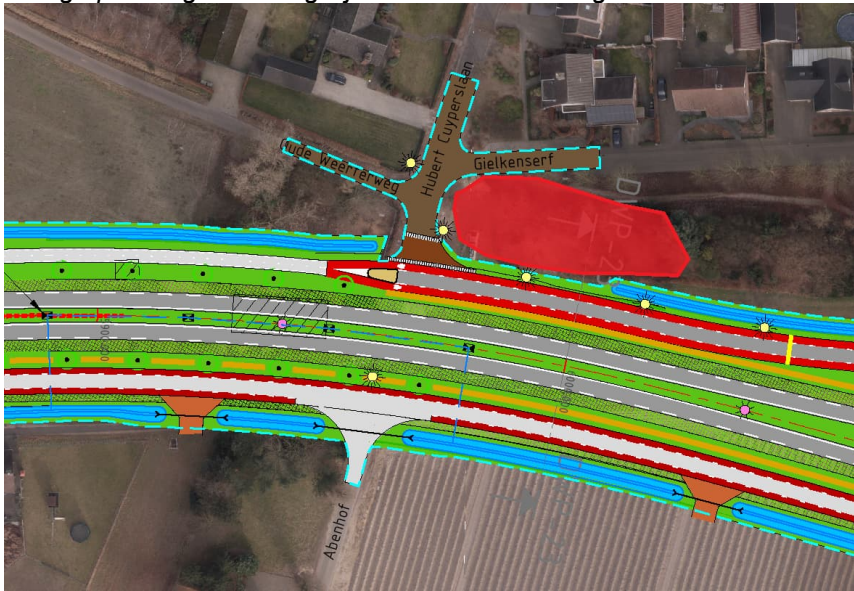
Nummer	Subnr.	
		inpassingsplan geen onderdeel uitmaakt van het Ontwerp-PIP en geborgd is in de planregels, kan dit Ontwerp-PIP niet worden vastgesteld. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het Limburgs Kwaliteitsmenu is een instrumentarium dat bijdraagt aan het behoud en versterking van de kwaliteit van de omgeving, door bij ontwikkeling van bebouwing buiten het bestaand bebouwd gebied een tegenprestatie te vragen vanwege het verlies van omgevingskwaliteiten. In 2009 is aan de Limburgse gemeenten gevraagd om dit beleid uit te werken in een gemeentelijk kwaliteitsmenu. Het LKM is niet van toepassing op de reconstructie van de N280 Leudal. In de meest recente evaluatie (eind 2014) is gekozen voor de continuering van de huidige lijn. Binnen de huidige lijn van het Limburgs Kwaliteitsmenu is er geen module opgenomen voor infrastructuur omdat het hier gaat om een voorziening van algemeen belang. Daarbij is het voor infrastructuur moeilijk om te voldoen aan de voorwaarde om deze in de nabijheid van bestaande bebouwing aan te leggen. De provincie Limburg is derhalve op basis van haar eigen beleid niet gehouden tot een kwaliteitsbijdrage.</i> <i>De gemeente Leudal heeft in 2010 de Structuurvisie Leudal vastgesteld. Daarin wordt beschreven dat de gemeente Leudal achter de gedachte van het Kwaliteitsmenu staat. Zij geeft hier in deze Structuurvisie haar invulling aan. De wijze waarop de bijdrage per ontwikkeling wordt berekend wordt vastgelegd in de Nota Kwaliteit van de gemeente Leudal. Uitgangspunt bij deze nota zijn de bouwstenen van het Kwaliteitsmenu provincie Limburg. Deze structuurvisie is uitsluitend zelfbindend voor het orgaan dat de structuurvisie heeft vastgesteld. Aan een structuurvisie zijn burgers noch andere overheden gebonden. Ook de provincie Limburg is derhalve niet gebonden aan deze structuurvisie. In het kader van de mobiliteitsstructuur van Leudal is de toekomstige opwaardering van de N280 van belang voor de gemeente. De N280 Leudal is een project dat aanzienlijke investeringen vergt en de veiligheid in zijn algemeenheid en de bereikbaarheid van Leudal ten goede komt. Daarnaast biedt de opwaardering van de N280 nieuwe kansen voor ontwikkelingen bij Kelpen-Oler en Baexem en draagt ze bij aan de versterking van de ecologische zuid-noord verbinding langs het kanaal. De weg vormt van oudsher een barrière. Door toepassing van uitwisselpunten in de vorm van rotondes en oversteekpunten in de vorm van viaducten en tunnels is er geen toename van de barrière werking maar wel een toename van de ecologische structuur, de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid bewerkstelligd. Voor landbouwverkeer is een route gecreëerd los van de N280 en de fietsers kunnen straks over een bredere en veiligere route hun weg vervolgen. De N280 wordt op landschappelijke wijze ingepast en worden er in brede zin verbeteringen toegepast ten behoeve van flora en fauna. In Kelpen-Oler wordt een transferium voor openbaar vervoer gerealiseerd.</i> <i>De Provincie Limburg is daarom van mening dat het onredelijk is een extra kwaliteitsbijdrage te verlangen voor de aanleg van infrastructuur. Het LKM biedt geen basis voor het vragen van deze bijdrage.</i>

Nummer	Subnr.	
	13	Sinds kort dient bij de invloed van de aanleg van wegen te worden uitgegaan van een effectafstand van 25 km. Deze nieuwe effectafstand dateert van na de datum van publicatie van het ontwerp PIP. Dit betekent dat de uitstoot van stikstof op natura-2000 gebieden opnieuw getoetst moet worden. Cliënte betwijfelt in dat kader ook of voor de berekening van de stikstofdepositie in het Ontwerp-PIP gebruik is gemaakt van de juiste Aerius-rekenprogrammatuur voor wegverkeer. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De problematiek rondom de effectafstand is bekend. Voorafgaand aan de vaststelling van het definitieve PIP zijn alsnog nieuwe berekeningen uitgevoerd waarbij rekening is gehouden met de genoemde effectafstand. Deze resultaten zijn ook in onderliggende onderzoeken van het PIP meegenomen en verwerkt.</i>
	14	Cliënte vreest een enorme waardevermindering van haar totale bedrijf. Onder andere de versnippering en resterende kavelvorm van de kavels en de afstandsvergroting tot de bedrijfsgronden speelt daarin een belangrijke rol. Daar is in deze specifieke situatie bij het uitwerken van het Ontwerp-PIP geen, dan wel onvoldoende rekening mee gehouden en onvoldoende onderzoek naar verricht. Dit onderzoek zal voor de vaststelling van het Ontwerp-PIP alsnog moeten worden uitgevoerd middels een gedegen planschaderisicoanalyse. Cliënte verzoekt u de uitkomst daarvan aan haar te berichten en die planschaderisicoanalyse aan de planstukken toe te voegen. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Een planschaderisicoanalyse is uitgevoerd door een ter zake kundig bureau. In het budget is rekening gehouden met de conclusies uit dit rapport.</i> <i>Als indiener meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende. Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Op een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.</i>
	15	Cliënte plaatst mede op grond van vorenstaande overwegingen grote vraagtekens bij de financiële uitvoerbaarheid van het ontwerp-PIP. Zoals hiervoor al aangegeven is er geen dan wel onvoldoende rekening gehouden met planschade, de investeringen die plaats moeten vinden in nieuwe drainage- en beregeningsfaciliteiten en de aanwezigheid van knolcyperus. Een aantal zaken moet nog nader worden onderzocht, waarbij het voeren van een omgevingsdialoog met daaruit mogelijk voortvloeiende aanpassingen van het Ontwerp PIP en de

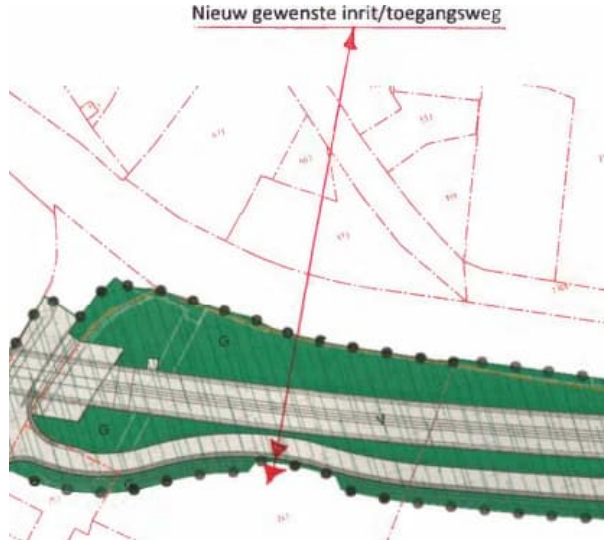
Nummer	Subnr.	
		aanleg van een gedegen landschappelijke Inpassing ook aanzienlijke investeringen vergen. Daarnaast is geen rekening gehouden met het feit dat gronden waarvan eigenaren geen afstand willen doen, mogelijk onteigend moeten worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Door Provinciale Staten is op 14 februari 2020 het kredietbesluit genomen en is het budget voor het project N280 Leudal vastgesteld. In de realisatieovereenkomst met de gemeente Leudal zijn door de gemeenteraad naast de financiële bijdrage van de gemeente Leudal afspraken gemaakt over het project.</i>
Inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
29	1	Voor de woning van indieners is een hogere waarde vastgesteld. Indieners kunnen, indien van toepassing, instemmen met isolerende maatregelen, maar hebben wel een aantal kanttekeningen: - Ze zouden verwachten dat de leefbaarheid van hun pand verbetert en niet verslechtert; - Door de verbreding van het N280 tracé wordt de wegas een negental meters richting de bebouwde kom verschoven en daarmee neemt onvermijdelijk de geluids-, trilling en fijnstof overlast toe; - Door het besluit van de gemeente Leudal de Hubert Cuyperslaan tweerichtingsverkeer te houden, verwachten indieners dat de straat een sterkere toename van doorgaand verkeer zal krijgen; - Door de verslechtering van deze situatie is een te verwachten relatieve waardevermindering van het pand te verwachten. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> - <i>In het kader van de procedure omtrent de vaststelling van hogere grenswaarden is onderzoek nodig naar de zogenaamde binnenwaarde in de woning. Artikel 111b, lid 2 Wgh schrijft voor, dat bij het vaststellen van hogere waarden maatregelen moeten worden getroffen om te waarborgen dat de geluidbelasting binnen de woningen bij gesloten ramen niet boven de voorgeschreven binnenwaarde van 33 dB komt. Hiermee zou de leefbaarheid in de woning in ieder geval niet in het geding mogen komen. Zoals in het ontwerpbesluit "vaststelling hogere waarden wegverkeerslawaaï" wordt aangegeven zal indiener separaat benaderd worden voor het uitvoeren van een gevelonderzoek, waaruit maatwerk zal volgen ten aanzien van te nemen akoestische maatregelen en voorzieningen ter plaatse van de woningen.</i> - <i>Wat betreft trillingshinder is een trillingsonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek geven geen aanleiding tot verder onderzoek noch tot het treffen van maatregelen of voorzieningen. De trillingssterkte zoals genoemd in het rapport voldoet ruim aan de streefwaarden. De verwachting is om die</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>reden niet dat trillingshinder zal optreden. Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit is gebleken dat aan alle grenswaarden wordt voldaan.</i> - <i>Uit de verkeersmodellen blijkt niet dat er sprake is van meer sluipverkeer dan nu het geval zou zijn, als hier al sprake van is. Zie hiervoor tabel 6.16 uit het MER.</i> - <i>Als indiener meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende. Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Op een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg.</i>
	2	Indieners vragen zich af wat de mogelijkheden zijn om e.e.a. te kunnen compenseren op het gebied van fijnstof en waardevermindering. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Van compensatie inzake fijnstof is geen sprake, ook omdat geen grenswaarden worden overschreden. Als indiener meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende. Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Op een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.</i>
	3	Als suggestie van de omwonenden aan het punt N280-Hubert Cuyperslaan vragen indieners zich af of er een mogelijkheid is in het plan een doortrekking te realiseren

Nummer	Subnr.	
		van de huidige geluidswal en de aansluiting van de Hubert Cuyperslaan naar de parallelweg oostelijker te laten plaatsvinden.  <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Verkeerskundig gezien is het niet wenselijk de aansluiting op de Hubert Cuyperslaan te verleggen en te laten "verspringen". Een verspringing in het kruispunt in combinatie met het doortrekken van de grondwal tot aan de aansluiting met de parallelweg N280 zorgt voor een onoverzichtelijk geheel.</i> <i>Daarnaast zou deze oplossing kunnen leiden tot onacceptabele lichthinder voor de omwonenden in het verlengde van de door indiener geopperde aansluiting.</i> <i>Voorstel vanuit de gemeente Leudal om het rood gearceerde gedeelte (hoek Gielkensert, Hubert Cuyperslaan en parallelbaan N280) te gebruiken om een uitbreiding in de bestaande grondwal te realiseren om ten dele aan de zienswijze tegemoet te komen. Dit heeft echter geen invloed op het PIP, omdat dit binnen de huidige planologische mogelijkheden kan worden gerealiseerd.</i> 
		Inspiraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.

Nummer	Subnr.	
30	1	Indiener wijst er op dat de aanvullende Afwegingsnotitie Hubert Cuyperslaan ontbreekt als bijlage 1 bij de toelichting; bijlage 1 bij de toelichting heeft een heel andere inhoud (Op pagina 36 van de toelichting)
		<i>Reactie bevoegd gezag: Constatering van indiener is correct, abusievelijk is hier de verwijzing naar bijlage 1 van het MER gemaakt, terwijl dit bijlage 2 hoort te zijn. Dit zal worden hersteld, maar leidt niet tot gewijzigde inzichten of besluiten.</i>
	2	Volgens indiener is nergens de vindplaats aangegeven van het genoemde document waaruit de bedoelde bekrachtiging door de gemeenteraad van Leudal blijkt van het eerder genomen standpunt in november 2018.
		<i>Reactie bevoegd gezag: Het College van B&W heeft tijdens haar vergadering van 20 november 2018 besloten om de Hubert Cuyperslaan in te richten voor verkeer in twee richtingen (nummer BenW624). De raad is hierover middels een raadsinformatiebrief geïnformeerd.</i>
	3	Uit de bovenste alinea van Blad 5 van de aanvullende Afwegingsnotitie Hubert Cuyperslaan blijkt dat verwacht wordt dat de tweerichtingenvariant van de Hubert Cuyperslaan leidt tot minder verkeer op de Schepenstraat. Indiener verneemt graag waarop deze stelling is gebaseerd. De motivatie of basis daarvoor ontbreekt namelijk.
		<i>Reactie bevoegd gezag: Deze verwachting is gebaseerd op het verkeersmodel. Indien de Hubert Cuyperslaan in twee richtingen kan worden bereden, dan hoeft een deel van het verkeer niet via de Schepenstraat te rijden, waardoor het verkeer hier naar verwachting (iets) minder gebruik van maakt. Overigens zijn de verkeersaantallen op de Schepenstraat in beide gevallen laag.</i>
	4	Vanwege de keuze voor de tweerichtingenvariant van de Hubert Cuyperslaan, komt de aansluiting op de geplande rotonde in de buurt van het perceel van indiener (bxm 00-E-584) te liggen. Indiener gaat er van uit dat er geen negatieve invloed voor zijn bouwplannen (7 landhuizen) zal ontstaan.
		<i>Reactie bevoegd gezag: Ondanks dat er met indiener meerdere malen over de bouwplannen gesproken is, is er nog geen concreet initiatief ingediend bij de gemeente Leudal. Mocht indiener een oordeel van de gemeente Leudal willen dan zal hij een principeverzoek moeten indienen zodat dit inhoudelijk behandeld kan worden. Er kan om die reden geen uitsluitel gegeven worden of er negatieve invloed voor de bouwplannen zal ontstaan.</i>
Inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
31	1	Deze zienswijze heeft betrekking op de inrit van indiener aan de Rijksweg. De bestaande inrit is in het ontwerp-inpassingsplan komen te vervallen of abusievelijk in het ontwerp-inpassingsplan niet meegenomen. Middels de ter verduidelijking toegevoegde bijlage verzoekt indiener om een inrit/aansluiting op de ventweg richting Exaten zoals in de tekening is aangegeven, in het ontwerp op te nemen.  <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In principe moeten alle percelen bereikbaar zijn na reconstructie van de N280, via de daarvoor aangelegde parallelwegen en/of nieuwe verbindingswegen. Indien onverhoopt inritten zijn vergeten dan zijn deze waar noodzakelijk geacht alsnog aan het plan toegevoegd. Betreffende inrit is op door indiener voorgestelde locatie aan de Verbeelding toegevoegd, op kaartblad 6.</i>
Inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
32	1	Indiener stelt vast dat er voor de aanleg en opwaardering van de N280 landbouwgrond nodig is welke ook deels wordt ingezet voor natuurcompensatie. Deze grondclaim raakt ook zijn bedrijf. Bij het verwerven van die grond moet er terdege rekening worden gehouden met de ligging en het gebruiksdoel van die grond binnen de agrarische bedrijfsvoering. Indiener leest nergens in de toelichting dat hier in de voorbereiding van het Ontwerp PIP rekening mee is gehouden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Alle bedrijfsaspecten worden bij de verwerving meegenomen.</i>
	2	Er is nagelaten om op die plaatsen waar ingrepen in de agrarische bedrijfsvoering plaatsvinden, vooraf een omgevingsdialoog te voeren met direct belanghebbenden bij die ingrepen. Specifiek voor deze situatie bent u voornemens een deel (ruim 1,6 hectare) van de huiskavel tegenover de bedrijfsgebouwen te bestemmen als 'Natuur'. Gezien het verlies van beweidbare grond is sprake van een belangrijke ingreep in de bedrijfsvoering. Indiener is nooit persoonlijk uitgenodigd of benaderd

Nummer	Subnr.	
		voor een dergelijke dialoog en/of overleg, waarin hij zijn mening over deze ingreep kon geven dan wel met de provincie van gedachten kon wisselen over mogelijke alternatieven voor die natuurbestemming. Het niet voeren van vooroverleg over dit soort zaken is een ernstig gemis in de planvoorbereiding en een provincie onwaardig. Met de komst van de Omgevingswet had de provincie juist extra aandacht moeten besteden aan het voeren van een zorgvuldige omgevingsdialoog. Door dit niet te doen en niet eerst een voorontwerp van het PIP ter visie te leggen op grond waarvan die omgevingsdialoog gevoerd kon worden, is het plan onzorgvuldig voorbereid. Dit is in strijd met de Algemene wet bestuursrecht. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het kader van het ontwerpproces is uitvoerig met diverse stakeholders, belanghebbenden en maatschappelijke organisaties gesproken om alle belangrijke eisen, randvoorwaarden en uitgangspunten in kaart te brengen. Mede aan de hand van deze gesprekken is het ontwerp tot stand gekomen dat de basis vormt van dit inpassingsplan. Daarnaast heeft ook overleg en afstemming plaatsgevonden met een aantal belangenorganisaties. Deze zijn samengevoegd in een werkgroep stakeholders die sinds 2014 nauw betrokken is geweest bij en geïnformeerd is over het ontwerpproces. Het gaat om onder andere de volgende belangenorganisaties: Dorpsraad Hart voor Baexem, Dorpsraad Kelpen-Oler, Dorpsraad Buggenum, Fietzersbond Midden Limburg, Stichting Limburgs Landschap, Milieufederatie Limburg. Met deze belangenorganisaties heeft regelmatig afstemming plaatsgevonden en hun inbreng is, wanneer relevant en mogelijk, meegenomen bij de uitwerking van het ontwerp. Dit overleg heeft in verschillende fases van het planproces plaatsgevonden, en niet uitsluitend in de fase van de totstandkoming van het Provinciaal Inpassingsplan.</i> <i>Naast overleg met deze organisaties en instanties is veel aandacht besteed aan burgerparticipatie. Er heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden met omwonenden en belanghebbenden die op verschillende manieren zijn geïnformeerd en geconsulteerd. In de periode sinds oktober 2017 zijn diverse bijeenkomsten met begeleidingsgroepen georganiseerd en zijn openbare inloopbijeenkomsten en informatiemarkten georganiseerd om het complete traject van de N280 Leudal nader toe te lichten.</i> <i>Overigens is de omgevingswet nog niet in werking getreden en het ter inzage leggen van een voorontwerp is geen wettelijke verplichting. Met het uitgebreide ontwerpproces hebben we reeds vele partijen de mogelijkheid gegeven om te reageren op de plannen.</i>
	3	In het Ontwerp PIP is kavelnummer 190 (het oostelijke deel van deze semihuiskavel) de bestemming 'Natuur' gegeven. Hier kan indiener niet mee instemmen. Deze kavel dient haar huidige bestemming 'Agrarisch met waarden-4' te behouden, zodat cliënt die gronden voor beweiding binnen zijn bedrijfsvoering kan blijven gebruiken. De voor natuurcompensatie voor de N280 noodzakelijke gronden kunnen ook elders worden gerealiseerd op gronden die de provincie heeft verworven of anderszins in eigendom zijn van de overheid. Hieromtrent brengt indiener de volgende alternatieven naar voren:

Nummer	Subnr.	
		- Kavel 3460 is eigendom van de provincie. Deze kavel ligt in een beekdal en is bijzonder geschikt voor natuurontwikkeling. Door inzet van deze kavel voor natuurcompensatie wordt de bedrijfsvoering van cliënt en andere agrariërs niet geraakt; - De kavels 173 en 184 zijn eigendom van de provincie. Deze kavels liggen direct langs het tracé van de N280 en zijn daardoor bij uitstek geschikt om als compensatiegrond te fungeren. In het gebied waar de ingreep plaats vindt, wordt dan ook de compensatie geleverd; - Ook de twee percelen die de bestemming 'Agrarisch' behouden (zie pagina 75 toelichting) kunnen voor natuurcompensatie worden ingezet. Die percelen dienen dan een dubbel doel. Ook die percelen zijn in eigendom van de provincie. Deze alternatieven dienen serieus te worden onderzocht alvorens het Ontwerp PIP kan worden vastgesteld. Ook dient voor de vaststelling gekeken te worden of er nog andere alternatieven mogelijk zijn, welke minder belastend zijn voor de agrarische bedrijfsvoering. Cliënt heeft daartoe ook nog andere opties beschikbaar welke in dat onderzoek meegenomen kunnen worden. Cliënt verzoekt u daartoe met hem in overleg te treden.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>N.a.v. de zienswijzen zijn alternatieven voor compensatie gezocht. Deze zijn ten dele gevonden. Dit heeft ertoe geleid dat het perceel 190 deels wordt ingezet voor natuurcompensatie (circa 50%) en het restperceel zijn functie voor beweiding kan behouden en een verbinding vormt met westelijk gelegen perceel van indiener (177).</i>
	4	Kavels 177 en 190 zijn onontbeerlijk voor de bedrijfsvoering: - Op het moment dat kavel 190 voor natuur moet worden ingericht vervalt ook het resterende deel (kavel 171) van deze huiskavel voor beweiding. Dat perceel is dan nog onmogelijk te gebruiken voor beweiding en kan nog alleen worden gemaaid. Dat zou betekenen dat circa 3 hectare grond voor beweiding vervalt. Dit werkt sterk negatief op de ruw eiwitbalans van het bedrijf. - Kavels 177 en 190 vormen een semi-huiskavel en zijn door de melkkoeien te beweiden op een marginale afstand van de stallen. Per saldo zou 3 ha beweidingspercelen voor de koeien verloren gaan. De koeien zullen hierdoor langer op stal of helemaal op stal moeten verblijven. Dit is volledig in strijd met het huidige uitgangspunt dat koeien 'in de wei' moeten worden gehouden. - Kavels 177 en 190 zijn voor het bedrijf van cliënt de enige percelen met een bosrand aan de zuidzijde. Bij hoge temperaturen (boven de 30°C) worden deze gebruikt voor de beweiding van de melkkoeien waarbij ze over een lengte van ca. 275 meter in de schaduw kunnen gaan liggen zonder zich te bevuilen. Als de dieren zich bevuilen omdat ze allemaal op één plek moeten/gaan liggen vanwege het ontbreken van voldoende schaduw dan werkt dit mastitis (ontsteking aan uier) in de hand. - Tijdens de afkalfpiek in de nazomer worden de percelen voor het bedrijf beweid door kalfkoeien. Vanuit de bedrijfswoning en slaapkamer wordt in de late avond of vroege ochtend gezien of een koe bezig is met kalven. Ook 's nachts dringt het geluid van een kalvende koe gezien de korte afstand door tot de slaapkamer. Op dat moment weet cliënt dat hulp geboden is.

Nummer	Subnr.	
		- Vanwege de lage ligging hoeven de percelen 177 en 190 in de zomer niet of nauwelijks te worden beregend. - Doordat in natuur geen onkruidbestrijding is toegestaan zullen er veel distels, netels, ridderzuring en andere (on)kruiden op kavel 190 gaan groeien. Doordat kavel 177 hieraan grenst en kavel 190 direct tegenover de huiskavel van cliënt ligt zullen veel zaden ook op die percelen terecht komen door de wind of door verplaatsing door wild. In geval van droogte in de zomer en lang, stengelig en dor gras aan de overzijde van het bedrijf, bestaat er een reële kans op brandgevaar <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>N.a.v. de zienswijzen zijn alternatieven voor compensatie gezocht. Deze zijn ten dele gevonden. Dit heeft ertoe geleid dat het perceel 190 deels wordt ingezet voor natuurcompensatie (circa 50%) en het restperceel zijn functie voor beweiding kan behouden en een verbinding vormt met westelijk gelegen perceel van indiener (177).</i>
	5	In het kader van de Landinrichting 'Land van Thorn' (ruilverkavelingsproject medio 2000) zijn aanzienlijke kosten gemaakt om de gronden rond het bedrijf van cliënt te concentreren. Voor die herinrichting moet cliënt jaarlijks nog ruilverkavelingsrente afdragen. Met de uitvoering van de N280 op basis van het Ontwerp PIP (natuurbestemming op kavel kadastrale kavel 190), worden de voordelen waarvoor cliënt jaarlijks moet betalen weer voor een belangrijk deel teniet gedaan. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Als grondeigenaar loop je altijd het risico dat er ontwikkelingen zijn/ontstaan waarbij gronden voor het algemeen belang nodig zijn. Dat de reconstructie van de N280 binnen de afbetalingsperiode van het ruilverkavelingsproject valt is uiteraard vervelend.</i>
	6	Sinds kort dient bij de invloed van de aanleg van wegen te worden uitgegaan van een effectafstand van 25 km. Deze nieuwe effectafstand dateert van na de datum van publicatie van het ontwerp PIP. Dit betekent dat de uitstoot van stikstof op natura-2000 gebieden opnieuw getoetst moet worden. Cliënte betwijfelt in dat kader ook of voor de berekening van de stikstofdepositie in het Ontwerp-PIP gebruik is gemaakt van de juiste Aerius-rekenprogrammatuur voor wegverkeer. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De problematiek rondom de effectafstand is bekend. Voorafgaand aan de vaststelling van het definitieve PIP zijn alsnog nieuwe berekeningen uitgevoerd waarbij rekening is gehouden met de genoemde effectafstand. Deze resultaten zijn ook in onderliggende onderzoeken van het PIP meegenomen en verwerkt.</i>
	7	In de toelichting van het PIP wordt gesteld, dat het Limburgs Kwaliteitsmenu (LKM) op de aanleg van de N280 niet van toepassing zou zijn. Dit is volgens cliënt niet juist. Daarnaast is cliënt van mening dat het landschapsplan door een onafhankelijke deskundige/commissie goedgekeurd en uitgewerkt moet worden uitgewerkt waar omwonenden inspraak op hebben. Zolang een dergelijk inpassingsplan geen onderdeel uitmaakt van het Ontwerp-PIP en geborgd is in de planregels, kan dit Ontwerp-PIP niet worden vastgesteld.

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het Limburgs Kwaliteitsmenu is een instrumentarium dat bijdraagt aan het behoud en versterking van de kwaliteit van de omgeving, door bij ontwikkeling van bebouwing buiten het bestaand bebouwd gebied een tegenprestatie te vragen vanwege het verlies van omgevingskwaliteiten. In 2009 is aan de Limburgse gemeenten gevraagd om dit beleid uit te werken in een gemeentelijk kwaliteitsmenu. Het LKM is niet van toepassing op de reconstructie van de N280 Leudal. In de meest recente evaluatie (eind 2014) is gekozen voor de continuering van de huidige lijn. Binnen de huidige lijn van het Limburgs Kwaliteitsmenu is er geen module opgenomen voor infrastructuur omdat het hier gaat om een voorziening van algemeen belang. Daarbij is het voor infrastructuur moeilijk om te voldoen aan de voorwaarde om deze in de nabijheid van bestaande bebouwing aan te leggen. De provincie Limburg is derhalve op basis van haar eigen beleid niet gehouden tot een kwaliteitsbijdrage.</i> <i>De gemeente Leudal heeft in 2010 de Structuurvisie Leudal vastgesteld. Daarin wordt beschreven dat de gemeente Leudal achter de gedachte van het Kwaliteitsmenu staat. Zij geeft hier in deze Structuurvisie haar invulling aan. De wijze waarop de bijdrage per ontwikkeling wordt berekend wordt vastgelegd in de Nota Kwaliteit van de gemeente Leudal. Uitgangspunt bij deze nota zijn de bouwstenen van het Kwaliteitsmenu provincie Limburg. Deze structuurvisie is uitsluitend zelfbindend voor het orgaan dat de structuurvisie heeft vastgesteld. Aan een structuurvisie zijn burgers noch andere overheden gebonden. Ook de provincie Limburg is derhalve niet gebonden aan deze structuurvisie. In het kader van de mobiliteitsstructuur van Leudal is de toekomstige opwaardering van de N280 van belang voor de gemeente. De N280 Leudal is een project dat aanzienlijke investeringen vergt en de veiligheid in zijn algemeenheid en de bereikbaarheid van Leudal ten goede komt. Daarnaast biedt de opwaardering van de N280 nieuwe kansen voor ontwikkelingen bij Kelpen-Oler en Baexem en draagt ze bij aan de versterking van de ecologische zuid-noord verbinding langs het kanaal. De weg vormt van oudsher een barrière. Door toepassing van uitwisselpunten in de vorm van rotondes en oversteekpunten in de vorm van viaducten en tunnels is er geen toename van de barrière werking maar wel een toename van de ecologische structuur, de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid bewerkstelligd. Voor landbouwverkeer is een route gecreëerd los van de N280 en de fietsers kunnen straks over een bredere en veiligere route hun weg vervolgen. De N280 wordt op landschappelijke wijze ingepast en worden er in brede zin verbeteringen toegepast ten behoeve van flora en fauna. In Kelpen-Oler wordt een transferium voor openbaar vervoer gerealiseerd.</i> <i>De Provincie Limburg is daarom van mening dat het onredelijk is een extra kwaliteitsbijdrage te verlangen voor de aanleg van infrastructuur. Het LKM biedt geen basis voor het vragen van deze bijdrage.</i> <i>Vanuit landschappelijk oogpunt heeft overigens een onafhankelijke landschapsarchitect in het MER voor de tracékeuze van de omleiding bij Baexem</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>en voor de gemeente Leudal reeds diverse verkennende studies verricht. Ook in het kader van dit project heeft een landschapsarchitect gedurende het ontwerpproces de landschappelijke inpassing mede vormgegeven, als integraal onderdeel van het wegontwerp. Zie par 5.2.2 Landschappelijke inpassing wegontwerp in het MER voor een meer gedetailleerde toelichting.</i>
	8	Cliënt vreest een waardevermindering van zijn bedrijf. Daar is in deze specifieke situatie bij het uitwerken van het Ontwerp-PIP geen, dan wel onvoldoende rekening mee gehouden en onvoldoende onderzoek naar verricht. Dit onderzoek zal voor de vaststelling van het Ontwerp-PIP alsnog moeten worden uitgevoerd middels een gedegen planschaderisicoanalyse. Cliënt verzoekt de uitkomst daarvan aan hem te berichten en die planschaderisicoanalyse aan de planstukken toe te voegen. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Een planschaderisicoanalyse is uitgevoerd door een ter zake kundig bureau. In het budget is rekening gehouden met de conclusies uit dit rapport.</i> <i>Als indiener meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende. Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Op een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.</i>
Inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
33	1	Client is van mening dat nagelaten is om op die plaatsen waar grote ingrepen plaatsvinden, vooraf een omgevingsdialoog te voeren met direct belanghebbenden. Cliënte is nooit persoonlijk uitgenodigd of benaderd voor een dergelijke dialoog en/of overleg, waarin zij haar mening over deze ingreep kon geven dan wel met de provincie van gedachten kon wisselen over de voor haar minst belastende uitvoering daarvan. Dit is een ernstig gemis in de planvoorbereiding en een provincie onwaardig. Met de komst van de Omgevingswet had de provincie juist extra aandacht moeten besteden aan het voeren van een zorgvuldige omgevingsdialoog. Door dit niet te doen en niet eerst een voorontwerp van het PIP ter visie te leggen op grond waarvan die omgevingsdialoog gevoerd kon worden, is

Nummer	Subnr.	
		het plan onzorgvuldig voorbereid. Dit is in strijd met de Algemene wet bestuursrecht. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het kader van het ontwerpproces is uitvoerig met diverse stakeholders, belanghebbenden en maatschappelijke organisaties gesproken om alle belangrijke eisen, randvoorwaarden en uitgangspunten in kaart te brengen. Mede aan de hand van deze gesprekken is het ontwerp tot stand gekomen dat de basis vormt van dit inpassingsplan. Daarnaast heeft ook overleg en afstemming plaatsgevonden met een aantal belangenorganisaties. Deze zijn samengevoegd in een werkgroep stakeholders die sinds 2014 nauw betrokken is geweest bij en geïnformeerd is over het ontwerpproces. Het gaat om onder andere de volgende belangenorganisaties: Dorpsraad Hart voor Baexem, Dorpsraad Kelpen-Oler, Dorpsraad Buggenum, Fietzersbond Midden Limburg, Stichting Limburgs Landschap, Milieufederatie Limburg. Met deze belangenorganisaties heeft regelmatig afstemming plaatsgevonden en hun inbreng is, wanneer relevant en mogelijk, meegenomen bij de uitwerking van het ontwerp. Dit overleg heeft in verschillende fases van het planproces plaatsgevonden, en niet uitsluitend in de fase van de totstandkoming van het Provinciaal Inpassingsplan.</i> <i>Naast overleg met deze organisaties en instanties is veel aandacht besteed aan burgerparticipatie. Er heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden met omwonenden en belanghebbenden die op verschillende manieren zijn geïnformeerd en geconsulteerd. In de periode sinds oktober 2017 zijn diverse bijeenkomsten met begeleidingsgroepen georganiseerd en zijn openbare inloopbijeenkomsten en informatiemarkten georganiseerd om het complete traject van de N280 Leudal nader toe te lichten.</i> <i>Overigens is de omgevingswet nog niet in werking getreden en het ter inzage leggen van een voorontwerp is geen wettelijke verplichting. Met het uitgebreide ontwerpproces hebben we reeds vele partijen de mogelijkheid gegeven om te reageren op de plannen.</i>
	2	Eén van de vastgestelde doelen bij het vernieuwen van de N280 is het verminderen van de overlast voor omwonenden. Zo wordt in de toelichting op pagina 22 gesproken over omgevingshinder. Die omgevingshinder vormt een belangrijke aanleiding voor de voorgenomen herinrichting van de N280. Er wordt vooral overlast ervaren als gevolg van wegverkeersgeluid, trillingen en uitlaatgassen. Bij de woning van cliënt nemen deze vormen van overlast met de geprojecteerde weg fors toe, het woon- en leefklimaat zal voor cliënt hierdoor sterk onder druk komen te staan. - Cliënt is van mening dat de mogelijkheid tot het nemen van geluidreducerende maatregelen ter hoogte van zijn woning noodzakelijk is en derhalve nadrukkelijk onderzocht had moeten worden; - Naast geluid vreest cliënt eveneens voor het ontstaan van trillinghinder. In het trillingsonderzoek is hier geen of te weinig rekening mee gehouden; - Naast geluid en trillingen dient ook het aspect fijnstof nader onderzocht te worden;

Nummer	Subnr.	
		- Op geringe afstand van de woning, zeker in vergelijking met de bestaande situatie, zullen er transporten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Dit brengt voor cliënt en zijn familie een aanzienlijk groter veiligheidsrisico met zich mee. Hiermee wordt in het Ontwerp-PIP onvoldoende rekening gehouden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het kader van het MER en PIP zijn de door indiener aangehaalde onderzoeken verricht conform de daarvoor wettelijke vereisten (geluid, luchtkwaliteit, trillingen en externe veiligheid). Op basis van de resultaten van deze onderzoeken zijn de noodzakelijke maatregelen in beeld gebracht. Inzake geluid is stil asfalt voorzien en voor een aantal woningen is een hogere grenswaarde vastgesteld.</i> <i>In het kader van de procedure omtrent de vaststelling van hogere grenswaarden is onderzoek nodig naar de zogenaamde binnenwaarde in de woning. Artikel 111b, lid 2 Wgh schrijft voor, dat bij het vaststellen van hogere waarden maatregelen moeten worden getroffen om te waarborgen dat de geluidbelasting binnen de woningen bij gesloten ramen niet boven de voorgeschreven binnenwaarde van 33 dB komt.</i> <i>Hiermee zou de leefbaarheid in de woning in ieder geval niet in het geding mogen komen. Zoals in het ontwerpbesluit "vaststelling hogere waarden wegverkeerslawaaï" wordt aangegeven zal indiener separaat benaderd worden voor het uitvoeren van een gevelonderzoek, waaruit maatwerk zal volgen ten aanzien van te nemen akoestische maatregelen en voorzieningen ter plaatse van de woningen. Daarnaast is in het akoestisch rapport (hoofdstuk 7) aandacht besteed aan overige maatregelen en voorzieningen, zoals bron- en overdrachtsmaatregelen. Uit de beoordeling van deze maatregelen en voorzieningen is gebleken dat het toepassen van geluidreducerend asfalt de meest geschikte maatregel is. Deze maatregel zal op delen van het tracé ook worden toegepast. Het toepassen van geluidschermen wordt niet realistisch geacht.</i> <i>Wat betreft trillingshinder is een trillingsonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek geven geen aanleiding tot verder onderzoek noch tot het treffen van maatregelen of voorzieningen. De trillingssterkte zoals genoemd in het rapport voldoet ruim aan de streefwaarden. De verwachting is om die reden niet dat trillingshinder zal optreden. Een aanvullend onderzoek naar trillingen of het treffen van aanvullende maatregelen of voorzieningen is derhalve niet van toepassing.</i> <i>Uit het onderzoek naar de luchtkwaliteit is gebleken dat geen grenswaarden worden overschreden. Ook het onderzoek naar externe veiligheidsaspecten is gebleken dat er geen belemmeringen zijn voor de planvorming aangaande dit aspect.</i>
	3	In de toelichting van het PIP wordt gesteld, dat het Limburgs Kwaliteitsmenu (LKM) op de aanleg van de N280 niet van toepassing zou zijn. Dit is volgens cliënt niet juist. Daarnaast is cliënt van mening dat het landschapsplan door een onafhankelijke deskundige/commissie goedgekeurd en uitgewerkt moet worden uitgewerkt waar omwonenden inspraak op hebben. Zolang een dergelijk inpassingsplan geen onderdeel uitmaakt van het Ontwerp-PIP en geborgd is in de planregels, kan dit Ontwerp-PIP niet worden vastgesteld. <i>Reactie bevoegd gezag:</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>Het Limburgs Kwaliteitsmenu is een instrumentarium dat bijdraagt aan het behoud en versterking van de kwaliteit van de omgeving, door bij ontwikkeling van bebouwing buiten het bestaand bebouwd gebied een tegenprestatie te vragen vanwege het verlies van omgevingskwaliteiten. In 2009 is aan de Limburgse gemeenten gevraagd om dit beleid uit te werken in een gemeentelijk kwaliteitsmenu. Het LKM is niet van toepassing op de reconstructie van de N280 Leudal. In de meest recente evaluatie (eind 2014) is gekozen voor de continuering van de huidige lijn. Binnen de huidige lijn van het Limburgs Kwaliteitsmenu is er geen module opgenomen voor infrastructuur omdat het hier gaat om een voorziening van algemeen belang. Daarbij is het voor infrastructuur moeilijk om te voldoen aan de voorwaarde om deze in de nabijheid van bestaande bebouwing aan te leggen. De provincie Limburg is derhalve op basis van haar eigen beleid niet gehouden tot een kwaliteitsbijdrage.</i> <i>De gemeente Leudal heeft in 2010 de Structuurvisie Leudal vastgesteld. Daarin wordt beschreven dat de gemeente Leudal achter de gedachte van het Kwaliteitsmenu staat. Zij geeft hier in deze Structuurvisie haar invulling aan. De wijze waarop de bijdrage per ontwikkeling wordt berekend wordt vastgelegd in de Nota Kwaliteit van de gemeente Leudal. Uitgangspunt bij deze nota zijn de bouwstenen van het Kwaliteitsmenu provincie Limburg. Deze structuurvisie is uitsluitend zelfbindend voor het orgaan dat de structuurvisie heeft vastgesteld. Aan een structuurvisie zijn burgers noch andere overheden gebonden. Ook de provincie Limburg is derhalve niet gebonden aan deze structuurvisie. In het kader van de mobiliteitsstructuur van Leudal is de toekomstige opwaardering van de N280 van belang voor de gemeente. De N280 Leudal is een project dat aanzienlijke investeringen vergt en de veiligheid in zijn algemeenheid en de bereikbaarheid van Leudal ten goede komt. Daarnaast biedt de opwaardering van de N280 nieuwe kansen voor ontwikkelingen bij Kelpen-Oler en Baexem en draagt ze bij aan de versterking van de ecologische zuid-noord verbinding langs het kanaal. De weg vormt van oudsher een barrière. Door toepassing van uitwisselpunten in de vorm van rotondes en oversteekpunten in de vorm van viaducten en tunnels is er geen toename van de barrière werking maar wel een toename van de ecologische structuur, de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid bewerkstelligd. Voor landbouwverkeer is een route gecreëerd los van de N280 en de fietsers kunnen straks over een bredere en veiligere route hun weg vervolgen. De N280 wordt op landschappelijke wijze ingepast en worden er in brede zin verbeteringen toegepast ten behoeve van flora en fauna. In Kelpen-Oler wordt een transferium voor openbaar vervoer gerealiseerd.</i> <i>De Provincie Limburg is daarom van mening dat het onredelijk is een extra kwaliteitsbijdrage te verlangen voor de aanleg van infrastructuur. Het LKM biedt geen basis voor het vragen van deze bijdrage.</i> <i>Vanuit landschappelijk oogpunt heeft overigens een onafhankelijke landschapsarchitect in het MER voor de tracékeuze van de omleiding bij Baexem en voor de gemeente Leudal reeds diverse verkennende studies verricht. Ook in het</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>kader van dit project heeft een landschapsarchitect gedurende het ontwerpproces de landschappelijke inpassing mede vormgegeven, als integraal onderdeel van het wegontwerp. Zie par 5.2.2 Landschappelijke inpassing wegontwerp in het MER voor een meer gedetailleerde toelichting.</i>
	4	Sinds kort dient bij de invloed van de aanleg van wegen te worden uitgegaan van een effectafstand van 25 km. Deze nieuwe effectafstand dateert van na de datum van publicatie van het ontwerp PIP. Dit betekent dat de uitstoot van stikstof op natura-2000 gebieden opnieuw getoetst moet worden. Cliënt betwijfelt in dat kader ook of voor de berekening van de stikstofdepositie in het Ontwerp-PIP gebruik is gemaakt van de juiste Aeries-rekenprogrammatuur voor wegverkeer. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De problematiek rondom de effectafstand is bekend. Voorafgaand aan de vaststelling van het definitieve PIP zijn alsnog nieuwe berekeningen uitgevoerd waarbij rekening is gehouden met de genoemde effectafstand. Deze resultaten zijn ook in onderliggende onderzoeken van het PIP meegenomen en verwerkt.</i>
	5	Cliënt vreest voor een enorme waardevermindering van zijn woning. Daar is bij het Ontwerp-PIP geen, dan wel onvoldoende rekening mee gehouden en onvoldoende onderzoek naar verricht. Dit zal voor de vaststelling van het Ontwerp-PIP alsnog moeten worden uitgevoerd middels een gedegen planschaderisicoanalyse. Cliënt verzoekt de uitkomst daarvan aan hem te berichten. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Een planschaderisicoanalyse is uitgevoerd door een ter zake kundig bureau. In het budget is rekening gehouden met de conclusies uit dit rapport.</i> <i>Als indiener meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende. Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Op een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.</i>
	6	Voor de verdiepte aanleg van de N280, ter hoogte van de woning cliënt, zullen aanzienlijke grondwerkzaamheden plaatsvinden. Na het afgraven en verplaatsen van grond zullen er eveneens funderings-en verdichtingswerkzaamheden uitgevoerd moeten worden. Er bestaat bij cliënt, mede gezien de geringe afstand van zijn woning tot de te verrichten werkzaamheden, vrees voor het ontstaan van schade. Op geen enkele wijze is aan cliënt kenbaar gemaakt hoe hier mee omgegaan zal worden.

Nummer	Subnr.	
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De uitvoerende partij wordt opgedragen de werkzaamheden zodanig uit te voeren dat er minimale hinder voor de omgeving is. Daar waar toch trillingen worden voorzien bij de werkzaamheden, zal de uitvoerende partij op basis van een risicoanalyse eventueel een bouwkundige vooropname uitvoeren om de nul situatie vast te leggen.</i> <i>Mocht desondanks sprake zijn van bouwschade, dan kan de uitvoerende partij hiervoor aansprakelijk worden gesteld. Na vaststelling van een schade is de uitvoerende partij contractueel verplicht om deze schade te herstellen, dan wel te vergoeden indien sprake is van een causaal verband met de werkzaamheden.</i>
	7	Cliënt plaatst mede op grond van vorenstaande overwegingen grote vraagtekens bij de financiële uitvoerbaarheid van het ontwerp-PIP. Een aantal zaken moet nog nader worden onderzocht, waarbij het voeren van een omgevingsdialoog met daaruit mogelijk voortvloeiende aanpassingen van het Ontwerp PIP en de aanleg van een gedegen landschappelijke Inpassing ook aanzienlijke investeringen vergen. Daarnaast is geen rekening gehouden met het feit dat gronden waarvan eigenaren geen afstand willen doen, mogelijk onteigend moeten worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Door Provinciale Staten is op 14 februari 2020 het kredietbesluit genomen en is het budget voor het project N280 Leudal vastgesteld. In de realisatieovereenkomst met de gemeente Leudal zijn door de gemeenteraad naast de financiële bijdrage van de gemeente Leudal afspraken gemaakt over het project.</i>
Inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
34	1	Cliënt exploiteert een volwaardig akkerbouwbedrijf van circa 100 hectare. Gezien de grote tak vollegronds conserventeelten (erwten, wortelen, schorseneren, bonen en kruiden) is bereikbaarheid van de kavels van groot belang. Die kavels voor deze teelten zijn zowel aan de noord- als de zuidzijde van de N280 gelegen. Naar mening van cliënt is de gecombineerde weg/fietspad in westelijke richting te smal. Een verbreding van dit weggedeelte is absoluut noodzakelijk.

Nummer	Subnr.	
		 <i>Reactie bevoegd gezag</i> <i>In basis voldoet betreffende structuur aan de richtlijnen qua maatvoering. Om tegemoet te komen aan de wens van indiener wordt aan de buitenzijde van de fietsstraat een semi-verharding in de buitenberm gerealiseerd. Overeenkomstig de rest van het tracé is deze semi-verharding 1,5 meter breed. Hiermee wordt extra, draagkrachtige, passeerruimte geboden. De semi-verharding en verbreding kan overigens niet worden toegepast ter plaatse van de duiker Haelense beek. Hier wordt het beoogde profiel behouden. Dit is opgenomen in kaartblad 6 en 7 van de Verbeelding.</i>
	2	Client is van mening dat de ontsluiting richting Weert absoluut onvoldoende en te beperkt is. Client maakt bezwaar tegen de wijze waarop de ontsluiting voor landbouwverkeer rond Baexem nu is geregeld. Met name het meerdere malen moeten oversteken van de N280 om de parallel- of ventwegen te kunnen volgen is problematisch omdat dit met groot en zwaar landbouwmaterieel veel extra bewegingen op drukker stukken weg (rotondes en ontsluiting kern Baexem) met zich mee zal brengen. Dit leidt tot ongewenste en gevaarlijke situaties, ook bevordert dit de doorstroming op de nieuwe weg niet. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Voor de reconstructie van de N280 Leudal is een Landbouweffectrapport (LER) opgesteld. Deze staat op de website www.n280verbindtleudal.nl. Qua verkeersveiligheid zal de nieuwe situatie voor landbouwverkeer een substantiële verbetering opleveren t.o.v. de huidige situatie aangezien de parallelweg voor het landbouwverkeer volgens de nieuwe normering wordt uitgevoerd en wordt gescheiden van het fietsverkeer. Het berijdbare deel van de parallelweg is op verzoek van de landbouwsector vergroot naar 7 meter om passeren eenvoudiger te maken. Ook zal de bereikbaarheid van diverse percelen van bedrijven aan de andere zijde van de N280 verbeteren, aangezien door de aanleg van viaducten wachttijden om N280 te kruisen tot het verleden gaan behoren.</i>
	3	Client maakt bezwaar tegen de route voor landbouwverkeer ter hoogte van Baexem. Hiervoor moet gebruikt gemaakt worden van de bestaande Kasteelweg en een nu nog onverharde veldweg, die thans onderdeel is van het wandelroutenetwerk. Deze route is volgens indiener zelfs na opwaardering volstrekt

Nummer	Subnr.	
		ongeschikt voor doorgaand landbouwverkeer. De weg is alleen geschikt om de aangelegene percelen te bereiken maar niet voor doorgaand landbouwverkeer. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Verkeerskundig gezien wil de gemeente Leudal het landbouwverkeer niet door de kern van Baexem laten rijden. De bestaande N280 in Baexem (Rijksweg) wordt na de realisatie van de nieuwe N280 Leudal overgedragen aan de gemeente. Vervolgens zal deze weg heringericht worden. Inrichtingsdetails zijn nog niet bekend, maar de menging van fietsverkeer en landbouwverkeer is hier gelet op de beoogde functie niet wenselijk. De landelijke tendens is om 50 km/h wegen binnen de bebouwde kom aan te passen naar 30 km/h omdat dit aantoonbaar zorgt voor minder verkeersslachtoffers. Dit is ook zo opgenomen in het gemeentelijke mobiliteitsplan. Vanwege het smalle wegprofiel in 30km/h zones en menging van verkeer wordt landbouwverkeer bij voorkeur niet afgewikkeld op dergelijke wegen. Gelet op bovenstaande wil de gemeente Leudal de landbouwroute ten zuiden van de kern Baexem conform het ontwerp PIP behouden. Er zal nog nader onderzoek worden verricht of het mogelijk is om bijvoorbeeld passeerhavens te realiseren binnen de kadastrale grenzen en het toepassen van een draagkrachtigere halfverharding.</i>
	4	Cliënt zal grotere afstanden moeten afleggen om zijn percelen, zowel in westelijk als zuidelijke richting, te bereiken. Dit heeft tot gevolg dat voor het bedrijf een aanzienlijke post omrij schade zal ontstaan. Daar is bij het Ontwerp-PIP geen, dan wel onvoldoende rekening mee gehouden en zeker onvoldoende onderzoek naar verricht. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het PIP kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende. Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Op een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.</i>
	5	Cliënt is eigenaar van het (bos)perceel kadastraal U 264. Dit perceel valt geheel in het "nieuwe" tracé van de N280. Cliënt vindt het op zijn minst vreemd dat hij hierover nog niet is benaderd. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Het project bevindt zich in de planvormingsfase dit wil zeggen dat niet alle grondeigenaren benaderd dienen te worden en ook niet bekend of ze daadwerkelijk</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>geraakt gaan worden. Indien het plan een definitieve status heeft worden alle eigenaren, pachters en andere belanghebbende uiteraard benaderd.</i>
	6	Eén van de vastgestelde doelen bij het vernieuwen van de N280 is het verminderen van de overlast voor omwonenden. Bij de woning van cliënt nemen deze vormen van overlast echter fors toe, met name door de verkeersaantrekkende werking van het plan. Het woon- en leefklimaat zal voor cliënt hierdoor sterk onder druk komen te staan en leiden tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De aanpassingen aan de N280 hebben per saldo geen significante verkeersaantrekkende werking. Uit de milieueffectstudie blijkt dat het aantal geluidbelaste woningen afneemt. Er is ook sprake van een afname van het aantal gehinderden, ernstig gehinderden en slaapgestoorden. Dit betekent niet dat voor alle woningen sprake is van een verbetering, maar voor het gehele project wel. De geluidsbelasting voor indiener in de huidige situatie is hoger dan in de toekomstige situatie. Er is dus sprake van een afname van de geluidsoverlast.</i>
	7	Sinds kort dient bij de invloed van de aanleg van wegen te worden uitgegaan van een effectafstand van 25 km. Deze nieuwe effectafstand dateert van na de datum van publicatie van het ontwerp PIP. Dit betekent dat de uitstoot van stikstof op natura-2000 gebieden opnieuw getoetst moet worden. Cliënte betwijfelt in dat kader ook of voor de berekening van de stikstofdepositie in het Ontwerp-PIP gebruik is gemaakt van de juiste Aeries-rekenprogrammatuur voor wegverkeer. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De problematiek rondom de effectafstand is bekend. Voorafgaand aan de vaststelling van het definitieve PIP zijn alsnog nieuwe berekeningen uitgevoerd waarbij rekening is gehouden met de genoemde effectafstand. Deze resultaten zijn ook in onderliggende onderzoeken van het PIP meegenomen en verwerkt.</i>
	8	Cliënt plaatst mede op grond van vorenstaande overwegingen grote vraagtekens bij de financiële uitvoerbaarheid van het ontwerp-PIP. Een aantal zaken moet nog nader worden onderzocht, waarbij het voeren van een omgevingsdialoog met daaruit mogelijk voortvloeiende aanpassingen van het Ontwerp PIP en de aanleg van een gedegen landschappelijke Inpassing ook aanzienlijke investeringen vergen. Daarnaast is geen rekening gehouden met het feit dat gronden waarvan eigenaren geen afstand willen doen, mogelijk onteigend moeten worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Door Provinciale Staten is op 14 februari 2020 het kredietbesluit genomen en is het budget voor het project N280 Leudal vastgesteld. In de realisatieovereenkomst met de gemeente Leudal zijn door de gemeenteraad naast de financiële bijdrage van de gemeente Leudal afspraken gemaakt over het project.</i>
Inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

Nummer	Subnr.	
35	1	Cliënt is sinds medio 2006 woonachtig te Kelpen-Oler. Hij exploiteert samen met zijn vrouw een transportbedrijf dat staat ingeschreven op deze locatie. In de huidige situatie kan indiener met een oplegger nog net achteruit insteken. In de nieuwe situatie met een 6 meter smallere weg voor de deur gaat dat niet meer lukken. Er is maar één manier om dat probleem op te lossen. Dat is het verbreden van de insteek van de inrit. Door die te verbreden van 10 naar 18 meter lukt het in de toekomst ook nog om met een vrachtwagen (trekker) met oplegger achteruit de oprit op te rijden. Cliënte verzoekt u die verbreding van de inrit op de verbeelding op te nemen door daaraan de bestemming 'Verkeer' toe te kennen.  <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In principe moeten alle percelen bereikbaar zijn na reconstructie van de N280, via de daarvoor aangelegde parallelwegen. Indien onverhoopt inritten zijn vergeten, onvoldoende breed zijn of voor de bedrijfsvoering extra inritten noodzakelijk zijn, dan kunnen deze waar noodzakelijk geacht alsnog aan het plan worden toegevoegd. Naar aanleiding van de zienswijze van indiener is zekerheidshalve nogmaals gecontroleerd aan de hand van rijcurves of de inritten berijdbaar zijn voor een combinatie trekker met oplegger. Dit blijkt wel het geval te zijn. Aanpassingen zijn derhalve niet noodzakelijk.</i>
	2	Cliënte verzoekt bij het aanplanten van de bomen rekening te houden met hun bedrijfsvoering en ten tijde van die aanplant overleg over te voeren. De nieuwe rij bomen moet bij de inrit van cliënte niet gaan leiden tot problemen met het in- en uitrijden van de inrit. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>De nieuwe bomenrij is voorzien tussen de hoofdrijbaan en de parallelweg, op 1,5m uit de kant van het asfalt van de parallelweg. Derhalve belemmeren de bomen de bereikbaarheid van perceel van indiener niet.</i>
	3	Client is van mening dat nagelaten is om op die plaatsen waar ingrepen bij woningen plaatsvinden, vooraf een omgevingsdialoog te voeren met direct belanghebbenden. Cliënt is nooit persoonlijk uitgenodigd of benaderd voor een

Nummer	Subnr.	
		dergelijke dialoog en/of overleg, waarin zij haar mening over deze ingreep kon geven dan wel met de provincie van gedachten kon wisselen over de voor haar minst belastende uitvoering daarvan. Met de komst van de Omgevingswet had de provincie juist extra aandacht moeten besteden aan het voeren van een zorgvuldige omgevingsdialoog. Cliënt verzoekt om op korte termijn alsnog met haar in overleg te treden zodat die omgevingsdialoog gevoerd kan worden. <i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>In het kader van het ontwerpproces is uitvoerig met diverse stakeholders, belanghebbenden en maatschappelijke organisaties gesproken om alle belangrijke eisen, randvoorwaarden en uitgangspunten in kaart te brengen. Mede aan de hand van deze gesprekken is het ontwerp tot stand gekomen dat de basis vormt van dit inpassingsplan. Daarnaast heeft ook overleg en afstemming plaatsgevonden met een aantal belangenorganisaties. Deze zijn samengevoegd in een werkgroep stakeholders die sinds 2014 nauw betrokken is geweest bij en geïnformeerd is over het ontwerpproces. Het gaat om onder andere de volgende belangenorganisaties: Dorpsraad Hart voor Baexem, Dorpsraad Kelpen-Oler, Dorpsraad Buggenum, Fietzersbond Midden Limburg, Stichting Limburgs Landschap, Milieufederatie Limburg. Met deze belangenorganisaties heeft regelmatig afstemming plaatsgevonden en hun inbreng is, wanneer relevant en mogelijk, meegenomen bij de uitwerking van het ontwerp. Dit overleg heeft in verschillende fases van het planproces plaatsgevonden, en niet uitsluitend in de fase van de totstandkoming van het Provinciaal Inpassingsplan.</i> <i>Naast overleg met deze organisaties en instanties is veel aandacht besteed aan burgerparticipatie. Er heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden met omwonenden en belanghebbenden die op verschillende manieren zijn geïnformeerd en geconsulteerd. In de periode sinds oktober 2017 zijn diverse bijeenkomsten met begeleidingsgroepen georganiseerd en zijn openbare inloopbijeenkomsten en informatiemarkten georganiseerd om het complete traject van de N280 Leudal nader toe te lichten.</i> <i>Overigens is de omgevingswet nog niet in werking getreden en het ter inzage leggen van een voorontwerp is geen wettelijke verplichting. Met het uitgebreide ontwerpproces hebben we reeds vele partijen de mogelijkheid gegeven om te reageren op de plannen.</i>
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

4. Horen gemeenteraden

In de voornoemde periode heeft de gemeenteraad van de gemeente Leudal, als enige medeoverheid, een zienswijze ingediend.

4.1 Gemeente Leudal

Nummer	Subnr.	
LEU1	1	De gemeenteraad van de gemeente Leudal besluit aan het college van Gedeputeerde Staten van Limburg mee te delen dat het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N280 Leudal aanleiding is om als zienswijze af te geven dat gedeputeerde staten er voor zorgdragen dat de geluidshinder bij het gereedkomen van de N280 is weggenomen door tegelijkertijd met de aanleg van de N280 isolatie maatregelen te nemen aan de woningen die het betreft de geluidsoverlast voor de bewoners tot onder de wettelijk toegestane grenswaarde valt.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Geluidnorm</i> <i>In de voorbereiding van dit project is getoetst aan de wettelijke geluidnormering en zo nodig zijn afwegingen gemaakt ten aanzien van geluidwerende maatregelen of voorzieningen. Echter de provincie Limburg hanteert een stringenter beleid als het om verkeersgeluid gaat. In het Actieplan geluid van de provincie Limburg, zijn beleidsregels opgesteld die verder gaan dan het landelijk beleid, aangaande de gevelwaarden. Concreet betekent dit dat bij de uitvoering van werkzaamheden aan provinciale wegen waarbij sprake is van gevelwaarden die hoger zijn dan 55 dB, er zondermeer geluidreducerend asfalt wordt toegepast. Ook in dit project zal geluidreducerend worden toegepast op de provinciale wegen, voor zover de gevelbelasting hoger is dan 55 dB en er sprake is van groot onderhoud. Hiermee profiteren zo veel mogelijk woningen van geluidreducerende maatregelen.</i> <i>Gevelisolatie</i> <i>Niet elke woning in de omgeving van het projectgebied komt in aanmerking voor gevelisolatieonderzoek. Dit geldt alleen voor woningen waarvoor een zogenaamde 'hogere grenswaarde' is vastgesteld voor het geluid afkomstig van de provinciale weg. Voor deze woningen wordt nog een gevelisolatieonderzoek uitgevoerd. De Provincie Limburg voert het gevelisolatieonderzoek niet zelf uit, maar laat dit door een gespecialiseerd bureau uitvoeren. Uit dit onderzoek moet blijken of gevelmaatregelen noodzakelijk zijn, om te voldoen aan het wettelijk vastgelegde minimale binnengeluidniveau. Indien maatregelen noodzakelijk zijn, wordt ook vastgesteld welke maatregelen nodig zijn. Het betreffende gevelisolatie onderzoek wordt uitgevoerd nadat er een onherroepelijk inpassingsplan is en moet zijn uitgevoerd voordat de werkzaamheden aan de weg(en) zijn afgerond. Het gevelisolatieonderzoek wordt daarmee op zijn vroegst na de</i>

Nummer	Subnr.	
		<i>onherroepelijke vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan N280 Leudal uitgevoerd. Voor alle andere woningen in de omgeving van het projectgebied wordt de grenswaarde op grond van de Wet geluidhinder voor het geluid afkomstig van de wegen in de toekomstige situatie niet overschreden. Deze woningen komen daarom niet in aanmerking voor gevelmaatregelen. Een gevelisolatieonderzoek is voor deze woningen dan ook niet aan de orde.</i> <i>Maatregelen en kosten</i> <i>Komt het geluidniveau binnenshuis niet boven de wettelijke norm? Dan komt de woning niet in aanmerking voor gevelisolatie. Komt het geluidniveau wel boven de wettelijke norm, dan wordt een aanbod gedaan om de woning te isoleren. Indien de woningeigenaar akkoord gaat met dit aanbod voor voorzieningen worden deze voorziening door een aannemer aangebracht. Hierbij wordt de gevelisolatie in principe volledig vergoed. Soms is het echter mogelijk dat er een bijdrage van de eigenaar van de woning wordt verlangd. Dat is het geval als de gevel van de woning bouwkundige gebreken heeft, of niet goed is onderhouden. Bovendien is het mogelijk om als eigenaar additionele voorzieningen mee te nemen, tijdens het isolatieproject. Deze kosten vallen buiten het isolatieproject en worden als meerwerk verrekend met de woningeigenaar.</i> <i>Overigens wordt niet de gehele woning geïsoleerd. Enkel de aanwezige geluidgevoelige vertrekken op de hiervoor in aanmerking komende woonlaag of woonlagen. In een dergelijk vertrek moet wel sprake zijn van een overschrijding van het wettelijk binnengeluidniveau.</i> <i>Ten aanzien van de doorlooptijd kan vermeld worden dat het streven is om binnen twee jaren na de onherroepelijke vaststelling te starten met het aanbrengen van de gevelmaatregelen, maar dit is afhankelijk van de medewerking van de eigenaren/bewoners, het gevraagde meerwerk, de doorlooptijden van de aanbestedingen en de beschikbaarheid van de aannemer om de werkzaamheden uit te voeren. De start van het aanbrengen van de gevelmaatregelen valt samen met de realisatie van het project.</i>
Inspraakreactie van gemeente Leudal geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

4.2 Gemeente Nederweert

Gemeente Nederweert heeft geen opmerkingen op het OPIP N280 Leudal.

5. Advies Commissie m.e.r. en PCOL

In paragraaf 1.2 is reeds kort ingegaan op de hoofdpunten uit het advies van de Commissie m.e.r. Het volledige advies is integraal als bijlage 1 bij deze Nota opgenomen. Voor de inhoud wordt hier korthedshalve naar verwezen. Ook de Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL) heeft haar advies gegeven over het voorliggende plan.

5.1 Commissie m.e.r.

Nummer	Subnr.	
MER1	1	Het rapport bevat uitgebreide en zorgvuldige natuur- en verkeersonderzoeken. Het milieueffectrapport is dan ook bijna compleet. Om het milieubelang een goede plek te kunnen geven bij het besluit over de weg moet het rapport op één punt aangepast worden. Het gaat om de maatregelen die mogelijk zijn om de gevolgen van stikstofneerslag te voorkomen. Bijvoorbeeld voor beschermde natuurgebieden zoals Sarsven en de Banen. Deze en andere natuurgebieden in de omgeving zijn al overbelast door stikstof. De Commissie adviseert om deze informatie op te nemen in een aanvulling op het rapport, en dan pas een besluit te nemen over de N280 West, wegvak Leudal.
		<i>Reactie bevoegd gezag:</i> <i>Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. zijn aanvullende mitigerende maatregelen getroffen om de toename van stikstofdepositie nog verder terug te brengen. Ook is gerekend met de nieuwste versie van het rekenprogramma Aerius. Dit heeft ertoe geleid dat er in de gebruiksfase géén toename is van stikstofdepositie in Natura2000 gebieden. De nieuwe resultaten worden ook in onderliggende onderzoeken meegenomen en, als aanvulling, in het definitieve plan verwerkt.</i>
Het advies van de Commissie m.e.r. geeft wel aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.		

5.2 PCOL

Aan de PCOL is een tweetal adviesvragen voorgelegd inzake het OPIP N280 Leudal:

1. Zijn de onderzoeken naar het oordeel van de PCOL volledig genoeg om na de ter inzage legging en verwerking zienswijzen en advies van de commissie voor de m.e.r. te kunnen besluiten over de vaststelling van het provinciaal inpassingsplan 'N280 Leudal'?
2. Heeft de PCOL opmerkingen en/of aanvullingen op het Ontwerp-PIP inclusief MER N280 Leudal?

De Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg:

1. Constateert dat de benodigde onderzoeken zorgvuldig en volledig zijn uitgevoerd door de Provincie Limburg en spreekt hier complimenten voor uit. Ook de nadrukkelijke aandacht voor verkeersveiligheid wordt gewaardeerd door de PCOL.

2. Staat positief tegenover het voorliggende plan en vraagt daarbij aandacht voor:
 - a. het betrekken van de stakeholders in de fase van grondverwerving, in lijn met eerder benadering van stakeholders in dit dossier.
 - b. de oorspronkelijke doelstellingen van het project N280 als horizontale ontwikkel as tussen Weert en Roermond, waarbij de Maasbrug bij Roermond een bottleneck blijft.

Het advies van de PCOL geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inpassingsplan.

6. Wijzigingen t.b.v. PIP

Enkele zienswijzen en adviezen hebben aanleiding gegeven om enkele wijzigingen aan te brengen in het PIP ten opzichte van het OPIP. Onderstaand zijn deze puntsgewijs opgesomd:

Wijzigingen naar aanleiding van de ingediende zienswijzen van burgers en/of medeoverheden

- De bestemming ter plaatse van Rijksweg Zuid 4 Kelpen-Oler is aangepast. Uitsluitend het deel dat nodig is voor de reconstructie is anders bestemd, het overige deel van de huidige woonbestemming is niet herbestemd tot agrarisch. Ook wordt de mogelijkheid voor een inrit op Eyckheuvels planologisch mogelijk gemaakt, voor een eventuele toekomstige perceelontsluiting.
- Voor een aantal (landbouw)percelen is in het OPIP (Verbeelding) per abuis geen inrit opgenomen, waardoor de bereikbaarheid mogelijk wordt belemmerd. Voor de betreffende percelen zijn inritten toegevoegd aan de Verbeelding.
- Er is een extra voorwaardelijke verplichting opgenomen in de Regels (bij artikel 8.3), met daarin (een verwijzing naar) het beoogde lengteprofiel van de verdiepte ligging om te borgen dat deze ook wordt aangelegd zoals beoogd en zoals het uitgangspunt is voor het akoestisch onderzoek.
- De Toelichting van het PIP is inhoudelijk aangepast onderaan op pagina 55, waar de relatie tussen parallelweg en oversteekbaarheid is opgenomen. De huidige omschrijving wekt verwarring.
- Het akoestisch onderzoek in bijlage 8 van het PIP is aangepast, naar aanleiding van de geconstateerde omissies zoals beschreven in zienswijzen 12 en 17. Ook is het akoestisch onderzoek aangevuld met rekenpunten in een aantal (maatgevende) tuinen.
- In de Toelichting van het PIP is een kaart opgenomen van de beoogde landbouwroutes, met name rondom Baexem. Deze is ook voorzien van een beknopte tekstuele toelichting.
- De verwijzing op pagina 36 van het PIP, naar het MER, is gewijzigd. Verwijzing naar bijlage 1 is incorrect, dit hoort bijlage 2 te zijn.
- Langs de fietsstraat, nabij tankstation De Haan en de oostelijk daarvan gelegen boerderij, is een semi-verharding toegepast in de buitenberm om de passeerbaarheid voor agrarisch verkeer te verbeteren. Dit is gewijzigd in de Verbeelding.
- Er hebben enkele wijzigingen plaatsgevonden aan de percelen voor de compensatie van Natuurnetwerk Limburg, mede op verzoek van enkele perceeleigenaren waar compensatie oorspronkelijk was voorzien in het OPIP.

Wijzigingen n.a.v. advies Commissie m.e.r.

- Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. zijn aanvullende mitigerende maatregelen getroffen om de toename van stikstofdepositie nog verder terug te brengen. Ook is gerekend met de nieuwste versie van het rekenprogramma Aerius¹. Dit heeft ertoe geleid dat er in de gebruiksfase géén significante negatieve gevolgen zijn van stikstofdepositie in Natura2000 gebieden. De nieuwe resultaten zijn ook in onderliggende onderzoeken meegenomen en, als aanvulling, in het definitieve plan verwerkt.

¹ Enkele zienswijzen van burgers/belanghebbenden hebben ook betrekking op deze wijziging in de beoordeling van de effectafstand naar 25km. De beschreven wijziging is derhalve ook voorzien n.a.v. betreffende zienswijzen.

Ambtshalve wijzigingen

- De waterkerende functie zoals die is opgenomen in de bestemming Water nemen wij aanvullend op voor de bestemmingen Groen en Verkeer, in de directe omgeving van het kanaal Wesseem-Nederweert. De toelichting van het PIP is aansluitend aangevuld met de kernzone en beschermingszone behorende bij de kering en dat voor werkzaamheden binnen deze zones een vergunningplicht kan gelden. Hetzelfde geldt voor het gebied beheer waterstaatswerken. Hiermee is het huidige regime inzake de waterkerende functie volledig behouden.
- Op het moment dat PS het PIP vaststelt, kan de gemeenteraad binnen de huidige OPIP Regels gedurende 10 jaar geen bestemmingsplan meer in procedure brengen binnen het plangebied van het OPIP. In artikel 26 van de Regels hebben we alsnog opgenomen dat dit, onder voorwaarden, mogelijk is. Op dit punt is het PIP aangevuld.
- Ter hoogte van de toe- en afritten N280-N273 zijn de vluchtstroken verwijderd en is semi-verharding toegepast in de bermen, overeenkomstig de rest van het tracé. Hierdoor is de verkeersbestemming ter plaatse van de toe- en afritten N280-N273 iets minder breed geworden.
- Nabij het bedrijf Baets te Kelpen-Oler is de ontworpen sloot over een lengte van circa 70m ingekort en is hier een molgoot voorzien, i.v.m. een bedrijfsuitbreiding die reeds mogelijk is gemaakt. Hier is de bestemming groen over betreffende lengte versmald.
- Bij de overgang van de Paalweg naar het vrijliggende fietspad langs de N280 is de sloot ingekort, waardoor de groenbestemming hier minder breed is geworden.

**Bijlage 1: Advies Commissie voor de milieueffectrapportage d.d.
20-08-2021**

1 Advies over het MER in het kort

De provincie Limburg wil de verkeers- en leefbaarheidsproblemen op de N280 West, wegvak Leudal¹ oplossen (figuur 1). Het gaat om verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid. Ook moet de leefkwaliteit verbeteren. Voordat de provincie hierover besluit zijn de milieugevolgen onderzocht in een milieueffectrapport (MER). De provincie heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd om te adviseren over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat blijkt uit het MER?

In het MER is één alternatief onderzocht, waarbij de weg wordt ingericht met één rijstrook in beide richtingen, gescheiden door een middenberm. Ook wordt een parallelweg aangelegd. Het MER laat zien dat de doorstroming en de verkeersveiligheid door deze maatregelen sterk verbeteren en de geluidhinder voor omwonenden vermindert. Tegelijkertijd wordt het moeilijker om de weg over te steken. Voor natuur zijn negatieve effecten te verwachten vanwege vernietiging en verstoring van gebieden en fauna. De faunapassages zorgen voor een positief effect. Cultuurhistorie en archeologie worden wel (beperkt) negatief beïnvloed en de parallelstructuur neemt meer ruimte in beslag dan de bestaande weg.

Wat is het advies van de Commissie?

Het MER is goed leesbaar, de natuur- en verkeeronderzoeken zijn uitgebreid en zorgvuldig verricht. Het valt op dat de natuurcompensatie² voor het Natuurnetwerk Nederland (NNN) al in deze fase zorgvuldig en volledig is uitgewerkt. Het is duidelijk dat de eerdere adviezen van de Commissie zijn meegenomen. De samenvatting geeft veel inzicht, ook in de lange voorgeschiedenis van het project. De Commissie waardeert de zorgvuldigheid waarmee de informatie beschikbaar is gemaakt.

De Commissie vindt het MER dan ook bijna compleet. Om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen bij de besluitvorming over de aanpassingen aan de N280 West adviseert de Commissie alleen nog om aanvullende maatregelen in beeld te brengen om de gevolgen van stikstofdepositie te voorkomen. Zij adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over de N280 West, wegvak Leudal.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.

¹ N280 tussen de brug over het kanaal Wessem-Nederweert, nabij de A2 en de Napoleonsweg (N273).

² Een zienswijze gaat in op de definitie van een 'stil' gebied. Het is aan te bevelen deze definitie nader te omschrijven.



Figuur 1 – globale locatie plangebied (bron: MER).

Aanleiding MER

De aanpassingen aan de N280 vallen onder categorie C1.2 'De aanleg van een autoweg' van het Besluit m.e.r. Dat betekent dat voor het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) een MER opgesteld moeten worden. Gevolgen voor Natura 2000-gebieden zijn niet op voorhand uit te sluiten. Daarom moet een Passende beoordeling opgesteld worden. Ook om deze reden moet een MER opgesteld worden.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer, in dit geval Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg. Het bevoegd gezag – in dit geval Provinciale Staten van de provincie Limburg – besluit over N280 West, wegvak Leudal.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [3225](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak. Eerder gaf de Commissie ook adviezen over voorgaande milieuonderzoeken waar dit deel van de N280 onderdeel van was: Provinciaal inpassingsplan N280 West – Randweg Baexem in 2012 en 2013 (projectnummer [2719](#)) en Ontwikkelas Weert–Roermond, N280 West in 2010 en 2011 (nummer [2495](#)).

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij advies voor de op te stellen aanvulling. Dit advies is opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen bij de besluitvorming door Provinciale Staten van de provincie Limburg.

2.1 Stikstofdepositie

In het plan zelf zijn maatregelen verwerkt om de stikstofdepositie te beperken, zoals het uit gebruik nemen van landbouwgronden. Daarmee vermindert de stikstofdepositie, maar alsnog zorgt het plan voor stikstofdepositie³ op de Natura 2000-gebieden Roerdal, Meinweg,

³ Bij een herberekening moet ook met de vernieuwde regels rekening gehouden worden, hierdoor kunnen de getallen zoals die in het MER zijn weergegeven wijzigen.

Sarsven en De Banen, Swalmdal en Leudal. Deze gebieden zijn al overbelast door een teveel aan stikstof. In die situatie leidt iedere toename, hoe gering ook, tot de conclusie dat significante gevolgen niet zijn uit te sluiten. Daarom is een Passende beoordeling opgesteld.⁴ Volgens het MER gaat het veelal om geringe toenames van de stikstofdepositie of om zeer geringe oppervlakten waar een extra overbelasting plaatsvindt. Vanwege de uitvoering van beheerplannen zijn de habitattypen voldoende robuust, zo wordt verondersteld.

Aanlegfase

De Passende beoordeling heeft de stikstofdepositie voor de aanlegfase in beeld gebracht⁵, maar redeneert dat de geringe toename en het beperkte aantal plaatsen (zogenaamde hexagonen)⁶ waarop deze neerslaat niet leidt tot significant negatieve effecten voor Natura 2000-gebieden. De bijgevoegde Aerius-berekening laat de extra depositie op Natura 2000-hexagonen zien. De gevolgen van de tijdelijke extra depositie zijn in het MER gekwalificeerd als 'niet-significant'. De reden hiervoor zou zijn dat er onlangs onderhoud is gepleegd in de overbelaste hexagonen. De tijdelijke toename (bijvoorbeeld 0,63 mol N/ha/jr extra depositie voor het overbelaste type Vochtige alluviale⁷ bossen) komt echter bovenop de al bestaande overbelasting. Het onderhoud wordt gepleegd omdat bepaalde habitattypen reeds overbelast zijn. Met deze redenering is dan ook niet voldoende ecologisch onderbouwd dat een dergelijke toename niet leidt tot een significant effect.

Omdat de effecten als niet-significant zijn beoordeeld, zijn ook geen aanvullende mogelijke maatregelen beschreven om de resterende effecten te voorkomen en kan de provincie hier nu geen belangenafweging over maken in het inpassingsplan. Het MER behoort echter – los van de vereisten van de Wet natuurbescherming – wel in beeld te brengen welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn om stikstofeffecten te beperken. Te denken valt aan verdere elektrificatie van de aanlegwerkzaamheden.

Gebruiksfase

Ook in de gebruiksfase blijft er, ondanks de stikstofreducerende maatregelen die al onderdeel zijn van het plan, depositie neerslaan als gevolg van het project. Zo is er sprake van een depositie van 0,19 mol N/ha/jr op een deel van de zwakgebufferde vennen binnen het Natura 2000-gebied Sarsven en De Banen⁸. In dit geval gaat het om op daarvoor gevoelige habitats. Een dergelijke hoeveelheid extra stikstofdepositie op al overbelaste Natura 2000-gebieden kan leiden tot significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Het MER beredeneert dat de bestaande natuurherstelmaatregelen (en onderhoud) ervoor zorgen dat de toenames geen significante effecten hebben.

De ecologische onderbouwing in de Passende beoordeling overtuigt de Commissie niet, omdat de bestaande achtergronddepositie ruim het dubbele is van de KDW⁸ en omdat het project daaraan nog stikstofdepositie toevoegt. Daarom moeten mogelijke mitigerende maatregelen in beeld gebracht worden, waarmee de effecten kunnen worden voorkomen.

⁴ ML-G, 14-03-2021, Passende beoordeling N280 Leudal.

⁵ Op 1 juli 2021 is artikel 2.9a van de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden, en tegelijk artikel 2.5 Besluit natuurbescherming. Hierin wordt bepaald dat de stikstofeffecten uit de bouwfase niet betrokken hoeven te worden bij het besluit over een natuurvergunning. Deze wetswijziging heeft geen betrekking op de inhoud van plan-m.e.r. en project-m.e.r. Met de invoering hiervan is de juridische uitvoerbaarheid binnen de Wnb verzekerd.

⁶ Zeshoek, basiseenheid in het grid van de kaarten in AERIUS. Hexagonen in AERIUS hebben een oppervlakte van 1 hectare.

⁷ Dat betekent: waar een beek of rivier sediment afzet.

⁸ Achtergronddepositie is 1.300–1.800 mol en kritische depositiewaarde (KDW) is 571 mol N/ha/jr.

Hieruit kan provincie dan een keuze kan maken. Net als voor de aanlegfase geldt ook voor de gebruiksfase dat geen beroep gedaan kan worden op de bestaande maatregelen, omdat deze al ingezet worden voor de bestaande overbelasting.

De Commissie wijst erop dat het belangrijk is om maatregelen te beschrijven waarmee ongewenste natuurschade voorkomen kan worden. Bovendien draagt dat bij aan de beschrijving van een alternatief waarvan zeker is dat het binnen de kaders van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar is.^{9,10}

De Commissie adviseert om, in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming mitigerende maatregelen uit te werken waarmee de gevolgen van stikstofdepositie te voorkomen zijn.

2.2 Aanbevelingen voor vervolg

De Commissie beveelt aan de navolgbaarheid van enkele onderwerpen te verbeteren. Dit is belangrijk omdat het MER ook aan omwonenden en belanghebbenden inzicht moet verschaffen. Het gaat om de volgende punten:

- **Geluid:** Voor de berekeningen van het aantal (ernstig) gehinderden¹¹ zijn twee methoden gebruikt. Hierdoor lijkt het erop dat het aantal *ernstig* gehinderden groter is dan het aantal gehinderden, wat onlogisch zou zijn. Het gebruik van de twee methoden geeft geen foutieve informatie, maar is wel verwarrend. Voor de vergelijking van het alternatief met het voornemen geeft het echter voldoende informatie en een aanpassing zal niet tot andere conclusies leiden. De Commissie beveelt wel aan om bij de besluitvorming te verduidelijken welke methoden zijn gebruikt en hoe deze getallen te verklaren zijn.
- **Verkeersveiligheid:** Enkele zienswijzen gaan in op de gevolgen van de verkeersveiligheid op enkele delen van de parallelbaan, waar langzaam verkeer en landbouwverkeer gebruik van maken. In het MER is al onderkend dat dit een aandachtspunt is voor het vervolg. De Commissie beveelt aan om ook in het vervolg te zorgen dat voor omwonenden duidelijk wordt hoe met dit aspect van verkeersveiligheid omgegaan wordt.
- **Robuustheid:** In diverse zienswijzen worden opmerkingen gemaakt over de robuustheid van de gekozen oplossing. In 2030 benadert de intensiteits-capaciteitsverhouding op een punt op de N280 mogelijk kritische waarden, wat nieuwe doorstromingsmaatregelen nodig maakt. Gezien het feit dat de tijdsperiode tussen realisatie van de N280 zoals voorgesteld en het planjaar 2030 kort is, beveelt de Commissie aan te beschrijven in hoeverre het ontwerp van de N280 ook na 2030 nog voldoet.

⁹ Op 9 juli 2021 heeft minister Schouten van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit de afkapgrens voor het berekenen van stikstofemissies vastgelegd op 25 kilometer. Dit kan invloed hebben op de benodigde berekeningen voor dit plan.

¹⁰ Wanneer de Passende beoordeling niet voldoet kan een ADC-toets doorlopen worden: 1) Er zijn geen alternatieven voor het project. 2) Er is een dwingende reden van openbaar belang. 3) Er worden voldoende compenserende maatregelen getroffen.

¹¹ Methode Handboek GES voor het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden en methode Regeling geluid milieubeheer voor het aantal gehinderden.