

Pleitnota: Provinciaal Inpassingplan Buitenring Parkstad

Geachte voorzitter,

Na het indienen van het beroepsschrift van de Stichting Stop Buitenring zijn er enkele geschriften geproduceerd die vandaag van belang zijn en die ik namens vele burgers hier wil bespreken. Uit deze bespreking zal ieder geval de conclusie getrokken dienen te worden dat het bestreden besluit in deze vorm niet in stand kan blijven en voor vernietiging in aanmerking komt.

Bedoelde geschriften zijn:

- het verweer van de Provincie 3 februari 2011
- het deskundigenverslag van StAb van 12 mei 2011 jl.
- de reacties op dit deskundigenverslag van de Provincie, respectievelijk van 8 juni jl. en 12 augustus jl.

Op deze 3 producties wil ik namens de Stichting Stop Buitenring ingaan. Het Verweerschrift van de Provincie van 3 februari is het uitgangspunt en daar waar nodig zal ik namens de Stichting belangrijke zaken uit het StAb-verslag aanhalen en tevens reageren op de reacties van de Provincie van 8 juni en 12 augustus.

Het verweer van de Provincie, d.d. 3 februari 2011.

71.1: blz. 473 algemene beantwoording niet in belang van de burgers die de Stichting vertegenwoordigt

Onder 71.1 rechtvaardigt de Provincie de vele algemene reacties met een verwijzing naar de vele bewaarmakers. Als Stichting die al vele burgers vertegenwoordigt verwachten we een reactie op de eigen ingediende zienswijze en beroepsschrift. Bij een algemene reactie verdwijnen heel gemakkelijk zaken en is er geen aandacht voor de nuance. Ter illustratie. Vanaf de eerste reactie tot aan het beroep laat de Provincie voorkomen dat corridors tegen elkaar zijn afgewogen, waarmee herhaaldelijk is gesuggereerd dat het om een afweging van verschillende planstroken ging. Dat is niet het geval. Er was sprake van één

planstrook lopend vanaf Nuth richting Brunssum via Landgraaf naar Kerkrade. Binnen die strook is, verdeeld over segmenten, alternatieven afgewogen, waarbij de ene keer –ongefundeerd en willekeurig- voor de mens wordt gekozen en dan weer voor de natuur. Ter hoogte van de Heerlense wijk Mariarade kiest de Provincie voor de mens en legt men de weg zo ver mogelijk van de wijk af en ter hoogte van de Brunssumse wijk Amstenrade schuift de Provincie de weg 100m op richting wijk. Er waren in de periode 1999-2010 zeker andere mogelijke planstroken aan te wijzen. Sommige alternatieven zijn inmiddels met medeweten van de Provincie dicht geschroeid, maar andere stroken zijn nog steeds als alternatief mogelijk. De belangrijkste strook op dit moment is die vanaf de A2 bij Born richting Brunssum/Onderbanken.

71.2 blz. 473 Geluidsoverlast Awacs en aanleg van Buitenring
--

Dit aspect wuift de Provincie heel gemakkelijk weg.

Als een gezondheidsrapport van de GGD gezondheidsschade aantoont vanwege de piekbelastingen van de Awacs, dan ga je als overheid de gezondheidsschade toch niet vergroten. Dan neemt de provinciale overheid de volksgezondheid niet meer serieus.

De gecumuleerde geluidsbelasting wordt vooral veroorzaakt door de AWACS zegt StAb. Dat ontkent de Stichting ook niet, maar elke toevoeging aan het ziekmakende geluid van de vliegtuigen is er één te veel. Dat was de stelling. De geluidsbelasting door AWACS mag dan geen onderdeel zijn van het Inpassingsplan, maar wel de toevoeging van extra decibellen door de aanleg van de buitenring waar de burger dus extra mee wordt belast. Je zou moeten streven naar vermindering.

De Provincie zegt in haar verweer het volgende. De geluidsbelasting van de Awacsvliegtuigen is wel zeker meegenomen. De Provincie komt dan met de volgende opmerking:

Citaat, blz. 474 van het Verweerschrift van de Provincie

Uit de resultaten van die berekeningen blijkt dat de gecumuleerde geluidsbelasting bij geen enkele woning als onaanvaardbaar kan worden aangemerkt. Er zijn geen woningen met een relatief hoge gecumuleerde waarde waarin de AWACS een belangrijke rol speelt en de BPL een verhoging van deze waarde veroorzaakt.

Een cryptische formulering waar nogal wat over valt te zeggen. StAb gaat uitvoerig in op het aspect geluid en ook de relatie met het vlieglawaaï van de

AWACS. Eerst in algemene zin en ook nog specifiek op de opmerkingen die de Stichting heeft gemaakt.

Allereerst constateert StAb dat bij alle waardes 2dB opgeteld moet worden. Ten onrechte is die 2dB bij iedereen in mindering gebracht. StAb houdt in haar rapport de getallen aan zoals ze door de Provincie zijn gepresenteerd. In de 2^e reactie van de Provincie van 8 juni jl. wordt dit verhaal weer weg gewuifd.

Het geluid van Awacsvliegtuigen is geen gewoon geluid, constateert ook StAb. Het zijn piekgeluiden, piekbelastingen die ver boven die kritische waarde van 48 dB uitgaan. In de procedure die gevoerd is over de onterechte bomenkap in de Schinvelder bossen zijn piekbelastingen genoemd van 100 dB. Zo erg zal het niet overal zijn, omdat Schinveld direct onder de aanvliegroute ligt. Sinds enkele jaren houden de gemeente Brunssum en Onderbanken en sinds kort ook Schinnen via <http://www.geluidsnat.nl/index.php> de daadwerkelijke decibellen bij. Deze getallen hadden bekeken kunnen worden, maar dat is niet gedaan. Ze geven heel andere getallen: 80-90 dB aan piekbelasting geven de meetpunten aan.

De NLR heeft voor de provincie het werk gedaan en heeft niet naar deze daadwerkelijke getallen gekeken. De NLR heeft een ander uitgangspunt genomen, n.l. de 35 Ke contour en die gebruikt om tot gemiddelden te komen. Hoe dat laatste is gebeurd kon StAb helaas niet nagaan:

Citaat StAb-verslag, blz. 39

Het NLR is voor wat betreft het aantal vliegbewegingen uitgegaan van de voor de vliegbasis in 1983 wettelijk vastgelegde 'geluidruimte' in de vorm van de 35 Ke geluidscontour. Uit de stukken kan ik overigens niet opmaken welke uitgangspunten exact bij de berekeningen van het NLR zijn gehanteerd. De contour in Kosteneenheden (Ke) is door het NLR omgerekend naar contouren in Lden (dB).

StAb heeft niet kunnen nagaan welke uitgangspunten NLR precies heeft gehanteerd bij de berekeningen. De Stichting concludeert hieruit, dat niet na te gaan is hoe NLR tot de gemiddelden komt. Heeft het NLR er bijvoorbeeld rekening mee gehouden dat de Awacsvliegtuigen uitgerust zijn met verouderde motoren, die in de burgerluchtvaart niet meer gebruikt mogen worden. Wat eveneens over het hoofd wordt gezien in dit verband is dat de 35 Ke contour min of meer de vliegroute van de Awacs aangeeft. Daar heeft de NLR de gemiddelde decibellen aan gehangen. Dat is theorie. In de praktijk wordt nogal eens afgeweken van die route. Dan denderen deze machines over het stedelijke gebied. Dan vliegen ze simpelweg over je huis. Dus het bepalen van de gecumuleerde decibellen is op die manier een farce.

De Stichting betreurt het dat StAb niet gewezen heeft op de resultaten van het Geluidsnorm en NLR deze getallen niet heeft verwerkt en er geen beter inzicht is verschaft aan StAb. Dan was het een meer realistisch beeld geworden. StAb heeft mogelijk door tijdgebrek hier een wezenlijke zaak laten lopen. Ze onderkent het probleem wel maar pakt hier niet door. De onderzoekers hebben eigenlijk geen antwoord op het onderkende probleem.

Citaat: StAb-verslag, blz. 39 en 40

Blz. 39

Het moge duidelijk zijn dat het maximum geluidsniveau op het moment van de vliegtuigpassage, maar ook het gemiddelde geluidsniveau tijdens de passage, aanmerkelijk hoger zullen zijn dan het jaargemiddelde geluidsniveau. Wanneer het aantal vliegbewegingen hoog is, zoals bijvoorbeeld bij de luchthaven Schiphol, dan zal de jaargemiddelde waarde nog steeds een goede beschrijving kunnen geven van de ondervonden hinder. In onderhavige situatie zal dat mogelijk niet het geval zijn nu het gaat om een relatief beperkt aantal vliegtuigbewegingen per dag.

Blz. 40

Gelet op het voorgaande is het echter de vraag of met de wettelijke cumulatiemethode in deze situatie voldoende recht wordt gedaan aan de hinderbeleving van de relatief kortdurende en hoge geluidsniveaus tijdens de vliegtuigpassages van de AWACS.

Kortom: de hoge piekbelastingen verdwijnen in het niet omdat ze uitgemiddeld worden. De geluidsbelasting per vliegbeweging is vele malen groter dan bij een vliegveld voor de burgerluchtvaart.

Dus de modellen die hier gehanteerd worden en de geldende wettelijke voorschriften voldoen niet om de werkelijk ervaren hinderlijke belasting goed in kaart te brengen.

In de reactie van de Provincie van 8 juni 2011 staat op blz. 9, dat er op dit moment gewoon geen andere wettelijke methode voor handen is. Dat zegt genoeg. Een nonchalante reactie.

Citaat: tweede reactie 8 juni 2011, blz. 9

“Daargelaten of het juist is dat de StAb betwijfelt of de wettelijke cumulatiemethode in dit geval wel voldoende recht doet aan de hinderbeleving, geldt dat op dit moment geen andere wettelijke methode voorhanden is”

Het aangehaalde GGD-rapport is in ieder geval duidelijk. Er is nu al sprake van gezondheidsschade. Elke toevoeging van geluid zou achterwege moeten blijven, als de Provincie de gezondheid van haar burgers serieus neemt. De Provincie

heeft aan StAb aangegeven het rapport niet meegenomen te hebben bij het Inpassingsplan. Onbekend of gewoon ter zijde geschoven. De stichting kan het niet nagaan.

Citaat: Blz. 144 StAb-verslag:

Vertegenwoordigers van provinciale staten hebben desgevraagd tijdens het gesprek op 21 april 2011 aangegeven dit rapport niet te hebben betrokken bij de totstandkoming van het inpassingsplan.

Enkele zinnen voor dit citaat zegt StAb nadrukkelijk:

Ik merk op dat in de omgeving Brunssum, Schinveld en Schinnen een hoge gecumuleerde geluidsbelasting heerst.

Op blz. 145 trekt StAb de volgende conclusie:

Ik **concludeer** dat de gecumuleerde geluidsbelasting in Brunssum en Schinveld hoog is en maximaal 71 dB bedraagt. De gecumuleerde geluidsbelasting wordt vrijwel volledig bepaald door de Awacsvliegtuigen. De bijdrage van de nieuw aan te leggen BPL is gering. Het GGD rapport waar appellante Stichting Stop Buitenring (IAAS) naar verwijst gaat specifiek in op de geluidsproblematiek van de Awacsvliegtuigen en de mogelijke gezondheidsrisico's, maar legt geen relatie met de extra geluidsbelasting die het gevolg is van de aanleg van de BPL. Voor zover er voor woningen binnen Brunssum en Schinveld hogere waarden zijn vastgesteld, is hier geen sprake van een saneringssituatie zoals bedoeld in artikel 110f Wgh, tweede lid.

In die getallen is ophoging van 2 dB niet verwerkt. Ze worden nu al als hoog aangemerkt. De totale conclusie gaat enigszins voorbij aan wat StAb heeft gezegd over de piekbelastingen en het uitmiddelen daarvan in relatie tot de ervaren hinder.

Om de hinder en de gezondheidsschade goed in beeld te brengen schieten de gehanteerde modellen en onderzoeksmethodes tekort en voldoen de wettelijke voorschriften niet. Dat het aangehaalde rapport van de GGD geen relatie legt met de extra geluidbelasting van de Buitenring is juist, want dat zat niet in de onderzoeksopdracht. Dat er wel sprake is van een toevoeging stelt ook StAb vast.

Het StAb constateert evenals de Stichting dat de gecumuleerde belasting in Brunssum en Onderbanken hoog is en noemt waardes van meer dan 65 dB tot 71 dB bedraagt: blz. 145 van het StAb-verslag. Volgens de methode Miedema is de milieukwaliteit van die plekken dan tamelijk slecht tot zeer slecht: zie blz. 38 van het StAb-verslag. De GGD hanteert als toetswaarde 55dB voor verhoogde kans op verhoogde bloeddruk en 60 dB voor meer kans op hartinfarcten.

Voorts geeft StAb aan dat een duiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 7 april 2010, in de kwestie

bomenkap Awacs, niet tot haar opdracht hoort. Laat onverlet dat die er wel ligt en zeker in deze kwestie niet buiten beschouwing gelaten moet worden. Het constante autoverkeer op de geplande Buitenring, die voor een groot deel onder de vliegroute van de Awacsvliegtuigen ligt, zal uiteindelijk de geluidhinder in de praktijk verhogen. De Provincie is op geen enkele wijze nagegaan in hoeverre de gezondheidsschade hierdoor zal toenemen. In dit verband is het heel belangrijk dat de Raad van State op 20 juli 2011 een uitspraak heeft gedaan in het verlengde van haar eerdere uitspraak van 7 april 2010 in het kader van de Awacsoverlast. Zoals de minister bij de bomenkap van 6 ha nalatig is geweest, zo laat de Provincie het als overheidsorgaan eveneens afweten en bekommert zich niet om de gezondheid van haar burgers.

Enkele citaten:

Raad van State 200806952/1/R1

7 april 2010

“geluid en de daarmee samenhangende gezondheidseffecten”

Onder 2.10.6

“tussen partijen is verder niet in geschil dat in de kernen Schinveld en Brunssum piekbelastingen van ten minste 99,9 dB(A) zijn gemeten. Appellanten hebben gesteld dat de voorafgaand aan de NIMBY procedure veroorzaakte geluidsoverlast ten gevolge van het vliegverkeer als zeer ernstig moet worden aangemerkt. Verweerder heeft dit niet betwist. Gelet op de stukken en het verhandelde ter zitting ziet de Afdeling geen aanleiding voor een andersluidend oordeel aangaande ernst van de geluidsoverlast.. ..de gestelde waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is. Gelet hierop had de verweerder moeten motiveren waarom de mogelijk gemaakte toename van de geluidsoverlast hoe gering ook, desalniettemin naar zijn mening aanvaardbaar is... De afdeling acht de enkele stelling van verweerder dat de verwachte toename van geluidsbelasting niet zal leiden tot een toename van ondervinden hinder onvoldoende draagkrachtig”.

Uit dit citaat blijkt, dat de rijksoverheid onvoldoende aannemelijk heeft gemaakt dat de toename van geluidsoverlast aanvaardbaar is.

Een citaat uit de recente uitspraak van 20 juli 2011: nummer 201003186/1/h2

uitspraak onder 2.3.2 over geluid:

“Dit neemt niet weg dat het aannemelijk is dat een zekere schade is geleden door L als gevolg van de besluiten van 3 augustus 2005 en 29 augustus 2008. Daarbij wordt in aanmerking genomen dat de afdeling in haar uitspraak van 7 april 2010 de stelling van de minister dat de door de bomenkap veroorzaakte extra geluidsoverlast niet zal leiden tot een toename van de reeds ondervonden hinder als ONVOLDOENDE onderbouwd niet heeft aanvaard. De minister heeft thans geen nadere motivering van dit standpunt gegeven”.

Stichting Stop Buitenring, p.a. Keep 2, 6446 DE Brunssum

Hieruit blijkt, dat de overheid tekort is geschoten, burgers schade hebben geleden en deze schade ook vergoed hebben gekregen.

Conclusie:

De uitspraak van de Provincie op blz. 474 van het Verweer, dat “uit de resultaten van die berekeningen blijkt dat de gecumuleerde geluidsbelasting bij geen enkele woning als onaanvaardbaar kan worden aangemerkt” wel voldoende is tegengesproken.

Dit citaat illustreert hoe gemakkelijk de provincie met deze geluidsproblematiek omgaat en totaal geen besef of bewustzijn toont van de gevolgen voor de gezondheid van haar burgers. De Provincie zou er naar moeten streven om de overlast te beperken in plaats van te verhogen, hoe gering die verhoging ook is.

De Buitenring zal zeker in Onderbanken en Brunssum - maar andere delen van Parkstad zijn niet uitgesloten - zorgen voor toename van geluidshinder die bovenop de piekbelastingen van de Awacs komt en daardoor zal de gezondheidsschade van de burgers die langs het tracé wonen toenemen. De Provincie heeft niet aannemelijk gemaakt dat die gezondheidsschade niet toeneemt. Sterker nog: het GGD-rapport waarin die gezondheidsschade is besproken is niet meegenomen in het proces. Ook hier geldt dat enkel de bewering dat een toename er niet zal zijn of slechts gering is als niet aanvaardbaar aangemerkt dient te worden. De Provincie kijkt naar de gemiddelden. Dat is hier niet toereikend.

Conclusie:

De piekbelastingen van de Awacsvliegtuigen zijn zeer schadelijk voor de gezondheid. Elke toevoeging van geluid zou achterwege moeten blijven. Om de hinder en de gezondheidsschade goed in beeld te brengen schieten de gehanteerde modellen en onderzoeksmethodes tekort en voldoen de wettelijke voorschriften niet. De Provincie toont totaal geen besef van de specifieke situatie en bekommert zich totaal niet om de verdere gezondheidsschade en levert geen enkele inspanning om aan te tonen dat door de aanleg van de Buitenring de gezondheidsschade niet toeneemt

71.3, blz. 474: Afweging verschillende corridors of planstroken heeft niet plaats gevonden.

In de zienswijze en het beroep heeft de Stichting aangegeven, dat er geen planstroken (ook wel corridors genoemd) tegen elkaar zijn afgewogen. Er was

slechts sprake van één planstrook, van één corridor. Binnen die planstrook, die corridor zijn alternatieven afgewogen. Dat zijn de feiten. De provincie verdraait de feiten constant en nu ook weer in haar verweer.

Citaat: blz. 474

“Verweerder is van mening dat hij de alternatieven binnen en buiten de corridor voldoende heeft onderzocht en dat hij zich na een grondige afweging tussen alle alternatieven bij het onderzoeken van de effecten van de BPL kon baseren op het (geoptimaliseerde) voorkeursalternatief.”

Ook hier wordt weer de suggestie gewekt dat er alternatieven buiten de planstrook, corridor zijn onderzocht en afgewogen. Dat is niet het geval. De rest van de reactie is een woordenspel. De planstrook is verdeeld in segmenten. Die segmenten heten ook weer corridors en die zijn dan met elkaar vergeleken. Die segmenten lagen dus wel in dezelfde planstrook, de grote CORRIDOR zeg maar. En de vergelijking en afweging van die segmenten, zones, corridors heeft dan geleid tot DE corridor zoals opgenomen in het Pol. Dit is abracadabra, een woordenbrij, het optrekken van een mistgordijn, want ook DE corridor lag in dezelfde planstrook. Als de Provincie bedoelt dat er bijvoorbeeld 3 varianten in Brunssum waren, dan lagen die toch ook in het verlengde van de planstrook. De Provincie is hier misleidend. De Provincie overschrijdt vaker in het dossier de grenzen van het betamelijke, zowel qua inhoud als qua procedure.

Ter toelichting:

De Provincie stemt in met het ontwikkelen van de nieuwe woonwijk Amstenraderveld, waar wonen in het bos het thema was en nu wordt het wonen langs de autoweg.

Hoe betrouwbaar de provincie is blijkt ook uit de gevolgen van deze weg voor de wijk Klingbenden in Brunssum. Op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Brunssum heeft de provincie daar een brug gepland om de doorgang naar omliggende dorpen te behouden, terwijl andere verbindingen in stand blijven. Maar het gevolg is wel dat bewoners delen van de voortuin moeten afstaan en zelf hun garage niet inkomen. In geen enkele zienswijze van de gemeente heeft de Stichting deze aanvulling kunnen traceren, maar aan het eind van het proces ligt die aanpassing er wel. Pas in mei 2011 komen de raad en het college erachter welke nare gevolgen die brug heeft. En bewoners komen erachter als ze een brief krijgen of ze een stuk van de tuin willen afstaan nadat de termijn van indienen van beroep is verstreken. Na lang zoeken komen bewoners in de brij

van stukken de plek tegen waar ze dat aan het eind van het proces hadden kunnen lezen. Ze hebben echt in de krochten van het dossier moeten zoeken. Deze handelwijze is ondoorzichtig, stiekem en is als onbetrouwbaar aan te merken. Als dit transparant besturen is, dan is dit de transparantie van beslagen ramen.

Dat de Provincie onbetrouwbaar, onbehoorlijk en onbetamelijk is in dit dossier blijkt ook uit de werkzaamheden die er hebben plaats gevonden na de schorsing van het Provinciaal Inpassingsplan. Ter hoogte van de wijk Amstenraderveld is al een notenboomgaard aangelegd als begrenzing van de Buitenring, in de buurt van kasteel Amstenrade zijn al fruitbomen aangeplant als compensatie, op de golfbaan zijn al illegaal bomen gekapt en er hebben ook al archeologische opgravingen plaats gevonden. Inmiddels zijn die laatste activiteiten na veel interventies van burgers gestaakt. Evident is dat die werkzaamheden niet thuis horen in de categorie “voorbereidende werkzaamheden”. De Provincie minacht met deze gedragingen niet alleen de Raad van State, maar bruuskeert ook de burgers en organisaties die in beroep zijn gegaan. Een duidelijk voorbeeld van het laatste is de wijze waarop de Provincie in de reactie van 20 augustus Natuurmonumenten weg zet, als een organisatie die de natuur slecht beheert.

Conclusie:

De Provincie is in dit hele proces onbetrouwbaar en onbehoorlijk geweest en die lijn heeft ze vast gehouden tot de dag van vandaag richting burgers en organisaties. Dat geldt voor het onderwerp corridorbepaling maar vele andere zaken.

De weg moest er komen en wel op de plek van de Planstrook, de CORRIDOR. Daarbinnen zijn alternatieven en varianten bekeken. Niet meer, niet minder. Een andere planstrook is niet aan de orde geweest.

71.4, blz. 475 Nut en noodzaak Buitenring en het rapport Ecorijs.

De Provincie verwijst naar haar algemene reactie onder V.2. Hier zegt verweerder dat alle argumenten die genoemd zijn als de niet meegerekende kosten, het geringe aantal nieuwe arbeidsplaatsen, de geringe bijdrage aan recreatieplekken, enz. niet zo relevant zijn, want het gaat primair om een infrastructuurproject.

Citaat, blz. 7 van Verweerschrift:

“ Verweerder stelt voorop dat, waar het gaat om nut en noodzaak van het project, niet uit het oog moet worden verloren dat de BPL primair een infrastructuurproject is; het uitgangspunt van het project is het oplossen van verkeersproblemen”. Dit uitgangspunt, dit hoofddoel wordt uitvoerig besproken in bijlage 1 van het Verweerschrift. Heel verhelderend voor die mensen en bestuurders die nog steeds denken, dat de Buitenring alle problemen van de streek oplost.

In de bijlage 1 staat daarover het volgende. Enkele citaten:

Citaat 1, Blz. 1 van bijlage 1 van het Verweerschrift van de Provincie:

De snelle ontwikkeling van het gebied als gevolg van de steenkoolwinning heeft zijn weerslag gehad op de ruimtelijke inrichting van Parkstad Limburg en daarmee ook op de onderliggende verkeersstructuur; er is sprake van een diffuse verkeersstructuur zonder een duidelijke hiërarchie. Functie en gebruik van het wegennet komen op verschillende plekken niet overeen; doorgaand verkeer begeeft zich over wegen die hier qua inrichting en/of ligging in de bebouwde kom niet geschikt voor zijn. Dit is- niet optimaal voor de doorstroming van het verkeer en resulteert in leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen.

Citaat 2, blz. 2 van de bijlage, 1^e alinea

Het doel van de Buitenring is primair het oplossen van de problemen in de geschetste verkeersstructuur van Parkstad Limburg door functie en gebruik van het wegennet in de regio beter met elkaar in overeenstemming te brengen.

Citaat, blz. 2 van de bijlage, samenvatting van 1^e, 2^e en 3^e alinea

De Buitenring richt zich primair op het oplossen van de problemen in de verkeersstructuur.. en kan daardoor de economische structuur van Parkstad Limburg versterken en moet ook zodanig beoordeeld worden.

Citaat 3, blz. 4 van de bijlage

Doel van de Buitenring is niet om een groot congestieprobleem op te lossen, zoals dat voor het merendeel van wegenprojecten wel geldt. De congestie in Parkstad Limburg is beperkt, zoals ons rapport laat zien.

Uit deze citaten blijkt dus, dat het hoofddoel van de Buitenring de aanpak van de diffuse verkeersstructuur is. Er is vrijwel geen sprake van congestieproblemen. Het gaat ook niet om versterking van de economie, om meer arbeidsplaatsen, enz. Ecorijs zegt het duidelijk dat dit aan de orde kan zijn. Het zijn mogelijke bijvangsten. Echter die bijvangsten zijn in het gehele proces heel stellig aan de orde geweest als vast staande gegevenheden om het plan van de Buitenring te rechtvaardigen.

Als de Buitenring primair bedoeld is om de problemen in de infrastructuur aan te pakken, dan moet daar een heldere analyse aan ten grondslag liggen en dan moet gekeken worden wat de meest kosteneffectieve oplossing is. Dat is niet gebeurd. Geen analyse, wel een oplossing. Er moest een ringstructuur geschapen worden in de vorm van een autoweg van vier rijstroken en wel binnen één

vooraf bepaalde planstrook. Dat probleem en die oplossing is vervolgens verdedigd met aspecten als meer werkgelegenheid, meer toeristische werkgelegenheid, enz. Fout dus en heel verwarrend.

Als in Nederland elke diffuse verkeersstructuur met dit soort robuuste oplossingen aangepakt gaat worden, dan wordt in Nederland nog op heel veel plaatsen onnodig asfalt neergelegd. Als een heldere analyse uitwijst dat de verkeersstructuur van Parkstad diffuus is, dan is ***de fundamentele vraag aan de orde of een vierbaans autoweg op die plek de meest adequate en kosteneffectieve oplossing is voor het scheppen van een heldere verkeersstructuur in de regio Parkstad.***

De Stichting is van mening dat er eerst een heldere analyse van het probleem op tafel had moeten liggen en vervolgens gekeken had moeten worden hoe de mogelijke knelpunten opgelost hadden kunnen worden. Dan komen ook vragen aan de orde als: moeten nieuwe asfaltstroken aangelegd worden, zo ja, op welke plek, is 2 stroken dan voldoende of moeten het er meer zijn. Als vanuit economie geredeneerd zou worden dan zou je juist de as A2/Born/N297/N274 moeten versterken. Dit heeft de Stichting al eerder in het proces aangehaald. Er zijn gaandeweg het proces van de Buitenring te veel zaken met elkaar vermengd en toegevoegd, waardoor dit project van meet af aan gedoemd was te mislukken.

Conclusie: Het nut en de noodzaak van deze weg op die plek en in deze vorm is niet aangetoond; er is mogelijk – echter nog niet aangetoond en onderbouwd. - sprake van een verkeersstructuur die voor verbetering vatbaar is, maar dat mogelijke probleem staat dan in geen enkele verhouding tot de gekozen oplossing die fors en robuust is.

71.5, blz. 475 Al of geen dwingende redenen van groot openbaar belang?
--

De Provincie verwijst hier naar blz. 124 en 125 van de Toelichting bij het Inpassingsplan.

Citaat: blz. 124 en 125

Met de aanleg van de Buitenring verbetert de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonkernen van de regio Parkstad. Hiermee is een groot openbaar belang gediend. Berekeningen laten zien dat de Buitenring leidt tot een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking in de woonkernen. Ook het aantal verkeersongevallen (met letsel) neemt flink af. Daarnaast wordt een betere (interne en externe) bereikbaarheid van de regio Parkstad gerealiseerd die de Provincie ook van groot openbaar belang acht. Het lokaal en regionaal verkeer in Parkstad Limburg maken nu nog veelvuldig gebruik van hetzelfde wegennet. (Boven)regionale verkeersstromen zullen met de aanleg van de Buitenring verschuiven naar de Buitenring en vergelijkbare wegen. Reistijden tussen Parkstad Limburg en omliggende gebieden nemen af. Op verschillende wegen die nu als leefbaarheidsknelpunt gelden, nemen intensiteiten substantieel af. Ook de grote attracties in Parkstad worden beter bereikbaar en er hoeft minder door woongebieden te worden gereden.

Uit dit citaat blijkt weer dat de Provincie allerlei zaken benoemd, terwijl het hier primair om een verkeersinfrastructuurproject gaat. Al deze zaken die hier opgesomd worden, heeft de Stichting Stop Buitenring al voldoende besproken in haar zienswijze en beroepsschrift.

Het grote openbaar belang is dan nu blijktbaar dat er een oplossing moet komen voor de diffuse verkeersstructuur. Er ontbreekt een duidelijke hiërarchie en de Buitenring zorgt voor die hiërarchie, waardoor een betere bereikbaarheid, doorstroming en een verbeterde leefbaarheid tot stand komen, aldus de bijlage van Ecorijs bij het verweerschrift van de Provincie. Hier wordt weer gesuggereerd dat de doorstroming verbeterd moet worden, terwijl er geen noemenswaardige congestieproblemen zijn, zoals hiervoor al vermeld werd. De verbeterde leefomgeving voor de ene burger wordt blijktbaar uitgewisseld tegen de verslechterde leefomgeving van de andere burger. Dan is het de vraag welke groep van burgers onder dat groot openbaar belang vallen.

Als het om doorstroming gaat dan heeft het DHV-rapport het over “beperkte” doorstroming die is op de lossen met de nulplusvariant, waarbij dan 2 knelpunten, de aansluiting op de N281 en de aansluiting op de Binnenring dan nog extra aandacht nodig hebben en extra geld kosten. Welke analyse aan die 2 genoemde knelpunten dan ten grondslag liggen is onduidelijk. Daar kom ik hierna nog op terug.

De Stichting heeft al eerder in het proces betoogd dat alle delen van Parkstad goed bereikbaar zijn. Slechts Onderbanken, Brunssum en Landgraaf zijn niet direct bereikbaar via het autowegenstelsel. Die bereikbaarheid is wel verbeterd, omdat sinds 2008 vanaf de A2 bij Born de N297 is geopend. Vanaf Born tot Brunssum ligt daar nu een verbinding van afwisselend 2 en 3 stroken.

Conclusie wat het groot openbaar belang betreft:

Het groot openbaar belang is nu terug gebracht tot één element en dat is dat de verkeersstructuur verbeterd moet worden. Een nadere onderbouwing daarvan ontbreekt. Als die er alsnog komt, dan is nog hoogstens sprake van een openbaar belang i.p.v. een groot openbaar belang.

Het openbaar belang in relatie tot kwetsbare natuur.

Als het om de Natura 2000-gebieden gaat, constateert de Stichting in haar zienswijze en beroep, dat bijvoorbeeld de Brunssummer Heide al zwaar belast is door uitstoot van autoverkeer, omdat de N299 er nu al dwars door heen loopt. Wil je daar als overheid iets, dan moet het “groot openbaar belang”

onomstotelijk vast staan. Zonder Buitenring is het al moeilijk om de habitats daar in stand te houden. In de directe omgeving van de geplande Buitenring geldt dit overigens voor meer natuurgebieden, bijvoorbeeld voor het Bronnenbos. De flora wordt hier al door vermessing aangetast en door de Buitenring zal de aantasting alleen maar vergroot worden door een grotere stikstofdepositie van het verkeer van de Buitenring.

Opvallend dat de Provincie in haar verweer niet ingaat op het aspect “ aantasting van natuurgebieden in relatie tot het groot openbaar belang” dat de Stichting uiteenzette in het beroep, blz. 9-11. StAb maakt in haar verslag over de aantasting van natuurgebieden zeer indringende opmerkingen.

De Stichting voelt zich gesterkt in zijn opvattingen dat een groot aantal natuurgebieden in het geding zijn. StAb haalt de Natura 2000-gebieden zeer expliciet aan en merkt terecht op –zoals de Stichting ook al aangaf – dat de Brunssummer Heide nu al te zwaar belast wordt, omdat de N299 daar al dwars door heen loopt. Anders gezegd: de kritische depositiewaarde wordt nu al overschreden. Dat betekent dat nu al de instandhouding van de voornaamste habitats in het geding zijn. De aanleg van de Buitenring zal de overschrijding van de kritische grens alleen maar verhogen in vergelijking met de autonome situatie (=voorzetting gebruik huidige wegennet). Ook voor het Geleenbeekdal geldt dat stikstofdepositie toeneemt, zegt StAb. Stichting Stop Buitenring deelt met StAb de constatering dat een overheid met nieuwe plannen eigenlijk er naar zou moeten streven, dat natuurwaarden verbeteren, in dit geval de depositie verminderd wordt en onder de kritische waarde wordt gebracht.

Ook al heeft de Provincie een verkeerd uitgangspunt gekozen voor de “passende beoordeling” – zie citaat hieronder – de uitkomsten van het onderzoek van StAb liegen er niet om.

Citaat: blz. 272 van StAb-verslag:

Het voorliggende provinciale inpassingsplan is echter een besluit tot het vaststellen van een plan als bedoeld in artikel 19j Nbw 1998 en is geen besluit waarop artikel 19kd Nbw 1998 ziet. Dit betekent dat de gevolgen van het plan voor de Natura 2000-gebieden beoordeeld moeten worden.

StAb ontzenuwt ook het sprookje dat in 2015 de stikstofdepositie is afgenomen door de aanleg van de Buitenring. Die afname is volgens StAb alleen maar toe te schrijven aan het schoner worden van motoren: zie blz. 278 van het verslag.

Waar StAb in haar verslag ook nog op wijst is dat de provincie niet alleen verzuimd heeft de gevolgen voor de Natura 2000-gebieden goed in kaart te brengen maar dat ook heeft nagelaten voor de EHS-gebieden. StAb haalt hier op

blz. 283 de Breukberg aan. StAb heeft zich tot een paar belangrijke gebieden beperkt. Dat is te billijken gezien het korte tijdsbestek.

Ook voor het Bronnenbos, dat de Stichting heeft aangehaald in haar zienswijze en haar beroep, zal de stikstofdepositie grote gevolgen hebben. Een uniek biotoop dreigt daar dan ten onder te gaan. Voor dit unieke karakter heeft de Stichting verwezen naar een studie van C. Aggenbach. Die is nog steeds relevant.

Wat ook niet onbesproken moet blijven is dat in dit bosje een aantal bronnen ligt, die de Merkelbeek voeden. Diezelfde bronnen worden, liggend onderaan een helling, o.a. gevoed door afstromend freatisch water, aldus de studie. Nader onderzoek zou nodig zijn om de waterstromen precies in kaart te brengen. In het Geohydrologisch rapport wordt vaag geformuleerd, dat het “aannemelijk” is, dat de aanleg van de Buitenring op die plek – dus de plaats van de helling – geen gevolgen heeft voor de waterhuishouding van het Bronnenbos. We weten het dus pas zeker als die weg er ligt. Waarschijnlijk is het dan te laat.

Ook heeft de Stichting aandacht gevraagd voor de andere natuurgebieden en verwezen naar de studie van Dhr. Weeda: “Rapport over moerassen in en pal langs het tracé van de Buitenring Parkstad Limburg”.

De 2^e reactie van 12 augustus van de Provincie op het deskundigenverslag van StAb is eigenlijk niet meer serieus te noemen. Een ander bureau Deltares verschijnt op het toneel en wordt als “onafhankelijke onderzoeksinstelling” gepositioneerd. Het rapport dat dit bureau in opdracht van de Provincie heeft opgesteld is, heeft uiteraard als doel de bevindingen van StAb aan te vechten. Dat is te billijken, maar het gebeurt zodanig, dat het bureau Deltares elke zin voor realiteit uit het oog verliest.

In het rapport “De effecten van de Buitenring Parkstad Limburg op natuurwaarden” relativeert en bagatelliseert dit bureau vanaf blz. 45 het begrip “kritische depositiewaarde” door:

- de atmosferische toevoeging van stikstof een geringere rol te geven
- het gevoerde vegetatiebeheer, het grondwaterregime en de grondwaterkwaliteit een grotere rol te geven
- aan te geven dat bij lokale depositie de effecten van specifieke projecten moeilijk te voorspellen zijn door allerlei lokale factoren

Vanaf blz. 45 wordt er naar toegewerkt, dat die Buitenring gewoon aangelegd kan worden. Feitelijk zegt de overschrijding van de “kritische depositiewaarde” heel weinig aldus deze “onafhankelijke onderzoeksinstelling”.

De Stichting moet hier toch benadrukken, dat het bijvoeglijk naamwoord “kritisch” er niet voor niets staat. Echt wetenschappelijk kun je het betoog van deze onderzoeksinstelling niet noemen. Het zijn ook maar aannames en

beweringen. Het bureau zelf geeft al aan dat zij een weinig wetenschappelijk weerwoord heeft

Citaat op blz. 45 van het rapport:

“Zolang in de kennis hiervan (stikstofdepositie en gevolgen voor de natuur) nog grote lacunes zijn, blijven ook uitspraken over de uiteindelijke haalbaarheid van natuurdoelen bij een iets hogere of lagere depositie theoretisch van aard.”

Als deze bewering klopt, dan is juist voorzichtigheid geboden bij verdere verhogingen van de depositie.

Even verderop staat op blz. 45:

“Deltares heeft er geen mening over in hoeverre delen van deze kennis in het kader van specifieke projecten, zoals de BPL verzameld moeten worden. Het staat wel vast dat dergelijke projecten bij uitstek de mogelijkheid bieden door gerichte monitoring empirische effectkennis te verkrijgen, die bij veel volgende besluiten kan helpen effectkennis te verkrijgen, die bij veel volgende besluiten kan helpen onzekerheid te verkleinen”

Uit dit citaat blijkt dat er nog te weinig kennis is en de onzekerheid groot is en toch ademt het hele rapport uit, dat die weg gewoon aangelegd kan worden en de kritische depositiewaardes er eigenlijk niet toe doen.

Het memo van Arcadis maakt dan de tweede reactie van de Provincie “compleet”. Samenvattend komt die memo erop neer, dat als Natuurmonumenten het beheer van de bedreigde “habitats” verbetert de natuurdoelstellingen gemakkelijk gehaald worden zowel bij de Brunsummer Heide als in het Geleenbeekdal en de buitenring gewoon aangelegd kan worden. Dit is ongelooflijk en ongehoord omdat deze onderzoeksinstelling zelf aangeeft dat nog veel onzeker is.

Daarbij wordt ook nog de verplaatsing van de manege genoemd, die een bijdrage kan leveren aan de verminderde uitstoot, maar die manege zou al verplaatst worden vanaf het moment dat de Brunsummer Heide een natuurmonument werd. Als de Provincie dit al eerder had uitgevoerd dan was nu al sprake van een reëel beeld. Dus ook op dit punt is de Provincie niet erg betrouwbaar.

Beide bureaus hebben door het produceren van deze stukken hun eigen geloofwaardigheid op het spel gezet. Blijkbaar is “objectiviteit” te koop. De Stichting Stop Buitenring sluit zich verder aan bij de schriftelijk ingebrachte

reactie van de Stichting Milieufederatie Limburg van 30 augustus jl. op de door de Provincie ingebrachte documenten van 12 augustus jl.

Conclusie:

Het resumé op blz. 282 en 283 van het deskundigenverslag van StAb is overduidelijk. Als de Buitenring in deze vorm door gaat dan blijft er van de aangrenzende natuur weinig over. StAb heeft zich gezien de tijdsdruk op enkele gebieden geconcentreerd, maar er zijn veel meer gebieden te noemen. Uit de reactie van de Provincie van 8 juni jl. en 12 augustus jl. blijkt dat de Provincie kost wat kost die Buitenring wil realiseren en alle mogelijke bureaus daarvoor inschakelt om maar aan te tonen dat de gevolgen van de aanleg van die buitenring wel meevallen, de gevolgen zo minimalistisch mogelijk wil voorstellen, maar uiteindelijk daarmee het doel voorbij schiet en de geloofwaardigheid van het project en de Provincie steeds verder afneemt.

71.6, blz. 475 Onderzoek DHV “Verkeerskundige effecten van een nulplusalternatief voor de BPL”, augustus 2010

De Stichting gaf aan, dat de definitie van het nulplusalternatief arbitrair is in dat rapport. De gekozen definitie was zodanig, dat als er ook maar enigszins extra kosten gemaakt zouden worden bij de realisering van dit alternatief, dat daarmee deze optie al niet meer voldeed. Tevens gaf de Stichting aan dat in dat rapport zeer nadrukkelijk staat: “Met dit alternatief wordt de (beperkte) doorstroming op meerdere locaties weliswaar goed opgelost, maar de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 en knelpunten op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) worden daarmee niet opgelost”.

In het beroep gaf de Stichting aan dat dit alternatief met een verbetering van genoemde knelpunten vanuit het perspectief van kosteneffectiviteit en geringere aantasting van natuur, etc. te prefereren zou zijn. Met minder geld lost dit nulplusalternatief heel veel op en met wat extra geld zou alles zijn opgelost. Dat zou dan uiteindelijk veel minder zijn dan nu zal uitgegeven worden aan de aanleg van de buitenring.

In de bijlage van het Verweerschrift staat zeer stellig, dat Parkstad geen congestieproblemen kent: dus geen opstoppingen. Ecorijs noemt ook geen enkele uitzondering. DHV praat over (beperkte) doorstroming op meerdere locaties. Enigszins tegenstrijdig, maar het op te lossen probleem blijkt dus echt mee te vallen.

Conclusie:

Zo langzamerhand is duidelijk wat het mogelijke probleem is. De provincie wil de verkeerstructuur verbeteren in Parkstad. Er is geen sprake van congestie, mogelijk beperkte doorstroomproblemen. Om die problemen op te lossen is de aanleg van de buitenring niet nodig. Deze problemen zijn veel beter op te lossen met het nulplusalternatief.

71.7, blz. 476 B258 neu

Wat dit punt betreft verwijst de Provincie in het Verweer naar paragraaf V.3. Net als bij de Buitenring is er bij de burgers in Duitsland veel verzet tegen deze weg. Zelfs de stad Aken heeft zich daarbij aangesloten. Dat de centrale Bondsregering ervoor verantwoordelijk is wil nog niet zeggen, dat die weg er komt. Dat geldt eveneens voor de Buitenring. Ook hier is weinig draagvlak onder de burgers. Dat de provincie met een zevental gemeentes in Parkstad op één lijn zit, betekent ook niet dat de weg doorgang vindt. Bestuurlijk is er draagvlak op Kerkrade na. Onder de bevolking zeker niet.

71.8, blz. 477 Ingelaste beroepsgronden Stichting Milieufederatie Limburg

De Stichting sluit zich aan bij wat de Stichting Milieufederatie Limburg hier inbrengt op de hoorzitting.

Nu de Provincie nagelaten heeft te onderbouwen dat er geen sprake is van extra gezondheidsschade, stelt de Stichting de Provincie aansprakelijk voor de extra gezondheidsschade die zal ontstaan mocht de weg onverhoopt door gaan. Dit doet de Stichting ook namens allen die de Stichting gemachtigd hebben. Zeker als de Provincie nalaat te onderbouwen dat er geen sprake is van gezondheidsschade. Dit staat los van eventuele planschade.

De stichting vat samen:

Er is veel verwarring geweest over welk fundamenteel probleem de Buitenring oplost. Allerlei doelstellingen zijn voorbij gekomen en uiteindelijk gaat het er schijnbaar om dat de Buitenring voor een heldere verkeerstructuur moet zorgen; dat is dan mogelijk het openbare belang. Een heldere analyse van het probleem ligt er feitelijk niet. Vervolgens is voor dit probleem een oplossing gezocht: er moest een ringstructuur komen. En die ring moest binnen de gekozen planstrook aangelegd worden. Allemaal keuzes, maar geen afwegingen. Een te dure en veel te omvangrijke en ingrijpende oplossing voor een gering

probleem, dat gemakkelijk is op te lossen door optimalisering van de bestaande infrastructuur: de nulplusvariant. Als dat probleem al bestaat.

Van congestie is feitelijk geen sprake, zegt de bijlage van Ecorijs bij het verweerschrift van de Provincie. Het DHV-rapport constateert beperkte doorstroomproblemen van het verkeer en concludeert dat het nulplusalternatief op 2 knelpunten na de beperkte doorstroomproblemen oplost. Dat is volgens DHV en dus volgens de Provincie geen optie want het nulplusalternatief moet een goedkoop alternatief zijn, waarmee deze oplossing op basis van een definitie aan de kant wordt geschoven.

In het vervolgproces is er geen afweging van alternatieven geweest. Dus geen analyse van het probleem, maar ook geen afweging van de wijze waarop het probleem opgelost kan worden en op welke plek en in welke vorm dit dan kan. Vele malen is getwijfeld aan nut en noodzaak van de weg en die twijfels zijn niet weg genomen. Ze zijn toegenomen.

Het hele project is één potpourri van aannames en vermeende problemen en elke keer is de Buitenring de oplossing; een brei van rapporten van vele bureaus is zo ontstaan.

Er is niet alleen veel verwarring gezaaid door bestuurders als het gaat om doelstellingen, maar ook als het gaat om de gevolgen van deze robuuste ingreep voor de mens en natuur. Op de ene plek wordt gekozen voor de mens en de andere keer geeft het behoud van het landgoed (Amstenrade) de doorslag ten koste van de mens. De weg wordt gaandeweg het proces ter hoogte van de wijk Amstenraderveld opgeschoven richting woonwijk om het landgoed te sparen. Bij de wijk Mariarade in Hoensbroek wordt voor de mens gekozen en sneuvelt het Geleenbeekdal. Dat kan een mens met welke opleiding dan ook niet meer volgen. Heel willekeurig allemaal.

De Provincie gaat helemaal voorbij aan de gezondheidsschade die het autoverkeer zal veroorzaken nu grote delen van de buitenring liggen in de vliegroute van de Awacs. Ze bekommert zich er niet om. De Provincie heeft rapporten over de gezondheidsschade die de mensen nu al ondervinden niet meegenomen in de afweging van belangen en zich zeker niet bekommerd om de toegevoegde gezondheidsschade. Zelfs niet aan gedacht. De belangenafweging is daarom lacuneus en dus onrechtmatig. De provincie doet hier vele mensen onrecht aan. Onlangs heeft de Raad van State in het Awacs-dossier een niet mis te verstane uitspraak gedaan wat betreft nalatig handelen van de overheid.

Als het gaat om het in kaart brengen van de gevolgen voor belangrijke natuurgebieden is de Provincie ook niet helder, scheidt men verwarring en moet zelfs StAb vragen om een leeswijzer. Gekker moet het niet worden. Het StAb-

verslag is daar zeer helder over als het bijvoorbeeld gaat om de EHS-gebieden: een verwijzing naar 4.3 van het onderhavige verslag en het resumé onder 4.3.8 is voldoende om dit aan te tonen: blz. 258 en 264.

De Natura 2000-gebieden, o.a. Geleenbeekdal en Brunssummer Heide worden nu al bedreigd in hun bestaan en zullen verloren gaan als de Buitenring wordt aangelegd. Ook daarover is het verslag van StAb zeer duidelijk. De Provincie probeert in de nagekomen reactie van 12 augustus jl. heel krampachtig nog het begrip “kritische depositiewaarde” te bagatelliseren en te suggereren dat die buitenring geen enkele schade zal toe brengen aan belangrijke natuurgebieden. De weg is zelfs een zegen voor die natuur. Veel asfalt is dus goed voor de natuur. Dat is recht praten wat krom is. De Provincie gaat nog een stap verder door te suggereren dat Natuurmonumenten het beheer niet goed doet en als dit verbetert, dan is de aanleg van de buitenring al helemaal geen probleem meer. Dat is een organisatie even terloops in een kwaad daglicht zetten.

De Stichting wil nog eens benadrukken dat kleinere natuurgebieden eveneens verloren gaan: o.a. het Bronnenbos. De Provincie had en heeft geen besef van welke flora en fauna zich in het Bronnenbos bevindt en uiteindelijk zal verdwijnen.

Deze weg is slecht voor de mens en de natuur; als er sprake is van een ondoorzichtige, diffuse verkeersstructuur, dan is deze robuuste oplossing niet adequaat en kosteneffectief; de plannen voor deze weg moeten niet de ijskast in, ze moeten in het niets verdwijnen.

De Stichting verzoekt u op basis van het hier besprokene, de ingediende zienswijze en het beroepsschrift het onderwerpelijke besluit te vernietigen, het beroep gegrond te verklaren en de Provincie te veroordelen tot het betalen van de kosten van de procedure, de provincie op te dragen de Stichting en de burgers die we als Stichting vertegenwoordigen de extra gezondheidsschade door de aanleg van de Buitenring te vergoeden, indien de provincie weigert aan te tonen dat er geen sprake is van toegenomen gezondheidsschade.