

35 Gedachten over de Buitenring

Een kijk door de ogen van de burger

Na een lange zwangerschap met vele malen uitstel heeft de provincie het provinciaal inpassingsplan ter inzage gelegd. Via de website van de provincie is het plan te downloaden. Het blijkt helaas om meer dan 1,3 GB te gaan, met daarnaast 1,1 GB aan relevante voorafgaande documentatie. Burgers, maatschappelijke organisaties en gemeenten hebben tot 28 juli 2010 de tijd om een zienswijze in te dienen.

Hierbij presenteren wij alvast een eerste reactie op de voorgestelde plannen. Het is nog lang niet gegoten in de juridische eindformuleringen van een zienswijze (=bezwaarschrift). Het gaat in eerste instantie om visie.

Ons betoog lijkt lang, maar een steekhoudende beschouwing kan ons inziens niet bestaan uit korte kreten, haastig neergeklad in een pamflet.

(De verwijzing naar teksten gebeurt door middel van voetnoten achterin. Niet dat ze daarmee onbelangrijk zijn; de voetnoten vormen tevens een leidraad om te zien waar relevante passages staan in de 2,4 GB aan documentatie.)

1. De provincie heeft bij het ter inzage leggen van het plan op de valreep het rendement van de Buitenring en aansluiting op de A76 berekend (*1): 10% ten opzichte van de investering; in geld omgerekend 43 miljoen euro. Dat is niet veel.

2. De beloofde economische impuls, zich uitend in meer werkgelegenheid voor de inwoners, bedraagt maximaal 180 banen (*2). Daar waar er voor Brunssum alleen al 4000 nieuwe banen op de oostflank in het vooruitzicht waren gesteld en een opbloei van Kerkrade werd voorspeld met high-tech centra van internationale allure, blijkt op het einde van de rit de banenwinst niet meer dan 1 of 2% te bedragen van de voorgespiegelde economische impuls.

**Geen tienduizenden
nieuwe banen maar
maximaal 180**

3. De impuls aan het toerisme en recreatie in Parkstad vanwege de Buitenring zet geen zoden aan de dijk (*3)

4. Een impuls aan de economie en een impuls aan toerisme/recreatie zijn de twee hoofddoelstellingen van het Buitenringproject, volgens de toelichting van het Provinciaal Inpassingsplan (*4). En voor beide doelstellingen zijn de huidige plannen geen doeltreffend antwoord. De banenwinst is peanuts, het toerisme zal niet door de Buitenring toenemen, en een kostenoverschrijding tussen nu en 2015 doet de winst van 43 miljoen verbleken.

**Geen aantoonbare
impuls aan het
toerisme**

5. In de loop der jaren heeft de provincie een kaleidoskoop van wisselende doelstellingen naar voren gebracht (*6). Na iedere ronde van maatschappelijke kritiek werd een nieuwe doelstelling geformuleerd, totdat ook die werd afgeschoten. De provincie heeft er nu voor gekozen bovengenoemde hoofddoelstellingen in het definitief plan centraal te stellen, mede in het licht van de economische crisis. Het gaat dus om de economische impuls en het

stimuleren van het toerisme/recreatie via verbeterde bereikbaarheid etc. En juist op die punten zijn de uitgewerkte plannen gezakt voor het examen.

6. Jammer dat de gedeputeerde er als een duveltje uit het doosje pas op het allerlaatste moment mee komt, pal voor het zomerreces van de gemeenteraden, zodat een maatschappelijke debat in Parkstad niet meer mogelijk is voordat de leden van Provinciale Staten het inpassingsplan op 8 oktober als hamerstuk vaststellen. De stichting Buiterring Nee heeft in september 2009 al bij de provincie aangedrongen op een kosten-baten analyse, en van lieverlee in november 2009 haar heil gezocht bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om zo'n analyse juridisch af te dwingen. Maar het mocht niet baten. En nu terwijl de caravan al ingepakt wordt voor de zomervakantie naar het zuiden, komt de gedeputeerde ineens met een analyse op de proppen met een desastreuze uitslag.

Met kosten-baten analyse komt lijk uit de kast

7. Deze plannen deugen niet, maar er valt voor Provinciale Staten niets te kiezen. Er is geen alternatief uitgewerkt. Nowhere to go. Wij zijn getuige van het sluitstuk van een behendig spelletje bestuurlijke machtspolitiek.

8. Men schrijft er meteen bij dat veel elementen nog ontbreken, zoals de ontwerpen van de op- en afritten, rotondes, kunstwerken, langzaam verkeer, allerlei nadere onderzoeken, archeologische studies, het natuurcompensatieplan voor de aansluiting A76 bij Nuth, etc.. Volgens bureau Arcadis is uitsluitend hetgeen ter inzage gelegd wat nodig is voor de wet- en regelgeving. De rest zal klaar zijn als Provinciale Staten een besluit nemen op 8 oktober.

9. Dit roept meteen de vraag op: sinds wanneer beslist de provincie wat de burger wel of niet nodig heeft om te bepalen of hij met alle plannen akkoord kan gaan en niet onevenredig geschaad wordt? Welke rechtszekerheid kan de burger ontnemen aan de plannen als hij niet kan zien waar hij nou precies wordt geacht mee akkoord te gaan? Conclusie: het materiaal is niet volledig.

Na veel zoeken kom je ergens achterin eindelijk een schets tegen van de geplande wegen (7). Maar ook niet meer dan dat. Heeft dit nou het niveau van een bestemmingsplan? Het inpassingsplan moest, zo werd ingenieursbureau Arcadis te verstaan gegeven, vooral Raad van State-bestendig zijn. Dit laatste hebben ze kennelijk vooral gezocht in een overstelpende hoeveelheid beleidstaal. Conclusie: in eerste instantie lijkt het materiaal niet voldoende concreet.

Alle details ontbreken, alleen beschikbaar voor Provinciale Staten

Wil je als burger het inpassingsplan als een emmertje zand meenemen naar het strand om het eens te bestuderen en er met je schepje mee te stoeien, kiepert Lortye een hele vrachtwagen vol zand in je voortuin. 2,4 GB. Alvast een prettige vakantie toegewenst.

Niks faseren in de voor bezwaar en beroep vatbare besluitvorming. In één keer alles of niets!

Terzijde merken wij op: het zogenaamde Bestuurlijke Voorkeurstracé heeft geen enkele juridische status. De Meest Milieuvriendelijke Alternatieven voor Natuur (MMA's Natuur) zijn nog steeds rechtsgeldig. Het alternatieve tracé langs Brunssum-zuid, het alternatieve tracé langs de Randweg, het alternatieve tracé in Kerkrade, het is geen gelopen race. Het staat burgers volledig vrij de eindstand van het rondje politieke handjeklap met terzake doende argumenten aan te vechten in de zienswijze en straks zonodig voor te leggen aan de Raad van State.

10. Je zou haast over het hoofd zien dat het beleid rond de 'gebiedsontwikkelingen', die onlosmakelijk gekoppeld schijnen te zijn aan het Buitenringproject en die een bijdrage moeten leveren om de tekortkomingen van het project te financieren, geen onderdeel uitmaakt van het inpassingsplan. In de kwartaalrapportage mei 2010 van de provincie wordt een complete beleidsnota over het onderwerp ⁽⁸⁾ doorgestuurd naar Provinciale Staten. De gebiedsontwikkelingen behelzen een commerciële uitbating van het tracé rond de Buitenring met lintbebouwing, tankstations, reclamezuilen, etc., kortom een nog verdergaande transformatie van het landschap. Maar in de juridische besluitvorming over het project, het inpassingsplan, komen wij geen omschrijvingen of restrictieve beleidskaders tegen over deze consequenties. Dat komt kennelijk later wel, als je niet meer terug kunt. Het Buitenringproject lijkt hiermee op een salami-taktiek, iedere keer weer een nieuw plakje die je niet voorzien had.

**Ellende rond
'buitengebieden'
komt nog**

11. Laten we eerst eens doorgaan op de kosten en baten. Dat de kosten de komende jaren nog zullen oplopen, lijkt evident (zie Roermond tunnel, Noordzuidlijn Amsterdam, Betuwelijn, HSL-lijn etc.). Maar dan stijgen niet automatisch de baten. En dan heb je met 10% marge wel een heel kleine marge voor de kostenstijging om in ieder geval quitte te spelen.

12. De hele berekening, zo blijkt uit de kosten-baten analyse, is als een fragiel kaartenhuis gebouwd op een enkele aanname, namelijk dat de burger altijd zal kiezen voor snel en meer kilometers en niet voor de kortste route in een iets langzamer tempo. Wellicht geldt dit voor het vrachtvervoer ⁽⁹⁾, maar dat blijkt slechts 4% van het weggebruik te zijn. Misschien geldt het voor het zakelijk verkeer, maar dat vertegenwoordigt slechts 8% van de weggebruikers. Misschien het woonwerkverkeer, maar dat is nu nog 18%, over dertig jaar slechts 9% van het weggebruik (bij de bevolkingskrimp daalt immers het aandeel beroepsbevolking het meest, over 30 jaar is de beroepsbevolking in Heerlen gehalveerd). Blijft over 74% sociaal-recreatief verkeer. En voor hen geldt: niets tankpasje van de baas, zelf dokken!

13. Als meer kilometers en meer fijnstofuitstoot de toekomst zouden moeten worden in deze streek, is het de vraag: willen we dat maatschappelijk eigenlijk wel in een regio waarin de uitstoot van fijnstof al ver boven de wettelijke norm is, en waarbij die uitstoot door de Buitenring ⁽¹⁰⁾ zelfs nog zal toenemen voor de regio als geheel?

**Afname CO2-uitstoot
geen issue voor Zuid-
Limburg?**

14. Is de aanname vervolgens juist dat in Zuid-Limburg de bewustwording van de opwarming van de aarde en het CO2-effect etc. het gedrag helemaal niet beïnvloedt? Treedt die bewustwording misschien helemaal niet op in Zuid-Limburg? Een interessant sociologisch verschijnsel, als die zich voordoet.

15. Is hierna de volgende aanname juist dat nu minister Eurlings zijn kilometerheffing weer heeft ingetrokken de regio tot het jaar 2100 gevrijwaard zal zijn van dwangmaatregelen die tot doel hebben files te bestrijden door gedragsverandering? Want de kosten-baten winst in het inpassingsplan is gebaseerd op een tijdlijn van onveranderde maatschappelijke condities tussen 2025 en 2100. Indien er voor 2100 beleidswijzigingen optreden, smelt de 33 miljoen euro winst als sneeuw voor de zon. Het Snowworld effect, uniek voor Parkstad.

16. De kosten-baten analyse gaat ook uit van een andere aanname, namelijk dat er, zoals in vele andere regio's in Nederland, een helder en groot verschil bestaat tussen de regio binnen de

bebouwde kom en de regio daarbuiten. Maar in deze regio is deze aanname een fictie, want buiten de bebouwde kom wonen gewoon mensen. In Vaesrade, Amstenrade, Merkelbeek, Schinnen, Schinveld en Nuth. De stedelijke gebieden zijn in de loop der jaren zodanig aan elkaar vastgebouwd, dat er een continuum is ontstaan van bebouwing. Vandaar ook dat bestuurders durven spreken, en tot promotie durven overgaan, van het 'Parkstadgevoel'. Eén groot agglomoraat van bebouwing, van mensen die iets met elkaar delen. 'Wij zijn wat wij delen' is de leus die er bij de inwoners wordt ingestampt.

17. In de studie naar maatschappelijke effecten van infrastructuur in deze kosten-baten analyse (10), blijken de effecten voor de gebieden binnen de bebouwde kom een andere weging te krijgen dan de effecten op gebieden buiten de bebouwde kom. Omdat het begrip 'buiten de bebouwde kom' echter een fictie is in deze regio, is de mindere waardetoekenning van effecten van 'buiten de bebouwde kom' dus ook een fictie. En dus moet je de impact van de gevolgen van de Buitenring en de aansluiting op de A76 voor alle gebieden op zijn minst gelijk waarderen. Hiermee daalt onmiddellijk de winst van eu43 miljoen, want die blijkt gebaseerd te zijn op een ongelijke waardering van maatschappelijk effecten van de Buitenring. De 'winst' voor de woonkernen weegt zwaarder dan de voor- of nadelen buiten de bebouwde kom. De laatste bewoners doen er niet zoveel toe, niet in de plannen, niet bij de rekenmeesters. Aan het oordeel van de inwoners van de binnenstad over hun binnenstad wordt gewoon meer gewicht toegekend. En zo rekent de kosten-baten analyse Parkstad rijk.

**Verdubbeling verkeer
door Amstenrade
geen issue**

De kosten-baten analyse gaat uit van een heel beperkte opvatting over het begrip 'Parkstad' en 'de Buitenring', waarbij de effecten voor de kernen in Schinnen en Nuth niet mee worden gerekend en de effecten van de constructies van de aansluiting op de A76 uit het rekenkundig vizier verdwijnen. Aangezien de tekeningen van de aansluitingen, toevoerende wegen, rotondes e.d. nog niet bekend zijn gemaakt, spelen ze kennelijk ook geen rol in de berekeningen en effectmetingen. Geen opstoppingen bij de toe- en afritten? Die tekeningen moeten geniale constructies bevatten, willen ze geen enkel negatief effect op de reistijden hebben.

**Daling van waarde
huizen in tracé
geen issue bij
kosten/baten**

18. Een regelrechte ommissie is de waardedaling van woningen en percelen voor eigenaren en, hieraan gekoppeld, de daling van gemeentelijke inkomsten door de verminderde opbrengsten van onroerend goed belasting. Dit zal waarschijnlijk leiden tot het verhogen van het OZB-tarief voor alle inwoners in Parkstad om dit verlies aan gemeentelijke inkomsten te compenseren. Daar wordt door de rekenmeesters niet over gerept.

19. De uitleg die in het inpassingsplan wordt gegeven aan de maatschappelijke kosten-baten analyse gaat wel erg sterk uit van de visie van de opdrachtgever voor het onderzoeksbureau, namelijk de provincie Limburg. Geen afstandelijke en neutrale bestuurlijke houding over de vraag: waar doen we goed aan met zijn allen, maar een houding van: onderbouw die Buitenring voor me, want dat gelazer van het gepeupel moet eens een keertje afgelopen zijn.

20. Wij, de bestuurder, weten wat goed is voor de burger. En dat geldt ook voor jullie stelletje gemeenteraadsleden, begrepen? Het enthousiasme voor onder andere de Crisis- en herstelwet is bewijs voor deze aantijging. Maar ook de toon, de media offensieven (alsof er dagelijks nog steeds draagvlakterrein moet worden veroverd) en het schofferen van burgemeesters, raadsleden, wethouders en gemeentelijke ambtenaren ondersteunen deze perceptie. Op zijn zachtst gezegd, paternalisme; grover gezegd: kijk naar de recente verkiezingsuitslag in de provincie Limburg. Zij zijn het

zat. Wat zou dat nou toch zijn? Welk -isme etiket kunnen we daarop plakken? Want dat het iets te maken heeft met ons eigen functioneren, welnee! Hoe kom je daar nou bij? Nou moet je toch ophouden! Is het het persoonlijk functioneren van bepaalde politici of is het veeleer het resultaat van een bepaalde politieke bestuurscultuur, een cultuur die als je de politieke stemming proeft, op toenemende weerzin onder de bevolking in Limburg kan rekenen?

**Weerzin tegen
machtspolitiek van
huidige generatie
politici**

21. De provincie Limburg rekent zich rijk in haar inpassingsplan. De rekenmeesters van de kosten-baten analyse gaan uit van de minimale eisen van regel- en wetgeving als het gaat om natuurcompensatie (11). De minimum eisen zijn volgens hen tevens de streefnorm. Met een minimumcompensatie zit je goed. Hun technocratische rekensommen doen geen recht aan de maatschappelijke waardering van de natuur- en landschapsvernietiging van het unieke heuvellandschap. Een vierkante meter bos of weide in een uitgestrekt Zuid-Limburgs vergezicht is nog iets anders dan een vierkante meter stuk gras in het platte Noord of Zuid Holland, waar de rijksambtenaren wonen die broeden op hun digitale rekenmodule. Maar nee, gras is gras met een waarderingsomslagfactor van 1,3. Alle natuur- en landschapsverlies wordt volgens het minimale rekenmodel volledig omgezet in plannen. Een geruststelling, er komt een stukje gras ergens, volgens de normen. De grotere reisafstand voor inwoners om van deze nieuwe natuur te genieten, vertaalt zich natuurlijk in extra reisminuten. Reisminuten leiden bij de berekening van de Buitenring onmiddellijk tot honderden miljoenen euro's ten gunste van het ondernemersklimaat. Aan de extra reisminuten om gecompenseerde natuur te bereiken, worden geen euro's toegekend. Daarover plaatsen wij alleen een opmerking (12). Daarover moeten inwoners niet zeuren. Dat nemen we niet mee in de winst-verlies rekening. Dat is flauw. Die tuinkabouters hebben toch alle tijd? (En dan willen ze van de provincie ook nog subsidie, alleen om dwars te liggen!).

22. Het is zelfs zo erg, zo blijkt uit kosten-baten analyse, dat aan de natuur- en milieuaantasting als negatief maatschappelijk verschijnsel überhaupt geen euro wordt toegekend (13). Er wordt een enkel woordje aan gewijd in de conclusie, maar men vond het moeilijk om de vernieling van natuur en landschap financieel te waarderen. En dus hebben ze het maar weggelaten. Horizonvervuiling, ook zo'n moeilijke. Je moet, zo stellen ze, deze verliespost er gewoon bijdenken. Een goede verstaander heeft immers maar een half woord nodig. Wist Driessen dat ook, toen hij met zijn 43 miljoen in de media de kosten-baten analyse neerzette als een Salomons oordeel? Het finale woord? De wereldcup? Hup Oranje?

**Crisis- en herstelwet
te onduidelijk voor
juristen**

23. De crisis- en herstelwet werd door Driessen ongeveer acht keer in de lokale media breed uitgemeten als een gelopen race. Wethouders, hou je mond, denk aan de crisis. Groot is onze verbazing nu uit het inpassingsplan blijkt (14) dat de wetteksten en memorie van toelichting dermate tegenstrijdig zijn dat niet vaststaat dat gemeenten niet in beroep kunnen gaan. Dat krijg je van haastwerk. Dat heeft zelfs de Raad voor de Rechtspraak nog betoogd. Maar dat advies heeft Balkenende in de wind geslagen, voor de blaadjes vielen. Met de bladblazer van de verkiezingen blazen zijn persoon, de bobo-cultuur en kennelijk nu ook zijn inperkende wet een toontje lager op hun trompet.

24. Als de vereniging Eigen Huis opdrachtgever was geweest van Ecorys, had Ecorys een andere conclusie getrokken. Duizenden eigenaren in het Buitenring tracé zien een waardedaling van hun huis optreden. Deze verminderde verkoopbaarheid is al tot uitdrukking gekomen in een WOZ-daling in 2009 van gemiddeld 10%, zoals velen in 2009 na bezwaar bevestigd kregen door de belastingdienst van Parkstad. Voor woningcorporaties leidt de Buitenring tot een verminderde

Waarde woningbezit verdamppt

verhuurbaarheid. Immers, voor flatgebouwen in Brunssum moeten de normen van de geluidshinderwet worden opgekrikt en de geluidsisolatie voor de leefbaarheid binnen worden verbeterd. Het wordt op het balkon een herrie. Hier staat niet tegenover dat de waarde van woningen en appartementen in de binnenstad van de woonkernen gestegen is door de Buitenring. In Kerkrade leidt een nieuwe rotonde bij Avantis bijvoorbeeld niet tot een waardestijging van een huis aan de markt. Conclusie: als de vereniging Eigen Huis opdrachtgever was geweest voor de kosten-baten analyse, dan hadden de krantenkoppen als volgt geluid: 'Buitenring in Parkstad doet miljoenen aan woningbezit verdampen'. Maar bij gedeputeerde Driessen luidt de kop: 'Zet de piepers maar vast op'.

25. Een ander voorbeeld: een kosten-baten analyse van de Buitenring door de afdeling Longziekten van het Atrium in Heerlen in samenwerking met het AZM in Maastricht. In de regio is er nog steeds een volksgezondheidsprobleem met betrekking tot de luchtkwaliteit. Oudere patiënten hebben ernstige afwijkingen die herleid kunnen worden tot de mijnen vroeger, een jongere generatie dient zich aan met CARA-klachten tengevolge van de luchtkwaliteit. En dat probleem is, specifiek in deze regio, omvangrijk. Medisch gezien heeft Parkstad zich in de loop der jaren op de kaart gezet, en dat is geen compliment. De Buitenring betekent nu dat er een, medisch gezien geringe, verplaatsing optreedt van vuile lucht van sommige straten naar andere straten. Dit bedraagt niet meer dan 4% vermindering in de woonkernen. Als een patient 24 giftige stofdeeltjes per uur inademt in plaats van 25 stofdeeltjes, maakt dat medisch gezien bij CARA-afwijkingen niets uit. Hetzelfde medisch probleem geldt bijvoorbeeld bij drankmisbruik: als een patient zich bezat met 24 pilsjes op een avond in plaats van 25, mag je als arts nog niet spreken van 4% gezondheidswinst. Door de komst van de Buitenring stijgt de totale hoeveelheid vuile lucht in Parkstad met 5%. Medisch is dit wel relevant en tegelijk ook alarmerend. Als de longarts dus opdrachtgever was geweest om de toekomst van Parkstad te onderzoeken, zouden de krantenkoppen luiden: 'Buitenring blijvend gevaar voor de volksgezondheid'. Maar bij gedeputeerde Driessen luiden de koppen: 'Zet de piepers maar vast op'.

Artsen blijven bezorgd over luchtkwaliteit Parkstad

26. Nog een voorbeeld: als de burgemeester van Nuth en Schinnen samen opdracht hadden gegeven om de kosten en baten te analyseren in het kader van de besluitvorming voor de gemeenteraad over de aansluiting A76 (waar de huidige afritten 4 en 5 van de A76 worden opgeheven), hadden zij aangegeven dat het verkeer door de straten van Amstenrade en Oirsbeek stijgt met 100%, en dat het verkeer door de straten van Nuth en dorpskernen stijgt met een factor variërend tussen 60% (Nuth) en verviervouding (Hulsenbosch). De nieuwe aansluiting van de A76 blijkt dramatische negatieve consequenties te hebben voor de twee gemeenten: het (sluip)verkeer neemt toe, waarbij de gemeenten allerlei kosten moeten maken om lokale wegen aan te passen. De provincie suggereerde Schinnen zelfs ⁽¹⁴⁾ om in Amstenrade een 30 kilometerzone in te stellen om de verkeerstoename tengevolge van de Buitenring-aansluiting het hoofd te bieden. De kosten komen voor rekening van de gemeente Schinnen. Het economisch verkeer richting Valkenburg, Eindhoven en Heerlen onderindt minuten vertraging door de Buitenring en de aansluiting A76 (turborotonde) en deze vertraging wordt niet goedge maakt door de winst van 1 minuut reistijd naar Brunssum. Ecorys berekent dan de tijdwinst of -verlies, de luchtkwaliteitsafname in de dorpskernen van deze gemeenten, de verkeersveiligheidsafname door het sluipverkeer, de extra kosten voor de gemeenten, de barrièrewerking voor Vaesrade en de virtuele kosten van de horizonvervuiling van de turborotonde. Deze steekt immers 6 meter boven het maaiveld uit, terwijl het gelegen is in het wettelijk beschermd Nationaal Landschap Heuvelland. Dit laatste is te beschouwen als een maatschappelijk verlies. Als de twee burgemeesters opdrachtgever voor de kosten-baten analyse

waren geweest, hadden de krantenkoppen geluid: 'Nieuwe plannen aansluiting A76 gooien roet in het eten van landelijke gemeenten'. Maar bij gedeputeerde Driessen luiden de koppen: 'Zet de piepers maar vast op'.

Terzijde willen we opmerken dat het instellen van een 30 kilometer-zone in Amstenrade op zijn beurt weer consequenties heeft voor het verkeer op de Patersweg in Hoensbroek. De wegen zijn in dit gebied een communicerend vat. Als de gemeente Schinnen inderdaad het advies van de provincie opvolgt, wordt het op de Patersweg weer even druk als voorheen. Hiermee is de winst van de Buitenring, voor wat betreft de gemeente Heerlen, weer vervlogen. Want het ging de gemeente Heerlen nou juist om het ontlasten van de Patersweg! Parkstad-portefeuillehouder Andy Dritten heeft naar verluid de Parkstadgemeenten kunnen bewegen af te zien van het indienen van een zienswijze. Zij gaan bij voorbaat in goed vertrouwen akkoord met alle plannen van de provincie. Geen aarzeling over lijken uit de kast? Geen duveltjes uit het doosje? De publicatie over het inpassingsplan wordt keer op keer uitgesteld maar dat leidt tot geen enkele bestuurlijke gefronste wenkbrauw? Dat is bestuurlijk handig gespeeld van Andy. Handy Andy.

27. In een kosten-baten analyse gaat het om de voor- en nadelen voor bepaalde personen. In een bedrijf gaat het om de eigenaren, bijvoorbeeld de aandeelhouders. Maar wie worden als de eigenaren van een samenleving beschouwd? In zijn boek 'Overheidsbeleid' schrijft prof A. Hoogerwerf dat er in de welvaartstheorie twee verschillende opvattingen gangbaar zijn. De econoom Bergson gaat er vanuit dat de beleidvoerder de eigenaren in de samenleving vertegenwoordigt. Zijn opvattingen en waardeoordelen bepalen de vraagstelling aan de kosten-baten analyse, maar berusten doorgaans op paternalistische voorkeuren. Pareto daarentegen beschouwt alle individuen in de samenleving als de gezamenlijke eigenaren. In zijn visie is de persoonlijke belangenafweging van ieder individu van belang. Het gaat om de behoeftenbevrediging van de gezamenlijke individuen, waarbij de mening van de beleidvoerder even zwaar telt als die van elk willekeurig ander individu. De vraag dient zich aan: wie is nou eigenlijk eigenaar van Zuid-Limburg. Is dat gedeputeerde Driessen?

28. Driessen stelde tijdens de Buitenringpresentatie in Hoensbroek in 2008: "de natuur is voor mij niet heilig". De vraag dient zich aan: is zijn persoonlijke en subjectieve opvatting, die duidelijk terug te vinden is in de aanpak van het hele Buitenring project, maatgevend voor heel Zuid-Limburg? Veel Nederlanders stellen verbaasd als zij voor het eerst de streek zien: 'je hebt helemaal niet het gevoel dat je nog in Nederland bent, het voelt hier aan als het buitenland. Heerlijk.' Is het gevoel over natuur en landschap van de gedeputeerde een afspiegeling van de waardeoordelen van alle mensen waar hij over regeert? Als het aan Driessen ligt met zijn Buitenring, dan lijkt Zuid-Limburg straks op de Randstad. Vergeet de gebiedsontwikkelingen rond de Buitenring niet die hij nog in petto heeft. Hij is nog lang niet klaar met zijn 'ambities' voor de regio.

29. Uit het nu gepresenteerd onderzoek blijkt dat de Buitenring geen problemen oplost of nieuwe werkgelegenheid creëert, maar vooral bezig is dingen te verplaatsen. Misschien een tikkeltje meer werkgelegenheid in Parkstad, maar minder werkgelegenheid in de omringende dorpen en op het platteland (de aanzuigende werking van de grote stad); eventueel een tikkeltje meer toerisme in attractieparken maar in ieder geval ten koste van dagrecreatie in andere delen van Parkstad; iets minder vuile lucht in de

**Wie is eigenlijk
eigenaar van de
natuur?**

**Buitenring verplaatst
alleen
problemen**

binnenstad maar meer naar de, voorheen schone, randgebieden en een absolute toename op het overstijgend niveau van de regio; een halvering van het verkeer op de Patersweg in Hoensbroek maar een verdubbeling van het verkeer door Amstenrade/Oirsbeek tweehonderd meter verderop; 60% afname van het verkeer in de Trichterweg in Brunssum maar 60% toename door de Hoofdstraat van Nuth.

30. Bij de opdracht aan Ecorys blijkt de provincie selectief te werk te zijn gegaan bij het verschaffen van input. In de onderzoeken wordt niets gemeld over de verkeerstoename in de gemeenten Nuth en Schinnen; de gegevens van de belastingdienst van Parkstad over de WOZ-waarden van huiseigenaren komt de lezer niet tegen; een medisch waardeoordeel is niet gevraagd van de GGD en vervolgens doorgegeven (het oordeel is, bij gebrek aan beter, overgelaten aan de technocraten van Ecorys) en de bevolkingskrimpcijfers die verstrekt zijn door Parkstad aan Ecorys lopen maar tot 2025. Bij gebrek aan verdere informatie vanuit het Buitenringproject heeft Ecorys moeten aannemen dat de bevolkingsomvang dan stabiel blijft. De bevolkingskrimp loopt na 2025 echter door en dit heeft een negatieve invloed op de rekenkundige winst waar men in de kosten-batenanalyse op uitkwam. De conclusie is, dat gedeputeerde Driessen een aardige steek heeft laten vallen bij zijn opdracht aan het onderzoeksbureau, waarbij over een belangrijk aantal negatieve aspecten niet is gerept.

31. Opmerkelijk is wel het feit, dat de kosten-baten analyse een aantal discutabele beweringen eindelijk doorprijkt. De onderzoekers laten weten geen materiaal te hebben gevonden waaruit zou blijken dat toeristen ernstige problemen ondervinden om de woonboulevard, Monde Verde etc te vinden. Het zijn verhaaltjes die de onderzoekers door de provincie worden aangereikt, maar uit het onderzoek blijkt dat er geen objectieve onderzoeksgegevens bestaan om deze beweringen te staven. Toeristen zouden met grote regelmaat verkeerd rijden, de weg kwijt zijn en extra kilometers moeten maken, en daardoor geen zin hebben om nog andere gelegenheden te bezoeken. Ook dit fenomeen kan niet worden gestaafd met enig bewijs, aldus de onderzoekers. (Mogelijkerwijs betreft het oude verhalen die een eigen leven zijn gaan leiden sinds de vorige eeuw toen er nog geen navigatie-apparatuur bestond. Die zijn inmiddels bijna standaard in iedere nieuwe auto ingebouwd. En anders wel verkrijgbaar aan de kassa van de supermarkt).

**Geen onderzoek
geweest naar
'verdwaalde toeristen'**

32. Ook betwijfelen de onderzoekers of het tijdwinst-principe van toepassing is op dagrecreanten. Zij wijzen erop dat dagrecreanten vooral buiten de spitsuren naar de attracties reizen. Juist in deze daluren is de tijdwinst van de Buitenring minimaal. Voor het kiezen voor de attracties in Parkstad is de (geringe) tijdwinst geen doorslaggevend argument, aldus de onderzoekers.

33. Het is opmerkelijk dat een bezoek aan Ikea zo'n groot deel uitmaakt van de berekende omvang van het toerisme (meer dan 50%). De woonboulevard wordt er alsmaar bijgesleept. Los van de vraag of het kopen van meubelair iemand tot toerist bestempelt, is het de vraag of de Buitenring geografisch bijdraagt tot het bereiken van de woonboulevard. De Buitenring is voor dit doel een gigantische omweg. In Hoensbroek bijvoorbeeld rij je toch gewoon via de bekende Akerstraat Noord linea recta naar de woonboulevard? Of anders wel linea recta langs industrieterrein De Koumen in Hoensbroek?

34. Tot slot wekt een conclusie van het kosten-batenonderzoek ⁽¹⁵⁾ dat de tracégebieden buiten de bebouwde kom zelfs nog stiller worden door de aanleg van de Buitenring dan in de situatie op

Geen echte problemen straks in het tracé rond Buitenring?

dezelfde plekken zonder Buitenring, de meeste verwondering. Dankzij de Buitenring zou je nog meer vogels horen fluiten in de natuur. Hoe harder de auto's rijden, hoe meer vogels je hoort. Wordt het niet de hoogste tijd dat Nederland dit concept internationaal gaat exporteren? Als je jezelf op de kaart wilt zetten, doe het dan met deze geavanceerde technologie.

35. Gedeputeerde Driessen legt het provinciaal inpassingsplan ter inzage en gaat terstond in de publiciteit met populistische conclusies aan de haal, zonder op dit punt de zienswijzen (hoor en wederhoor) af te wachten. 'Zet de piepers maar vast op', zo laat hij de media weten. Hij lijkt op Maurice de Hond: 'ik zeg DOEN'. Laat die download van 2,4 GB aan documenten maar zitten, daar staat toch niets in.

Buitenring, gewoon doen.

**“Buitenring?
Ik zeg DOEN.”**

Voetnoten:

1. Bekendmaking provincie Limburg via email: 'elimburg GS 24 juni 2010' (afkomstig van communicatie@prvlimburg.nl)
2. Document: 'Toetsing op doelbereik & MKBA', onderdeel van publicatie PIP, juni 2010, hierna te noemen Ecorys, pagina 3
3. idem, pagina 4
4. Provinciaal Inpassings Plan (PIP), toelichting pag. 10. "Hoofddoelstelling van de BPL is de verbetering van de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio".
5. Ecorys, pag. 17.
6. Overzicht van uiteenlopende doelen in diverse documenten, zie Ecorys, pag. 12
7. Op internet als volgt: www.buitenring.nl > Publicaties > Documenten ter inzage > Onderliggende documenten > Onderzoeken ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan > Technische onderbouwing (no IV 4) > Noodzakelijk ruimtebeslag wegontwerp
8. Document afdeling Infraprojecten Provincie Limburg: 'Basisrapportage Buitenring Parkstad Limburg, Regeling Grote projecten Provincie Limburg 2009, 9 maart 2010'
9. Ecorys, verdeling van verkeersstromen over de BPL, pag. 40
10. Ecorys, pag. 42
11. Ecorys, pag. 68
12. Ecorys, pag. 69, laatste alinea
13. Ecorys, pag. 14, regel 10
14. Mondelinge mededeling provincie aan gemeenteraadsleden en wethouders van Schinnen tijdens presentatie BPL en aansluiting A76, in Schinnen d.d. 17 mei 2010.
15. Ecorys, pag. 43.

Heerlen, 29 juni 2010
redactieteam www.buitenringnee.nl