

N266 - Randweg Nederweert

planMER



Opdrachtgever:
Projectnr:
Rapportnr:
Datum:

Provincie Limburg en gemeente Nederweert
PLI142
PLI142-M015
24 oktober 2014

krachten

Provincie Limburg

N266 - Nederweert

planMER

Projectnummer: PL1142
Rapportnummer: M015
Status: Definitief
Datum: 24-10-2014

Opstellers:

ir. E. van Hees, ir. E Bosch-
Thomas, ing. M. Kersten, ir. T.
Meeuwsen

Verificatie:

ing. M. Kersten

Validatie:

ing. P. van Zandvoort

COLOFON

Titel: planMER N266 Nederweert

Opdrachtgever: Provincie Limburg

Contactpersoon: De heer H. Luijpers

Projectleider: De heer P. Van Zandvoort



Schoolstraat 8,
6049 BN Herten

Postbus 14,
6040 AA Roermond

T 088-3366333
F 088-3366099

www.kragten.nl

Hambakenwetering 5-J,
5231 DD 's-Hertogenbosch

Postbus 2309
5202 CH 's-Hertogenbosch

INHOUD

PLANMER N266 NEDERWEERT	1
Samenvatting	13
1. INLEIDING.....	15
1.1 Aanleiding	15
1.2 Doel van het project.....	16
1.3 Ligging van het plangebied.....	16
1.3.1 Het plangebied.....	16
1.3.2 Het studiegebied.....	17
1.4 M.e.r. en ruimtelijke ordening	17
1.5 Doel van een m.e.r.	18
1.6 Procedure	18
1.7 Leeswijzer	20
2. DOEL- EN PROBLEEMSTELLING	21
2.1 Achtergronden en probleemstelling.....	21
2.2 Doelstelling	21
2.3 Nut en noodzaak.....	22
2.4 Uitgangspunten, randvoorwaarden en inrichtingseisen	25
3. METHODEN EN TECHNIEKEN.....	27
3.1 Thema's	27
3.2 Referentiesituatie en alternatieven	27
3.3 Beoordeling alternatieven	27
3.3.1 De effectbeoordeling	28
3.3.2 De beoordeling van het doelbereik.....	31
4. ALTERNATIEVEN	35
4.1 Pré-selectie	35
4.2 Ontwerpuitgangspunten.....	37
4.3 Alternatief 1: knelpuntgerichte aanpak	38
4.4 Alternatief 2: randweg N275 – N266 ten westen van de kern	40
4.5 Alternatief 3: randweg A2-N266	47
4.6 Alternatief 4: oostelijke randweg.....	49
4.7 Aanvullende inrichtingsmaatregelen.....	50
5. THEMA VERKEER – REFERENTIESITUATIE EN EFFECTBEOORDELING	53
5.1 Referentiesituatie.....	53
5.1.1 Beleid	53
5.1.2 Huidige situatie	59

5.1.3	Autonome ontwikkeling.....	63
5.2	Effectbeoordeling.....	65
5.2.1	Beoordelingscriteria.....	65
5.2.2	Beoordelingsscores.....	65
5.2.3	Beoordeling alternatieven.....	66
6.	THEMA BODEM - REFERENTIESITUATIE EN EFFECTBEOORDELING.....	92
6.1	Referentiesituatie.....	92
6.1.1	Beleid.....	92
6.1.2	Huidige situatie.....	93
6.1.3	Autonome ontwikkeling.....	95
6.2	Effectbeoordeling.....	97
6.2.1	Beoordelingscriteria.....	97
6.2.2	Beoordelingsscores.....	97
6.2.3	Beoordeling alternatieven.....	98
7.	THEMA WATER – REFERENTIESITUATIE EN EFFECTBEOORDELING.....	101
7.1	Referentiesituatie.....	101
7.1.1	Beleid.....	101
7.1.2	Huidige situatie.....	102
7.1.3	Autonome ontwikkeling.....	103
7.2	Effectbeoordeling.....	103
7.2.1	Beoordelingscriteria.....	103
7.2.2	Beoordelingsscores.....	104
7.2.3	Beoordeling alternatieven.....	104
8.	THEMA NATUUR - REFERENTIESITUATIE EN EFFECTBEOORDELING.....	107
8.1	Referentiesituatie.....	107
8.1.1	Stikstof.....	107
8.1.2	Natuurbeleid.....	111
8.1.3	Huidige situatie.....	112
8.1.4	Autonome ontwikkeling.....	125
8.2	Effectbeoordeling.....	126
8.2.1	Beoordelingscriteria.....	126
8.2.2	Beoordelingsscores.....	127
8.2.3	Beoordeling alternatieven.....	127
8.3	Compenserende en mitigerende maatregelen.....	140
9.	THEMA LANDSCHAP, CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE - REFERENTIESITUATIE EN EFFECTBEOORDELING.....	143
9.1	Referentiesituatie.....	143
9.1.1	Beleid.....	143

9.1.2	Huidige situatie landschap.....	147
9.1.3	Huidige situatie cultuurhistorie.....	148
9.1.4	Huidige situatie archeologie	151
9.1.5	Autonome ontwikkeling.....	151
9.2	Effectbeoordeling.....	153
9.2.1	Beoordelingscriteria.....	153
9.2.2	Beoordelingsscores	154
9.2.3	Beoordeling alternatieven, criterium landschap	154
9.2.4	Beoordeling alternatieven, criterium cultuurhistorie	161
9.2.5	Beoordeling alternatieven, criterium archeologie	169
9.3	Compenserende en mitigerende maatregelen	170
10.	THEMA RUIMTE - REFERENTIESITUATIE EN EFFECTBEOORDELING	173
10.1	Referentiesituatie.....	173
10.1.1	Beleid.....	173
10.1.2	Grondgebruik	187
10.1.3	Huidige situatie wonen	187
10.1.4	Huidige situatie niet – agrarische bedrijvigheid	191
10.1.5	Huidige situatie agrarische bedrijvigheid	194
10.1.6	Huidige situatie recreatie	196
10.1.7	Huidige situatie maatschappelijke voorzieningen.....	196
10.1.8	Autonome ontwikkeling.....	196
10.2	Effectbeoordeling.....	197
10.2.1	Beoordelingscriteria.....	197
10.2.2	Beoordelingsscores	198
10.2.3	Beoordeling alternatieven, criterium wonen	198
10.2.4	Beoordeling alternatieven, criterium niet – agrarische bedrijvigheid.....	200
10.2.5	Beoordeling alternatieven, criterium agrarische bedrijvigheid.....	203
10.2.6	Beoordeling alternatieven, criterium recreatie.....	205
10.2.7	Beoordeling alternatieven, criterium maatschappelijke voorzieningen	210
10.2.8	Conclusie	211
11.	THEMA MILIEU – REFERENTIESITUATIE EN EFFECTBEOORDELING	213
11.1	Referentiesituatie.....	213
11.1.1	Referentiesituatie akoestiek	213
11.1.2	Huidige situatie luchtkwaliteit.....	216
11.1.3	Huidige situatie trillingen.....	219
11.1.4	Huidige situatie externe veiligheid	220
11.2	Effectbeoordeling.....	221
11.2.1	Beoordelingscriteria	221

11.2.2	Beoordelingsscores	221
11.2.3	Beoordeling alternatieven, criterium akoestiek.....	222
11.2.4	Beoordeling alternatieven, criterium luchtkwaliteit	233
11.2.5	Beoordeling alternatieven, criterium externe veiligheid.....	245
11.2.6	Beoordeling alternatieven, criterium trillingen	247
11.2.7	Conclusie	249
12.	THEMA LEEFBAARHEID – REFERENTIESITUATIE EN EFFECTBEOORDELING.....	251
12.1	Referentiesituatie.....	251
12.1.1	Huidige situatie/beleid	251
12.1.2	Autonome ontwikkeling.....	255
12.2	Effectbeoordeling.....	256
12.2.1	Beoordelingscriteria	256
12.2.2	Beoordelingsscores	256
12.2.3	Beoordeling alternatieven	256
13.	OVERIGE THEMAS	263
13.1	Kabels en leidingen	263
13.2	Duurzaamheid	263
14.	SAMENVATTING EFFECTEN	265
15.	DOELBEREIK VAN DE ALTERNATIEVEN	269
15.1	Verkeer	272
15.2	Woon- en leefklimaat.....	275
15.3	Ruimtelijke inpassing.....	277
16.	LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE	283
17.	LITERATUUR	285

Samenvatting

Als onderdeel van dit planMER is een separaat samenvattingsdocument opgesteld. In dit document is een samenvatting van het planMER opgenomen. Daarnaast is het samenvattingsdocument aangevuld met de resultaten van de uitgevoerde kostenramingen. Ook is het resultaat van het overleg met de stakeholders hierin opgenomen.

1. INLEIDING

Voor u ligt het Milieueffectrapport (MER) voor het project N266 Nederweert. In dit inleidende hoofdstuk wordt aangegeven welke aanleiding bestaat voor het opstarten van dit project en het doorlopen van een m.e.r.-procedure. Tevens wordt kort de opzet van het MER uiteengezet. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een leeswijzer.

In dit planMER is een groot aantal kaartbeelden opgenomen. Ter bevordering van de leesbaarheid van dit rapport zijn in de kaartenbijlage uitvouwbare kaarten op A3-formaat opgenomen die belangrijke informatie bevatten met betrekking tot topografie, de ligging van alternatieven en relevante gebiedsinformatie.

1.1 Aanleiding

De N266 en de N275 vormen belangrijke verbindingen tussen de regio Midden-Limburg en de regio's Eindhoven – Helmond, Venlo en Maastricht. Beide wegen zijn onderdeel van het regionaal verbindende wegennet van de provincie Limburg. De N266 en de N275 komen bij elkaar in de kern Nederweert. Beide wegen zijn van belang voor de bereikbaarheid van de regio Midden – Limburg. Een goede ontsluiting via deze wegen kan bijdragen aan gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de regio, zoals weergegeven in de Regiovisie Het Oog van Midden-Limburg uit 2008.

Daarnaast doorsnijdt de N266 de kernen Nederweert en Budschop. Het verkeer leidt tot negatieve effecten op de leefbaarheid in deze kernen, bijvoorbeeld ten aanzien van geluidsoverlast en verkeersveiligheid. De barrière van zowel het kanaal als de N266 maakt de situatie van Nederweert redelijk uniek en de doorsnijding van de kernen wordt als een probleem ervaren (bijvoorbeeld beschreven in Masterplan Nederweert – Budschop). Verder spelen er verschillende infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Nederweert en in de directe omgeving die mogelijk effect hebben op het gebruik van de N266 en de N275, waaronder:

- Het verbeteren van de verbindingen tussen Budschop en Nederweert hetgeen moet leiden tot een sterker kernwinkelgebied, vastgesteld in het Masterplan Nederweert Budschop.
- De voorgestelde ontwikkeling van een regionaal agrarisch bedrijvenpark ten noorden van Nederweert en de geplande uitbreiding van bedrijventerreinen langs de N275 in de gemeente Weert en Nederweert.
- De mogelijke vervolmaking van de ringweg Eindhoven, ten oosten van Eindhoven.
- De geplande verkeerskundige ingrepen binnen de gemeente Weert.
- Sluipverkeer op de N266 als gevolg van congesties op de A2 richting Eindhoven. De N266 is tevens een alternatieve route bij calamiteiten op de A2.

Op basis van voornoemde argumenten en studies hebben Provinciale Staten en de gemeenteraad van Nederweert opdracht gegeven om de aanleg van een randweg Nederweert verder te onderzoeken. Er wordt een m.e.r.-procedure opgestart om aan de hand van verschillende oplossingsrichtingen te onderzoeken op welke wijze aanpassing van het regionaal verbindend wegennet de leefbaarheids- en bereikbaarheidsknelpunten op kan lossen of kan verbeteren en bijdraagt aan de ambities uit het Masterplan Nederweert - Budschop en de ambities inzake de regionale economische potenties van het gebied.

1.2 Doel van het project

Het doel van het project N266 Nederweert is:

Opheffen van de fysieke en ruimtelijke barrièrewerking van de N266 tussen Nederweert en Budschop en de bereikbaarheid van de regio bevorderen, waarbij de kwaliteit van de leefbaarheid langs en de mate van verkeersveiligheid op de N266 zo veel mogelijk in stand gehouden dienen te worden en waar mogelijk verbeterd, ongeacht de uiteindelijke ligging van de N266.

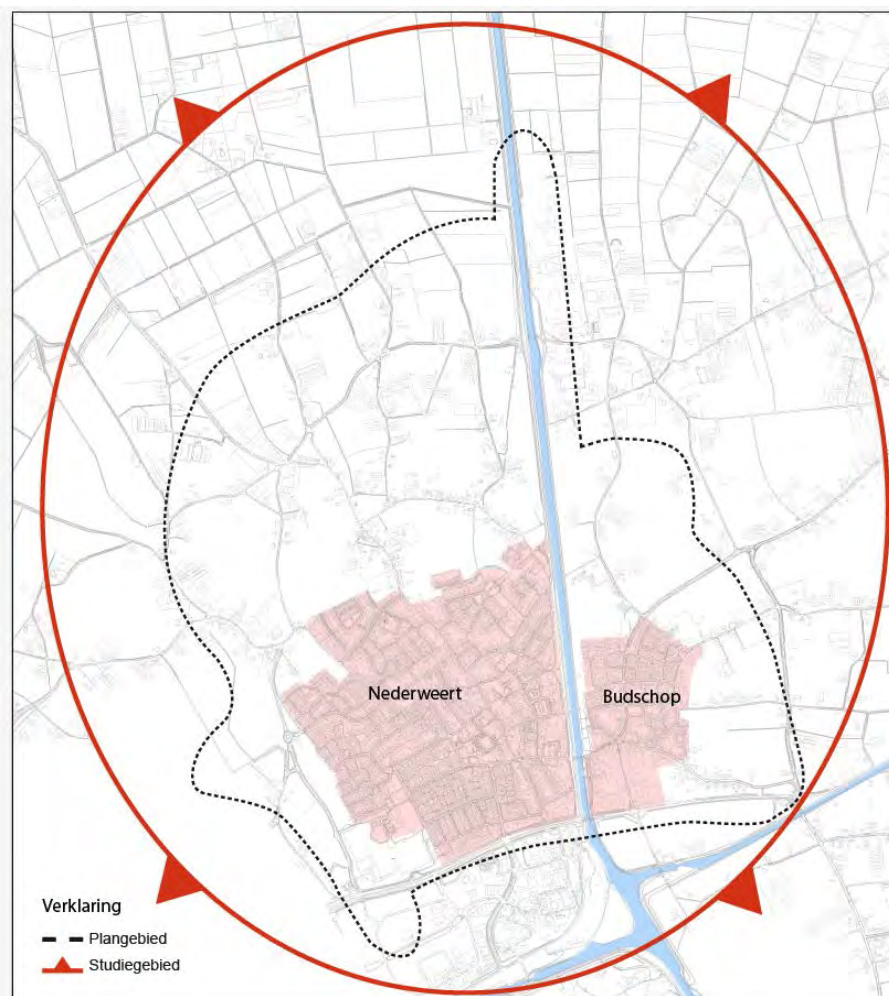
In de hoofdstukken 2 en 3 is deze doelstelling uitgewerkt en is de wijze waarop de mate van doelbereik van verschillende alternatieven wordt onderzocht uiteengezet.

1.3 Ligging van het plangebied

1.3.1 Het plangebied

Het plangebied omvat de kernen Nederweert en Budschop en een zone rondom deze kernen die globaal is gelegen tussen de N275 in het zuiden, de A2 in het westen, de Bosserstraat en de Lage Kuilen in het noorden en de Hoofstraat in het oosten.

afbeelding 1.1: Plan- en studiegebied voor het project N266 Nederweert



1.3.2 Het studiegebied

Het studiegebied omvat het gebied waarbinnen mogelijk effecten te verwachten zijn als gevolg van de realisatie en het gebruik van de randweg Nederweert. Het studiegebied is daarmee ruimer gedefinieerd dan het plangebied. Per milieueffect kan de omvang van het studiegebied echter verschillen, al naar gelang de reikwijdte van het effect. De verschillende milieuaspecten worden niet alleen afzonderlijk bestudeerd, ook de onderlinge samenhang wordt bekeken. Hierdoor ontstaat een samenhangende gebiedsanalyse voor het gehele gebied.

1.4 M.e.r. en ruimtelijke ordening

De realisatie van een toekomstbestendige oplossing voor het mobiliteits- en leefbaarheidsvraagstuk in Nederweert is niet opgenomen in de geldende beleidskaders van zowel de gemeente Nederweert als de provincie Limburg. Dit geldt zowel voor een herinrichting van de bestaande N266-N275 alsmede voor overige alternatieven. Wel is in de structuurvisie Nederweert een 'zoekgebied aansluiting N266 – A2' opgenomen ten noordwesten van Nederweert. Om het project N266 Nederweert te verankeren in het provinciale beleid moet een POL-aanvulling worden vastgesteld. Een POL-aanvulling is een structuurvisie op provinciaal niveau.

In de Wet milieubeheer (hoofdstuk 7) en in het Besluit m.e.r. is geregeld dat plannen (zoals structuurvisies) of besluiten met mogelijk significante negatieve gevolgen voor het milieu moeten worden getoetst op hun effecten. Op 1 juli 2010 is de Wet Modernisering m.e.r. in werking getreden. Deze wet wijzigt de Wet milieubeheer daar waar het gaat om de procedures en de wettelijke bepalingen aangaande het (al dan niet verplicht) opstellen van een milieueffectrapport (MER) en heeft tot doel de regelgeving te vereenvoudigen. Samenhangend hiermee is op 1 april 2011 het besluit tot wijziging van het Besluit m.e.r. in werking getreden.

De belangrijkste wijzigingen betreffen het aanpassen van de richtlijnen m.b.t. de activiteiten waarvoor een MER-beoordeling of een MER moet worden opgesteld. De plandrempels zijn gewijzigd, maar het karakter ervan is eveneens gewijzigd. De beoordelingsdrempels uit het oude Besluit m.e.r. (onderdeel C en D van de bijlage bij het besluit) zijn vanaf 1 april 2011 indicatief. Het bevoegd gezag zal zich er voortaan van moeten vergewissen of de activiteiten in dit onderdeel ook beneden de drempel geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben. Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk.
- Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.-procedure.

Bovenstaande houdt niet in dat de plandrempels uit het Besluit m.e.r. geen waarde hebben. Ze bieden wel degelijk houvast bij de beoordeling of een plan al dan niet significante negatieve gevolgen voor het milieu hebben. In categorie C 1.2 en C 1.3 van de bijlage behorende bij het Besluit m.e.r. zijn de aanleg en uitbreiding van bestaande wegen

opgenomen. De aanleg van een autosnelweg of een autoweg is in alle gevallen m.e.r.-plichtig. Een autoweg is daarbij als volgt gedefinieerd:

- a. een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregeld kruispunten en waarop het verboden is te stoppen en te parkeren, of
- b. een weg als bedoeld in artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens uit 1990.

Daarnaast is de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken, niet zijnde een autosnelweg of een autoweg eveneens m.e.r.-plichtig indien de tracélengte 10 km of meer bedraagt en m.e.r.-beoordelingsplichtig indien de tracélengte 5 km of meer bedraagt. Tot slot is in de omgeving van het plangebied een aantal Natura2000-gebieden gelegen. Op voorhand is niet uit te sluiten dat de gekozen oplossingsrichting in het project N266 Nederweert negatieve gevolgen heeft voor deze gebieden. In ieder geval is een voortoets passende beoordeling (op grond van de Europese Vogel- of Habitatrichtlijn en de Natuurbeschermingswet 1998) noodzakelijk.

Wanneer een plan het kader biedt voor toekomstige m.e.r.-plichtige besluiten of wanneer er sprake is van een passende beoordeling, moet een plan-m.e.r.-procedure worden doorlopen. In dit geval is er sprake van alternatieven, waarin een m.e.r.-plichtige autoweg (zoals gedefinieerd in het Besluit m.e.r.) wordt aangelegd en mogelijk van een passende beoordeling. Het opstellen van een planMER is noodzakelijk.

1.5 Doel van een m.e.r.

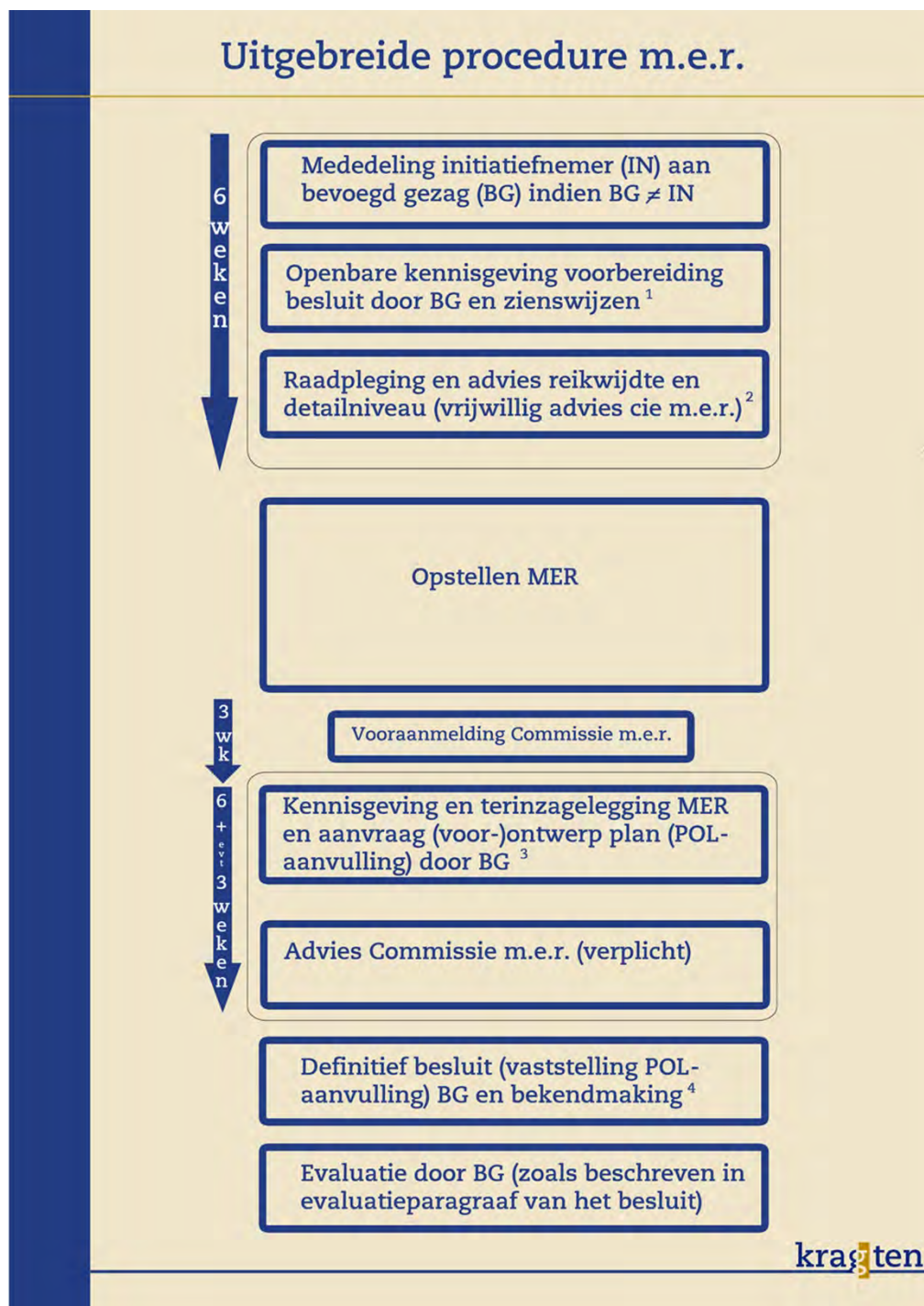
De doelstelling van een milieueffectrapport en de procedure tot vervaardiging ervan is om het milieubelang een volwaardige plaats in het besluitvormingsproces te geven wanneer er sprake is van activiteiten met mogelijke ingrijpende milieugevolgen. Het MER geeft objectief weer welke milieueffecten te verwachten zijn als gevolg van een geplande ingreep/activiteit. Een milieueffectrapport (MER) is geen op zichzelf staand plan, maar is altijd een hulpmiddel bij de besluitvorming door de overheid over de betreffende activiteit. Om die reden is een MER altijd gekoppeld aan een overheidsbesluit of een bij wet bepaalde planvorm (zoals een structuurvisie) en de procedure die daarvoor dient te worden doorlopen.

1.6 Procedure

Het planMER N266 Nederweert is gekoppeld aan de op te stellen POL-aanvulling van de provincie Limburg. Bij een eventuele uitwerking van één of meerdere alternatieven in een provinciaal inpassingsplan (PIP) of een gemeentelijk bestemmingsplan zal een project-m.e.r.-procedure worden doorlopen. In deze paragraaf wordt ingegaan op de procedure van de POL-aanvulling en het hieraan gekoppelde planMER.

In afbeelding 1.2 zijn de te doorlopen stappen in de procedure beschreven. Wanneer er sprake is van een m.e.r. voor plannen (ook wel plan-m.e.r.) is er sprake van een uitgebreide procedure. Hetzelfde geldt voor een m.e.r. voor besluiten (project-m.e.r.) waarvoor geen milieuvergunning is vereist (woningbouw, bedrijventerreinen, recreatieve voorzieningen etc.) en voor een m.e.r. voor besluiten waarvoor wel een milieuvergunning is vereist én een passende beoordeling. Een korte procedure geldt alleen voor besluiten waarvoor geen passende beoordeling, maar wel een milieuvergunning is vereist.

afbeelding 1.2: Uitgebreide procedure m.e.r.



1. In de kennisgeving staat in ieder geval:
 - a. dat de stukken over het voornemen ter inzage worden gelegd, waar en wanneer dit gebeurt;
 - b. dat er gelegenheid wordt geboden zienswijzen over het voornemen naar voren te brengen, aan wie, op welke wijze en binnen welke termijn;
 - c. of de Commissie m.e.r. of een andere onafhankelijke instantie gevraagd wordt advies uit te brengen over de voorbereiding van het plan;
 - d. of de activiteit plaatsvindt in de ecologische hoofdstructuur of in een Natura2000-gebied.
2. Het bevoegd gezag raadpleegt de overheidsorganen en de adviseurs die bij het besluit moeten worden betrokken over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Raadplegen van de Commissie m.e.r. is niet verplicht, maar is op vrijwillige basis mogelijk. Wanneer de Commissie adviseert, stelt zij een werkgroep samen

en brengt zij schriftelijk een (openbaar) advies uit. Indien BG = IN --> advies over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER. Dit moet binnen zes weken nadat de mededeling is ontvangen.

3. BG geeft kennis van het MER en de aanvraag /het (voor-)ontwerpbesluit en legt beide ter inzage. Iedereen kan zienswijzen indienen over het MER en de aanvraag/het (voor-)ontwerpbesluit. De termijn is doorgaans zes weken, maar volgt de termijn van bedenkingen van de procedure voor het besluit (in dit geval de POL-aanvulling) Indien de Commissie m.e.r. wordt gevraagd zienswijzen mee te nemen wordt de termijn met 3 weken verlengd. De procedure voor een POL-aanvulling is als volgt:
 - Gedeputeerde Staten stelt ontwerp POL-aanvulling vast;
 - De ontwerp POL-aanvulling wordt (samen met het planMER) ter inzage gelegd en een ieder kan een zienswijze indienen. Doorgaans is de termijn van terinzagelegging 6 weken. Hiervan kan worden afgeweken, bijvoorbeeld indien een inzageperiode in de zomervakantie valt;
 - Provinciale Staten stelt de POL-aanvulling vast. Bij het besluit wordt een Nota van Zienswijzen gevoegd, waarin wordt aangegeven of en hoe de zienswijze is verwerkt. Beroep is niet mogelijk.
4. BG neemt een definitief besluit. Daarbij geeft het aan hoe rekening is gehouden met de in het MER beschreven milieugevolgen, wat is overwogen over de beschreven alternatieven, over de zienswijzen en over het advies van de Cie m.e.r. Ook geeft BG aan hoe burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het plan zijn betrokken. Verder wordt vastgesteld hoe en wanneer er geëvalueerd wordt. De bekendmaking vindt in principe plaats op de manier zoals dat in de wet staat op grond waarvan het besluit wordt genomen. Ook wordt het besluit medegedeeld aan de adviseurs, de overheidsorganen die bij het besluit zijn betrokken en degenen die zienswijzen hebben ingediend.

1.7 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van dit planMER geeft inzicht in de doel- en probleemstelling van deze studie. Bovendien wordt inzicht gegeven in de randvoorwaarden en eisen waaraan het project dient te voldoen. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens ingegaan op de afzonderlijke thema's die worden behandeld en de wijze waarop de effectvergelijking en beoordeling op doelbereik plaatsvindt. In hoofdstuk 4 is een beschrijving gegeven van de alternatieven die in het MER worden onderzocht. Vervolgens gaan de hoofdstukken 5 tot en 13 in op de afzonderlijke thema's, waarbij enerzijds wordt gekeken naar de huidige situatie en beleidsuitgangspunten en anderzijds worden de alternatieven beoordeeld op hun effecten op het betreffende thema. Een korte samenvatting van de effecten is opgenomen in hoofdstuk 14, waarna in hoofdstuk 15 wordt beoordeeld in welke mate de alternatieven voldoen aan de doelstellingen die zijn geformuleerd.

2. DOEL- EN PROBLEEMSTELLING

2.1 Achtergronden en probleemstelling

De ligging van de N266, direct langs de Zuid-Willemsvaart, vormt een dominante aanwezigheid in de kanaalzone. De kanaalzone vormt door de dominante aanwezigheid van de N266 en de beperkte fysieke ruimte daarlangs in de huidige situatie een scheidend element tussen Budschop en Nederweert. Door de ligging van een infrastructuurbundel van de N266 en het kanaal heeft het gebied niet de gewenste kwaliteit en uitstraling om de ambitie uit het Masterplan Nederweert – Budschop voor een sterk verbindend element waar te maken. Door de beperkte ruimte ontbreekt het ook aan mogelijkheden om noodzakelijke kwalitatieve verbetering, bijvoorbeeld in de vorm van een groene zone of openbare ontmoetingsruimte, aan te brengen. De dominante aanwezigheid van de N266 nodigt niet uit om dit gebied op te zoeken en elkaar te ontmoeten.

Daarnaast laat ook de fysieke oversteekbaarheid te wensen over door de asymmetrische ligging van de enige brugverbinding in het zuiden (Brug 15). De bouw van nieuwe woonwijken in het noorden van Budschop en Nederweert zal deze asymmetrische ligging versterken.

Om de ambitie uit het Masterplan voor de kanaalzone te kunnen realiseren zal aan de volgende voorwaarden moeten worden voldaan:

- De fysieke oversteekbaarheid van de zone wordt vergroot, met name voor langzaam verkeer.
- De visuele relatie tussen beide oevers wordt verbeterd.
- De openbare ruimte in de zone wordt zodanig verbeterd dat deze als centrale ontmoetingsruimte kan gaan fungeren en een verbindend element vormt tussen Nederweert en Budschop.
- De herinrichting sluit aan bij de maat en schaal van Nederweert en krijgt een dorpse uitstraling.
- De zone kent een zodanige uitstraling dat deze uitnodigt om er te verblijven.
- De recreatieve en toeristische potentie van de Zuid-Willemsvaart kan worden benut.

2.2 Doelstelling

Opheffen van de fysieke en ruimtelijke barrièrewerking van de N266 tussen Nederweert en Budschop en de bereikbaarheid van de regio bevorderen, waarbij de kwaliteit van de leefbaarheid langs en de mate van verkeersveiligheid op de N266 zo veel mogelijk in stand gehouden dienen te worden en waar mogelijk verbeterd, ongeacht de uiteindelijke ligging van de N266.

2.3 Nut en noodzaak

De N266 in de Kanaalzone

De gemeente Nederweert heeft in het Masterplan haar ambitie voor de ruimtelijke ontwikkeling van de kernen Nederweert en Budschop opgenomen. Het is de ambitie om meer ruimtelijke en functionele samenhang tussen de kernen Nederweert en Budschop te realiseren. Deze ambitie wordt in regionaal verband ondersteund, omdat met de uitvoering van het Masterplan invulling wordt gegeven aan de versterking van de plattelandskernen.

In het Masterplan is geconstateerd dat de ligging van de N266 de gewenste ruimtelijke en functionele verbinding belemmert. De weg geeft door zijn functie en gebruik beperkingen aan de oversteekbaarheid, met name voor het langzaam verkeer tussen Budschop en Nederweert. Daarnaast geeft de vormgeving van een gebiedsontsluitingsweg op deze plek beperkingen aan de mogelijkheden voor een ruimtelijke kwalitatieve verbetering. Redenen hiervoor zijn:

- De visuele en fysieke verbinding tussen beide kernen is minimaal.
- De ontwikkeling van de kernen versterkt de asymmetrische ligging van brug 15 en vergroot aantal gebruikers van de kanaalzone.
- De inrichting van de N266 past niet bij de beleving van de dorpse schaal en identiteit van Nederweert.
- De recreatieve en toeristische potentie van de Zuid-Willemsvaart kunnen in mindere mate worden benut.
- De gebiedsontwikkeling van de kanaalzone kan in mindere mate plaatsvinden.

De visuele en fysieke verbinding tussen de beide kernen is minimaal

De kanaalzone is een zone van gemiddeld 105 meter breed, bestaande uit de Nederweertse oever, de Zuid-Willemsvaart met zijn taluds en beplantingen en de Budschopse oever. In de huidige situatie is de visuele beleving van het gebied als een geheel onvoldoende. Hier zijn drie redenen voor: de aanwezigheid van de N266 op een lage dijk op de Nederweertse oever, de beplantingen en diepe ligging van de Zuid-Willemsvaart en het gebrek aan oriëntatie van huizen op de kanaalzone op de oever aan de zijde van Budschop.

De N266 heeft de functie van Gebiedsontsluitingsweg (GOW). De weg is bedoeld om Weert/Nederweert en omgeving te ontsluiten en vormt een belangrijke verbinding met de regio Helmond. De wegvakken van de N266 hebben daarom een doorstroomfunctie. Middels kruispunten vindt uitwisseling plaats met wegen van lagere orde, zoals ter hoogte van Nederweert/Budschop. Vanwege de belangrijke regionale functie kent de weg ook hoge verkeersintensiteiten. Een knelpunt daarbij is het oversteekpunt op de N266. Hier kruisen twee belangrijke infrastructurele elementen elkaar: een GOW en de verbindende schakel tussen Nederweert en Budschop. De doorstroming van de GOW is daarbij van bovenregionaal belang, waardoor de verbinding voor met name het langzaam verkeer tussen Nederweert en Budschop in de knel komt.

Voor inwoners van zowel Nederweert als Budschop wordt het fietsen naar de overzijde van het kanaal ervaren als een omweg, door de inrichting van de fietspaden aan beide zijden, de aanwezigheid van de N266 en de asymmetrische ligging van brug 15.

De ontwikkeling van Budschop en Nederweert versterkt de asymmetrische ligging van brug 15 en vergroot aantal gebruikers van de kanaalzone

Vóór de aanleg van de Zuid-Willemsvaart waren Budschop en Nederweert meer een ruimtelijke eenheid. Aan het stratenpatroon is te zien dat oorspronkelijk vele landwegen een verbinding tussen de nu gescheiden dorpen vormden.

Na de aanleg van de Zuid-Willemsvaart en de aanwezigheid van een sluis en brug, zijn de dorpscentra van beide kernen naar de brug in het zuiden toe gegroeid. In Nederweert geldt dit voor de Kerkstraat richting de Brugstraat / Geenestraat. In Budschop geldt dit voor de Vijfsprong.

In de ambitie om de verbinding tussen Budschop-Nederweert te herstellen is Brug 15 cruciaal. Het vormt momenteel de enige verbinding. Recent zijn dan ook maatregelen genomen zodat Brug 15, ondanks het smalle profiel, aan deze functie kan voldoen. Juist voor de verbinding tussen beide oevers van het kanaal is de bereikbaarheid voor langzaam verkeer daarbij van groot belang. De nieuwe Brug 15 is inmiddels opgeleverd en voldoet aan de beschreven doelstellingen.

Sinds een aantal jaar heeft gemeente Nederweert nieuwbouwwijken in het noorden van beide kernen in ontwikkeling (Hoebenakker in Nederweert en Merenveld in Budschop) overeenkomstig de wensen vanuit het Masterplan. Deze noordelijke uitbreidingen liggen steeds verder van het centrum en de brug naar het andere dorp verwijderd. De kanaalzone wordt door deze nieuwe bewoners gebruikt om van de ene oever van de dubbelkern Nederweert – Budschop naar de andere oever te komen. Aangezien dit frequent zal gebeuren is een prettige en sociaal veilige inrichting van deze zone belangrijk.

De inrichting van de N266 past niet bij de beleving van de dorpse schaal en identiteit van Nederweert

Nederweert heeft een dorps karakter met relatief lage bebouwing van gemiddeld 1 tot 3 lagen, individuele panden en verspringende rooilijnen. De Kerkstraat en Brugstraat hebben door de ligging van panden direct aan de openbare ruimte een meer centrumachtig karakter. Andere straten in Nederweert bevatten voortuinen en meer groen in het straatprofiel. Door het Masterplan wordt de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte van beide centra verbeterd (Masterplan, 2009) en een nieuwe verkeercirculatie van eenrichtingsverkeer geïntroduceerd in Nederweert (Beleidsplan Verkeer en Vervoer), die gebruik maakt van de N266. Voor de beleving van automobilisten die hun bestemming rond het centrum van Nederweert zoeken is de inrichting van de kanaalzone en de N266 als GOW een element wat hen uit de 'centrumbeleving' haalt.

De recreatieve en toeristische potentie van de Zuid-Willemsvaart kunnen in mindere mate worden benut

Vanwege de ligging van de N266 op een dijk, de vangrails en de onderbegroeiing is de oever van de Zuid-Willemsvaart aan Nederweertse zijde ontoegankelijk en onzichtbaar. Aan Budschopse zijde is de oever wel bereikbaar door een groenstrook, maar ook ontoegankelijk door onder begroeiing. In de huidige situatie worden de potenties van de vaart voor lokale recreatie, dagrecreatie, waterrecreatie en toerisme in mindere mate benut (Verrassend Platteland; kansennota Recreatie en Toerisme (maart 2005). Nederweert is een dagrecreatiebestemming, maar kan een extra toeristische trekker gebruiken zoals waterrecreatie. Door de aantakking van Nederweert als bestemming op de Willemsroute is een begin gemaakt om het dorp nautische bekendheid te geven (<http://www.dewillemsroute.eu/>). Nederweert kan met een betere toegankelijkheid en zichtbaarheid van de Zuid-Willemsvaart de recreatieve en toeristische potentie vergroten.

De groene gebiedsontwikkeling van de kanaalzone kan in mindere mate plaatsvinden

De voorgestelde groene gebiedsontwikkeling volgens het Masterplan (2009) omvat het verbinden van beide kernen, zowel functioneel als ruimtelijk. Het gegeven dat er sprake is van een beperkte ruimte langs het kanaal, waarbij ook nog sprake is van een ligging van de N266, stelt zijn beperkingen aan de te nemen maatregelen. In de smalle strook tussen de bebouwing van Nederweert en het kanaal is de N266 als een gebiedsontsluitingsweg ingepast.

Door de aanwezigheid van de N266 kan de Nederweertse oever van de kanaalzone niet heringericht worden met een focus op bestemmingsverkeer, langzaam verkeer en wandelaars. De oversteekbaarheid van de N266 is onvoldoende en maakt een nieuwe langzaam verkeerverbinding moeilijker te realiseren. Alleen de visuele verbinding kan op dit moment versterkt worden door het weghalen van onderbegroeiing langs de Zuid-Willemsvaart. De Budschopse oever kan beter benut worden door recreatieprogramma toe te voegen (doelstelling Masterplan), maar een gebrek aan circulatie van bezoekers door een tweede brug maakt dit minder kansrijk. Er kan gesteld worden dat de ruimtelijke kwaliteit van de kanaalzone op dit moment maar beperkt verbeterd kan worden.

2.4 Uitgangspunten, randvoorwaarden en inrichtingseisen

Uitgangspunten

Uitgangspunten zijn:

- Het creëren van een zone tussen Budschop en Nederweert die invulling geeft aan de ambities uit het Masterplan.
- Het creëren van een logische structuur van de N266 (nieuw aan te leggen dan wel op huidige locatie) welke aansluit op de omliggende wegennetstructuur (met een heldere hiërarchie van rijks-/ provinciale en gemeentelijke wegen) en daardoor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de omgeving ten goede komt.

De volgende randvoorwaarden ten aanzien van de functie, vormgeving en het gebruik van de weg worden meegegeven:

- Een gebiedsontsluitingsweg met Duurzaam Veilig inrichting.
- Maximale snelheid 80 km/u buiten de bebouwde kom, binnen de bebouwde kom 50 km/u.
- Parallelwegen voor bereikbaarheid percelen en ontsluiting woningen.
- Zo min mogelijk nadelige gevolgen voor langzaam verkeer en openbaar vervoer creëren.

Om het maximaal oplossend vermogen te bereiken dient aan een aantal voorwaarden voldaan te worden. De volgende verkeerskundige en gebiedsrandvoorwaarden zijn meegenomen in het bepalen van de oplossingsrichtingen en varianten:

- Bestaande aansluiting 39 (A2) en tevens de toeleidende wegen naar de A2 bereikbaar houden.
- Voorkomen van omrijafstanden en zo sluipverkeer vermijden.
- Zorgen voor voldoende doorstroming N275/ N266 (wegvak Brug 14 - Noord-Brabant).
- De barrièrewerking van de randweg dient minimaal te zijn.
- Aandacht voor de bereikbaarheid van aanliggende bedrijven en percelen, die nu een rechtstreekse ontsluiting hebben op de Randweg-West, waar ruimte voor het aanleggen van parallelstructuur ontbreekt.
- Rekening houden met de nieuwe ontwikkelingen en via de parallelle wegen goed ontsluiten.
- Nieuwe ontwikkelingen zoals Stadspoort en het agrarisch bedrijvenpark via de parallelle structuren zo vlot mogelijk ontsluiten op de N266.

Randvoorwaarde ten aanzien van het Masterplan is dat andere ambities uit het Masterplan uitvoerbaar zijn en blijven. Het Masterplan bevat de volgende doelen:

- Een goed functionerende winkelstructuur die in omvang en kwaliteit (branchering) bij het verzorgingsgebied van Nederweert.
- Een kwaliteitsimpuls in het openbaar gebied van het centrum
- Een herontwikkeling van het gebied "EmTe - Wijen"
- De kern Budschop is een goed ingericht, leefbaar woongebied.
- Realisatie van het uitleggebied Merenveld voor lokale en regionale vraag op de woningmarkt.

Bovenstaande punten dienen niet negatief beïnvloed te worden door alternatieven.

De onderste doelen hebben direct verband met de alternatieven:

- Goede verkeersverbindingen tussen het centrum van Nederweert en Budschop
- Benutten van de potenties van de kanaalzone in Budschop voor recreatieve functies.

Randvoorwaarden

De problematiek concentreert zich rondom de thema's barrièrewerking, doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Er zijn verschillende soorten maatregelen mogelijk om de problematiek aan te pakken. Randvoorwaarden daarbij zijn:

- Realistisch, duurzaam en uitvoerbaar.
- Kostenefficiënt.
- Beperkte nadelige effecten voor natuur en landschap (inclusief rekening houden met cultuurhistorische waarden).
- Beperkte nadelige effecten voor de land- en tuinbouw.
- Beperkte nadelige effecten voor andere economische dragers niet zijnde de land en tuinbouw.
- Integrale aanpak voor alle soorten verkeer.
- Verbeteren van de verzorgingspositie en leefbaarheid.
- Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.

Onder realistisch wordt verstaan dat het binnen een redelijke termijn realiseerbaar is. Onder uitvoerbaar wordt verstaan de juridisch uitvoerbaarheid en vergunbaarheid, bijvoorbeeld in relatie tot Natura2000 gebieden. Ook moet de oplossingsrichting technisch uitvoerbaar zijn. De kostenefficiëntie is de verhouding tussen de kosten en het oplossend vermogen, zoveel mogelijk passend binnen het budget voor het project N266 Nederweert. Duurzaamheid in de zin van een plan waarbij wordt onderzocht wat de potenties voor een duurzame aanleg, inrichting, beheer en gebruik zijn, waarbij wordt gekeken naar energie en materiaalgebruik, maar ook de ruimtelijke kwaliteit van de infrastructuur door de inpassing in de omgeving, maar ook in de zin van toekomstvast, een oplossend vermogen voor de voorziene verkeersstromen tot 2030 zonder nadelige effecten op de omgeving.

Leefbaarheid is een begrip dat op verschillende manieren wordt gehanteerd. Aan de ene kant heeft het te maken met het woon- en leefklimaat in een kern, waarbij voornamelijk wordt gekeken naar het aanbod aan geschikte en betaalbare woningen, openbaar groen en voorzieningen. Aan de andere kant heeft leefbaarheid een relatie met milieuproblematiek. Met name geurhinder en akoestische hinder zijn thema's die herkenbaar zijn en die vaak worden geschaard onder de term leefbaarheid. Hetzelfde geldt voor veiligheid, zowel sociale veiligheid als verkeersveiligheid.

Onder verbeteren van de verzorgingspositie wordt verstaan de aantrekkelijkheid van Nederweert en Budschop als kerngebied voor de regio en een onderscheidend imago ten opzichte van nabijgelegen grote kernen zoals Weert.

Met verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit wordt bedoeld het degelijk, functioneel en harmonisch samen laten gaan van bestaande omgevingen en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

3. METHODEN EN TECHNIKEN

3.1 Thema's

Het doel van elk MER is het inzichtelijk maken van de milieueffecten van een bepaalde ruimtelijke ingreep (of alternatieven ervan). Dit dient op een dusdanige wijze te geschieden dat de resultaten van het onderzoek ondersteunend zijn in de besluitvorming en het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming kan krijgen. Om de effectbeoordeling van de verschillende alternatieven te structureren, is ervoor gekozen een aantal thema's te benoemen:

- Verkeer.
- Bodem.
- Water.
- Natuur.
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie.
- Ruimte.
- Milieu.
- Leefbaarheid.
- Overige thema's.

3.2 Referentiesituatie en alternatieven

In dit planMER vindt onderzoek naar milieueffecten plaats aan de hand van de beoordeling van een zestal alternatieven. Het betreft een tweetal alternatieven ter plaatse van de huidige N266-N275 en een viertal randwegen. Een beschrijving van deze alternatieven is opgenomen in hoofdstuk 4.

Per bovengenoemd thema wordt een effectbeoordeling uitgevoerd. Hierbij worden de benoemde alternatieven afgewogen tegen de referentiesituatie. De referentiesituatie is gedefinieerd als de huidige situatie, inclusief de autonome ontwikkeling tot 2030. Dit houdt in: de situatie in 2030 zonder randweg, maar wel met de autonome groei van verkeer, het aantal inwoners en bedrijvigheid op basis van de nu bekende initiatieven en de landelijke trends. Initiatieven waarover reeds besluiten zijn genomen behoren in ieder geval tot de autonome ontwikkeling. De analyse van de referentiesituatie is een belangrijk onderdeel van dit planMER. Aan de hand van een gedegen analyse van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling wordt de probleemdefinitie, zoals deze in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is benoemd, getoetst en geconcretiseerd.

3.3 Beoordeling alternatieven

De beoordeling van de alternatieven in dit planMER is tweeledig. In de eerste plaats wordt een onafhankelijke beschrijving van de effecten van de diverse alternatieven opgesteld. Dit geschiedt deels op basis van een kwalitatieve beoordeling en deels op basis van berekeningen. De in paragraaf 3.1 genoemde thema's zijn hierbij uitgangspunt. Naast de effectbeoordeling vindt tevens een beoordeling op doelbereik van de alternatieven plaats. Dit houdt in dat de alternatieven worden beoordeeld op de mate waarin ze voldoen aan de voor dit project benoemde doelstelling. Deze doelstelling is daartoe uitgewerkt in subdoelstellingen per relevant thema.

3.3.1 De effectbeoordeling

In de effectbeoordeling wordt een beoordelingskader geïntroduceerd waarin per milieuaspect een aantal concrete criteria wordt geformuleerd aan de hand waarvan de effecten worden beschreven en beoordeeld. Deze beoordelingscriteria zijn gebaseerd op het vigerend beleid of het wettelijk kader, zoals dat per thema wordt besproken. Hieraan zijn relevante beoordelingscriteria, die op basis van de feitelijke situatie worden geselecteerd, toegevoegd. De beoordelingscriteria zijn zo gekozen dat de relevante mogelijke effecten optimaal kunnen worden beoordeeld en met elkaar vergeleken.

Doel hiervan is het MER toe te splitsen op die effecten die van essentieel belang zijn voor de besluitvorming. Bij het bepalen van onderscheid tussen de mate van relevantie van effecten, spelen met name de volgende karakteristieken een rol:

- De omvang en de ernst van het effect.
- De duur van het effect.
- De (on)omkeerbaarheid van het effect.

Bij de effectbeoordeling wordt een detailniveau gehanteerd dat past bij het thema en het m.e.r.-plichtige besluit. Bij de bepaling van de criteria bij een thema is getracht de effecten zo goed mogelijk kwantificeerbaar te maken. Waar dat niet mogelijk is, wordt gebruik gemaakt van een kwalitatieve beoordeling. In tabel 3.2: Effectbeoordeling is dit nader uitgewerkt.

De impact van bepaalde milieueffecten als gevolg van de diverse alternatieven wordt altijd vergeleken met de referentiesituatie, die bestaat uit de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Er wordt gewerkt met een 7-punts-schaal.

tabel 3.1: Beoordelingsscores

Score	Betekenis
++	zeer positief effect t.o.v. referentiesituatie
+	positief effect t.o.v. referentiesituatie
0/+	gering positief effect t.o.v. referentiesituatie
0	geen effect
0/-	gering negatief effect t.o.v. referentiesituatie
-	negatief effect t.o.v. referentiesituatie
--	zeer negatief effect t.o.v. referentiesituatie

tabel 3.2: Effectbeoordeling

Thema	Criteria	Indicator en wijze van onderzoek
Verkeer	Verkeersafwikkeling en doorstroming	Kruispuntafwikkeling: verkeersmodelberekening (kwantitatief)
		Doorstroming op traject N266-N275 (A2-Helmond) en op N275 (Venlo-Weert): verkeersmodelberekening, I/C-verhouding < 0,7 (kwantitatief)
		Reistijd doorgaand verkeer (kwantitatief)
		Robuustheid: verkeersmodelberekening (kwantitatief)
		Sluipverkeer: verkeersmodelberekening (kwantitatief)
	Barrièrewerking	Reistijden lokale routes (kwalitatief)
		Reistijden langzaam verkeer (inclusief landbouwverkeer, kwalitatief)
		Oversteekbaarheid van wegen (op basis verkeersmodelberekening, kwalitatief)
	Bereikbaarheid	Omrijdafstanden (auto- en langzaam verkeer, kwalitatief)
		Bereikbaarheid agrarische percelen (kwalitatief)
		Lokale en regionale ontsluiting (kwalitatief)
		Ontsluitings- en routestructuren fiets (kwalitatief)
		Ontsluitings- en routestructuren openbaar vervoer (kwalitatief)
	Verkeersveiligheid	Kans op ongevallen wegvakken en aansluitingen (kwalitatief)
		Duurzaam Veilig (kwalitatief)
Bodem	Bodemkwaliteit	Saneringslocaties
		Risico op verspreiding bodemverontreinigingen
	Grondbalans	Mate van grondverzet (kwantitatief)
	Invloed op bodemopbouw en geomorfologie	Beoordeling a.d.h.v. beleid aardkundige waarden (kwalitatief)
Water	Grondwater	Grondwaterkwaliteit (kwalitatief)
		Grondwatersysteem (stroming, kwel, beschermingsgebieden, kwalitatief)
	Oppervlaktewater	Oppervlaktewaterkwaliteit (kwalitatief)
		Oppervlaktewatersysteem (kwalitatief)
Natuur	Natura 2000-gebieden	Instandhoudingsdoelstellingen: – Interne effecten (kwalitatief); – Externe effecten (verstoring, versnippering, verzuring, verdroging/vernatting, vermesting; kwalitatief).
		Mitigerende maatregelen
	Ecologische Hoofdstructuur (EHS)	Wezenlijke waarden en kenmerken: – Vernietiging; – Verstoring; – Versnippering (barrièrewerking); – Verdroging/vernatting (kwalitatief).
		Mitigerende maatregelen
	Overige beschermde	Aangewezen waarden en kenmerken:

	gebieden (P2 en P3, beschermde gebieden bestemmingsplan)	– Vernietiging; – Verstoring; – Versnippering (barrièrewerking); – Verdroging/vernatting (kwalitatief).
		Mitigerende maatregelen
	Ecologische structuren	Barrièrewerking (kwalitatief)
		Mitigerende maatregelen
	Beschermde soorten	Flora: – Vernietiging; – Vernatting/verdroging (kwalitatief)
		Fauna: – Verstoring; – Vernietiging (kwalitatief) Mitigerende maatregelen
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Landschap	Kenmerkende landschapstypen en structuren (kwalitatief)
		Belevingswaarde: – Openheid/beslotenheid; – Zichtlijnen; – Visuele hinder; – Recreatieve waarde landschap (kwalitatief).
	Historische geografie	Historische wegen en transportroutes (kwalitatief)
		Historisch groen (kwalitatief)
	Historische (steden)bouwkunde	Historische bebouwing (kwalitatief)
Ruimte	Wonen	Gekende kwaliteit (kwalitatief)
		Verwachte kwaliteit (kwalitatief)
	Werken	Ruimtebeslag woongebieden (kwantitatief)
		Te amoveren woningen (kwantitatief)
		Ruimtebeslag niet-agrarische bedrijvigheid (kwantitatief)
		Te amoveren niet-agrarische bedrijven (kwantitatief)
		Ruimtebeslag op landbouwgronden (kwantitatief)
		Te amoveren agrarische bedrijven (kwantitatief)
	Recreatie	Ruimtebeslag recreatiegebieden (kwantitatief)
		Invloed op routestructuren (kwalitatief)
	Maatschappelijke voorzieningen	Barrièrewerking (kwalitatief)
		Te amoveren maatschappelijke voorzieningen (kwantitatief)
Milieu	Akoestiek	Aantal geluidbelaste woningen(kwantitatief)
		Geluidsbelasting gevoelige objecten (kwantitatief)
		Geluidbelaste oppervlak in Natura2000- en EHS-natuurgebieden met een geluidsbelasting van meer dan 42 dB(A).
		Aantal gehinderden en ernstig gehinderden (dosis-effectrelatie)
	Luchtkwaliteit	Grenswaarden luchtverontreinigende stoffen bij milieugevoelige bestemmingen (kwantitatief)

		Milieugevoelige objecten binnen contourklassen, inclusief in betekende mate toe- of afname (kwantitatief)
	Trillingen	Aantal gevoelige objecten die blootstaan aan trillingshinder (kwantitatief)
	Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico (kwantitatief)
		Groepsrisico (kwantitatief)
Leefbaarheid	Barrièrewerking	Barrièrewerking Nederweert – Budschop (kwalitatief)
		Barrièrewerking buitengebied (kwalitatief)
	Gezondheidsaspecten	GES-scores bebouwde kom (kwalitatief)
		GES-scores buitengebied (kwalitatief)
	Voorzieningenniveau	Voorzieningen (kwalitatief)
Kabels en leidingen	Aanwezigheid kabels en leidingen	Hoofdtransportleidingen (riool, water, gas, hoogspanning)
Duurzaamheid	Potenties voor duurzame aanleg, inrichting, beheer en gebruik	Kwalitatieve beschrijving per alternatief

3.3.2 De beoordeling van het doelbereik

De doelstelling van het project N266 Nederweert is:

Opheffen van de fysieke en ruimtelijke barrièrewerking van de N266 tussen Nederweert en Budschop en de bereikbaarheid van de regio bevorderen, waarbij de kwaliteit van de leefbaarheid langs en de mate van verkeersveiligheid op de N266 zo veel mogelijk in stand gehouden dienen te worden en waar mogelijk verbeterd, ongeacht de uiteindelijke ligging van de N266.

Op basis van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de reactie van de Commissie m.e.r. (zoals verwoord in de richtlijnen voor dit planMER) is de doelstelling geconcretiseerd in doelstellingen per relevant thema. Tevens is aangegeven wanneer een alternatief in voldoende mate bijdraagt aan het behalen van een doelstelling. Belangrijke opmerking hierbij is dat deze beoordeling plaatsvindt op een abstractieniveau dat past bij deze planfase: de POL-aanvulling.

Tabel 3.3: Beoordelingskader doelbereik

Thema	Doelstelling	Doelbereik	Wanneer is het doel bereikt
Verkeer	Verbeteren van de doorstroming op de N266-N275	I/C-verhouding op traject door/rond Nederweert	I/C-verhouding < 0,7 in 2030
		Geen (afwikkelings)knelpunten op kruispunten en rotondes	Gemiddelde vertraging < 1,0 minuut per voertuig per kruispunt in 2030
	Verminderen barrièrewerking Nederweert – Budschoep (autoverkeer en langzaam verkeer)	Verbetering van de oversteekbaarheid van de N266 voor langzaam verkeer (kwantitatief)	Wachttijd voor langzaam verkeer beperkt
		Verbetering van de oversteekbaarheid voor autoverkeer (kwantitatief)	Afname verkeer op de N266 en parallelstructuren ten opzichte van de referentiesituatie
		Afname fysieke barrières fietsers	Geen helling voor een VRI
	Verbeteren van de bereikbaarheid van economische centra en kernen in de regio	Reistijdverbetering tussen economische centra en kernen	Minder reistijd tussen Helmond en A2/Weert via de N266
			Minder reistijd tussen Weert en Venlo via de N275
		Voldoende uitwisselingsmogelijkheden randweg en onderliggend wegennet (kwalitatief)	Belangrijkste lokale wegen behouden hun functie/worden aangesloten op randweg.
		Voorkomen omrijdafstanden (kwalitatief)	Economische kerngebieden in de gemeente of belangrijke woongebieden hebben zo min mogelijk te maken met omrijdafstanden
		Bereikbaarheid bedrijventerreinen	Bedrijventerrein blijven goed ontsloten
	Terugdringen sluipverkeer	Niet meer sluipverkeer op Booldersdijk en overige wegen in het buitengebied (kwantitatief)	Geen toename van sluipverkeer op Booldersdijk en overige wegen in buitengebied in 2030
		Minder sluipverkeer door Budschoep (N266-N275, kwantitatief)	Afname van de verkeersintensiteiten op doorgaande wegen in Budschoep in 2030
	Verbeteren verkeersveiligheid	Duurzaam Veilige weginrichting (kwalitatief)	Alternatieven zijn duurzaam veilig ingericht
		Afname aantal ongevallen (kwantitatief)	Afname van het (verwachte) aantal ongevallen t.o.v. basissituatie

	Verkeerskundige inpassing (alternatieven)	Beperken omrijdafstanden langzaam verkeer (kwalitatief)	Belangrijke fietsroutes worden zo min mogelijk geconfronteerd met omrijdafstanden
		Garanderen bereikbaarheid agrarische percelen (kwalitatief)	Agrarische percelen blijven bereikbaar via de openbare weg (of op de wijze zoals dat in de huidige situatie is geregeld).
		Beperken omrijdafstanden landbouwverkeer (kwalitatief)	Belangrijke routes voor landbouwverkeer worden zo min mogelijk geconfronteerd met omrijdafstanden.
Woon- en leefklimaat en leefbaarheid	Reduceren geluidshinder (in plangebied)	Afname geluidbelaste oppervlakte (kwantitatief)	Afname
		Afname aantal overbelaste (gevoelige) bestemmingen (kwantitatief)	Afname
	Verbetering van de lokale luchtkwaliteit in de bebouwde kom van Nederweert en Budschop	Verbetering van de luchtkwaliteit door een “in betekenende mate” afname van luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige objecten (PM ₁₀ , PM _{2,5} , NO _x , kwantitatief)	Verbetering
		Verbetering luchtkwaliteit op basis van contourklassen (kwantitatief)	Verbetering
	Luchtkwaliteit in buitengebied	Voldoen aan wettelijke kwaliteitseisen.	Er wordt voldaan aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit
	Reduceren trillingshinder (in plangebied)	Afname aantal gehinderde objecten (kwantitatief)	Afname
Ruimtelijke inpassing	Landschappelijke en ruimtelijke inpassing	Inpassing in bestaande (waardevolle) landschapsstructuren (kwalitatief)	Aantasting van houtwallen, historische laanbeplanting en kenmerkende landschappen (open akkers, ontginningspatronen) wordt zo veel mogelijk voorkomen
		Minimaliseren barrièrewerking buitengebied (kwalitatief)	Visuele verstoring door de randweg wordt zoveel mogelijk voorkomen
	Cultuurhistorische inpassing	Inpassing in bestaande waardevolle structuren en landschappen (kwalitatief)	Aantasting van cultuurhistorische landschappen (essen/akkers.

			historische bomen en wegen en bebouwing) wordt zoveel mogelijk voorkomen.
	Ecologische inpassing	Bijdragen aan het instandhouden en/of herstel van ecologische waarden	Beschermde soorten en gebieden worden zo min mogelijk aangetast
	Ruimtelijke kwaliteit	Verbeteren ruimtelijke kwaliteit kanaalzone zoals verwoord in masterplan	Visie voor de kanaalzone Nederweert-Budschop kan worden uitgevoerd: – Budschop en Nederweert zijn niet meer naar binnen gericht. – het samenhangend dorpshart manifesteert zich door een centrale ruimte tussen Nederweert en Budschop, die beide kernen verbindt. – de beleving van de zone tussen Nederweert en Budschop wordt verbeterd. – de visuele relatie tussen beide kernen is verbeterd – Bewoners kunnen op prettige en sociaal veilige manier door kanaalzone naar andere dorp

4. ALTERNATIEVEN

4.1 Pré-selectie

Op basis van de eerder uitgevoerde studies heeft de provincie met de betrokken overheden en de Werkgroep stakeholders samen een groot aantal alternatieven en varianten besproken die een mogelijke oplossing voor de geconstateerde problemen zouden kunnen bieden. Dit heeft geleid tot een longlist van 14 alternatieven en varianten. Deze zijn allemaal in een quickscan beoordeeld op:

- een bijdrage aan de doelstellingen.
- realiseerbaarheid (zowel de technisch uitvoerbaarheid als de vergunning technische uitvoerbaarheid).
- de kosten (indicatief).

Dit heeft geleid tot een shortlist waarvan verwacht mag worden dat ze een substantiële bijdrage vormen aan de doelstellingen en realiseerbaar zijn.

In het startdocument voor het project N266 Nederweert was een drietal alternatieven opgenomen:

- Alternatief 0+: Knelpuntgerichte aanpak
- Alternatief 1: Randweg 1, 80 km/u – weg buiten de bebouwde kom ten noordwesten van Nederweert met een aantakking op de N275.
- Alternatief 2: Randweg 2, 80 km/h - weg buiten de bebouwde kom ten noordwesten van Nederweert met een directe aantakking op de A2.

De Werkgroep stakeholders en het kernteam bestaande uit provincie en gemeente is het plan-m.e.r.-proces op basis van overeenstemming over deze alternatieven gestart.

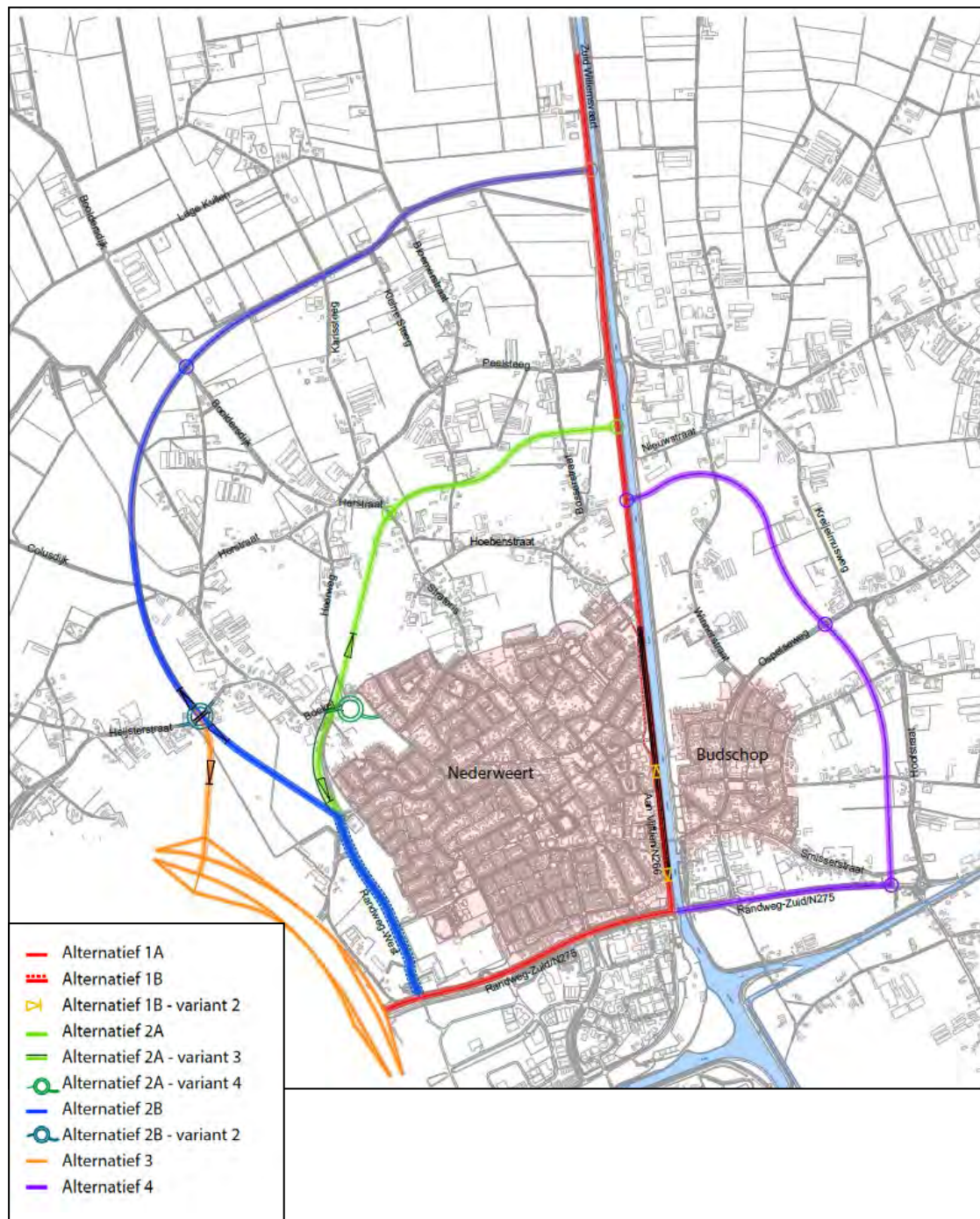
In de fase van het opstellen van een notitie Reikwijdte en detailniveau is hier in overleg met de Werkgroep stakeholders een tweetal alternatieven aan toegevoegd:

- Verdiepte ligging van de bestaande N266.
- Randweg ten oosten van de kern Budschop.

Na de terinzagelegging van de Notitie reikwijdte en detailniveau is gewerkt aan een optimalisatie van alternatieven. In dit proces is een extra alternatief toegevoegd: een westelijke randweg op korte afstand van de kern Nederweert. De betrokken deelnemers van de Werkgroep stakeholders zijn geïnformeerd over de redenen voor het opnemen van dit extra alternatief. Deze alternatieven worden navolgend behandeld. In de kaartenbijlage is een overzichtskaart van alle alternatieven opgenomen.

Naar aanleiding van de behandeling van de resultaten van het planMER en de bijbehorende samenvattingsnotitie in de Werkgroep stakeholders is het onderzoek aangevuld met een drietal varianten. Deze zijn beschreven in de paragrafen 4.3 t/m 4.6.

afbeelding 4.1: Overzicht alternatieven en varianten (zie ook kaartenbijlage)



4.2 Ontwerputgangspunten

Ten aanzien van het inrichten van de alternatieven zijn de uitgangspunten bepaald. De N266, ongeacht of gebruik wordt gemaakt van de bestaande routing of een nieuw tracé wordt aangelegd, wordt gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Van de te onderzoeken alternatieven zijn de uitgangspunten bepaald. Onderstaand zijn de ontwerputgangspunten opgenomen, waarbij onderscheid is gemaakt naar enkele algemene uitgangspunten en enkele uitgangspunten die voor ieder afzonderlijk alternatief van toepassing zijn. Ten aanzien van de alternatieven geldt dat de wijzigingen ten opzichte van de referentiesituatie zijn benoemd.

Algemene ontwerputgangspunten

- Categorisering van de weg als gebiedsontsluitingsweg, binnen de bebouwde kom en / of buiten de bebouwde kom.
 - Binnen de bebouwde kom 50 km/h: 1*2 rijstroken.
 - Buiten de bebouwde kom 80km/h: 2*1 rijstroken (fysieke rijbaanscheiding).
- Obstakelvrije zone efficiënt en doelmatig, rekening houdend met afwatering.
- Inpassing groenstructuren afhankelijk van landschappelijke analyse.
- Geen aanleg van parallelle (brom)fietspaden.
- Landbouwverkeer en fietsverkeer maken gebruik van het bestaande wegennet, parallelstructuren worden alleen gerealiseerd indien geen alternatieve ontsluiting mogelijk is.
- Woonkavels en bedrijfsperven worden zo min mogelijk doorsneden.
- Bij alternatieven voor een (nieuwe) randweg dient de N266 tussen Staat en N275 te worden ontmoedigd om ongewenst gebruik te voorkomen.
- De oversteekbaarheid van de N275 voor fietsers dient te worden verbeterd.
- Sluipverkeer in Nederweert, Budschoep en het buitengebied dient zo veel mogelijk te worden voorkomen, indien nodig dienen flankerende maatregelen te worden getroffen.
- De verkeersafwikkeling op de aansluitingen met de N275 en A2 dient te worden gewaarborgd.

4.3 Alternatief 1: knelpuntgerichte aanpak

In dit alternatief worden maatregelen op de N266 en de N275 genomen die de verkeerskundige en verkeersveiligheidsknelpunten oplossen en bijdragen aan het verminderen van de barrièrewerking tussen Nederweert en Budschop. Alternatief 1 kan op een tweetal manieren worden uitgevoerd:

- Alternatief 1A, waarin de maatregelen op maaiveldniveau worden uitgevoerd.
- Alternatief 1B, waarin de N266 tussen Nederweert en Budschop verdiept wordt aangelegd.

In Alternatief 1A wordt uitgegaan van het gebruik van de bestaande routing over de N275 en de N266. In dit alternatief wordt ervan uitgegaan dat alle autonome verkeerskundige ontwikkelingen zijn doorgevoerd, zoals het verbreden van Brug 15, het instellen van eenrichtingsverkeer op de Brugstraat en het realiseren van een tweede verbinding tussen Nederweert en Budschop, die uitsluitend door langzaam verkeer gebruikt kan worden. Qua inrichting van de N266 gaat dit alternatief uit van een Duurzaam Veilige inrichting binnen de bebouwde kom, waardoor het dwarsprofiel ten opzichte van de referentiesituatie enigszins wordt geoptimaliseerd. Verder vinden er ten opzichte van de referentiesituatie nauwelijks wijzigingen plaats in de verkeersstructuur.

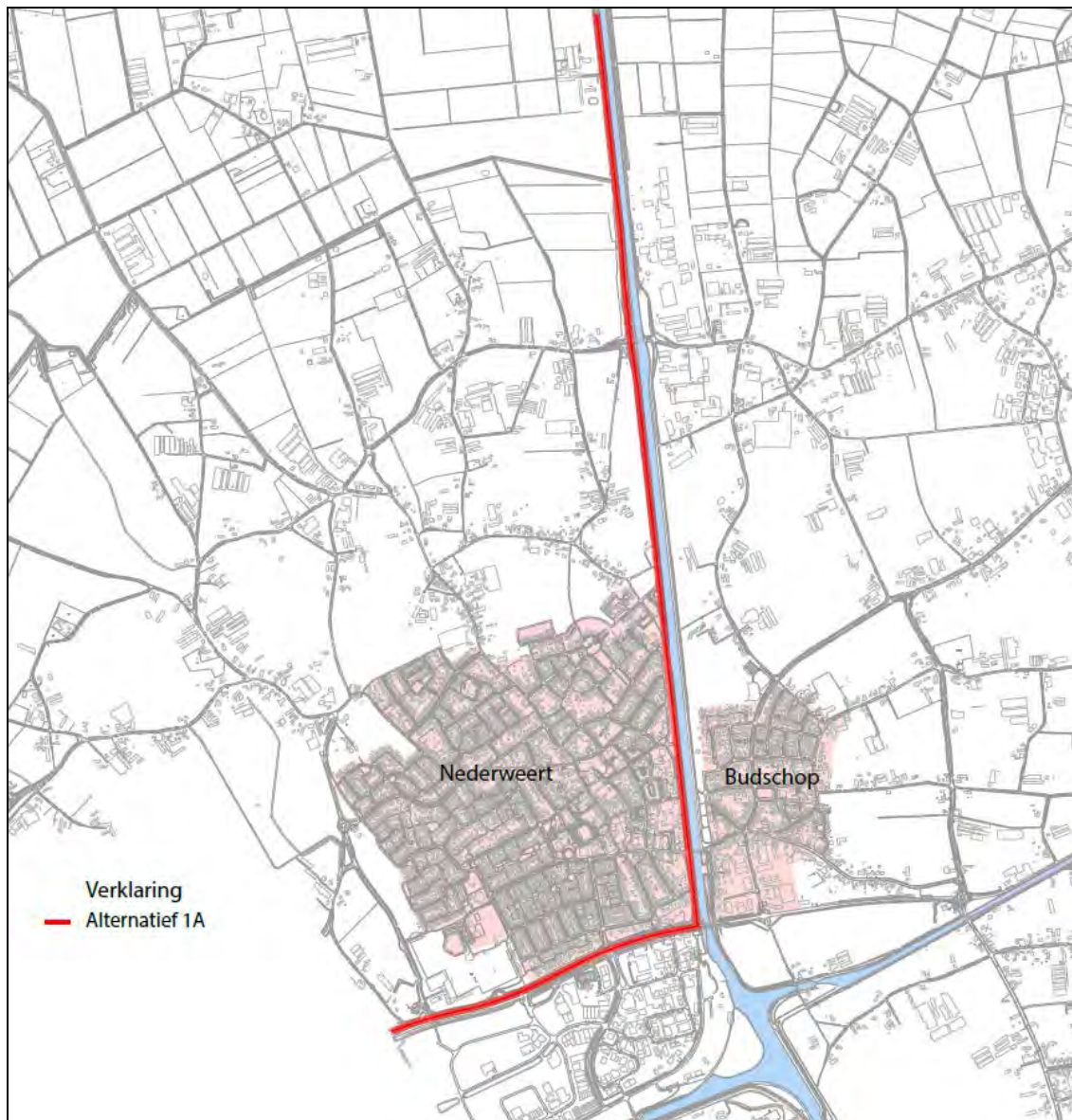
Alternatief 1B is een afgeleide van alternatief 1A, waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de bestaande routing over de N275 en de N266. Belangrijkste wijziging betreft de verdiepte ligging van de N266 tussen de aansluiting met de N275 en de rotonde Hoebenakker. Hierdoor kruist de N266 Brug 15 ongelijkvloers en is geen rechtstreekse aansluiting op de Brugstraat meer aanwezig. Voor de ontsluiting Nederweert-Budschop wordt een nieuwe parallelweg langs de N266 gerealiseerd.

Ontwerputgangspunten alternatief 1A

De belangrijkste kenmerken en ontwerputgangspunten van alternatief 1A, zijn:

- Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom 50km/h vanaf kruispunt N275 tot en met rotonde Hoebenakker, 1*2 rijstroken conform Duurzaam Veilig.
- Eénzijdig in twee richtingen te berijden fietspad vanaf N275 tot en met P. van der Steenstraat, vanaf P. van der Steenstraat gebruik maken van de bestaande parallelstructuur.
- Verbreding Brug 15 conform huidige plannen;
- Brugstraat éénrichtingsverkeer conform huidige plannen;
- Nieuwe verbinding langzaam verkeer tussen Nederweert en Budschop (noordzijde).

afbeelding 4.2: Alternatief 1A

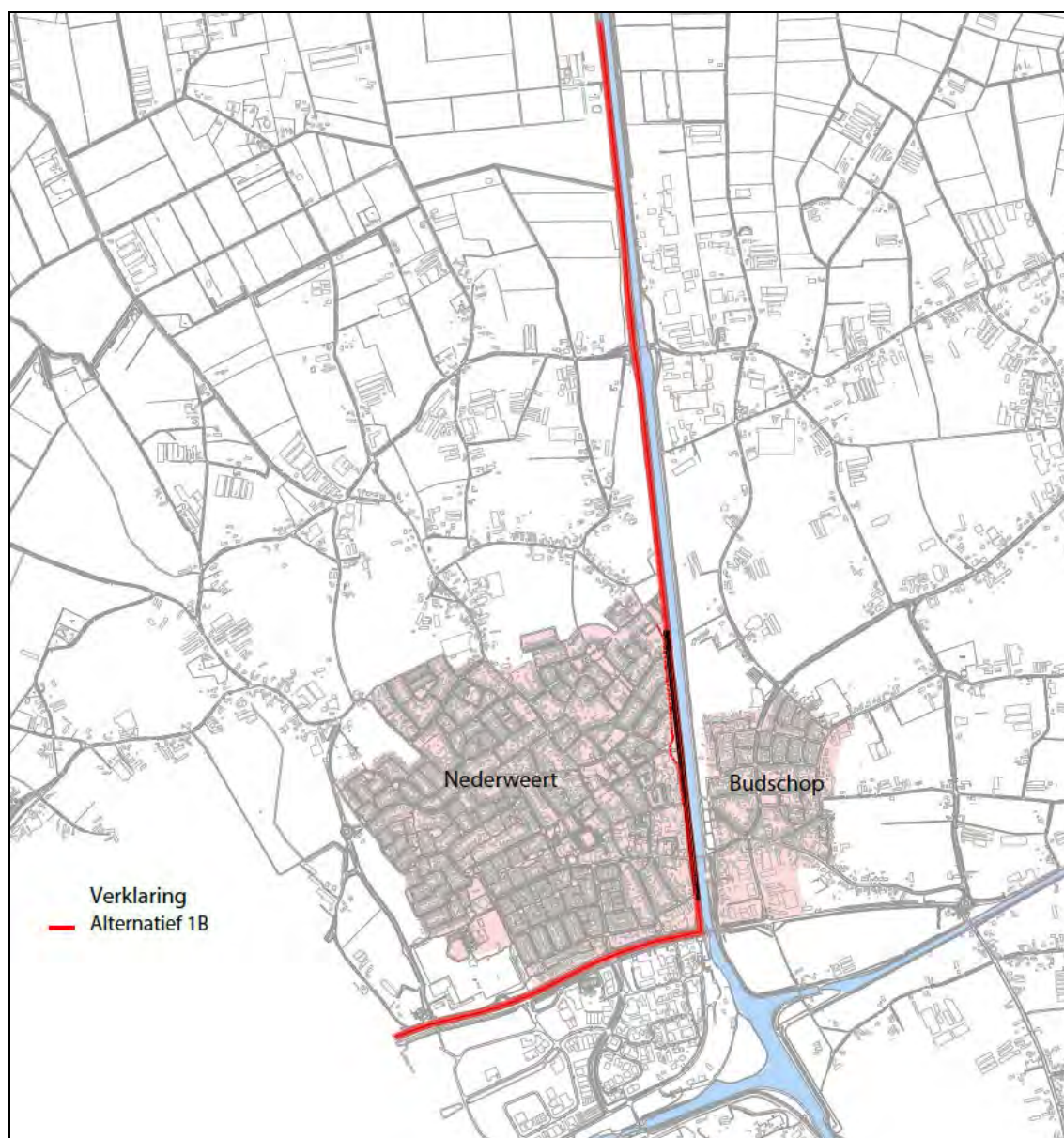


Ontwerputgangspunten alternatief 1B

De belangrijkste kenmerken en ontwerputgangspunten van alternatief 1B zijn:

- Verdiepte ligging van de N266 vanaf de aansluiting N275 tot aan de rotonde Hoebenakker.
- Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom 50km/h vanaf kruispunt N275 tot en met rotonde Hoebenakker, 1*2 rijstroken conform Duurzaam Veilig.
- Aanleg van een nieuwe parallelstructuur vanaf Staat tot en met P. van der Steenstraat (breedte 5,50 meter, trottoir langs parallelweg 2,0 meter conform wens gemeente). Parallelweg volledig doortrekken tot en met rotonde Hoebenakker.
- Verbreding Brug 15 conform plannen;
- Brugstraat éénrichtingsverkeer conform plannen;
- Nieuwe verbinding langzaam verkeer tussen Nederweert en Budschop (noordzijde).

afbeelding 4.3: Alternatief 1B



Alternatief 1B, variant 2

Alternatief 1B is besproken in de Werkgroep stakeholders. Met name ten aanzien van de lengte van het tracégedeelte dat verdiept wordt aangelegd, is een aantal vragen gesteld. Om die reden is een variant uitgewerkt met een kortere tunnelbak. Dit is variant 2 van alternatief 1B, waarin de weg niet vanaf de aansluiting N275 tot aan de rotonde Hoebeakker verdiept wordt aangelegd, maar “slechts” over een lengte van 510 meter. Ongeveer ter hoogte van de Pastoor van der Steenstraat ligt de N266 in deze variant weer op maaiveld.

4.4 Alternatief 2: randweg N275 – N266 ten westen van de kern

Alternatief 2 betreft een randweg, met 2x1 rijstroken, 80 km/u – weg buiten de bebouwde kom. In dit alternatief wordt de Randweg West doorgetrokken ten noordwesten van de kern Nederweert. Deze weg wordt in zijn geheel uitgevoerd als Gebiedsontsluitingsweg, welke de functie van de huidige N266 ter hoogte van Nederweert overneemt. Ook alternatief 2 kan op een tweetal wijzen worden aangelegd:

- Alternatief 2A: Aansluiting op de N266 ten zuiden van Brug 14;
- Alternatief 2B: Aansluiting op de N266 ten noorden van Brug 14.

Een van de alternatieven voor een nieuw aan te leggen randweg, betreft Alternatief 2A. Het tracé maakt vanaf de N275 gebruik van de bestaande Randweg-west tot en met de rotonde Molenweg. Tussen de N275 en de Molenweg wordt voorzien in de aanleg van parallelstructuren. Vanaf de rotonde volgt het tracé de ligging van de Braosheuf, maar wordt hier verdiept aangelegd over een lengte van circa 700 meter. De verbinding Boeket-Heijsterstraat wordt hier gehandhaafd. Het tracé buigt na de Heerweg in oostelijke richting af en sluit vervolgens door middel van een enkelstrooksrotonde aan op de Strateris/Booldersdijk. Na het kruisen van diverse wegen in het buitengebied sluit het tracé aan op de N266 tussen de Bosserstraat en de Peelsteeg door middel van een enkelstrooksrotonde.

Het tracé van Alternatief 2B maakt vanaf de N275 gebruik van de bestaande Randweg-west tot en met de rotonde Molenweg. Tussen de N275 en de Molenweg wordt voorzien in de aanleg van parallelstructuren. Vanaf de rotonde Molenweg buigt de nieuw aan te leggen randweg af in noordwestelijke richting. De Heijsterstraat wordt door middel van een tunnel ongelijkvloers gekruist door de randweg zodat de verbinding via de Heijsterstraat behouden blijft. Vervolgens buigt het tracé van de randweg met een ruime boog in noordoostelijke richting af en wordt de Booldersdijk door middel van een enkelstrooksrotonde aangesloten op de randweg. Het tracé buigt vervolgens verder in oostelijke richting af en sluit aan op de N266 met een enkelstrooksrotonde, circa 800 meter ten noorden van de aansluiting van Brug 14. Ter ontsluiting van woning Kleine Steeg 6 wordt aan de noordkant van de randweg een parallelweg voorzien van circa 200 meter met een aansluiting op de Bloemerstraat.

De aanleg van een Randweg gaat in beide randwegalternatieven 2A en 2B gepaard met een afwaardering van de huidige N266 door de kern van Nederweert/Budschop van Gebiedsontsluitingsweg naar Erftoegangsweg. Om het gebruik van de bestaande route N275/N266 te voorkomen wordt de N266 tussen Staat en N275 fysiek afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De route van de N266 vanaf de Randweg richting Nederweert en Budschop wordt afgewaardeerd naar 30km/uur (binnen bebouwde kom) en 60km/uur (buiten bebouwde kom).

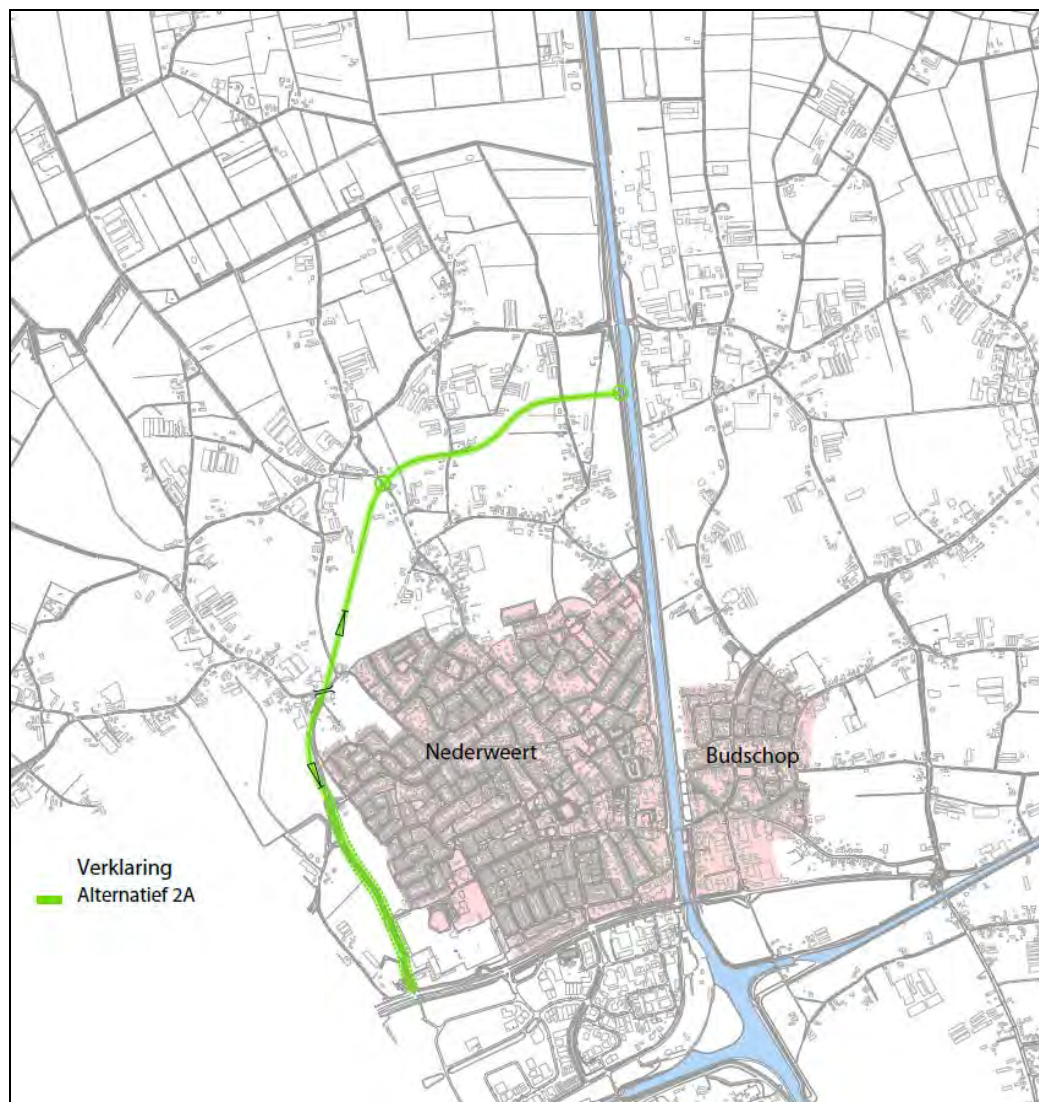
Voor wat betreft de Booldersdijk geldt als uitgangspunt dat deze op de nieuwe Randweg N266 wordt aangesloten, t.b.v. de ontsluiting van het noordelijk deel van Nederweert. Een mogelijk gevolg hiervan is dat daardoor een aanzienlijk toename van het sluipverkeer van en naar Someren-Heide ontstaat, omdat deze route van/naar Someren en omgeving qua afstand wellicht korter zal zijn. In het onderzoek zal daarom de mate van mogelijk sluipverkeer worden onderzocht.

Ontwerputgangspunten alternatief 2A

De belangrijkste kenmerken en ontwerputgangspunten van alternatief 2A zijn:

- Buiten de bebouwde kom 80km/h, 2*1 rijstroken (fysieke rijbaanscheiding).
- Parallelstructuur aan weerszijden Randweg West vanaf N275 tot en met rotonde Molenweg.
- Ongelijkvloerse kruising van Boeket (Randweg verdiept over een lengte van circa 700 meter).
- Uitwisseling met Strateris door middel van een rotonde.
- Aansluiting op de N275 door middel van een kruispunt met verkeerslichten.
- Aansluiting op de N266 door middel van een rotonde.
- De N266 wordt afgewaardeerd tot erftoegangsweg, saneren van de N266 tussen N275 en Staat:
 - 30km/h vanaf aansluiting Staat tot en met rotonde Hoebenakker.
 - 60kmh/ vanaf rotonde Hoebenakker tot aan rotonde randweg.
- Verbreding Brug 15 conform huidige plannen;
- Brugstraat éénrichtingsverkeer conform huidige plannen.

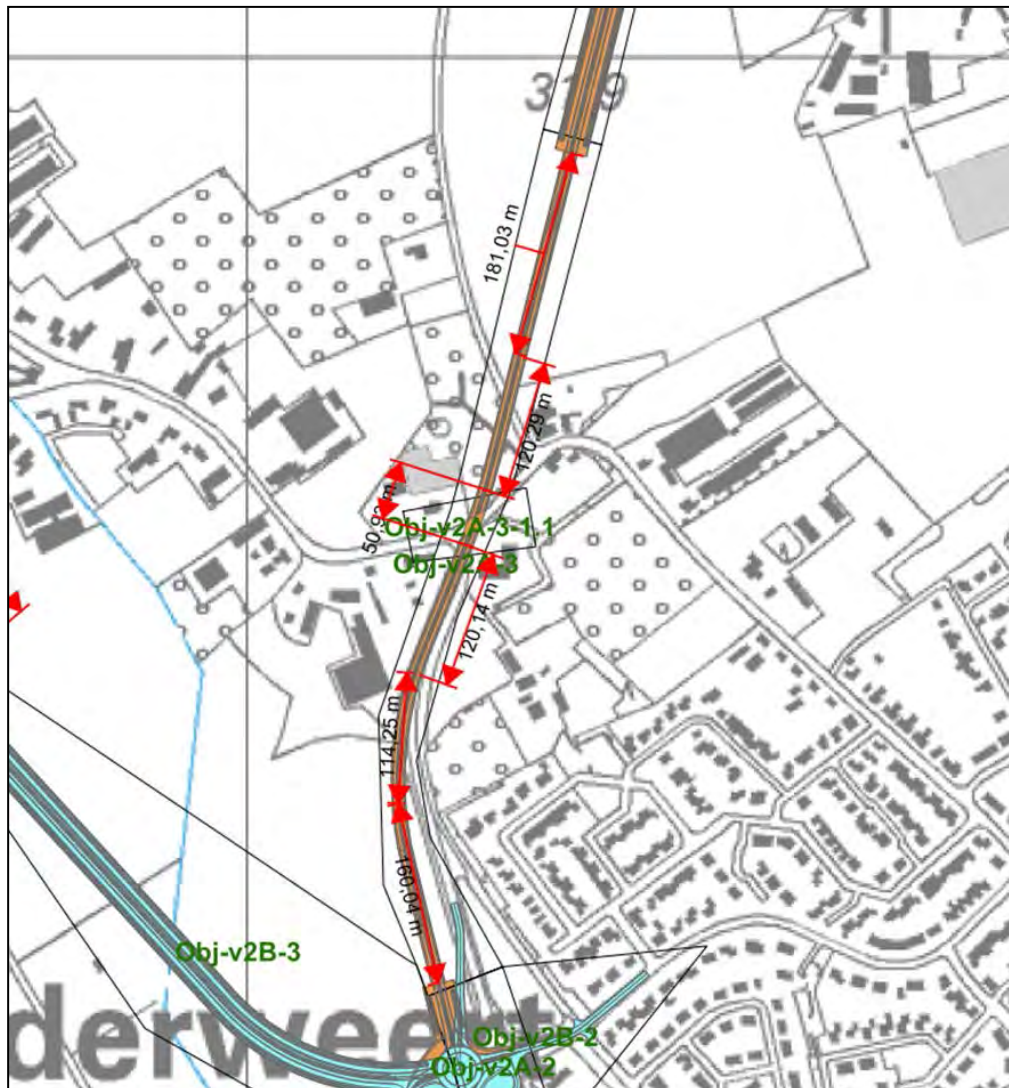
afbeelding 4.4: Alternatief 2A



Alternatief 2A, variant 2

In variant 2 is de verdiepte ligging van de randweg ter plaatse van Boeket aangepast. In plaats van de oorspronkelijke 700 meter verdiepte ligging (inclusief hellingbanen), is een variant ontworpen waarbij de weg over een lengte van 290 meter (inclusief hellingbanen) verdiept wordt aangelegd. Voor het overige is variant 2 gelijk aan alternatief 2A. Dit alternatief is ontworpen in het kader van de financiële haalbaarheid. Uit de kostenraming is echter gebleken dat deze niet structureel verbetert ten opzichte van alternatief 2A. Voor het overige is variant 2 eveneens weinig onderscheidend. Zodoende is besloten om deze variant niet nader te onderzoeken.

afbeelding 4.5: Alternatief 2A, variant 2

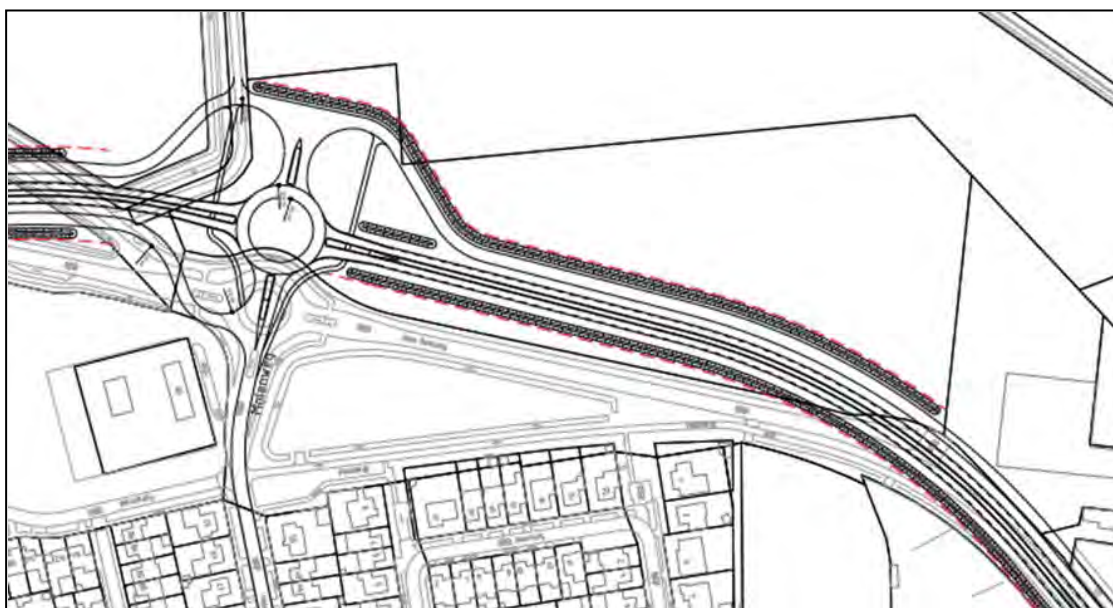


Alternatief 2A, variant 3 en 4

Uit het oogpunt van financiële haalbaarheid is besloten te onderzoeken of er ontwerpvarianten te ontwikkelen zijn, waarbij de verdiepte ligging van de randweg niet meer noodzakelijk zou zijn. Dit heeft geresulteerd in een tweetal varianten op maaiveldniveau: variant 3 en 4.

Variant 3 voorziet ter plaatse van de oorspronkelijke tunnelbak in een ligging van het tracé op maaiveld. Ten behoeve van de ontsluiting van de wegen Boeket en Heerweg wordt een parallelstructuur gerealiseerd welke aansluit op de rotonde aan de Molenweg. In de kaartenbijlage bij dit planMER is een ontwerptekening van alternatief 2A – variant 3 opgenomen.

afbeelding 4.6: Alternatief 2A, variant 3 ter plaatse van de Molenweg

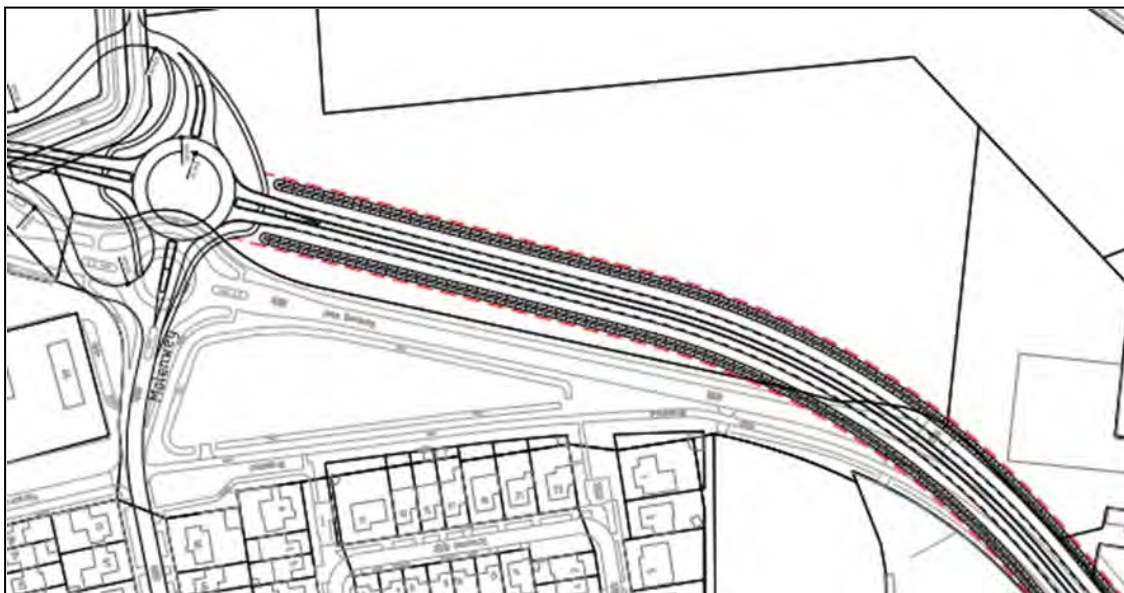


afbeelding 4.7: Alternatief 2A, parallelstructuren variant 3 ter plaatse van Boeket en Heerweg



Variant 4 regelt de ontsluiting van de wegen Boeket en Heerweg niet middels een parallelstructuur, maar door de realisatie van een rotonde ter hoogte van de kruising van de randweg met genoemde wegen. Ook in deze variant is het tracé van de randweg op maaiveld gelegen.

afbeelding 4.8: Alternatief 2A, variant 4 ter plaatse van de Molenweg



afbeelding 4.9: Alternatief 2A, variant 4. Rotonde ter plaatse van Boeket en Heerweg

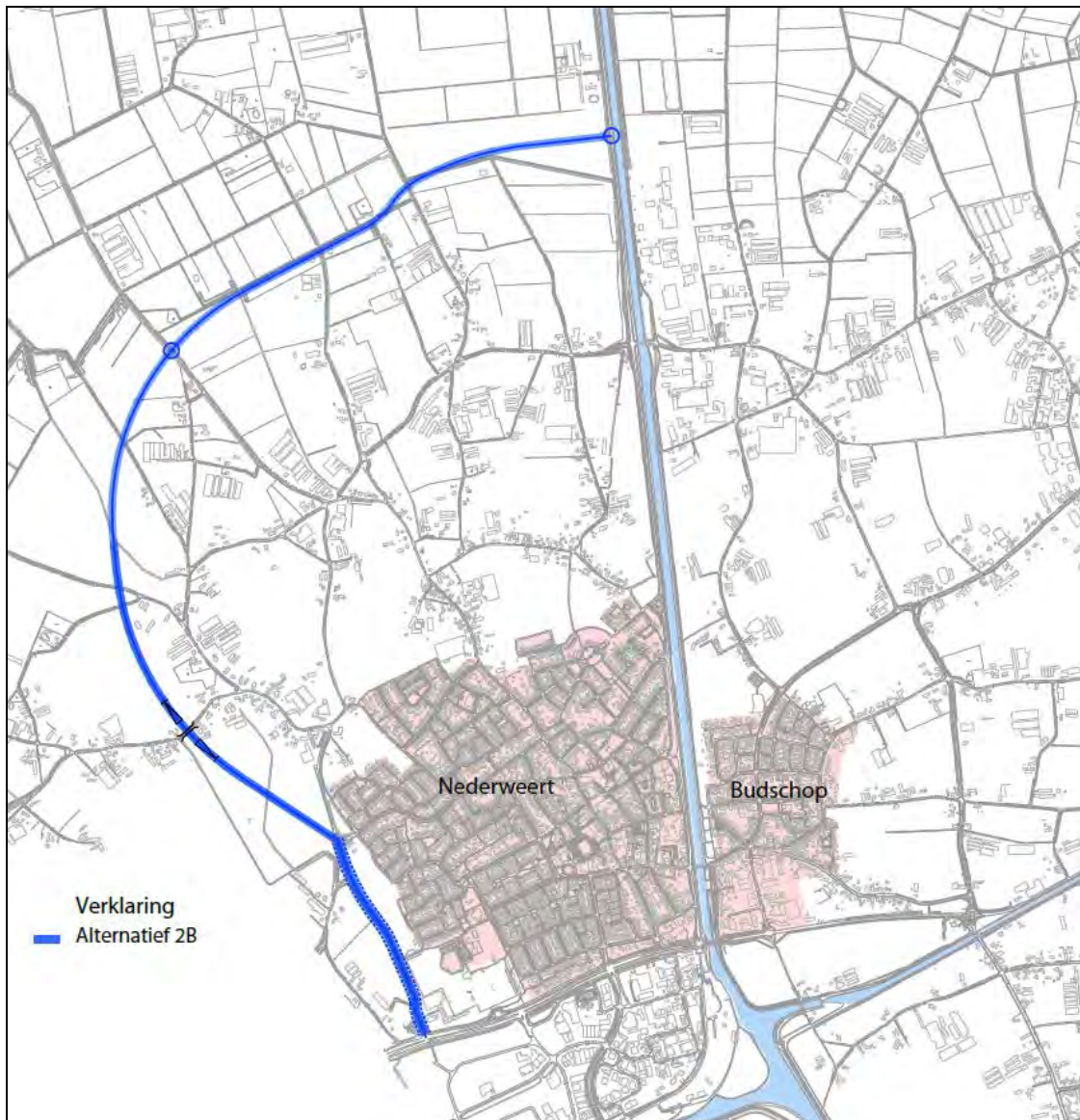


Ontwerputgangspunten alternatief 2B

De belangrijkste kenmerken en ontwerputgangspunten van alternatief 2B zijn:

- Buiten de bebouwde kom 80km/h, 2*1 rijstroken (fysieke rijbaanscheiding).
- Parallelstructuur aan weerszijden Randweg West vanaf N275 tot en met rotonde Molenweg.
- Ongelijkvloerse kruising van de Heijsterstraat (Randweg verdiept).
- Uitwisseling met de Boldersdijk door middel van een rotonde.
- Aansluiting op de N275 door middel van een kruispunt met verkeerslichten.
- Aansluiting op de N266 door middel van een rotonde.
- De N266 wordt afgewaardeerd tot erftoegangsweg, saneren van de N266 tussen N275 en Staat:
 - 30km/h vanaf aansluiting Staat tot en met rotonde Hoebenakker.
 - 60kmh/ vanaf rotonde Hoebenakker tot aan rotonde randweg.
- VRI Brug 14 vervangen door een ongeregeld kruispunt (gelijkwaardig).
- Verbreding Brug 15 conform huidige plannen;
- Brugstraat éénrichtingsverkeer conform huidige plannen.

afbeelding 4.10: Alternatief 2B



Alternatief 2B, variant 2

Naar aanleiding van de behandeling van alternatief 2B in de Werkgroep Stakeholders is een variant voor dit alternatief uitgewerkt. In variant 2 wordt de Heijsterstraat niet ongelijkvloers gekruist, maar wordt hier een rotonde aangelegd. Deze rotonde is een enkelstrooksrotonde met vrijliggende fietspaden. Voor het overige is variant 2 gelijk aan alternatief 2B.

afbeelding 4.11: Alternatief 2B, variant 2



4.5 Alternatief 3: randweg A2-N266

Het tracé van Alternatief 3 wordt rechtstreeks aangesloten op een nieuw aan te leggen parallelweg langs de A2. Deze parallelweg volgt de A2 qua hoogteligging en de toe- en afritten van zowel de N275 als de nieuw aan te leggen randweg sluiten door middel van verkeerslichten aan op deze parallelweg. De A2 (inclusief nieuw aan te leggen parallelweg) kruist de N275 door middel van een viaduct, overeenkomstig aan de bestaande situatie. De aansluiting van de randweg op de parallelweg gebeurt eveneens ongelijkvloers, de A2 en parallelweg wordt ten behoeve van de aansluiting van de randweg echter door middel van een viaduct gekruist. De Heijsterstraat wordt vervolgens door middel van een tunnel ongelijkvloers gekruist door de randweg zodat de verbinding via de Heijsterstraat behouden blijft. Vervolgens buigt het tracé van de randweg met een ruime boog in noordoostelijke richting af en volgt vanaf hier hetzelfde tracé als Alternatief 2B. Dit betekent dat de Boldersdijk en de N266 door middel van een enkelstrooksrotonde worden aangesloten op de randweg. Ter ontsluiting van woning Kleine Dreef 6 wordt ook in dit alternatief aan de noordkant van de randweg een parallelweg voorzien van circa 200 meter met een aansluiting op de Bloemerstraat.

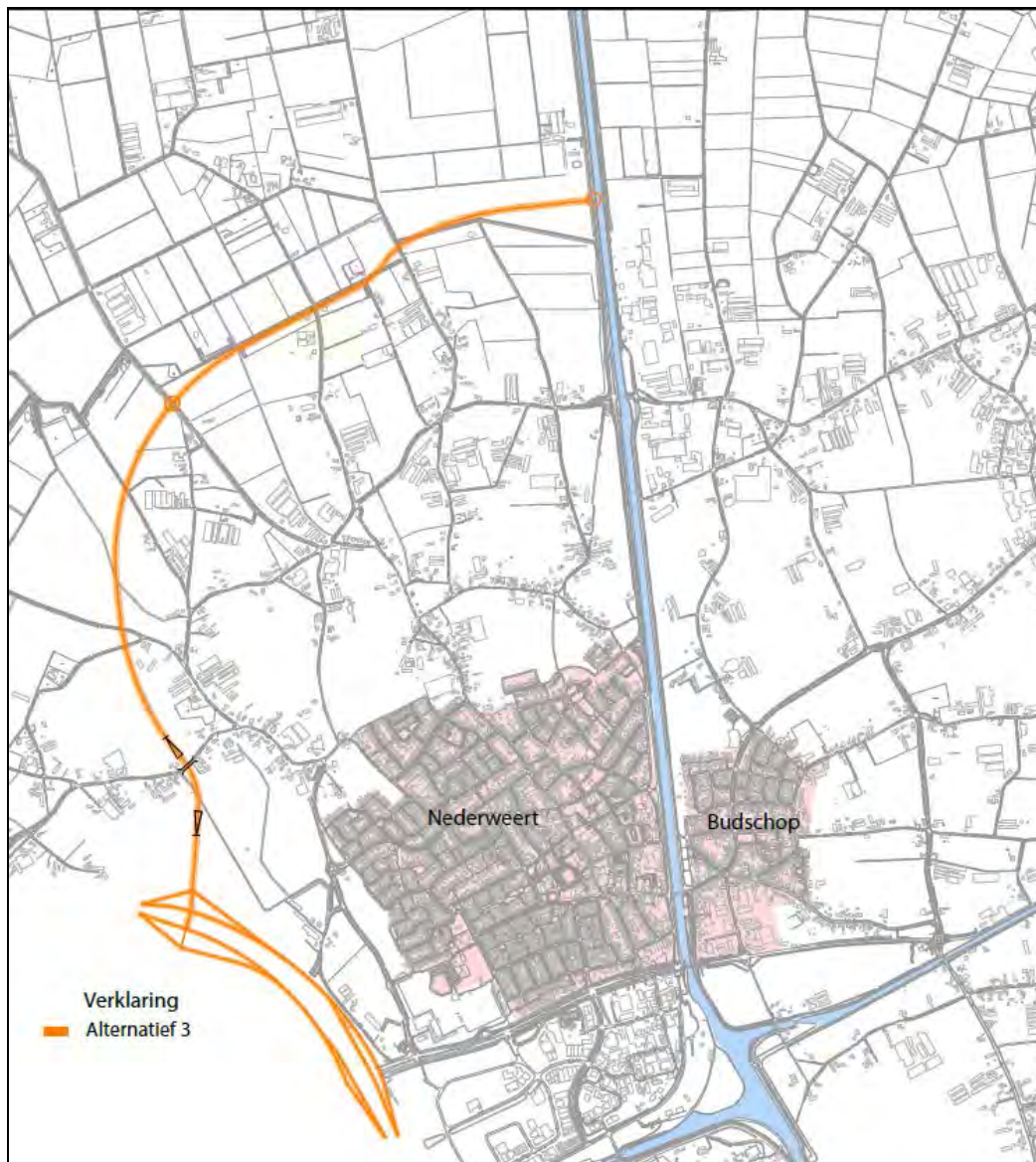
Om het gebruik van de bestaande route N275/N266 te voorkomen wordt de N266 tussen Staat en N275 ook in dit alternatief fysiek afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De route van de N266 vanaf de Randweg richting Nederweert en Budschoop wordt afgewaardeerd naar 30km/uur (binnen bebouwde kom) en 60km/uur (buiten bebouwde kom).

Ontwerputgangspunten alternatief 3

De belangrijkste kenmerken en ontwerputgangspunten voor alternatief 3 zijn:

- Buiten de bebouwde kom 80km/h, 2*1 rijstroken (fysieke rijbaanscheiding).
- Ongelijkvloerse kruising van de Heijsterstraat (Randweg verdiept).
- Uitwisseling met de Booldersdijk door middel van een rotonde.
- Aansluiting op nieuwe parallelstructuur langs A2 door middel van een kruispunt met verkeerslichten, zowel bij de N275 als bij de randweg N266.
- Parallelweg A2 krijgt een ontwerpsnelheid van 100km/h.
- Aansluiting op N266 door middel van rotonde.
- De N266 wordt afgewaardeerd tot erftoegangsweg, saneren tussen N275 en Staat:
 - 30km/h vanaf aansluiting Staat tot en met rotonde Hoebenakker.
 - 60kmh/ vanaf rotonde Hoebenakker tot aan rotonde randweg.
- VRI Brug 14 vervangen door een ongeregeld kruispunt (gelijkwaardig).
 - Verbreding Brug 15 conform plannen.
 - Brugstraat éénrichtingsverkeer conform plannen.

Afbeelding 4.12: Alternatief 3

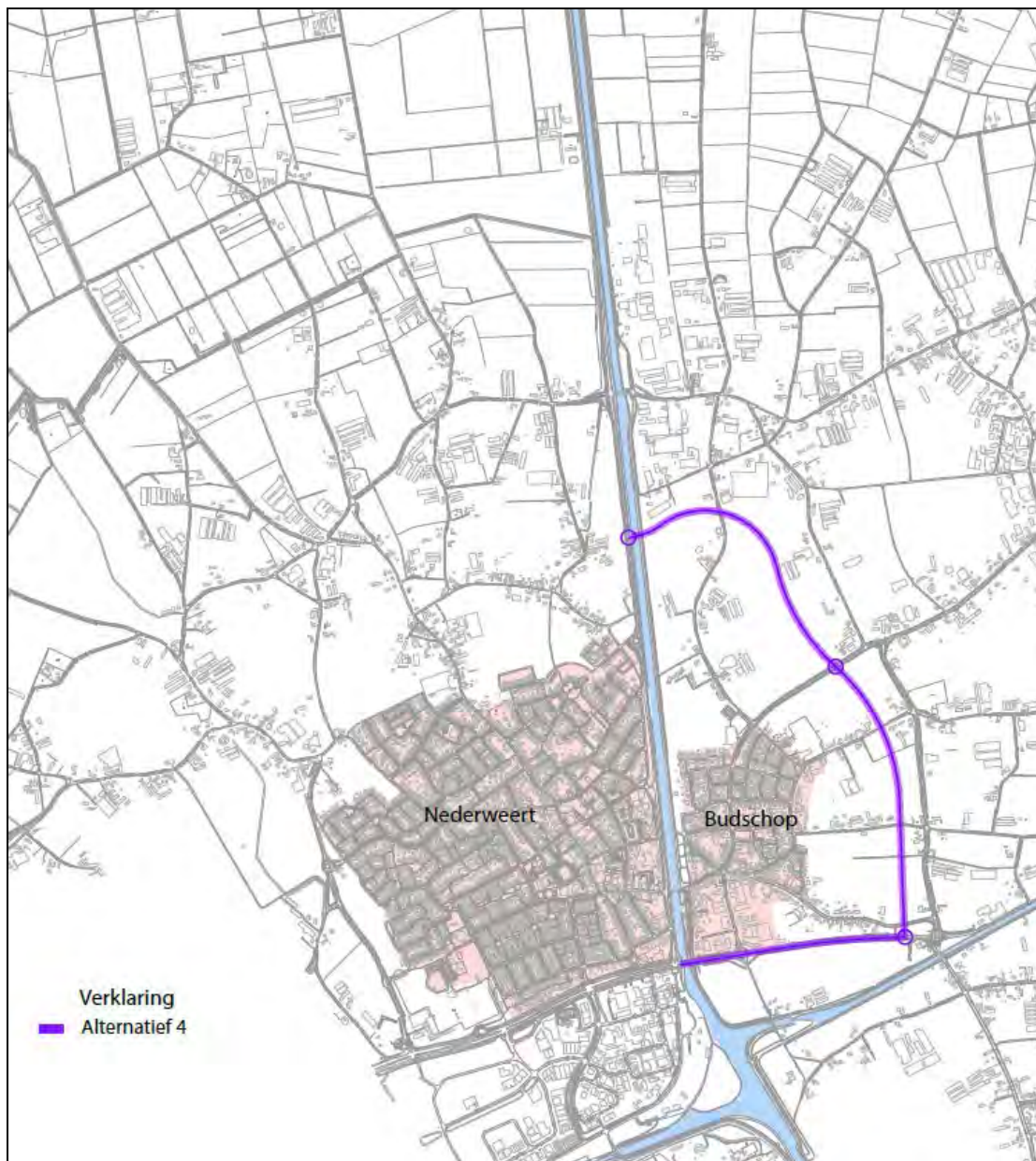


4.6 Alternatief 4: oostelijke randweg

Alternatief 4 is het enige alternatief dat de kernen Nederweert en Budschop aan de oostzijde ontsluit. Het tracé sluit direct westelijk (circa 100 meter) van de bestaande rotonde Hoofstraat aan op de N275, eveneens door middel van een enkelstrooksrotonde. Het tracé gaat vervolgens in noordelijke richting en loopt hier parallel aan de Hoofstraat, ruim 100 meter westelijk. De randweg wordt op de Ospelseweg aangesloten door middel van een enkelstrooksrotonde. Het tracé buigt vervolgens licht af in noordwestelijke richting tot aan de Winnerstraat. Vanaf dit punt buigt de weg in westelijke richting af richting het kanaal en de N266. Het kanaal wordt gekruist door middel van een nieuw aan te leggen brug, de aansluiting op de N266 vindt wederom plaats door middel van een enkelstrooksrotonde.

Evenals in alternatief 2 en 3 gaat de aanleg van de randweg gepaard met een afwaardering van de bestaande N266 tussen Nederweert en Budschop.

afbeelding 4.13: Alternatief 4



Ontwerpuitgangspunten alternatief 4

De belangrijkste kenmerken en ontwerpuitgangspunten voor alternatief 3 zijn:

- Buiten de bebouwde kom 80km/h, 2*1 rijstroken (fysieke rijbaanscheiding).
- Tracé westelijk van Hoofstraat volgen vanaf N275 tot aan aansluiting Ospelseweg.
- Aansluiting Ospelseweg door middel van een rotonde.
- Aansluiting op de N275 d.m.v. een nieuwe rotonde, westelijk van rotonde Hoofstraat.
- Aansluiting op de N266 door middel van rotonde en een nieuwe brug over het kanaal.
- De N266 wordt afgewaardeerd tot erftoegangsweg, saneren tussen N275 en Staat:
 - 30km/h vanaf aansluiting N275 tot en met rotonde Hoebenakker.
 - 60kmh/ vanaf rotonde Hoebenakker tot aan rotonde randweg.
- Kruispunt met Hulsenweg aanpassen tot een kruispunt met verkeerslichten.
- Brugstraat éénrichtingsverkeer conform plannen.
- Verbreding Brug 15 conform plannen.

4.7 Aanvullende inrichtingsmaatregelen

De alternatieven die in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau zijn genoemd gaan (uitgezonderd alternatief 3) niet in op (verkeers)maatregelen op de bestaande N275 tussen de aansluiting van de randweg en de op- en afritten van de A2. Naar aanleiding van de bespreking van de alternatieven in de Werkgroep Stakeholders is ook naar dit gedeelte van de N275 gekeken. Gebleken is dat met name bij de aanleg van een westelijke randweg (alternatief 2A en 2B inclusief varianten), maar ook in alternatief 4 aanvullende maatregelen op dit weggedeelte noodzakelijk zijn. Daarnaast zijn maatregelen onderzocht ter optimalisatie van het fietsverkeer. Deze maatregelen worden bij de beoordeling van de effecten ten opzichte van de referentiesituatie (en in de kostenramingen) meegenomen. Om die reden volgt onderstaand een beschrijving van de verschillende oplossingsrichtingen. Het betreft de volgende maatregelen:

- Verbreding afrit A2 vanuit Eindhoven en oprit A2 richting Maastricht (in alle alternatieven noodzakelijk).
- Toevoegen rijstroken N275 (Randweg Zuid) , wegvak gelegen tussen A2 en kruising McDonalds (alternatieven 2A (en variant 2, 3 en 4) en 2B (en variant 2).

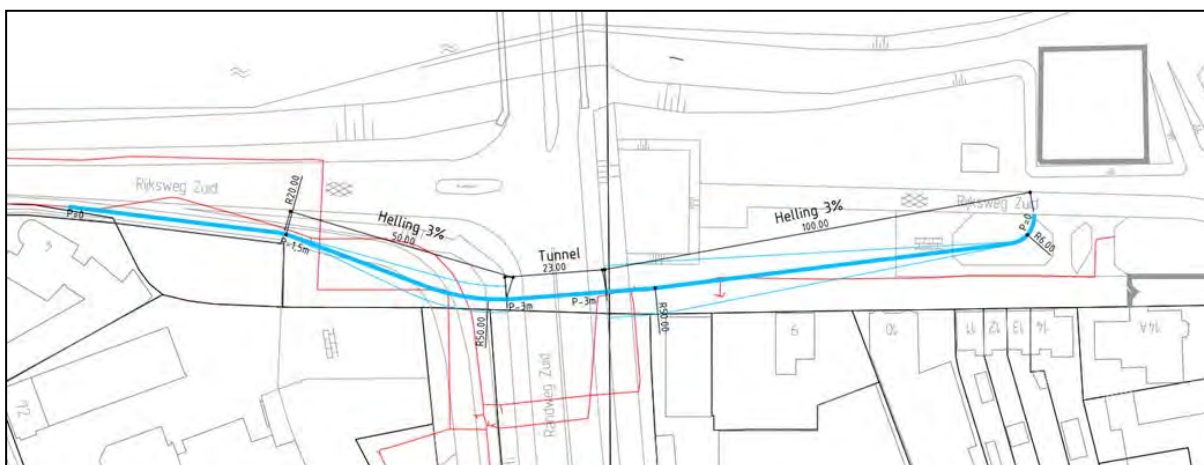
en de volgende oplossingsrichtingen voor langzaam verkeer:

- Realiseren van Brug voor langzaam verkeer over N275 (Randweg Zuid) ter hoogte van Florastraat (tankstation) in alle varianten en alternatieven.
- Realiseren van tunnel voor langzaam verkeer onder N275 (Randweg Zuid), gelegen ter hoogte van Rijksweg Zuid (bij Alternatief 1A en 1B en bijbehorende variant) of realiseren van onderdoorgang langzaam verkeer onder bestaand viaduct N275 (Randweg Zuid) en Zuid-Willemsvaart (bij Alternatief 2, 3 en 4, inclusief bijbehorende varianten).

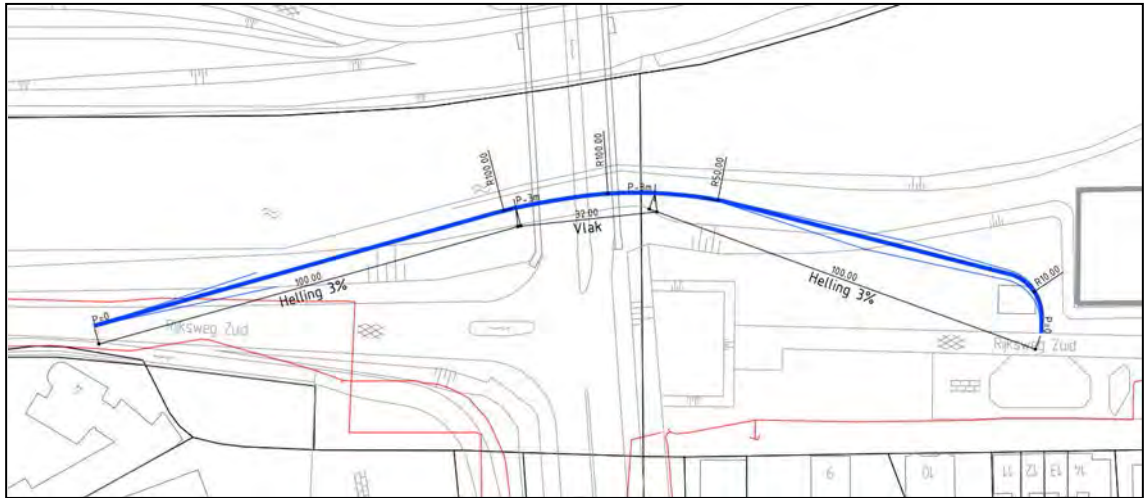
afbeelding 4.14: brug voor langzaam verkeer over N275 (Randweg Zuid) ter hoogte van Nikkelstraat (tankstation).



afbeelding 4.15: tunnel voor langzaam verkeer onder N275 (Randweg Zuid) ter hoogte van Rijksweg-Zuid.



afbeelding 4.16: onderdoorgang voor langzaam verkeer onder bestaand viaduct N275 (Randweg Zuid) en Zuid-Willemsvaart.



5. THEMA VERKEER – REFERENTIESITUATIE EN EFFECTBEOORDELING

5.1 Referentiesituatie

5.1.1 Beleid

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is een uitwerking van de in de (oude) Nota Ruimte vastgelegde uitgangspunten om te komen tot een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk land. De geldigheidsduur is vijftien jaar. Het Rijk wil de groei opvangen en zowel de bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving verbeteren. De belangrijkste instrumenten hiertoe zijn: betere benutting van bestaande infrastructuur, prijsbeleid en uitbreiding van infrastructuur waar knelpunten blijven bestaan.

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer heeft een vertaalslag gemaakt van de Nota Mobiliteit voor gemeenten. Met deze brochure wil het Kennisplatform Verkeer en Vervoer gemeentelijke bestuurders en beleidsambtenaren helpen bij het concreter maken van abstracte formuleringen uit de Nota Mobiliteit. Conform de Planwet Verkeer en Vervoer hebben in augustus 2007, anderhalf jaar nadat het beleid in werking is getreden, alle provincies en stadsregio's de nota verwerkt in hun provinciale en regionale verkeers- en vervoerplannen. Nu is de doorwerking van dit alles in het gemeentelijke beleid aan de orde. De gemeenten worden verplicht:

- Zorg te dragen voor het zichtbaar voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoerbeleid, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen op het gebied van verkeer en vervoer
- Daarbij de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerplan en van het
- Provinciale of regionale verkeers- en vervoerplan in acht te nemen.
- Rekening te houden met het beleid van naburige gemeenten.

Van de gemeenten wordt verwacht dat zij inhoud geven aan de hierna volgende zes kernpunten van de aanpak van het verkeers- en vervoerbeleid in Nederland:

- Facilitering van de groei van de (auto)mobiliteit, ten behoeve van de gewenste economische groei.
- Samenwerking tussen alle bij verkeer en vervoer betrokken partijen.
- Een integrale aanpak van de mobiliteitsproblemen.
- Een aanpak op regionale schaal.
- Een aanpak gericht op een totaaloplossing van concrete problemen in een gebied.
- Een aanpak gericht op verbetering van de mobiliteit van deur tot deur.

Autobereikbaarheid

De Nota Mobiliteit bevat concrete doelstellingen ter verbetering van de betrouwbaarheid van de reistijden en ter verkorting van de gemiddelde reistijden op het hoofdwegenet in de spits. Voor het onderliggend wegennet kent de Nota Mobiliteit geen kwantitatieve doelstellingen ter verbetering van de betrouwbaarheid en reistijd van autoverplaatsingen. Van gemeenten wordt verwacht dat zij de maatregelen die deel uitmaken van de gezamenlijke maatregelenpakketten overnemen in hun verkeers- en vervoerbeleid, voor zover de realisering ervan de nodige inspanningen vergt van hun gemeente.

Verkeersveiligheid

Het nationale doel, zoals verwoord in de Nota Mobiliteit, is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door een forse reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden (werkelijke aantallen):

- Een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 750 doden in 2010 (aangescherpte doelstelling) en maximaal 580 in 2020 (dat is een daling ten opzichte van 2002 van respectievelijk 30 procent en 45 procent).
- Een reductie van het aantal ziekenhuisgewonden tot maximaal 17.000 in 2010 en maximaal 12.250 in 2020 (dat is een daling ten opzichte van 2002 van respectievelijk 7,5 procent en 34 procent).
- Behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie in 2010 en 2020 .
- Overigens vergt het halen van de doelen voor 2020 een verregaande verbetering van voertuigtechnologie.

De nationale doelstelling werkt voor alle provincies en stadsregio's in gelijke mate door in provinciale en regionale doelstellingen, zodat alle provincies en regio's de aantallen met een zelfde percentage moeten terugbrengen als het nationale doel voor 2010 en 2020, waarbij de principes van Duurzaam Veilig leidend zijn. Voor een flink deel van de maatregelen zullen gemeenten verantwoordelijk zijn, zoals:

- Het duurzaam veilig herinrichten van 50 km/u en 80 km/u wegen tot duurzaam veilige Gebiedsontsluitingswegen.
- De aanleg van duurzaam veilige 30 km/u en 60 km/u gebieden.
- De herinrichting van kruispunten.
- De aanleg van rotondes.
- De aanleg van conflictvrije fietsroutes.

Ook moeten de gemeenten in de periode tot 2020 bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud zorgen voor het aanbrengen van essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK) op de wegen die zij in beheer hebben.

Lopen en fietsen

Voor de korte afstand zijn lopen en fietsen de ideale manier van verplaatsen. Zowel voor de maatschappij als voor de mensen zelf. De Nota Mobiliteit verwacht daarom dat gemeenten, wegbeherende waterschappen, stadsregio's en provincies het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur stimuleren. Gemeenten moeten daartoe onder meer zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen van samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Verder voor parkeervoorzieningen voor fietsers die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag.

De Nota Mobiliteit besteedt geen expliciete aandacht aan lopen. Gemeenten moeten zelf bepalen welke maatregelen er nodig zijn om veilige looproutes te creëren naar belangrijke bestemmingen, overstappunten van openbaar vervoer en parkeerterreinen.

(Kennisplatform Verkeer en Vervoer, augustus 2007)

Structuurvisie Infrastructuur en ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities voor Nederland in 2040: een visie hoe Nederland er in 2040 voor moet staan. Uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk zijn de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028 en is aangegeven welke nationale belangen daarbij aan de orde zijn. De SVIR is vastgesteld op 13 maart 2012.

Nederland moet concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig zijn in 2040. Dit is het uitgangspunt van de SVIR. Om dit te bereiken moet het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. De ruimtelijke ordening wordt zo dicht mogelijk bij burgers en bedrijven gebracht. Provincies en gemeenten krijgen meer verantwoordelijkheden en beleidsvrijheid (decentraal, tenzij) en de gebruiker komt centraal te staan. Het Rijk zet zich met name in op de drie hoofddoelen:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Naast het benoemen van bovenstaande beleidsdoelen onderscheidt het Rijk 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken:

- Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie.
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.
- Efficiënt gebruik van de ondergrond.
- Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (ketenmobiliteit en multimodale knooppunten).
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem.
- Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling.
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.
- Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.
- Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Een aanzienlijk deel van de benoemde ruimtelijke belangen van het rijk heeft betrekking op het goed functioneren van het wegennet, maar ook op het verbeteren van de milieukwaliteit en bescherming tegen geluidsoverlast. Het project N266 Nederweert streeft deze nationale ruimtelijke doelen na.

Duurzaam Veilig

Het concept Duurzaam Veilig is voor de wegenstructuur gericht op een vijftal veiligheidsprincipes:

- Voorkom onbedoeld gebruik van de infrastructuur. Duidelijk onderscheid van de wegen naar de functie die zij vervullen (stromen, ontsluiten, verblijven).
- Voorkom ontmoetingen met hoge snelheids- en richtingsverschillen. Dit leidt tot een scheiding van verkeerssoorten bij toename van de stroomfunctie van wegen. Tevens geldt een strikte handhaving van het snelheidsregime.
- Voorkom onzeker gedrag van verkeersdeelnemers. Een beperkt aantal wegcategorieën met eenduidige inrichtingskenmerken dient het juiste verkeersgedrag te stimuleren en onzekerheid bij verkeersdeelnemers weg te nemen.
- Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling: ongevals- en letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op het gedrag van overige weggebruikers.
- Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer: het vermogen van een verkeersdeelnemer om zijn eigen taakbekwaamheid in te kunnen schatten en zijn weggedrag hierop aan te passen.

Netwerkstructuur

Bij het uitwerken van de wegategorisering is het van belang in het bijzonder te letten op een logische netwerkstructuur. Er dient sprake te zijn van een gesloten netwerk van hoofdwegen met een bepaalde maaswijdte. De ordening in wegcategorieën wordt ondersteund door een bijpassend voorrangregime. Op kruispunten van wegen heeft verkeer op de weg van de hoogste orde in beginsel voorrang. Dit wordt dan ook als zodanig kenbaar gemaakt aan de weggebruiker. Bij wegen van gelijke orde wordt de voorrang bepaald door de plaatselijke situatie. Binnen verblijfsgebieden wordt geen bijzondere voorrangregeling toegepast (met uitzondering van erven waar een bijzondere regeling geldt).

Binnen Duurzaam Veilig worden drie wegcategorieën onderscheiden:

- stroomwegen (100 / 120 km/u)
- gebiedsontsluitingswegen (50 / 80 km/u)
- erftoegangswegen (30 / 60 km/u).

Naast de huidige (Duurzaam Veilige) infrastructurele maatregelen bestaan ook andere typen maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten. Deze zijn onder te verdelen in technologische maatregelen en mensgerichte maatregelen.

Mensgerichte maatregelen

Gedragbeïnvloeding bestaat uit het geheel van infrastructuur, educatie en handhaving. In Duurzaam Veilig staan deze drie aspecten bekend als de 3 E's: Engineering, Education en Enforcement. De kracht ligt in de mix van deze drie. Engineering komt uitgebreid aan bod door middel van de infrastructurele maatregelen, maar Education en Enforcement zijn aspecten die vaak onderbelicht blijven. Education en Enforcement wordt vormgegeven door middel van de instrumenten verkeerseducatie, voorlichting en handhaving, ook wel bekend onder de noemer "mensgerichte maatregelen".

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan

Provinciale Staten hebben op 14 maart 2007 het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) vastgesteld. In dit PVVP zijn de visie, ambities en aanpak voor het behoud van de mobiliteit en bereikbaarheid in de komende jaren weergegeven. Het PVVP dient als leidraad bij het bepalen van de prioriteiten en de uitvoering van projecten. Het PVVP is een aanvulling op het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL). Verder is het een regionale vertaling en uitwerking van het nationale mobiliteitsbeleid. Twee belangrijke uitgangspunten voor het nieuwe mobiliteitsbeleid zijn de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Limburg en de duurzaamheid. De provincie wil er voor zorgen dat toekomstige generaties een goed bestaan in Limburg kunnen hebben en dat er dus bijvoorbeeld voldoende werkgelegenheid en een aantrekkelijke woonomgeving zijn. Bereikbaarheid speelt daarbij een belangrijke rol. De hoofdfilosofie van het PVVP is gebaseerd op de trits benutten, beïnvloeden en bouwen. We willen allereerst alle verkeersnetwerken en vervoerssystemen zo goed mogelijk gebruiken (benutten) en niet onnodig investeren in nieuwe zaken. Zo nodig wil de provincie het bedrijfsleven en de burgers ook beïnvloeden in hun mobiliteitskeuzen. Bijvoorbeeld welk vervoermiddel men gebruikt, op welk tijdstip van de dag men reist, of hoe men de goederen vervoert. Als echter blijkt dat daarmee uiteindelijk toch structureel een tekort aan infrastructuur of vervoervoorzieningen ontstaat, dient alsnog gebouwd te worden. (Bron: Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, 14 maart 2007).

Concreet voor de regio Nederweert betekent dit het volgende:

- Door de openstelling van de A73-zuid bij St. Joost (eind 2007) vindt de HWN-verknoping plaats van de A2 en de A73. Voor het (boven)regionale verkeer wordt deze driehoek 'kortgesloten' door de N280-west, die de stadsregio Roermond direct verbindt met de A2 en die de stadsregio's Weert/Nederweert en Roermond onderling verbindt.
- Goederenvervoer: Regionale overslagcentra (ROC's; Gennep, Roermond, Wessem, Nederweert, en Maastricht) en de havens van Wanssum en Stein richten zich op overslag van bulk- en stukgoed ten behoeve van het regionale bedrijfsleven. Containeroverslag is in de ROC's op beperkte schaal mogelijk, ten behoeve van het lokale bedrijfsleven. Dit netwerk van overslagpunten heeft elk een eigen specialisatie en vult elkaar aan. De Provincie streeft verder naar een provinciedekkend netwerk van regionale laad- en losplaatsen (LaLo's) voor spoorvervoer.
- Naast de Maas als hoofdvaarweg zijn er nog het kanaal Wessem – Nederweert en de Zuid-Willemsvaart. Gezamenlijk met Provincie Noord-Brabant, Rijkswaterstaat en de Vlaamse vaarwegbeheerder zal een verkenning worden uitgevoerd naar nieuwe vervoersmogelijkheden over deze kanalen. Aandachtspunten zijn het toelatingsregime voor grotere schepen en de noodzakelijke investeringen in plaatselijke verbredingen van het huidige kanaalprofiel, waardoor grotere schepen elkaar kunnen passeren.

Verkeersanalyses Limburg-Noord

De driehoek Venlo, Roermond, Weert is geen nationaal stedelijk netwerk zoals vastgelegd in de Nota Ruimte en ook is de schaal van de stedelijke agglomeratie niet vergelijkbaar met de stedelijke netwerken waarvoor officiële netwerkanalyses zijn gemaakt. Desondanks is er voldoende aanleiding om ook naar de agenda voor dit gebied te kijken. Venlo Greenport is een economisch kerngebied volgens de Nota Ruimte en Nota Mobiliteit.

De positie van Noord- en Midden-Limburg en van Venlo in het bijzonder is in een aantal recente studies bekeken. De netwerkanalyse Brabantstad heeft als studiegebied de oostelijke corridor vanuit Brabant tot Venlo en de Duitse grens volledig meegenomen. Deze corridor is het belangrijkste aandachtspunt voor dit gebied gebleken. Verder is er een verkeersstudie

naar de functie van de N280-west (Weert-Roermond) uitgevoerd, waaruit inzichten zijn verkregen over de functionaliteit van het wegennet.

Voor Nederweert zijn de N275 (richting Venlo) en de N266 richting Helmond van belang als regionaal verbindende wegen. Ook de fiets krijgt een plaats in het PVVP. Samenvattend komt de aanpak neer op:

- Integrale fietsprogramma's in samenwerking met de vier grote steden.
- Het verbeteren, aanvullen en instandhouden van de provinciale fietspaden, het provinciale en het gemeentelijke fietsroutenetwerk.
- De promotie van het gebruik van de fiets.
- Het realiseren van fietsenstallingen bij stadscentra, stations en haltes van het openbaar vervoer.
- Het stimuleren van de instandhouding en gebruik van recreatieve fietsroutes.
- Het verbeteren van de veiligheid van fietsers.

Beleidsplan verkeer en vervoer Nederweert

In 2007 is het beleidsplan voor verkeer en vervoer opgesteld. In deze eindrapportage is het verkeer- en vervoerbeleid voor de periode 2007 tot 2020 opgesteld, vertaald naar een aantal concrete maatregelen. Noemenswaardige plannen zijn onderstaand beschreven. Vermeldingswaardig is dat deze maatregelen momenteel in uitvoering zijn of reeds gereed zijn.

- Instellen eenrichtingsverkeer Kerkstraat en Brugstraat.
- Herinrichting Brugstraat.
- Herinrichting Vijfspiong.
- Aanpassen blauwe zone.
- Aanpassen parkeerroute / verwijzing.

(Beleidsplan verkeer en vervoer, Kragten, december 2007)

Verkeersveiligheidsplan Nederweert

In 2009 is als aanvulling op het beleidsplan verkeer en vervoer, ook het verkeersveiligheidsplan opgesteld. Dit plan biedt inzicht in de te nemen maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid voor de periode 2008 - 2018. In dit plan zijn overeenstemmingen te vinden met het eerder opgestelde beleidsplan verkeer en vervoer. Zie onderstaande aspecten:

- Brug 15: Optimaliseren verbinding Nederweert - Budschop. Verbreden brug en aanpassen verkeerslichten bij de N266.
- Brug 14: Brug beveiligen met verkeerslichten.
- Diversen wegvakken buiten de kom inrichten conform Duurzaam Veilig.
- Diversen wegvakken binnen de kom inrichten conform Duurzaam Veilig.
- Realiseren rotonde N266 – Schoolstraat (reeds uitgevoerd).

(Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan, Kragten, april 2009)

5.1.2 Huidige situatie

In de kaartenbijlage bij dit MER zijn een overzichtskaart met straatnamen en een kaart van alle alternatieven opgenomen.

Bereikbaarheid

In de huidige situatie is Nederweert bereikbaar vanaf de A2 via de N275. Op de N275 is ter hoogte van de Mc Donalds de Randweg-West gelegen die de westzijde van Nederweert ontsluit via de Molenweg / Bredeweg. Op de N275 verder richting het oosten is de Lindenstraat gelegen die het centrum van Nederweert ontsluit via de Geenestraat. Tenslotte is de N266 naast structuurdrager ook in de huidige situatie een belangrijke ontsluitingsweg voor de oostkant van Nederweert via de Brugstraat, Schoolstraat – Moesemansstraat en de Mgr. Kreijlmansstraat. De Randweg-West, N275 en de N266 vormen de belangrijkste ontsluitingsstructuur rond Nederweert. De 'binnenring', nader te noemen centrumring, ontsluit het kernwinkelgebied en belangrijke winkelstraten van Nederweert. De centrumring bestaat uit de straten Aan Vijftien, Schoolstraat, Moesemanstraat, Kapelaniestraat, Burgemeester Greijmansstraat, Loverstraat, Geenestraat en Lindenstraat.

De N275 en de N266 vormen belangrijke regionale schakels. Met name op de N275 is de hoeveelheid verkeer hoog, waardoor er tijdens piekmomenten op kruispuntniveau capaciteitsbeperkingen zijn. Dit geldt voornamelijk voor de aansluitingen ter hoogte van de A2 en bij de Randweg west. Het belangrijkste knelpunt in de bereikbaarheid op de N266 wordt gevormd door de aansluiting van Brug 15 en het kruispunt met de Brugstraat. Aan deze situatie is echter al veel verbeterd door de herinrichting van de Brugstraat en de aanpassing van Brug 15 en het kruispunt Brug 15 – N266 – Brugstaat (zie ook autonome ontwikkeling).

Uit recent economisch onderzoek blijkt dat de verbindingen via de N275 en N266 van essentieel belang zijn voor zowel het land van Weert en Cranendonck als de regio's Venlo en Helmond - Peel. Beperkingen in de bereikbaarheid zijn zodoende niet wenselijk.

Barrièrewerking N266

In de huidige situatie zorgen het kanaal en de N266 voor een barrière tussen Nederweert en Budschop. De intensiteit op de N266 binnen de bebouwde kom bedraagt in 2011 circa 9.000 motorvoertuigen per etmaal. Kijkend naar deze aantallen is het verkeerskundig gezien geen belemmering daar de weg gecategoriseerd is als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Deze situatie vormt echter een belemmering bij het realiseren van de doelstellingen uit het Masterplan van Nederweert.

Het smalle profiel van de weg in relatie tot het talud en het kanaal versterkt het beeld van een verkeersgoot en daarmee de barrièrewerking van de N266. De barrièrewerking wordt ter hoogte van Brug 15 versterkt door de aanwezigheid van het kruispunt met verkeerslichten. Hierdoor moet zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer vaak wachten om de N266 en het kanaal te kruisen. Vanwege de hellingen voor de brug in combinatie met een VRI is het comfort voor het langzaam verkeer vanuit de zijde van Nederweert bovendien slecht. Met de recente aanpassingen van Brug 15 is een deel van deze knelpunten opgelost.

Verkeersafwikkeling en doorstroming

Om een uitspraak te kunnen doen over de verkeersafwikkeling op het wegennet rond en in Nederweert zijn de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel geraadpleegd. Onderstaand zijn de meest relevante wegvakken in een tabel weergegeven.

tabel 5.1: Etmaalintensiteiten wegvakken 2011

Straat	Wegvak	Etmaal 2011 (basisjaar)
N275 west	Tussen A2 en Randweg west	30.750
N275 midden	Tussen Randweg west en Lindenstraat	23.950
N275 oost	Tussen N266 en Hoofstraat	16.050
N266 zuid	Tussen Brugstraat en Hoebenakker	9.350
N266 midden	Tussen Hoebenakker en Peelsteeg	9.350
N266 noord	Tussen Peelsteeg en provinciegrens	9.250
Randweg west	Tussen N275 en Molenweg	5.950
Lindenstraat	Tussen N275 en Geenestraat	6.450
Brugstraat	Tussen Lindenstraat en N266	4.750
St. Rochusstraat	Tussen Brug 15 en Ospelseweg	4.100
Heijsterstraat	Tussen Heerweg en A2	750
Ospelseweg	Tussen komgrens en Hoofstraat	2.900
Booldersdijk zuid	Tussen Strateris en Lage Kuilen	700
Peelsteeg	Tussen Strateris en Bloemerstraat	1.300

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is op te splitsen in subjectieve verkeersveiligheid en objectieve verkeersveiligheid. Qua subjectieve verkeersonveiligheid is bekend dat in het plangebied enkele knelpunten aanwezig zijn:

- Oversteekbaarheid N266 ter hoogte van Brug 15, met name voor langzaam verkeer.
- Oversteekbaarheid N275 ter hoogte van de kruispunten, ondanks dat deze met verkeerslichten zijn geregeld. Ook dit geldt met name voor langzaam verkeer.

Voor het bepalen van de objectieve verkeersonveiligheid is de database van Viastat-Online geraadpleegd. In 2009 is door het Openbaar Ministerie besloten om de 'Aanwijzing informatieverstrekking verkeersongevallen' (inwerkingtreding 1 januari 2010) te wijzigen. Het doel van de ongevallenregistratie door de politie is niet meer het opstellen van statistiek, maar enkel het vervolgen van veroorzakers van ernstige verkeersongevallen. Hiermee is de registratiegraad afgenomen na 2009. In de provincie Limburg is in 2011 28% minder gerapporteerd vergeleken met 2010. Bovenstaande verklaart waarom de cijfers na 2009 lager uitvallen dan de jaren daarvoor.

In de periode van 2007 t/m 2011 hebben op het wegvak N266 (vanaf de N275 tot aan einde bebouwde kom nabij rotonde Hoebenakker) 25 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden, waarvan 3 ongevallen geregistreerd zijn met letsel. Het overgrote deel bestond uit ongevallen met uitsluitend materiele schade. Kijkend naar de vervoerswijze van de betrokken partijen dan is het overgrote deel van de bestuurders dat betrokken is geweest bij een ongeval een bestuurder van een personenauto. Het is dan ook niet verwonderlijk dat het merendeel van de slachtoffers onder bestuurders en inzittenden van personenauto's valt.

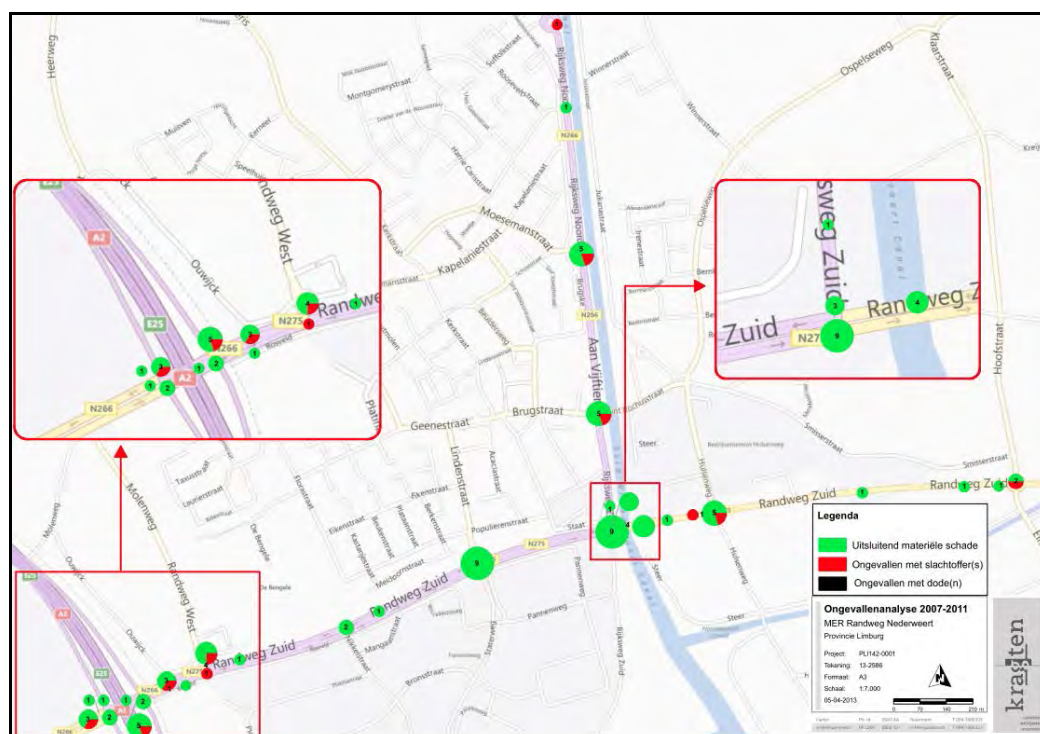
Op het wegvak N266 hebben 23 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden op een kruispunt, waarbij het kruispunt N266 – N275 met 12 het hoogst scoort, gevolgd door het kruispunt Brugstraat – St. Rochusstraat – N266 (5) en het kruispunt Schoolstraat – N266 (5). In de periode 2007-2011 heeft 1 ongeval plaatsgevonden op het kruispunt Mgr. Kreijlmansstraat – N266. De toedracht van de geregistreerde ongevallen is vooral te zoeken in het niet bewaren van voldoende afstand en het niet verlenen van voorrang / doorgang. De aard van de ongevallen wordt vertegenwoordigd door de flankongevallen en de kop-staart ongevallen. Deze twee zijn voor de hand liggend, daar het merendeel van de ongevallen op een kruispunt heeft plaatsgevonden (flank) en plaatsvinden bij kruispunten geregeld door een verkeerslichtenregeling (kop-staart).

Het wegvak N275 is opgesplitst in het gedeelte westelijk gelegen van de N266 tot en met de op- en afritten van de A2. Het oostelijke gedeelte loopt vanaf de N266 tot aan de rotonde Hoofstraat – Eind – Venloseweg.

Op het westelijke gedeelte van de N275 hebben in de periode 2007-2011 37 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden. Het merendeel van deze ongevallen (32) betroffen uitsluitend materiële schade. De toedracht van de ongevallen is te wijten aan het onvoldoende afstand bewaren en het negeren van verkeerstekens. De aard van de ongevallen laat een duidelijke tweespan zien namelijk: kop-staart ongevallen en flank ongevallen. De aanwezigheid van verkeersregelinstanties is vaak oorzaak van een dergelijke aard van de ongevallen. De meeste ongevallen (12) hebben plaatsgevonden op de afrit A2 met de Ringbaan-Noord (zijde Weert).

Op de N275 oost hebben in de periode 2007-2011 16 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden. Het merendeel van de ongevallen (13) betreft ongevallen met uitsluitend materiële schade. De toedracht van de ongevallen is te wijten aan het onvoldoende afstand bewaren en het niet verlenen van voorrang en doorgang. De meeste ongevallen hebben plaatsgevonden op het wegvak zelf en niet op kruispunten.

afbeelding 5.1: Overzicht ongevallen periode 2007 - 2011



tabel 5.2: Ongevallen N266

N266 - periode 2007-2011 - Verdeling naar jaar				
	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	dodelijke ongevallen	UMS ongevallen
2007	16	3	0	13
2008	8	0	0	8
2009	1	0	0	1
2010	0	0	0	0
2011	0	0	0	0
Totaal	25	3	0	22

tabel 5.3: Ongevallen N275-west

N275-west (A2 en N266) - periode 2007-2011 - Verdeling naar jaar				
	totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	dodelijke ongevallen	UMS ongevallen
2007	16	1	0	15
2008	12	2	0	10
2009	3	0	0	3
2010	3	1	0	2
2011	3	1	0	2
Totaal	37	5	0	32

tabel 5.4: Ongevallen N275-oost

N275-oost (tussen N266 en rotonde Hoofstraat) - periode 2007-2011 - Verdeling naar jaar				
	totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	dodelijke ongevallen	UMS ongevallen
2007	8	1	0	7
2008	3	1	0	2
2009	4	1	0	3
2010	1	0	0	1
2011	0	0	0	0
Totaal	16	3	0	13

5.1.3 Autonome ontwikkeling

Infrastructurele ontwikkelingen in en om Nederweert

Rondom Nederweert vinden de komende jaren enkele ontwikkelingen plaats die invloed hebben op de huidige verkeerstromen in en in de omgeving van de kernen Nederweert en Budschop. Dit betekent dat in het verlengde hiervan ook verkeersstromen zullen wijzigen. De belangrijkste ontwikkeling betreft het verbreden van Brug 15 en het herinrichten van de Brugstraat-Geenestraat. In 2012 is de start gemaakt met de aanpassingen aan Brug 15. In 2013 is de herinrichting van Brug 15 en het kruispunt Brugstraat – N266 – Brug 15 opgeleverd.

Door de brug te verbreden wordt verkeer in twee richtingen mogelijk, waarbij eveneens het kruispunt met de N266 geoptimaliseerd kan worden. Doordat de brug breder wordt krijgt ook het fietsverkeer ruimte voor een vlotte verkeersafwikkeling. Door de verbreding wordt tevens de verkeersveiligheid verbeterd doordat er ruimte gecreëerd wordt voor de fietser op zowel de brug als op de Brugstraat door middel van een OFOS (opgeblazen fiets opstelstroken).

Het huidige kruispunt Geenestraat-Lindenstraat wordt een afbuigende voorrangsweg (richting gemeentehuis) en zal worden gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km/h. Het gedeelte Brugstraat zal vanaf de Kerstraat tot aan de aansluiting met de N266 in één richting te berijden zijn van west naar oost (richting Brug 15). De fietser krijgt in het profiel van de Brugstraat een fietsstrook ter beschikking. De oversteekbaarheid van de N266 en de verkeersveiligheid voor de fietser wordt hiermee gewaarborgd. Het realiseren van een OFOS in de Brugstraat om de fietsers voorafgaand aan het autoverkeer de brug richting Budschop te laten oversteken draagt ook zeker bij aan de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer. Ook de afname van verkeer in de Brugstraat als gevolg van het instellen van eenrichtingsverkeer heeft een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling.

Met de aanpassingen aan de Brugstraat en de verbreding van Brug 15, inclusief het aangepaste kruispunt N266-Brugstraat-Brug 15, wordt de verkeerssituatie op de N266 reeds grotendeels geoptimaliseerd.

In tabel 5.5 zijn de etmaalwaardes in motorvoertuigen weergegeven voor het basisjaar 2011 en het referentiejaar 2030. De waarde van 2030 is zonder doorrekening van alternatieven voor de mogelijke randweg. Uit de tabel blijkt dat diverse wegvakken in het jaar 2030 drukker worden dan het basisjaar 2011. Een van de uitzonderingen betreft de Brugstraat. Op de Brugstraat wordt immers eenrichtingsverkeer ingesteld, waardoor wijzigingen in verkeerstromen plaatsvinden. De hoeveelheid verkeer op de Brugstraat neemt dan ook met ruim 50% af.

tabel 5.5: Autonome ontwikkeling verkeersintensiteiten

Straat	Wegvak	Etmaal 2011 (basisjaar)	Etmaal 2030 (referentiejaar)
N275 west	Tussen A2 en Randweg west	30.750	34.450
N275 midden	Tussen Randweg west en Lindenstraat	23.950	25.450
N275 oost	Tussen N266 en Hoofstraat	16.050	18.600
N266 zuid	Tussen Brugstraat en Hoebenakker	9.350	9.850
N266 midden	Tussen Hoebenakker en Peelsteeg	9.350	8.500
N266 noord	Tussen Peelsteeg en provinciegrens	± 9.250	± 11.000
Randweg west	Tussen N275 en Molenweg	5.950	6.850
Lindenstraat	Tussen N275 en Geenestraat	6.450	7.100
Brugstraat	Tussen Lindenstraat en N266	4.750	2.150
St. Rochusstraat	Tussen Brug 15 en Ospelseweg	4.100	3.700
Heijsterstraat	Tussen Heerweg en A2	750	950
Ospelseweg	Tussen komgrens en Hoofstraat	2.900	3.000
Booldersdijk zuid	Tussen Strateris en Lage Kuilen	700	1.050
Peelsteeg	Tussen Strateris en Bloemerstraat	1.300	1.800

Met behulp van het verkeersmodel is inzichtelijk gemaakt wat de intensiteit/capaciteit verhoudingen zijn voor wegvakken, voor de kruispunten is gekeken naar vanuit verkeersmodel berekende gemiddelde verliestijden per voertuig. Uit de cijfers blijkt dat feitelijk nauwelijks doorstromingsproblemen waarneembaar zijn, met uitzondering van de situatie rondom de A2 en Randweg west. Hier treden tijdens spitsperiodes bij piekmomenten langere wachttijden op. Deze zijn echter niet onacceptabel. In de ochtendspits staan bijvoorbeeld diverse voertuigen te wachten voor de verkeerslichten Brugstraat-Brug 15. De doorstroming is weliswaar gewaarborgd, maar door de inrichting van het kruispunt en het beperkte profiel van de hoofdrijbaan lijkt de verkeersafwikkeling te worden belemmerd.

Overige ontwikkelingen met mogelijke invloed op de verkeersstromen

In de gemeente Nederweert en in de regio zijn een aantal belangrijke ambities geformuleerd ten aanzien van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Deze ambities zijn opgenomen in de structuurvisie van gemeentes of provincies. Een deel van deze ruimtelijke ontwikkelingen heeft mogelijk invloed op de toekomstige verkeersstromen. In het verkeersmodel is met de reeds in het beleid opgenomen ontwikkelingen rekening gehouden. Hierbij moet worden gedacht aan:

- De voorgestelde ontwikkeling van een regionaal agrarisch bedrijvenpark ten noorden van Nederweert en de geplande uitbreiding van bedrijventerreinen langs de N275 in de gemeente Weert en Nederweert.
- De mogelijke vervolmaking van de ringweg Eindhoven, ten oosten van Eindhoven.
- De geplande verkeerskundige ingrepen binnen de gemeente Weert.
- Sluipverkeer op de N266 als gevolg van congesties op de A2 richting Eindhoven. De N266 is tevens een alternatieve route bij calamiteiten op de A2.

5.2 Effectbeoordeling

5.2.1 Beoordelingscriteria

Aan de hand van de beoordelingscriteria die in onderstaande tabel zijn opgenomen, is een beschrijving van de effecten op het gebied van verkeer opgenomen.

tabel 5.6: Beoordelingscriteria thema Verkeer

Thema	Criteria	Indicator en wijze van onderzoek
Verkeer	Verkeersafwikkeling en doorstroming	Kruispuntafwikkeling: verkeersmodelberekening (kwantitatief)
		Doorstroming op traject N266-N275 (A2-Helmond) en op N275 (Venlo-Weert): verkeersmodelberekening, I/C-verhouding < 0,7 (kwantitatief)
		Reistijd doorgaand verkeer (kwantitatief)
		Robuustheid: verkeersmodelberekening (kwantitatief) ¹
		Sluipverkeer: verkeersmodelberekening (kwantitatief)
	Barrièrewerking	Reistijden lokale routes (kwalitatief)
		Reistijden langzaam verkeer (inclusief landbouwverkeer, kwalitatief)
		Oversteekbaarheid van wegen (op basis verkeersmodelberekening, kwalitatief)
	Bereikbaarheid	Omrijdafstanden (auto- en langzaam verkeer, kwalitatief)
		Bereikbaarheid agrarische percelen (kwalitatief)
		Lokale en regionale ontsluiting (kwalitatief)
		Ontsluitings- en routestructuren fiets (kwalitatief)
		Ontsluitings- en routestructuren openbaar vervoer (kwalitatief)
	Verkeersveiligheid	Kans op ongevallen wegvakken en aansluitingen (kwalitatief)
		Duurzaam Veilig (kwalitatief)

5.2.2 Beoordelingsscores

Per alternatief worden in de volgende paragrafen de effecten op basis van bovenstaande criteria beschreven. Dit resulteert uiteindelijk in een tabel waarin de alternatieven kwalitatief tegen de referentiesituatie worden afgewogen. Belangrijkste instrument ten behoeve van deze effectbeschrijving is het verkeersmodel. Voor de beoordelingsscores is een 7-puntsschaal gehanteerd, zoals omschreven in hoofdstuk 3.

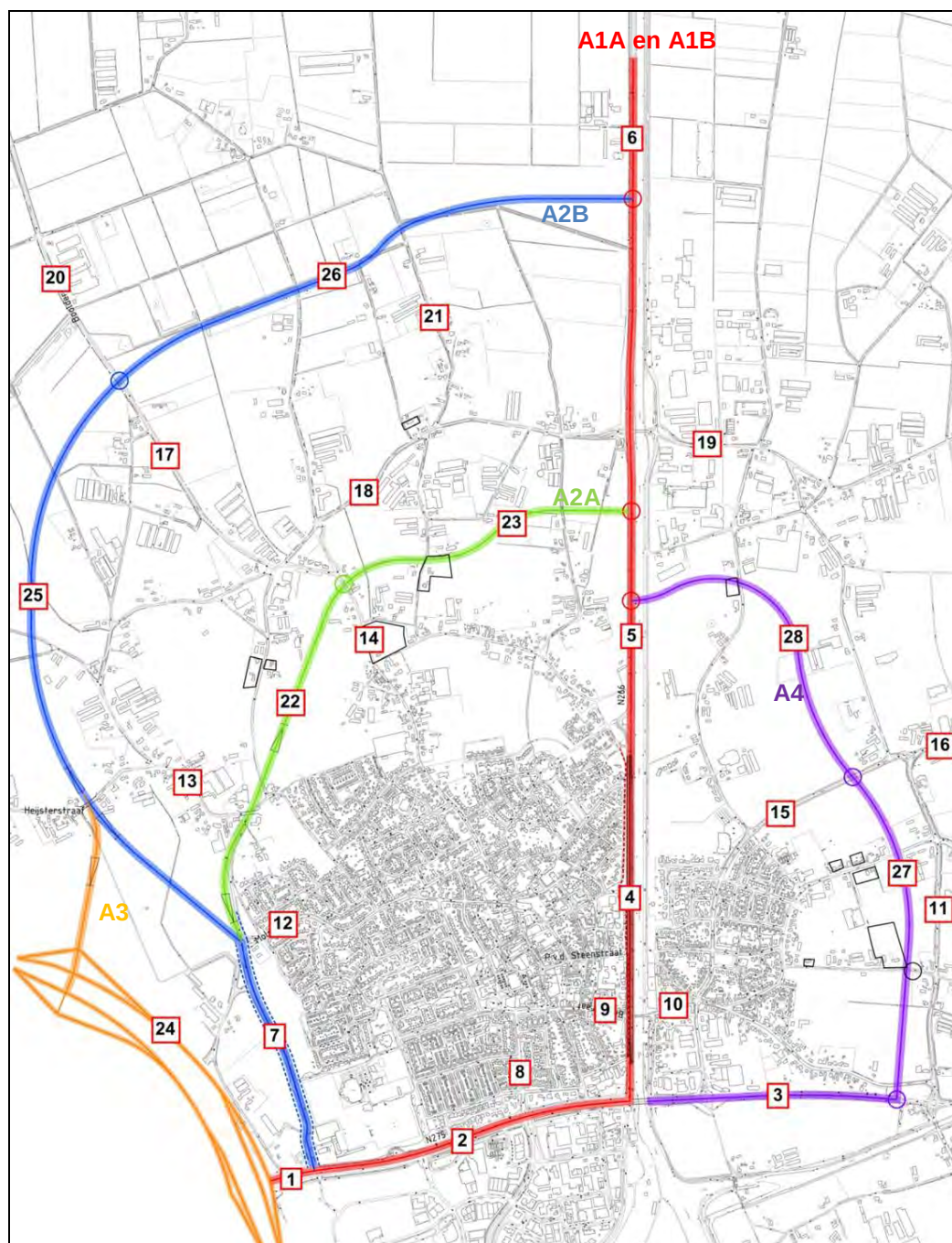
¹ Robuustheid: in de beoordeling is robuustheid opgenomen als enerzijds de mate waarin het alternatief voldoende (rest)capaciteit heeft om verkeer in de toekomst af te wikkelen en daarbij een aantrekkelijk alternatief vormt. Anderzijds is hierbij gekeken in welke mate de weg voldoende verkeer aantrekt vanuit de kern en er geen ongewenste intensief gebruikte sluiproutes ontstaan.

5.2.3 Beoordeling alternatieven

Verkeersintensiteiten

In navolgende tabel zijn de intensiteiten op wegvakniveau omschreven, met een vergelijk tussen de verschillende situaties. De intensiteiten hebben betrekking op een etmaalwaarde gedurende een gemiddelde werkdag. De intensiteiten van de alternatieven hebben betrekking op het planjaar 2030. De nummering van de wegvakken is overeenkomstig onderstaande afbeelding 5.2.

afbeelding 5.2: Rekenpunten verkeersmodel. De nummering van de rekenpunten correspondeert met de nummering in tabel 5.7.



tabel 5.7: Verkeersintensiteiten alternatieven in 2030

Nr.	Wegvak	Basis 2011	Referentie 2030	A 1A	A 1B	A 1B V2	A 2A	A 2A V3	A 2A V4	A 2B	A 2B V2	A 3	A 4
1	N275 west	30.750	34.450	34.400	34.500	34.500	35.450	35.700	35.450	35.300	34.900	29.100	33.800
2	N275 midden	23.950	25.450	25.200	25.550	25.550	19.250	19.300	19.300	19.700	19.750	20.850	21.550
3	N275 oost	16.050	18.600	18.600	17.700	17.700	17.350	17.350	17.350	17.800	17.800	17.950	18.300
4	N266 zuid	9.350	9.850	9.650	7.550	7.550	1.900	1.900	1.900	1.950	1.950	2.050	1.550
5	N266 midden	9.350	8.500	8.250	8.950	8.950	2.600	2.550	2.550	2.300	2.500	2.400	3.350
6	N266 noord	9.250	10.250	10.200	10.300	10.300	10.750	10.700	10.700	9.400	9.400	9.300	10.200
7	Randweg west	5.950	6.850	7.000	6.750	6.750	14.300	14.700	14.350	13.900	13.500	6.050	10.150
8	Lindenstraat	6.450	7.100	7.100	7.450	7.450	7.300	7.250	7.200	7.300	7.300	8.000	8.050
9	Brugstraat	4.750	2.150	2.150	2.550	2.550	2.500	2.500	2.500	2.550	2.550	2.550	2.400
10	St. Rochusstraat	4.100	3.700	3.700	4.650	4.650	4.300	4.250	4.250	4.400	4.350	4.500	3.950
11	Hoofstraat	5.000	6.150	6.150	5.750	5.750	6.000	6.000	6.000	6.250	6.250	5.950	1.350
12	Molenweg	2.950	3.100	3.050	3.250	3.250	5.050	5.350	4.000	4.300	4.500	3.400	3.150
13	Heijsterstraat	750	950	950	950	950	950	600	1.200	1.150	300	1.050	1.000
14	Strateris	< 500	650	650	650	650	650	650	400	650	650	650	650
15	Ospelseweg	2.900	3.000	3.050	3.100	3.100	3.050	3.050	3.050	3.050	3.100	3.000	3.000
16	Klaarstraat	6.700	6.850	6.900	6.950	6.950	6.800	6.800	6.750	7.050	7.050	7.000	7.350
17	Booldersdijk zuid	700	1.050	1.100	950	950	700	750	700	550	400	700	1.300
18	Peelsteeg	1.300	1.800	1.950	1.700	1.700	1.500	1.500	1.300	1.650	1.450	1.450	4.800
19	Ulikerstraat	2.850	2.700	2.700	2.750	2.750	3.700	3.700	3.750	3.350	3.350	3.100	1.700
20	Booldersdijk noord	950	1.550	1.550	1.400	1.400	1.050	1.050	1.100	2.350	2.250	2.600	1.900
21	Bloemerstraat	700	700	700	700	700	700	700	700	< 500	< 500	< 500	700
22	Randweg 2A-1	-	-	-	-	-	9.850	9.200	10.350	-	-	-	-
23	Randweg 2A-2	-	-	-	-	-	8.600	8.600	8.750	-	-	-	-
24	Randweg 3-1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14.900	-
25	Randweg 2B-1	-	-	-	-	-	-	-	-	7.150	7.750	7.400	-
26	Randweg 2B-2	-	-	-	-	-	-	-	-	5.450	5.700	5.350	-
27	Randweg 4-1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.250
28	Randweg 4-2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.150

Verkeersafwikkeling en doorstroming

Alternatief 1A

In alternatief 1A rijden op de N266 tussen N275 en komgrens tussen circa 8.000 en 9.500 motorvoertuigen per etmaal. Op de N275 rijden tussen de aansluiting A2 en de N266 tussen circa 23.000 en 28.000 motorvoertuigen per etmaal. Oostelijk van de aansluiting N266 rijden op de N275 in dit alternatief circa 18.500 motorvoertuigen per etmaal. Ten aanzien van de verkeersafwikkeling en doorstroming heeft dit alternatief ten opzichte van de referentiesituatie nauwelijks invloed. Aangezien er geen wijzigingen optreden in routing en toegestane snelheden op het wegennet vinden geen noemenswaardige verschuivingen van verkeersstromen plaats en treden zodoende geen positieve danwel negatieve veranderingen op ten opzichte van de referentiesituatie.

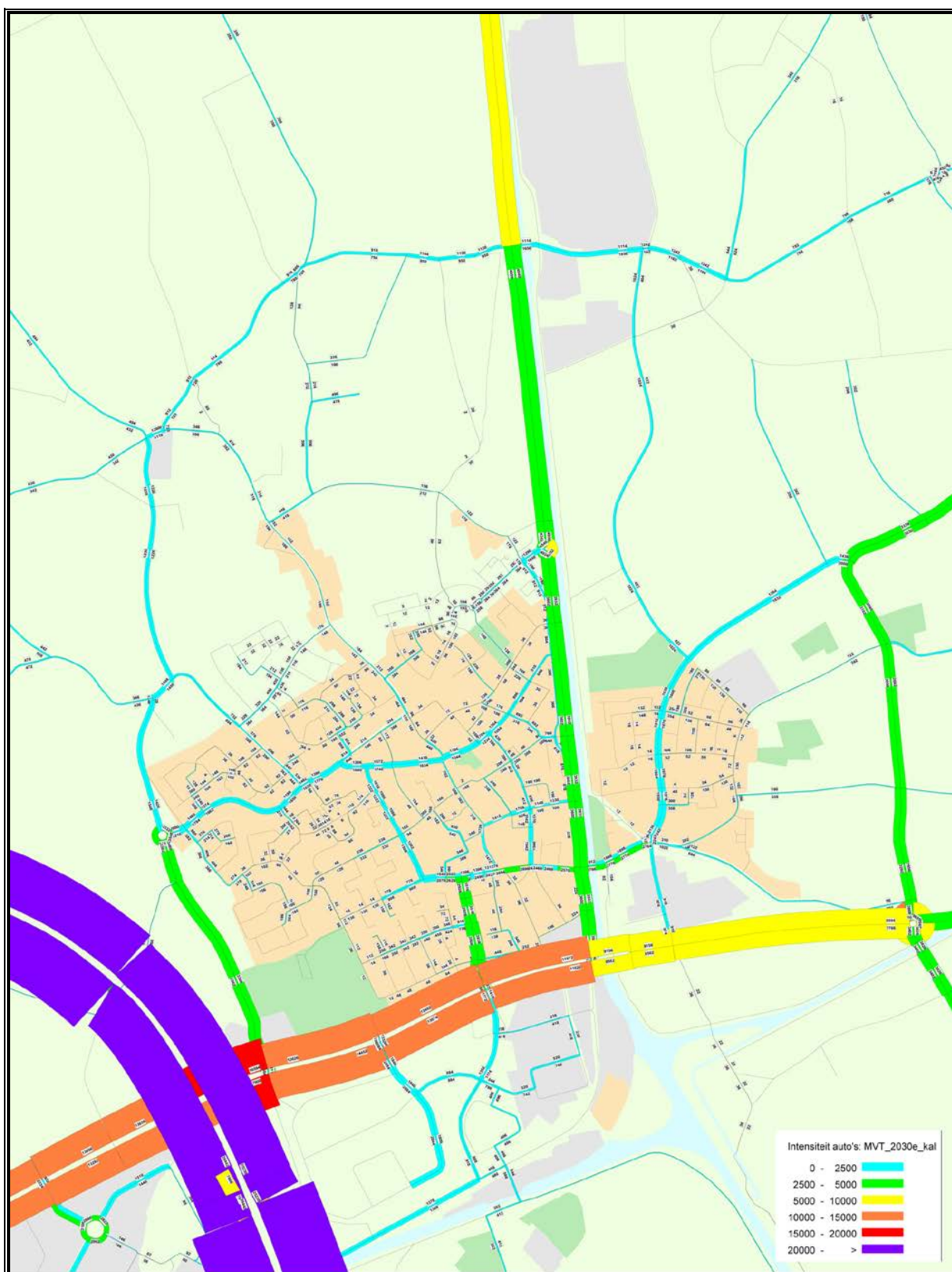
Alternatief 1B

In alternatief 1B rijden op de N266 tussen N275 en komgrens circa 7.500 motorvoertuigen per etmaal. Op de N275 rijden tussen de aansluiting A2 en de N266 tussen circa 23.500 en 28.000 motorvoertuigen per etmaal. Oostelijk van de aansluiting N266 rijden op de N275 in dit alternatief circa 17.500 motorvoertuigen per etmaal. De nieuw aan te leggen parallelweg langs de verdiepte N266 wordt gebruikt door circa 2.150 motorvoertuigen per etmaal. Het verdiept aanleggen van de N266 heeft tot gevolg dat de bestaande aansluiting van Brug 15 op de N266 komt te vervallen. Een belangrijk knelpunt op de N266 komt hiermee te vervallen. In de referentiesituatie zorgt dit kruispunt met verkeerslichten immers voor enige belemmering in de doorstroming van het verkeer. Door het verdiept aanleggen van de N266 wordt het lokaal verkeer gescheiden van het regionaal verkeer en dit komt de verkeersafwikkeling en de doorstroming op zowel de N266 als de relatie Nederweert-Budschop ten goede. Bovendien wordt het verdiepte deel van de N266 minder druk als gevolg van de scheiding tussen lokaal en regionaal verkeer waardoor de doorstroming verder optimaliseert. De scheiding van het verkeer heeft echter tot gevolg dat een nieuw aan te leggen parallelstructuur meer verkeer te verwerken krijgt, maar de geprognosticeerde intensiteiten hiervan passen zonder problemen binnen de categorisering van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

Alternatief 1B - variant 2

In alternatief 1B – variant 2 is de tunnelbak korter. Dit heeft echter geen gevolgen voor bovenstaande beoordeling, omdat ook in deze variant de aansluiting van Brug 15 op de N266 komt te vervallen. De parallelstructuren krijgen door de scheiding van doorgaand en lokaal verkeer ook in deze variant meer verkeer te verwerken, maar de geprognosticeerde intensiteiten hiervan passen zonder problemen binnen de categorisering van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

afbeelding 5.3: Plot verkeersmodel alternatief 1B. In de kaartenbijlage zijn alle modelplots opgenomen



Alternatief 2A

Door de aanleg van alternatief 2A wordt de Randweg-west gebruikt door ruim 14.000 motorvoertuigen per etmaal. Na de aansluiting Molenweg neemt het gebruik van de randweg af, circa 10.000 motorvoertuigen maken gebruik van de randweg tot aan de Booldersdijk. Vanaf de Booldersdijk tot aan de N266 rijden circa 8.500 motorvoertuigen per etmaal. Door de aanleg van dit alternatief neemt de hoeveelheid verkeer op de N275 af tot maximaal 22.000 motorvoertuigen per etmaal. De bestaande N266, tussen de aansluiting randweg en de kernen Nederweert en Budschop, wordt nog door circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal gebruikt.

Het aanleggen van een randweg dicht om de kern betekent dat de hoeveelheid verkeer op de bestaande route N266-N275 aanzienlijk afneemt, hetgeen een positieve invloed heeft op de verkeersafwikkeling en doorstroming op een deel van de N275 en N266. Het nieuwe tracé van de randweg krijgt daarentegen tussen 8.500 en 14.000 motorvoertuigen per etmaal te verwerken. De randweg is echter gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg, waardoor de hoeveelheid verkeer op wegvakniveau zonder problemen kan worden verwerkt. Ook de nieuwe aansluitingen van de randweg (Molenweg, Booldersdijk en N266) kunnen door middel van een enkelstrooksrotonde zonder problemen worden afgewikkeld. Belangrijkste aandachtspunt in de verkeersafwikkeling en doorstroming van dit alternatief betreft de aansluiting op de N275 en de verbinding richting de nabijgelegen toe- en afritten van de A2. Dit deel van de N275 is immers intensief gebruikt en de drie kruispunten zijn allen intensief gebruikt en liggen dicht bij elkaar, waardoor de kans op filevorming aanwezig is. De kruispunten van zowel de aansluiting N275-Randweg-west als de beide toe- en afritten dienen voldoende ruim gedimensioneerd te worden. Bij de beschrijving van de inrichtingsvarianten in paragraaf 4.7 is hier aandacht aan besteed.

Varianten alternatief 2A

Voor de varianten 3 en 4 op Alternatief 2A geldt in hoofdlijnen een vergelijkbare beoordeling als voor het alternatief zelf. Belangrijkste afwijkingen vormen het gebruik van de wegenstructuur aan de westzijde van de kern. Ten opzichte van alternatief 2A geldt voor variant 3 dat een lichte afname zichtbaar is op de Heijsterstraat en op het wegvak Randweg 2A-1. Vanwege het doorsnijden van de verbinding Boeket-Heijsterstraat en de aanleg van de parallelstructuur tussen de Molenweg en de Heerweg dient het verkeer gebruik te maken van andere routes. Een lichte toename van verkeer is dan ook zichtbaar op de Molenweg.

Voor variant 4 geldt dat door realisatie van de rotonde bij Boeket-Heijsterstraat bestaande structuren minder doorsneden worden. De verbinding via deze route neemt dan ook zichtbaar toe ten opzichte van alternatief 2A. Ook het gebruik van de Randweg zelf neemt als gevolg van deze maatregel licht toe.

De wijzigingen in de verkeersstructuur in variant 3 en 4 hebben in beperkte mate invloed op de verkeersstromen op de kruispunten zoals omschreven bij Alternatief 2A, zodoende blijft de beoordeling voor deze aspecten gelijk aan de beoordeling zoals omschreven bij alternatief 2A. Ook de nieuw aan te leggen rotonde ter hoogte van Boeket heeft ruimschoots voldoende capaciteit om het verkeer op een vlotte en verkeersveilige wijze af te wikkelen.

Alternatief 2B

Door de aanleg van alternatief 2B wordt de Randweg-west gebruikt door circa 14.000 motorvoertuigen per etmaal. Na de aansluiting Molenweg neemt het gebruik van de randweg af, circa 7.000 motorvoertuigen maken gebruik van de randweg tot aan de Booldersdijk. Vanaf de Booldersdijk tot aan de N266 rijden circa 5.500 motorvoertuigen per etmaal. Door de aanleg van dit alternatief neemt de hoeveelheid verkeer op de N275 af tot maximaal 22.500 motorvoertuigen per etmaal. De bestaande N266, tussen de aansluiting randweg en de kernen Nederweert en Budschop, wordt nog door circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal gebruikt. Het tracé van de randweg bij alternatief 2B wordt duidelijk minder intensief gebruikt dan bij alternatief 2A, dit heeft naar verwachting te maken met de lengte van het tracé en de ligging ver van de kern. Hierdoor is de verbinding richting Nederweert minder sterk aanwezig en zal de route zodoende minder gebruikt worden door herkomst- en bestemmingsverkeer van en naar Nederweert. Bovendien worden afstanden langer waardoor de route minder aantrekkelijk is.

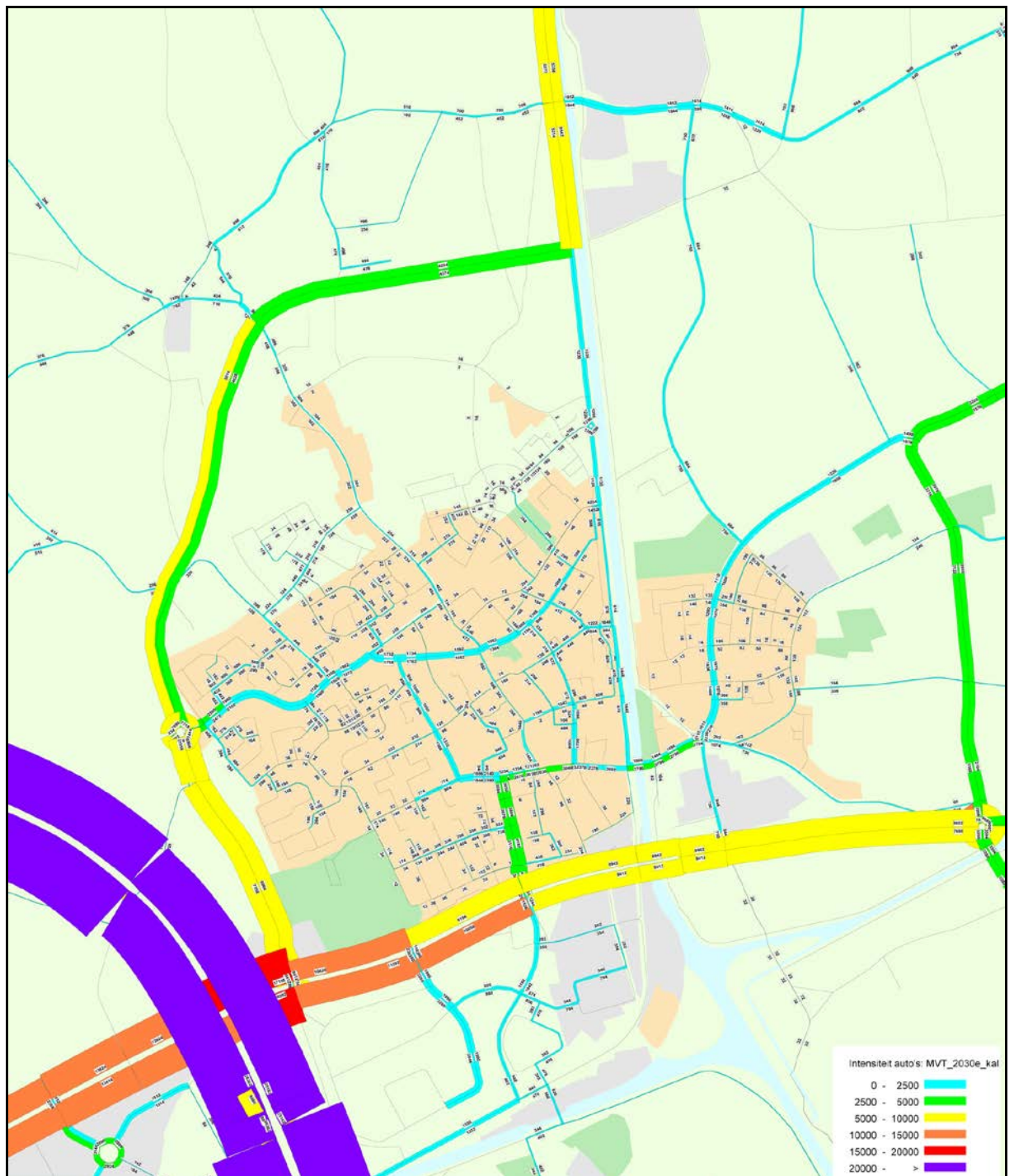
Het aanleggen van een randweg ver van de kern betekent dat de hoeveelheid verkeer op de bestaande route N266-N275 aanzienlijk afneemt, wat een positieve invloed heeft op de verkeersafwikkeling en doorstroming op een deel van de N275 en N266. De hoeveelheid verkeer op de randweg zorgt eveneens niet tot problemen, aangezien de geprognosticeerde intensiteiten ruimschoots passen binnen de richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Ook de nieuwe aansluitingen van de randweg (Molenweg, Booldersdijk en N266) kunnen door middel van een enkelstrooksrotonde zonder problemen worden afgewikkeld. Belangrijkste aandachtspunt in de verkeersafwikkeling en doorstroming van ook dit alternatief betreft de aansluiting op de N275 en de verbinding richting de nabijgelegen toe- en afritten van de A2. Dit deel van de N275 is immers behoorlijk druk en de drie kruispunten zijn allen intensief gebruikt en liggen dicht bij elkaar, waardoor de kans op filevorming aanwezig is. De kruispunten van zowel de aansluiting N275-Randweg-west als de beide toe- en afritten dienen voldoende ruim gedimensioneerd te worden. Bij de beschrijving van de inrichtingsvarianten in paragraaf 4.7 is hier aandacht aan besteed.

Alternatief 2B – variant 2

Als gevolg van de aanleg van een rotonde op de Heijsterstraat in plaats van een ongelijkvloerse kruising neemt het gebruik van de Randweg toe tot circa 8.750 tot ruim 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Hierdoor neemt het gebruik van de Heijsterstraat aanzienlijk af, omdat men deze rechtstreeks via de randweg kan bereiken. Omdat de lokale route via de Heijsterstraat in deze variant eenvoudiger te bereiken is, neemt ook de hoeveelheid verkeer op de Peelsteeg en de Booldersdijk licht af ten opzichte van Alternatief 2B.

Op kruispuntniveau hebben de aanpassingen geen consequenties voor de doorstroming. De aan te leggen rotondes op de randweg hebben ruimschoots voldoende capaciteit om het verkeer vlot en verkeersveilig af te wikkelen, dit geldt ook voor de rotonde bij de Heijsterstraat die in deze variant is voorzien.

afbeelding 5.4: Plot verkeersmodel alternatief 2A



Alternatief 3

Door de aanleg van dit alternatief wordt de nieuw aan te leggen parallelweg langs de A2 door circa 15.000 motorvoertuigen per etmaal gebruikt. Het gebruik van de huidige Randweg-west neemt af tot circa 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Het gebruik van de randweg vanaf de aansluiting op de parallelweg A2 en de Booldersdijk bedraagt circa 7.500 motorvoertuigen per etmaal. Vanaf de Booldersdijk tot aan de N266 rijden circa 5.500 motorvoertuigen per etmaal. Door de aanleg van dit alternatief neemt de hoeveelheid verkeer op de N275 af tot maximaal 23.500 motorvoertuigen per etmaal. De bestaande N266, tussen de aansluiting randweg en de kernen Nederweert en Budschop, wordt nog door circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal gebruikt.

Het aanleggen van een randweg vanaf de A2 betekent dat de hoeveelheid verkeer op de bestaande route N266-N275 aanzienlijk afneemt, wat een positieve invloed heeft op de verkeersafwikkeling en doorstroming op een deel van de N275 en N266. De hoeveelheid verkeer op de randweg zorgt eveneens niet tot problemen, aangezien de geprognosticeerde intensiteiten ruimschoots passen binnen de richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Ook de nieuwe aansluitingen van de randweg (Booldersdijk en N266) kunnen door middel van een enkelstrooksrotonde zonder problemen worden afgewikkeld. Belangrijkste aandachtspunt in de verkeersafwikkeling en doorstroming van ook dit alternatief betreft de aansluiting op de toe- en afritten van de A2. De aansluitingen van de toe- en afritten op de parallelweg van de A2 dienen voldoende ruim gedimensioneerd te worden.

Alternatief 4

Door de aanleg van dit alternatief wordt de nieuw aan te leggen randweg door ruim 7.000 motorvoertuigen per etmaal gebruikt tussen de N275 en de Ospelseweg, vanaf de Ospelseweg tot aan de N266 rijden ruim 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Door de aanleg van dit alternatief neemt de hoeveelheid verkeer op de N275 af tot maximaal 24.000 motorvoertuigen per etmaal. De bestaande N266, tussen de aansluiting randweg en de kernen Nederweert en Budschop, wordt nog door circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal gebruikt. Ook het gebruik van de Hoofstraat neemt duidelijk af tot circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal. In tegenstelling tot de overige alternatieven ontstaat als gevolg van dit alternatief een sluiproute, aan de westzijde van Nederweert is duidelijk een toename van verkeer zichtbaar op de Peelsteeg-Heerweg-Randweg west. Op de Peelsteeg-Heerweg rijden circa 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal, terwijl de Randweg west door ruim 10.000 motorvoertuigen per etmaal wordt gebruikt. Uit deze getallen is duidelijk te herleiden dat de relatie A2-N275-N266 vrij sterk is en een oostelijk alternatief zorgt voor dit verkeer voor te grote omrijafstanden, waardoor men kiest voor andere wegen in het buitengebied.

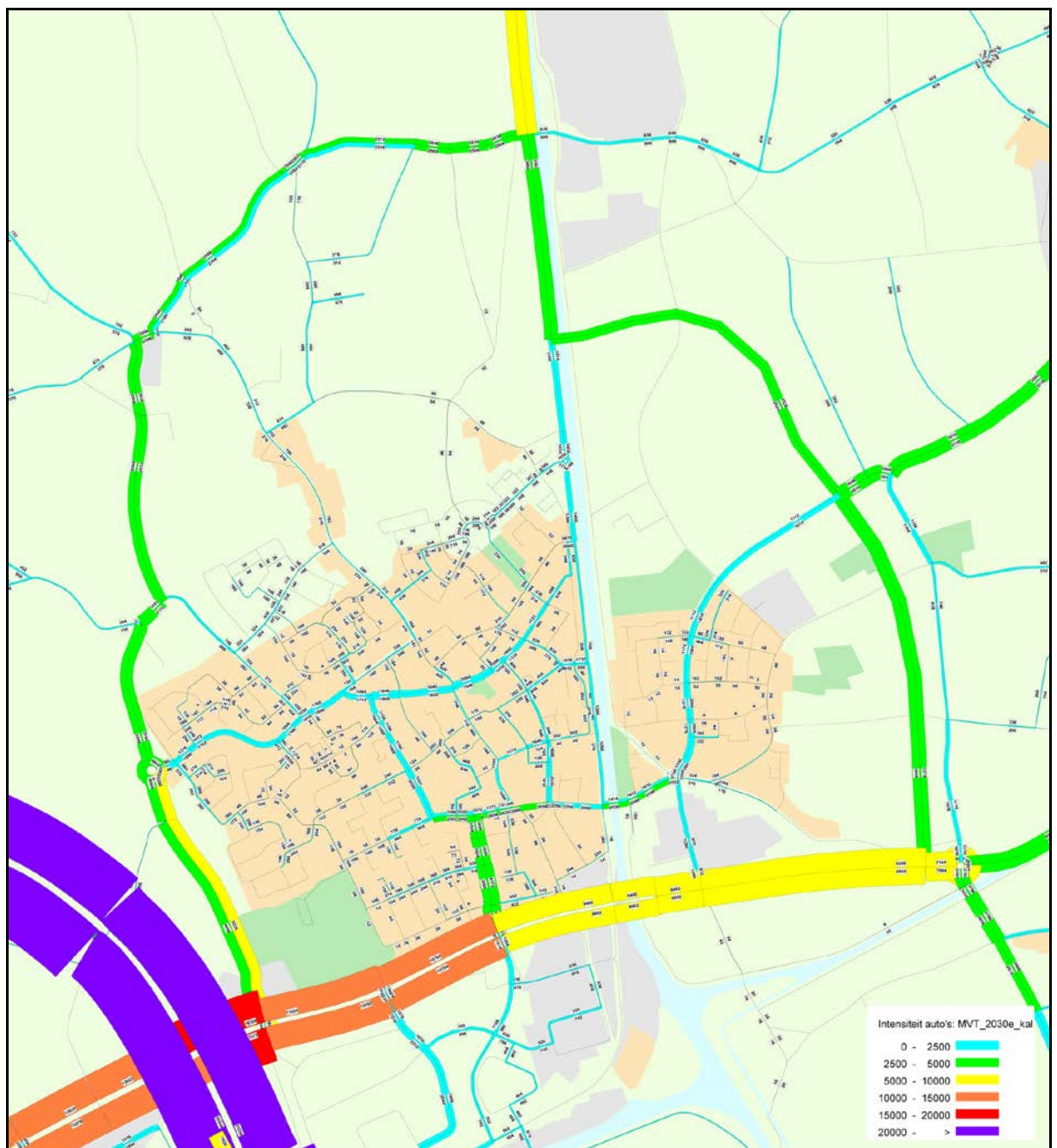
Het aanleggen van een oostelijke randweg betekent dat de hoeveelheid verkeer op de bestaande route N266-N275 eveneens aanzienlijk afneemt, wat een positieve invloed heeft op de verkeersafwikkeling en doorstroming op een deel van de N275 en N266. De hoeveelheid verkeer op de randweg zorgt eveneens niet tot problemen, aangezien de geprognosticeerde intensiteiten ruimschoots passen binnen de richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Ook de nieuwe aansluitingen van de randweg (N275 en Ospelseweg) kunnen door middel van een enkelstrooksrotonde zonder problemen worden afgewikkeld.

Belangrijk aandachtspunt in de verkeersafwikkeling en doorstroming van dit alternatief betreft, net als bij de alternatieven 2A en 2B, de aansluiting op de N275 en de verbinding richting de nabijgelegen toe- en afritten van de A2. Dit deel van de N275 is immers behoorlijk druk en de drie kruispunten zijn allen intensief gebruikt en liggen dicht bij elkaar, waardoor de kans op filevorming aanwezig is.

De kruispunten van zowel de aansluiting N275-Randweg-west als de beide toe- en afritten dienen voldoende ruim gedimensioneerd te worden. Bij de beschrijving van de inrichtingsvarianten in paragraaf 4.7 is hier aandacht aan besteed.

Een tweede aandachtspunt betreft de verkeersafwikkeling en doorstroming op de sluiproute via de Randweg-West-Heerweg-Peelsteeg. Deze wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom en de geprognosticeerde intensiteiten benaderen de capaciteitsgrenzen van dergelijke wegen. Voornamelijk op de kruispunten in het buitengebied, die als gelijkwaardige kruispunten zijn vormgegeven, kan dit leiden tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

afbeelding 5.5: Plot verkeersmodel alternatief 4



Verkeerskundige barrièrewerking

Alternatief 1A

Qua barrièrewerking heeft dit alternatief geen toegevoegde waarde ten opzichte van de referentiesituatie. Weliswaar wordt de N266 ingericht conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig, maar dit heeft geen invloed op de barrièrewerking van de N266 tussen Nederweert en Budschop.

Alternatief 1B

Op het aspect verkeerskundige barrièrewerking scoort alternatief 1B goed ten opzichte van de referentiesituatie. Door de verdiepte ligging van de N266 en het scheiden van lokaal en regionaal verkeer wordt de verbinding tussen Nederweert en Budschop verbeterd waardoor de verkeerskundige barrièrewerking grotendeels wordt opgeheven. Weliswaar worden beide kernen nog steeds gescheiden door het kanaal en de N266, maar omdat de verbinding tussen beide kernen vrij te berijden is, zorgt dit niet voor fysieke onmogelijkheden of wachttijden bij drukke kruispunten.

Alternatief 1B – variant 2

De verkeerskundige barrièrewerking wordt in variant 2 van alternatief 1B vergelijkbaar beoordeeld met de barrièrewerking in alternatief 1B. De verdiepte ligging betreft weliswaar een minder lang gedeelte van het tracé door de kern, maar heeft voor de verkeerskundige barrièrewerking hetzelfde effect als de langere tunnelbak in alternatief 1B. Ter plaatse van het uitwisselpunt van verkeersstromen tussen Nederweert en Budschop wordt de weg namelijk ook in variant 2 verdiept aangelegd.

Alternatief 2A

De aanleg van de randweg conform alternatief 2A heeft een positieve bijdrage aan het beperken van de verkeerskundige barrièrewerking van de N266 tussen Nederweert en Budschop. Vanwege de aanleg van de randweg en het afwaarderen van het bestaande tracé van de N266 tussen N275 en de randweg wordt de weg aanzienlijk minder druk. Het betreffende gedeelte van de N266 wordt hierdoor nagenoeg uitsluitend gebruikt door herkomst- en/of bestemmingsverkeer voor Nederweert en Budschop. De resterende kruispunten kunnen gelijkwaardig worden vormgegeven en de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van de N266 wordt hierdoor duidelijk verbeterd.

Het aanleggen van dit alternatief heeft echter ook duidelijk een negatief effect op de verkeerskundige barrièrewerking, hoofdzakelijk in het buitengebied. De randweg doorsnijdt namelijk enkele wegen in het buitengebied, woonkavels worden doorsneden en agrarische percelen worden gekruist. Deze doorsnijding betekent dat enkele bestaande routes niet meer bruikbaar zullen zijn en het verkeer, zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer (inclusief agrarisch verkeer), met omrijafstanden geconfronteerd zal worden. Omdat diverse agrarische percelen doorsneden worden zal ook de bereikbaarheid hiervan verslechteren. Mogelijk dat nieuwe inritten of paden gerealiseerd dienen te worden om omrijafstanden zo veel mogelijk te voorkomen.

Varianten alternatief 2A

Qua barrièrewerking wijken de variant 3 en 4 slechts in beperkte mate af van alternatief 2A. Voor de huidige N266 hebben beide varianten een vergelijkbaar positief effect, in het buitengebied daarentegen ontstaat een grotere barrière als gevolg van de aanleg van een randweg, overeenkomstig aan alternatief 2A. De verschillen tussen de varianten en het alternatief 2A hebben met name betrekking op de wijze van ontsluiting in de omgeving van de Heijsterstraat. Het gelijkvloers kruisen van de Heijsterstraat door middel van een rotonde in

variant 4 heeft een iets minder negatieve invloed op de barrièrewerking omdat geen tunnelbak hoeft te worden gerealiseerd. Voor variant 3 geldt dat het negatieve effect iets groter is omdat de Heijsterstraat wordt doorsneden en directe uitwisseling van verkeer niet meer mogelijk. Daarentegen wordt de Heerweg door middel van een parallelstructuur aangesloten op de Heijsterstraat richting de rotonde bij de Molenheide, waardoor deze doorsnijding van de route teniet wordt gedaan.

Alternatief 2B

De aanleg van de randweg conform alternatief 2B heeft eveneens een positieve bijdrage aan het beperken van de verkeerskundige barrièrewerking van de N266 tussen Nederweert en Budschop. Vanwege de aanleg van de randweg en het afwaarderen van het bestaande tracé van de N266 tussen N275 en de randweg wordt de bestaande weg aanzienlijk minder druk. Het betreffende gedeelte van de N266 wordt hierdoor nagenoeg uitsluitend gebruikt door herkomst- en/of bestemmingsverkeer voor Nederweert en Budschop. De resterende kruispunten kunnen gelijkwaardig worden vormgegeven en de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van de N266 wordt hierdoor duidelijk verbeterd.

Het aanleggen van dit alternatief heeft echter ook duidelijk een negatief effect op de verkeerskundige barrièrewerking, hoofdzakelijk in het buitengebied. De randweg doorsnijdt namelijk diverse wegen in het buitengebied, woonkavels worden doorsneden en agrarische percelen worden gekruist. Deze doorsnijding betekent dat diverse bestaande routes niet meer bruikbaar zullen zijn en het verkeer, zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer (inclusief agrarisch verkeer), met omrijafstanden geconfronteerd zal worden, in ruimschoots meerdere mate dan in Alternatief 2A. Omdat diverse agrarische percelen doorsneden worden zal ook de bereikbaarheid hiervan verslechteren. Mogelijk dat nieuwe inritten of paden gerealiseerd dienen te worden om omrijafstanden zo veel mogelijk te voorkomen.

Alternatief 2B – variant 2

De verschillen tussen de variant en het alternatief 2B hebben met name betrekking op de wijze van ontsluiting van de Heijsterstraat. Het gelijkvloers kruisen van de Heijsterstraat door middel van een rotonde in variant 2 heeft een licht minder negatieve invloed op de barrière werking omdat geen tunnelbak hoeft te worden gerealiseerd, waardoor het ruimtebeslag minder ingrijpend is.

Alternatief 3

De aanleg van de randweg volgens alternatief 3 heeft eveneens een positieve bijdrage aan het beperken van de verkeerskundige barrièrewerking van de N266 tussen Nederweert en Budschop. Vanwege de aanleg van de randweg en het afwaarderen van het bestaande tracé van de N266 tussen N275 en de randweg wordt de bestaande weg aanzienlijk minder druk. Het betreffende gedeelte van de N266 wordt hierdoor nagenoeg uitsluitend gebruikt door herkomst- en/of bestemmingsverkeer voor Nederweert en Budschop. De resterende kruispunten kunnen gelijkwaardig worden vormgegeven en de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van de N266 wordt hierdoor duidelijk verbeterd.

Het aanleggen van dit alternatief heeft echter ook duidelijk een negatief effect op de verkeerskundige barrièrewerking, hoofdzakelijk in het buitengebied. De randweg doorsnijdt net als alternatief 2B diverse wegen in het buitengebied, woonkavels worden doorsneden en agrarische percelen worden gekruist. Deze doorsnijding betekent dat diverse bestaande routes niet meer bruikbaar zullen zijn en het verkeer, zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer (inclusief agrarisch verkeer), met omrijafstanden geconfronteerd zal worden. Omdat diverse agrarische percelen doorsneden worden zal ook de bereikbaarheid hiervan verslechteren. Mogelijk dat nieuwe inritten of paden gerealiseerd dienen te worden om omrijafstanden zo veel mogelijk te voorkomen.

Alternatief 4

Ook de aanleg van een oostelijke randweg heeft een positieve bijdrage aan het beperken van de verkeerskundige barrièrewerking van de N266 tussen Nederweert en Budschop. Vanwege de aanleg van de randweg en het afwaarderen van het bestaande tracé van de N266 tussen N275 en de randweg wordt de bestaande weg aanzienlijk minder druk.

Het betreffende gedeelte van de N266 wordt hierdoor nagenoeg uitsluitend gebruikt door herkomst- en/of bestemmingsverkeer voor Nederweert en Budschop. De resterende kruispunten kunnen gelijkwaardig worden vormgegeven en de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van de N266 wordt hierdoor duidelijk verbeterd.

Het aanleggen van dit alternatief heeft echter ook duidelijk een negatief effect op de verkeerskundige barrièrewerking, zowel op het buitengebied van Budschop als het buitengebied van Nederweert. De randweg doorsnijdt aan de oostzijde diverse wegen in het buitengebied, woonkavels worden doorsneden en agrarische percelen worden gekruist. Deze doorsnijding betekent dat diverse bestaande routes niet meer bruikbaar zullen zijn en het verkeer, zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer (inclusief agrarisch verkeer), met omrijdafstanden geconfronteerd zal worden. Omdat diverse agrarische percelen doorsneden worden zal ook de bereikbaarheid hiervan verslechteren. Mogelijk dat nieuwe inritten of paden gerealiseerd dienen te worden om omrijdafstanden zo veel mogelijk te voorkomen.

Aan de westzijde van Nederweert zorgt het intensievere gebruik van de Randweg-West-Peelsteeg-Heerweg eveneens voor extra barrièrewerking. Omdat het gebruik van de route groter is neemt de oversteekbaarheid van de wegen en kruispunten af en vormt daarmee een grotere barrière voor zowel bewoners als bedrijven in het buitengebied.

Bereikbaarheid

Alternatief 1A

Overeenkomstig de verkeersafwikkeling, bereikbaarheid en barrièrewerking heeft dit alternatief eveneens geen positieve danwel negatieve effecten op de bereikbaarheid van Nederweert en Budschop ten opzichte van de referentiesituatie. Alle bestaande verbindingen en aansluitingen op het bestaande wegennet blijven gehandhaafd en de intensiteiten op het wegennet wijken nauwelijks af van de referentiesituatie.

Alternatief 1B

Voor de bereikbaarheid van Nederweert en Budschop heeft dit alternatief zowel positieve als negatieve gevolgen. Positief voor de bereikbaarheid van, en met name de verbinding tussen, Nederweert en Budschop is het feit dat de N266 geen belemmering vormt tussen beide kernen. Hierdoor is de bereikbaarheid voor lokaal verkeer optimaal. De bereikbaarheid van Budschop vanuit noordelijke richting wordt echter enigszins verslechterd. Budschop is in dit alternatief immers niet meer rechtstreeks vanaf de N266 te benaderen. Om vanuit noordelijke richting in Budschop te komen dient de N266 tijdig te worden verlaten (bij de noordelijke komgrens N266) en dient gebruik gemaakt te worden van lokale wegen langs de verdiepte N266. Mede vanwege de lagere snelheid en minder directe routing neemt de reistijd van en naar Budschop enigszins toe.

Alternatief 1B – variant 2

De beoordeling van variant 2 voor wat betreft de bereikbaarheid wijkt niet in onderscheidende mate af van Alternatief 1B.

Alternatief 2A

Met de realisatie van dit alternatief wordt de bereikbaarheid van de kernen Nederweert en Budschop gewaarborgd en zelfs verbeterd. Beide kernen blijven bereikbaar via de bestaande routes en vanwege de afname van verkeer op de N275 en N266 heeft dit zelfs een positieve bijdrage aan de bereikbaarheid, met name voor Nederweert. Door de aanleg van een randweg dicht om de kern en het faciliteren van enkele ontsluitingsmogelijkheden op de randweg (via Molenweg en Booldersdijk) is de kern Nederweert bovendien beter bereikbaar vanuit noordwestelijke richting. Er ontstaat immers een volledige ring om de kern Nederweert, waardoor het herkomst en bestemmingsverkeer de meest gewenste ontsluitingsroute kan kiezen. Voor het doorgaand verkeer is de route N275-randweg-N266 de geëigende structuur.

Alternatief 2A – variant 3 en 4

De beoordeling van variant 3 voor wat betreft de bereikbaarheid wijkt af van Alternatief 2A vanwege het feit dat lokale verbindingen beter gewaarborgd blijven als gevolg van de aan te leggen parallelverbinding via de Heerweg. Hierdoor blijft een belangrijke verbinding in het buitengebied behouden.. Variant 4 wordt in lichte mate positiever beoordeeld vanwege de mogelijkheid om ter hoogte van de Heijsterstraat door middel van de rotonde uit te wisselen met het lokale wegennet. Hierdoor worden bestaande routes in mindere mate doorsneden en worden belemmeringen voor de bereikbaarheid beperkt.

Alternatief 2B

Met de realisatie van dit alternatief wordt de bereikbaarheid van de kernen Nederweert en Budschop gewaarborgd, echter in tegenstelling tot alternatief 2A zal het niet direct tot een verbetering leiden. Beide kernen blijven bereikbaar via de bestaande routes en vanwege de afname van verkeer op de N275 en N266 heeft dit een positieve bijdrage aan de bereikbaarheid, met name voor Nederweert. Door de aanleg van een randweg ver van de kern en het faciliteren van enkele ontsluitingsmogelijkheden op de randweg (via Molenweg en Booldersdijk) is de kern Nederweert weliswaar bereikbaar vanuit noordwestelijke richting, maar vanwege de afstand tot de kern zijn dit geen aantrekkelijkere routes dan bestaande routes. Voor het doorgaand verkeer is de route N275-randweg-N266, evenals alternatief 2A, de geëigende structuur.

Alternatief 2B – variant 2

De beoordeling van variant 2 voor wat betreft de bereikbaarheid wordt in lichte mate positiever beoordeeld vanwege de mogelijkheid om ter hoogte van de Heijsterstraat door middel van de rotonde uit te wisselen. Hierdoor worden bestaande routes in mindere mate doorsneden en worden belemmeringen voor de bereikbaarheid beperkt.

Alternatief 3

Met de realisatie van dit alternatief wordt de bereikbaarheid van de kernen Nederweert en Budschop gewaarborgd, echter in tegenstelling tot alternatief 2A zal het niet direct tot een verbetering van de bereikbaarheid leiden. Beide kernen blijven bereikbaar via de bestaande routes en vanwege de afname van verkeer op de N275 en N266 heeft dit zelfs een positieve bijdrage aan de bereikbaarheid, met name voor Nederweert.

Door de aanleg van een randweg vanaf de A2 en het faciliteren van enkele ontsluitingsmogelijkheden op de randweg (via Molenweg en Booldersdijk) is de kern Nederweert weliswaar bereikbaar vanuit noordwestelijke richting, maar vanwege de afstand tot de kern zijn dit geen aantrekkelijkere routes dan bestaande routes. Voor het doorgaand verkeer is de route parallelweg A2-randweg-N266, evenals bij voorgaande alternatieven, de geëigende structuur. Voor het herkomst- en bestemmingsverkeer van Nederweert en Budschop is dit alternatief echter duidelijk minder aantrekkelijk dan bijvoorbeeld alternatief 2A.

Alternatief 4

De bereikbaarheid van de kernen Nederweert en Budschop is in dit alternatief weliswaar gewaarborgd, maar het alternatief heeft hierin geen duidelijk positieve bijdrage. Vanuit oostelijke richting is de bereikbaarheid goed, maar vanuit westelijke richting treedt een duidelijke verslechtering op. Dit uit zich in het sluipverkeer op de wegen in het buitengebied van Nederweert aan de westzijde. Dit betreft weliswaar hoofdzakelijk doorgaand verkeer, maar ook een deel van het herkomst- en bestemmingsverkeer maakt gebruik van deze route.

Verkeersveiligheid

Alternatief 1A

Op het gebied van verkeersveiligheid scoort het alternatief in lichte mate beter dan de referentiesituatie. Door een duurzaam veilige inrichting van de weg krijgen de verschillende weggebruikers een duidelijkere plek in het wegprofiel en worden de verkeerssoorten van elkaar gescheiden. Dit draagt bij aan een eenduidig wegbeeld en de weggebruiker weet zodoende beter welk gedrag van hem/haar verwacht wordt.

Alternatief 1B

Qua verkeersveiligheid scoort het alternatief goed, zowel voor gemotoriseerd verkeer als voor (brom)fietsers en voetgangers. Door het scheiden van het lokaal en regionaal verkeer wordt immers de kans op conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer kleiner. Door het opheffen van het knelpunt bij het kruispunt met Brug 15 neemt ook de kans op ongevallen af, dit is voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer positief. Ook verbetert de doorstroming op de kruispunten licht.

Alternatief 1B – variant 2

De beoordeling van variant 2 voor wat betreft de verkeersveiligheid wijkt niet in onderscheidende mate af van Alternatief 1B.

Alternatief 2A

Op het aspect verkeersveiligheid scoort het alternatief in zowel positieve zin als negatieve zin. Een positieve ontwikkeling is met name terug te vinden in de afname van verkeer op de N275 en N266 waardoor de oversteekbaarheid wordt verbeterd. Op de N266 neemt de hoeveelheid verkeer zelfs dermate veel af dat de N266 binnen de bebouwde kom kan worden gecategoriseerd als erftoegangsweg en vormt daarmee voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer een verkeersveilige structuur. De huidige knelpunten op de N266 worden hiermee opgelost. Ook worden de kruispunten met de Randweg West en de Randwegbrug aangepast en wijzigt de bereikbaarheid van de Mc Donalds, wat een positieve invloed heeft op de verkeersveiligheid.

De nieuw aan te leggen randweg wordt conform richtlijnen van Duurzaam Veilig ingericht. De rijrichtingen worden fysiek gescheiden, waardoor inhaalbewegingen onmogelijk worden gemaakt. Dit heeft een positieve bijdrage op de verkeersveiligheid. Ook het aanleggen van rotondes in het tracé betekent dat voor de meest verkeersveilige kruispuntvorm wordt gekozen. Ondanks dat de inrichting van de randweg conform de landelijke verkeersveiligheidseisen wordt ingericht, heeft de randweg in het buitengebied ook een licht negatieve impact op verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie. Enkele bestaande structuren worden immers doorsneden en men moet gebruik maken van andere routes, waardoor deze drukker worden. De verwachte intensiteiten passen echter ruimschoots binnen de functie en inrichting van deze wegen. Met name voor het fietsverkeer kan de toename van verkeer enigszins negatieve gevolgen hebben. Daarnaast heeft de randweg zelf

voor het kruisende fietsverkeer een negatief effect. Ondanks dat er oversteekvoorzieningen bij de rotondes zijn voorzien, blijven het potentiële conflictpunten. In vergelijking tot de referentiesituatie in het studiegebied verbetert de situatie in zijn totaliteit op het aspect verkeersveiligheid.

Alternatief 2A – variant 3 en 4

De beoordeling van varianten 3 en 4 voor wat betreft de verkeersveiligheid wijkt niet in onderscheidende mate af van Alternatief 2A.

Alternatief 2B

Op het aspect verkeersveiligheid scoort het alternatief in zowel positieve zin als negatieve zin. Een positieve ontwikkeling is met name terug te vinden in de afname van verkeer op de N275 en N266 waardoor de oversteekbaarheid wordt verbeterd. Op de N266 neemt de hoeveelheid verkeer zelfs dermate veel af dat de N266 binnen de bebouwde kom kan worden gecategoriseerd als erftoegangsweg en vormt daarmee voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer een verkeersveilige structuur.

De nieuw aan te leggen randweg wordt conform richtlijnen van Duurzaam Veilig ingericht. De rijrichtingen worden fysiek gescheiden, waardoor inhaalbewegingen onmogelijk worden gemaakt. Dit heeft een positieve bijdrage op de verkeersveiligheid. Ook het aanleggen van rotondes in het tracé betekent dat voor de meest verkeersveilige kruispuntvorm wordt gekozen. Ondanks dat de inrichting van de randweg conform de landelijke verkeersveiligheidseisen wordt ingericht, heeft de randweg in het buitengebied ook een negatieve impact op verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie. Bestaande structuren worden immers doorsneden en men moet gebruik maken van andere routes, waardoor deze drukker worden. In Alternatief 2B is dit in meerdere mate het geval dan bij Alternatief 2A. Met name voor het fietsverkeer kan dit negatieve gevolgen hebben. Daarnaast heeft de randweg zelf voor het kruisende fietsverkeer een negatief effect. Ondanks dat er oversteekvoorzieningen bij de rotondes zijn voorzien, blijven het potentiële conflictpunten. In vergelijking tot de referentiesituatie op de N266 verbeterd de situatie in zijn totaliteit licht op het aspect verkeersveiligheid.

Alternatief 2B – variant 2

De beoordeling van variant 2 voor wat betreft de verkeersveiligheid wijkt niet in onderscheidende mate af van Alternatief 2B.

Alternatief 3

Op het aspect verkeersveiligheid scoort het alternatief, net als voorgaande alternatieven 2A en 2B in zowel positieve zin als negatieve zin. Een positieve ontwikkeling is met name terug te vinden in de afname van verkeer op de N275 en N266 waardoor de oversteekbaarheid wordt verbeterd. Op de N266 neemt de hoeveelheid verkeer zelfs dermate veel af dat de N266 binnen de bebouwde kom kan worden gecategoriseerd als erftoegangsweg en vormt daarmee voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer een verkeersveilige structuur.

De nieuw aan te leggen randweg wordt conform richtlijnen van Duurzaam Veilig ingericht. De rijrichtingen worden fysiek gescheiden, waardoor inhaalbewegingen onmogelijk worden gemaakt. Dit levert een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook het aanleggen van rotondes in het tracé betekent dat voor de meest verkeersveilige kruispuntvorm wordt gekozen. Ondanks dat de inrichting van de randweg conform de landelijke verkeersveiligheidseisen wordt ingericht, heeft de randweg in het buitengebied ook een negatieve impact op verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie. Bestaande

structuren worden immers doorsneden en men moet gebruik maken van andere routes, waardoor deze drukker worden, overeenkomstig aan Alternatief 2B. Met name voor het fietsverkeer kan dit negatieve gevolgen hebben. Daarnaast heeft de randweg zelf voor het kruisende fietsverkeer een negatief effect. Ondanks dat er oversteekvoorzieningen bij de rotondes zijn voorzien, blijven het potentiële conflictpunten. In de referentiesituatie zijn deze conflictpunten niet aanwezig. In vergelijking tot de referentiesituatie op de N266 verbeterd de situatie in zijn totaliteit licht op het aspect verkeersveiligheid.

Alternatief 4

Op het aspect verkeersveiligheid scoort het alternatief, net als voorgaande alternatieven 2A, 2B en 3 in zowel positieve zin als negatieve zin. Een positieve ontwikkeling is met name terug te vinden in de afname van verkeer op de N275 en N266 waardoor de oversteekbaarheid wordt verbeterd. Op de N266 neemt de hoeveelheid verkeer zelfs dermate veel af dat de N266 binnen de bebouwde kom kan worden gecategoriseerd als erftoegangsweg en vormt daarmee voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer een verkeersveilige structuur.

De nieuw aan te leggen randweg wordt conform richtlijnen van Duurzaam Veilig ingericht. De rijrichtingen worden fysiek gescheiden, waardoor inhaalbewegingen onmogelijk worden gemaakt. Dit levert een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook het aanleggen van rotondes in het tracé betekent dat voor de meest verkeersveilige kruispuntvorm wordt gekozen.

Ondanks dat de inrichting van de randweg conform de landelijke verkeersveiligheidseisen wordt ingericht, heeft de randweg in het buitengebied ook een negatieve impact op verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie. Bestaande structuren worden immers doorsneden en men moet gebruik maken van andere routes, waardoor deze drukker worden. Met name voor het fietsverkeer kan dit negatieve gevolgen hebben. Daarnaast heeft de randweg zelf voor het kruisende fietsverkeer een negatief effect. Ondanks dat er oversteekvoorzieningen bij de rotondes zijn voorzien, blijven het potentiële conflictpunten. In de referentiesituatie zijn deze conflictpunten niet aanwezig.

Een aanvullend nadelig effect van dit alternatief ten opzichte van de andere alternatieven is dat niet alleen verkeersonveiligheid bij de randweg zelf ontstaat, maar dat ook in het buitengebied aan de westzijde negatieve effecten op het gebied van verkeersveiligheid optreden. Omdat onder andere de Peelsteeg en Heerweg aanzienlijk drukker worden, vinden meer conflicten plaats, zowel op wegvak- als kruispuntniveau. De kans op ongevallen neemt hierdoor toe.

Sluiproutes

Het bepalen van ongewenst sluipverkeer uit het verkeersmodel is herleid op basis van het gebruik van de routes uit het verkeersmodel. Uit de vergelijking van de intensiteiten uit het verkeersmodel zijn enkele routes opvallend. Bij de alternatieven 2A en 2B is een duidelijke toename van verkeer zichtbaar op de Molenweg richting de kern. Blijkbaar wordt deze route meer gebruikt als invalsweg van de kern Nederweert, waardoor het herkomst-bestemmingsverkeer binnen de kern enigszins andere routes zal nemen. Aangezien het herkomst-bestemmingsverkeer betreft, kan dit niet als ongewenst sluipverkeer worden bestempeld. Ten opzichte van de referentiesituatie neemt de hoeveelheid verkeer op de Molenweg toe met circa 1.200 (2B) tot 1.900 (2A) voertuigen, dit is respectievelijk +39% en 61%. De resultaten van de onderzochte varianten wijken in beperkte mate af van deze aantallen, waardoor deze niet onderscheidend zijn in de beoordeling ten opzichte van voorgaande beschrijving.

Daarnaast is de toename van verkeer op de Ulikerstraat nabij Brug 14 opvallend bij Alternatief 2A en in iets mindere mate bij alternatieven 2B en 3. Waarschijnlijk neemt de hoeveelheid verkeer op deze route toe als gevolg van verkeer op de relatie oost-noord (Venlo-Helmond) die geen gebruik wenst te maken van de langere route via een westelijk randweg alternatief. Ten opzichte van de referentiesituatie neemt de hoeveelheid verkeer in alternatief 2A toe met 1.000 motorvoertuigen per etmaal (+37%). Op de Peelsteeg en de Booldersdijk neemt de hoeveelheid verkeer daarentegen af.

De Booldersdijk Noord wordt in de alternatieven 2B en 3 duidelijk intensiever gebruikt dan in de referentiesituatie. De hoeveelheid verkeer neemt hier toe met respectievelijk 800 (+51%) en 1.000 (+65%) motorvoertuigen per etmaal. Vanwege de ligging van deze alternatieven in het verre buitengebied van Nederweert is de verbinding met Someren relatief kort, waardoor deze route een aantrekkelijk alternatief vormt voor de N266.

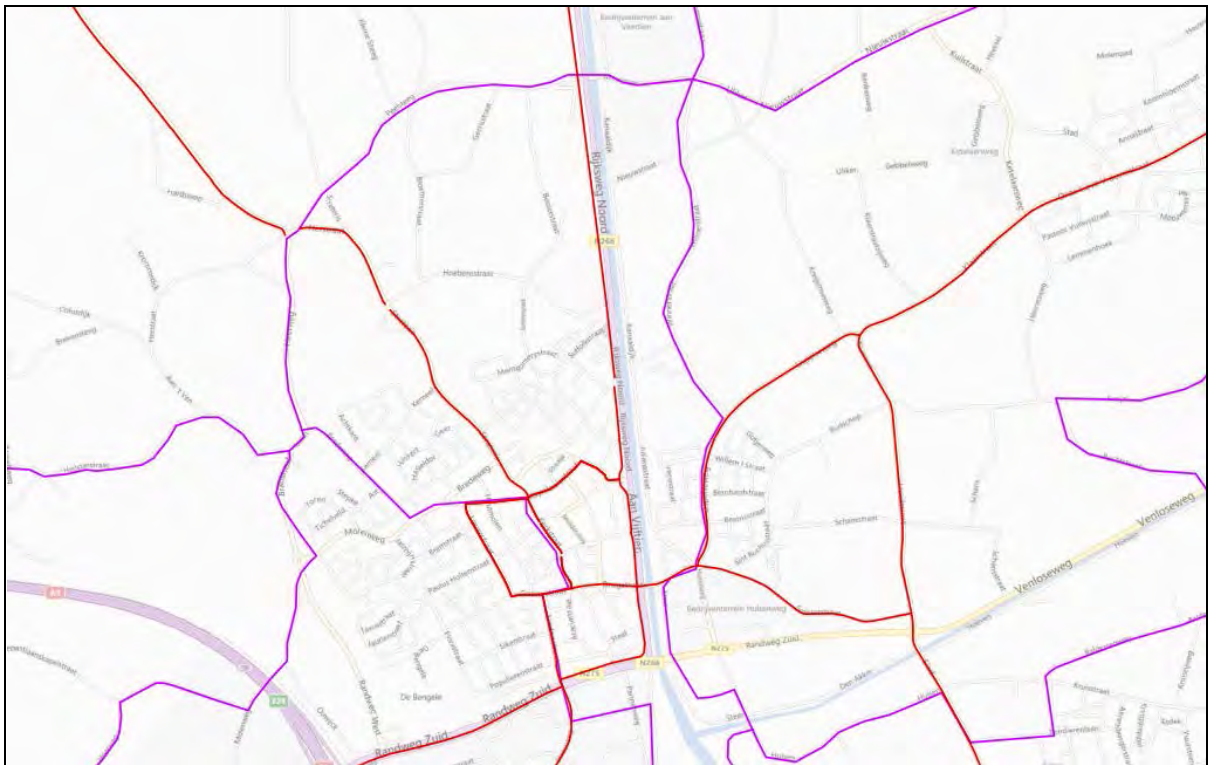
Van sluipverkeer is met name sprake bij alternatief 4. In dit alternatief wordt aan de oostzijde van Budschoep een randweg geprojecteerd. Echter, omdat de belangrijkste verkeersstroom aanwezig is op de relaties oost-west en west-noord, biedt dit alternatief met name voor het verkeer op de relatie west-noord een behoorlijke omrijafstand. Dit uit zich in een toename van (sluip)verkeer op de route Randweg west-Peelsteeg. Op de Randweg west neemt de hoeveelheid verkeer toe met circa 3.300 motorvoertuigen per etmaal (+48%), op de Peelsteeg bedraagt de toename van verkeer circa 3.000 motorvoertuigen (+166%) ten opzichte van de referentiesituatie.

Fietsverkeer

De diverse onderzochte alternatieven hebben niet alleen invloed op de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van gemotoriseerd verkeer, maar ook voor fietsroutes hebben de alternatieven positieve danwel negatieve gevolgen. Op basis van zowel gemeentelijke als provinciale routestructuren is het utilitair en recreatief fietsroutenetwerk in beeld gebracht, zie hiervoor afbeelding 5.6.

Met de maatregelen uit dit MER wordt voor alle alternatieven en varianten voorzien in betere en verkeersveilige oversteekmogelijkheden van de N275. Zoals onder 4.7 reeds staat omschreven wordt in de planvorming uitgegaan van een ongelijkvloerse kruising door middel van een fiets- en voetgangersbrug ter hoogte van de Florastraat in alle alternatieven en varianten. Daarnaast wordt voorzien in een ongelijkvloerse kruising van de N275 ter hoogte van de Rijksweg. In alternatief 1A en 1B, inclusief variant, wordt hiervoor voorzien in een fiets- en voetgangerstunnel onder de N275. Bij alternatief 2 tot en met 4, inclusief varianten, vindt de ongelijkvloerse kruising van de N275 plaats via de onderdoorgang langs het Kanaal.

afbeelding 5.6: Fietsroutenetwerken



Voor de alternatieven 1A en 1B worden geen bestaande fietsroutes doorsneden of onmogelijk gemaakt. Zodoende treden als gevolg van beide alternatieven geen negatieve effecten op voor het utilitair of recreatief fietsverkeer. Een positief effect voor de utilitaire fietsverbinding tussen Nederweert en Budschop is een verdiepte ligging van de N266 conform alternatief 1B. In dit alternatief ondervindt het fietsverkeer geen hinder van het gemotoriseerd verkeer op de N266 en kan tussen beide kernen zonder belemmeringen worden gefietst. Zowel voor de doorstroming als de verkeersveiligheid is dit een positieve ontwikkeling.

Alternatief 2A doorsnijdt de recreatieve fietsroute via de Molenweg-Braosheuf-Heerweg-Peelsteeg. Tevens wordt de utilitaire route over de Strateris-Booldersdijk doorsneden. In het alternatief wordt echter voorzien in rotondes ter hoogte van de Molenweg en Strateris, waardoor het kruisen van de randweg op deze routes mogelijk blijft. Vanwege de gedeeltelijk verdiepte ligging van dit randweg alternatief verdient de inpassing van de fietsroute langs de Braosheuf-Heerweg aandacht.

Ten aanzien van de varianten van alternatief 2A en het effect op het fietsverkeer geldt dat het realiseren van de randweg op maaiveld meer mogelijkheden biedt om deze fietsrelatie te behouden dan de route in alternatief 2A. Er wordt in dit alternatief weliswaar een viaduct aangelegd ter plaatse van Boeket, maar de Heerweg blijft doorsneden. In variant 3 kan deze route worden geleid via de aan te leggen parallelweg, in variant 4 kan worden bekeken om de route te handhaven en de randweg te laten kruisen via de nieuw aan te leggen rotonde bij de Heijsterstraat.

Voor alternatief 2B en 3 geldt dat de recreatieve routes via de Molenweg-Braosheuf (alleen alternatief 2B) en Heijsterstraat, en de utilitaire fietsroute over de Booldersdijk worden doorsneden door de randweg. De bereikbaarheid van deze routes is echter in beide alternatieven gewaarborgd. De Molenweg (alleen alternatief 2B) en Booldersdijk worden

beide door middel van een rotonde aangesloten op de randweg, terwijl de Heijsterstraat ongelijkvloers wordt gekruist door de randweg door middel van een tunnel. Zodoende worden alle utilitaire en recreatieve fietsroutes in deze alternatieven behouden.

Voor variant 2 op Alternatief 2B geldt hetzelfde als voor variant 4 van Alternatief 2A. In variant 2 kan worden bekeken om de route te handhaven en de randweg te laten kruisen via de nieuw aan te leggen rotonde bij de Heijsterstraat. De route wordt hierdoor echter wel minder aantrekkelijk dan wanneer deze ononderbroken kan doorgaan over de Heijsterstraat, zoals in Alternatief 2B het geval is.

Voor alternatief 4 geldt dat de utilitaire fietsroutes over de Smisserstraat en de Ospelseweg worden doorsneden, evenals de recreatieve fietsroute over de Winnerstraat. De Ospelseweg wordt door middel van een rotonde aangesloten op dit randweg alternatief, maar voor de verbindingen via de Smisserstraat en Winnerstraat wordt niet voorzien in voorzieningen om het fietsverkeer op deze routes te faciliteren. Beide routes worden dus feitelijk onderbroken door de randweg waardoor hier geen doorgaand fietsverkeer gebruik van kan maken.

Agrarisch verkeer

De gemeente Nederweert kent een groot buitengebied waar diverse kleine, middelgrote en grote (agrarische) bedrijven zijn gevestigd. Het realiseren van een randweg zal invloed hebben op de routing van agrarisch verkeer en de bereikbaarheid en ontsluiting van bedrijven en percelen.

In maart 2013 is in het kader van diverse studies in Midden-Limburg door gemeente Weert, Nederweert en provincie Limburg gesproken met enkele belangengroeperingen (o.a. CUMELA en LLTB) inzake routes voor agrarisch verkeer in de regio. Ook voor de omgeving van Nederweert zijn de belangrijkste hoofdroutes² inzichtelijk gemaakt.

Bestaande knelpunten

In overleg met CUMELA en LLTB zijn op basis van de regionale en lokale routes een drietal knelpunten in het wegennet van Nederweert en omgeving benoemd:

- Herstraat tussen Booldersdijk en Brekensteeg is erg smal en moeilijk begaanbaar voor breed agrarisch verkeer.
- Winnerstraat-Uliker is gedeeltelijk erg smal en daardoor moeilijk begaanbaar voor breed agrarisch verkeer.
- Route over Pannenweg vormt een belemmering.

Met het aanpassen van deze knelpunten zouden de belangrijkste knelpunten in het buitengebied van Nederweert zijn opgelost.

² Binnen het studiegebied, en met name in het buitengebied, zullen nagenoeg alle wegen gebruikt worden door agrarisch verkeer. De gemarkeerde wegen zijn echter de meest verbindende en meest intensief gebruikte routes.

afbeelding 5.7: Belangrijkste agrarische routes



Gevolgen alternatieven voor routing agrarisch verkeer

In het kader van de planMER N266 Randweg Nederweert worden zes alternatieven onderzocht. Twee alternatieven maken gebruik van het bestaande tracé van de N275 en N266 (Alternatief 1A en 1B). Als uitgangspunt voor deze studie geldt dat de N266 vanaf de N275 tot en met de rotonde Hoebeakker gesloten wordt verklaard voor agrarisch verkeer indien deze heringericht wordt. Als alternatieve route voor deze structuur zijn zowel aan de oost- als westzijde geschikte wegen aanwezig.

Aan de oostzijde is de route Hoofstraat-Kreijelmusweg-Brug 14 gelegen, terwijl aan de westzijde de Randweg west-Heerweg-Peelsteeg een geschikt alternatief vormt. Ondanks dat de N275 onderdeel uitmaakt van het regionaal verbindend wegennet, zijn geen wijzigingen in het gebruik van de N275 voorzien. De N275 blijft toegankelijk voor agrarisch verkeer, met uitzondering van het wegvak tussen de Lindenstraat en Randweg oost in Weert.

Voor zowel Alternatief 2A en 2B geldt dat de bestaande Randweg-west niet meer gebruikt mag worden door het agrarisch verkeer. Een belangrijke noord-zuid verbinding voor agrarisch verkeer wordt hierdoor belemmerd. Met de aanleg van parallelstructuren langs de Randweg-west (tot aan de aansluiting Molenweg) worden de negatieve effecten hiervan echter zo veel mogelijk beperkt. Alternatief 2A heeft bovendien tot gevolg dat het agrarisch verkeer geen gebruik meer kan maken van de Randweg West. De aanleg van een parallelweg tot aan Boeket zou de overlast kunnen beperken, echter er kan ook gebruik worden gemaakt de westelijk gelegen weg die aansluit op Boeket / Heijsterstraat (zie afbeelding 5.8). Er ontstaat hiermee wel de nodige omrijafstand (500 meter vs. 1500 meter) en mogelijk dat de betreffende structuur enigszins opgewaardeerd dient te worden. In de volgende fase van het project (projectMER) dient een afweging te worden gemaakt van wat de meest gewenste oplossingsrichting is.

Bij Alternatief 2A wordt door de verdiepte ligging van de randweg eveneens de Heerweg doorsneden. Voor de routing van het agrarisch verkeer zou het realiseren van een viaduct over de verdiepte randweg een maatregel zijn die de overlast en omrijafstanden voor het agrarisch verkeer zou beperken. In de varianten 3 en 4 van alternatief 2A wordt het tracé op maaiveld aangelegd. Doorgaand agrarisch verkeer op de Heerweg wordt mogelijk gemaakt door de aanleg van parallelstructuren (variant 3). Hierdoor is de barrièrewerking geringer dan in alternatief 2A.

afbeelding 5.8: Alternatieve route Broasheuf



Voor zowel Alternatief 2A, 2B als 3 geldt dat de belangrijkste routes via de Heijsterstraat en de Booldersdijk gehandhaafd blijven. De Heijsterstraat / Boeket wordt door de drie alternatieven ongelijkvloers gekruist, de Booldersdijk / Strateris wordt aangesloten door middel van een rotonde, waaronder rechtstreekse uitwisseling van verkeer mogelijk is. Het agrarisch verkeer kan de randweg op deze rotondes gelijkvloers kruisen (uitwisseling door agrarisch verkeer is niet mogelijk vanwege het verbod op gebruik van de randweg door agrarisch verkeer).

Voor de alternatieven 2B en 3 geldt dat een groot areaal landbouwpercelen wordt doorsneden. Ook voor diverse druk bereden lokale routes hebben deze alternatieven nadelige consequenties, in duidelijk meerdere mate dan in Alternatief 2A. Om de nadelige consequenties zoveel mogelijk te beperken zou het wenselijk zijn om de Colusdijk en de Karissteeg door middel van een ongelijkvloerse kruising van de randweg bereikbaar te houden. Vooralsnog wordt met deze maatregel geen rekening gehouden in deze fase van het project. Mogelijk kan dit dienen als mitigerende / compenserende maatregel

Voor alternatief 4 geldt dat Budschoop aan de oostzijde wordt ontsloten door middel van een randweg. Het tracé van dit alternatief is zodanig geprojecteerd dat geen hoofdroutes voor het agrarisch verkeer worden doorsneden.

Gevolgen randweg voor ontsluiting percelen en bedrijven

De alternatieven 1A en 1B zijn overeenkomstig de bestaande situatie en hebben zodoende geen negatieve invloed op de bereikbaarheid van percelen en bedrijven in het buitengebied.

Als uitgangspunt voor de aanleg van een nieuwe randweg geldt dat alle woonkavels, percelen en bedrijven bereikbaar dienen te zijn, maar rechtstreeks aansluiten op de randweg zelf is geen optie. Dit betekent dat de bereikbaarheid gewaarborgd dient te worden via alternatieve (bestaande) routes of er nieuwe routes gerealiseerd dienen te worden door middel van de aanleg van bijvoorbeeld parallelstructuren.

Alternatief 2A gaat kort om de kern en kent hiermee de minste doorsnijding van kavels, percelen en bedrijven. Het tracé doorsnijdt voornamelijk enkele noord-zuid structuren. Door de dichtheid van het wegennet en de oost-westelijke structuren (Hoebensstraat en Peelsteeg) wordt de ontsluiting van woonkavels en bedrijven grotendeels gewaarborgd, zij het met de nodige omrijafstanden. Voor de agrarische percelen geldt eveneens dat er omrijafstanden ontstaan, maar zowel op de noord-zuid relatie als de oost-west relatie is de wegenstructuur vrij dicht. Vooralsnog wordt zodoende niet verwacht dat aanvullende parallelstructuren noodzakelijk zijn om percelen van agrariërs bereikbaar te houden. In de volgende fase (projectMER) dient bekeken te worden hoe de eigendomsverhoudingen zijn gelegen en of ontsluiting van percelen via onverharde paden tussen percelen onderling mogelijk / noodzakelijk is of dat de aanleg van parallelstructuren alsnog noodzakelijk is.

Voor zowel Alternatief 2B als Alternatief 3 geldt dat deze ver om de kern zijn gelegen en een groot deel van het buitengebied doorsnijden. Ook diverse wegen in het buitengebied worden doorsneden waardoor de nodige omrijafstanden ontstaan, zowel voor aanwonenden als agrariërs. Echter, juist door de dichtheid van het wegennet kunnen de percelen in veel gevallen via meerdere wegen ontsloten worden of is dit reeds in de huidige situatie het geval. De omvang van de percelen maakt dit veelal mogelijk.

Het realiseren van parallelstructuren bij de alternatieven 2B en 3 wordt zodoende vooralsnog niet strikt noodzakelijk geacht, behoudens een kort stuk parallelweg ter ontsluiting van woning Kleine Steeg 6. Alternatief 2B en 3 doorsnijden de bereikbaarheid van deze woning, waardoor de aanleg van een parallelweg vanaf deze woning naar de Bloemerstraat noodzakelijk is.

afbeelding 5.9: Parallelstructuur Kleine Steeg 6

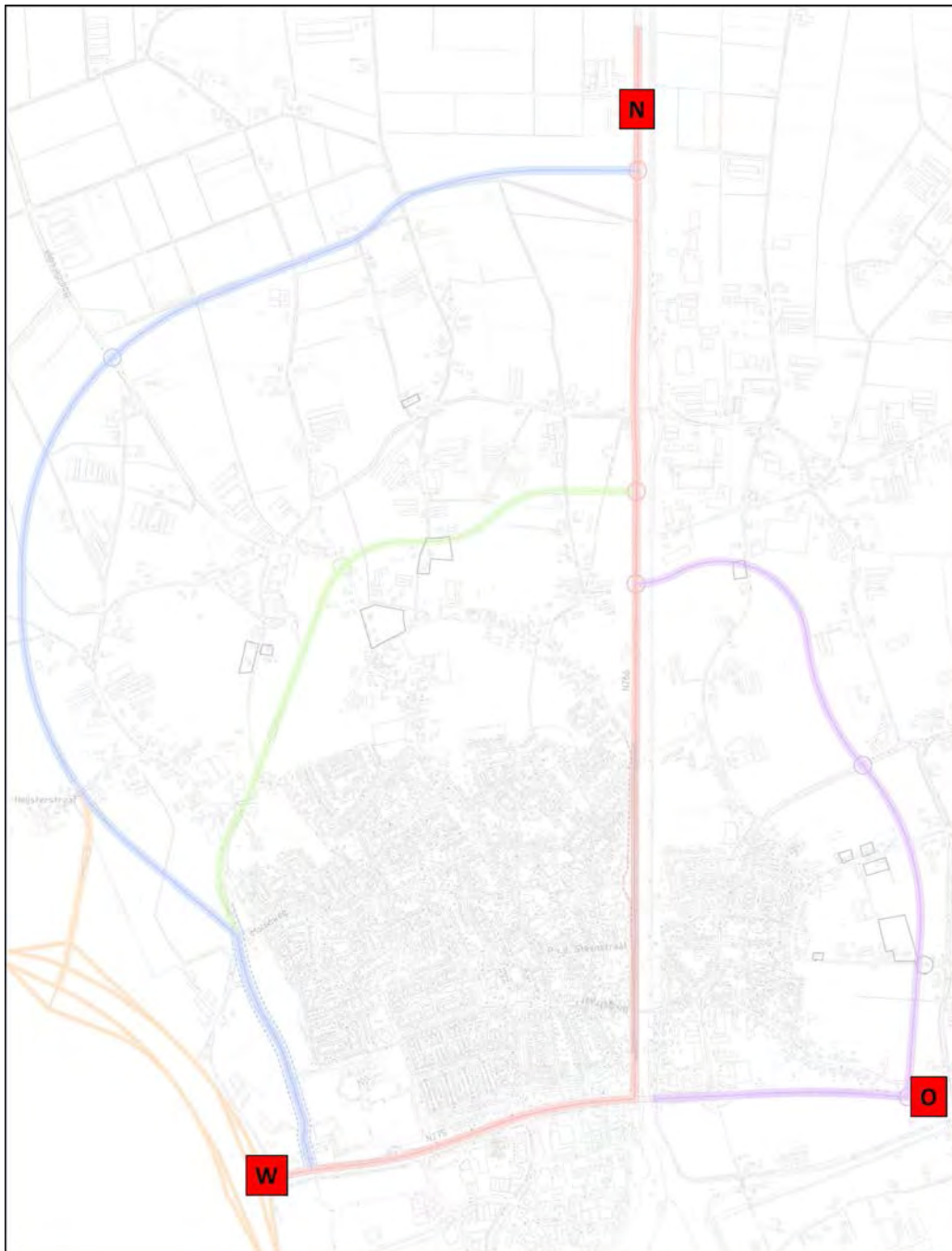


Voor alternatief 4 geldt eveneens dat alle woonkavels en bedrijven bereikbaar blijven via het bestaande wegennet, maar dat voor enkele relaties omrijafstanden ontstaan. De bereikbaarheid van percelen is in dit alternatief over het algemeen eveneens gewaarborgd vanwege de omvang van de percelen en diverse reeds bestaande wegen in het buitengebied van Budschop. Vooralsnog wordt zodoende niet voorzien in aanvullende parallelstructuren.

Reistijden

De verschillende alternatieven hebben ieder effect op de reistijden in het plangebied. Om de alternatieven te kunnen vergelijken op dit aspect is de reistijd per alternatief bepaald op basis van afstand maal snelheid per alternatief, waarbij geen rekening is gehouden met de invloed van verkeerslichten en rotondes. Deze kruispunten hebben immers effect op ieder alternatief. Voor het bepalen van de reistijden zijn binnen het studiegebied drie locaties als meetpunt genomen.

afbeelding 5.10: Meetpunten reistijd



De reistijd is gemeten voor de belangrijkste relaties waarvoor de alternatieven in het kader van dit planMER onderzocht zijn en een bijdrage dienen te leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio:

- West (W) ---> Noord (N): Betreft de relatie vanaf de aansluiting A2 richting Someren/Helmond
- Oost (O) ---> Noord (N): Betreft de relatie vanaf de N275 (Venlo) richting Someren/Helmond.

De reistijd is per alternatief bepaald voor beide relaties en weergegeven in onderstaande tabel. Overigens is de reistijd van de referentiesituatie overeenkomstig aan de alternatieven

1A en 1B. Immers, de tracés en toegestane snelheid wijzigen niet in deze alternatieven, er vinden uitsluitend wijzigingen aan de inrichting plaats.

tabel 5.8: Reistijden alternatieven³

Alternatief	Richting	Reistijd in minuten
1A	West-Noord	4,06
	Oost-Noord	3,53
1B, inclusief variant	West-Noord	4,06
	Oost-Noord	3,53
2A, inclusief varianten*	West-Noord	3,35
	Oost-Noord	5,17
2B, inclusief varianten**	West-Noord	4,10
	Oost-Noord	5,52
3	West-Noord	4,00
	Oost-Noord	6,28
4	West-Noord	4,49
	Oost-Noord	3,05

* Als gevolg van de aanleg van een rotonde in variant 4 zal de reistijd enige seconden langer zijn vanwege afremmen en optrekken ter plaatse van de rotonde.

** Als gevolg van de aanleg van een rotonde in variant 2 zal de reistijd enige seconden langer zijn vanwege afremmen en optrekken ter plaatse van de rotonde.

Uit voorgaande tabel blijkt dat met name de alternatieven 2B en 3 negatief scoren op reistijden. Weliswaar zijn de reistijden op de relatie West--->Noord vice versa goed, maar op de relatie Oost--->Noord scoren beide alternatieven erg slecht, vanwege de lange omrijdafstanden voor verkeer uit deze richting. Dit geldt ook voor alternatief 2A, maar vanwege de geringere omrijdafstand is ook de reistijd op dit alternatief minder groot. Alternatief 4 scoort met name op de relatie Oost--->Noord zeer positief.

Bij de beoordeling van de reistijden dient vermeld te worden dat de relatie West--->Noord intensiever gebruikt wordt dan de relatie Oost--->Noord. Een positief effect op de reistijd op de eerste relatie weegt zodoende zwaarder dan een positief effect op de reistijd voor relatie Oost--->Noord.

³ De verschillen in reistijd tussen de alternatieven 1B, 2A, 2B en de varianten op deze alternatieven zijn niet onderscheidend.

Conclusie

De beoordeling van de alternatieven op de aspecten verkeer vindt plaats op basis van de effectbeoordeling, zoals voorgaand beschreven. De beoordeling van de alternatieven heeft plaatsgevonden ten opzichte van de referentiesituatie.

tabel 5.9: Effectbeoordeling thema 'Verkeer'

Criterium	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Verkeersafwikkeling en doorstroming										
Kruispuntafwikkeling	0	0	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	+	0
Doorstroming N266-N275	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0
Reistijd doorgaand verkeer	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	-	-	-	--
Robuustheid	0	0/+	0/+	+	+	+	+	+	++	0
Sluipverkeer	0	0	0	0	0	0	-	-	-	--
Barrièrewerking										
Reistijden lokale routes	0	0/+	0/+	-	0/-	-	-	-	-	-
Reistijden langzaam verkeer	0/+	+	+	-	0/-	-	--	--	--	-
Oversteekbaarheid wegen	0/+	+	+	-	-	-	--	--	--	-
Bereikbaarheid										
Omrijdafstanden doorgaand verkeer	0	0	0	-	-	-	--	--	--	-
Bereikbaarheid agrarische percelen	0	0	0	-	0/-	-	--	--	--	-
Lokale ontsluiting	0	0/-	0/-	0/+	0/+	0/+	-	-	-	-
Regionale ontsluiting	0	0/+	0/+	+	+	+	+	+	+	0/-
Ontsluitings- en routestructuren fiets	0/+	+	+	-	0/-	-	0/-	0/-	0/-	--
Ontsluitings- en routestructuren OV	0	0/+	0/+	0	0	0	0	0	0	--
Verkeersveiligheid										
Kans op ongevallen	0	0/+	0/+	+	+	+	0/+	0/+	0/+	-
Duurzaam Veilig	0	0/+	0/+	+	+	+	+	+	+	0/-

6. THEMA BODEM - REFERENTIESITUATIE EN EFFECTBEOORDELING

6.1 Referentiesituatie

6.1.1 Beleid

Ten aanzien van het aspect bodem dient bij de realisatie van het project N266 Nederweert rekening gehouden te worden met de volgende wet- en regelgeving:

- Wet bodembescherming (Wbb).
- Besluit- en de Regeling bodemkwaliteit (Bbk/Rbk).

In de Wet bodembescherming zijn voorschriften opgenomen ten aanzien van het voorkomen en opheffen van bodemverontreiniging. In het Besluit bodemkwaliteit zijn regels opgenomen ten aanzien van de kwaliteit van toe te passen grond en baggerspecie en van steenachtige bouwstoffen anders dan grond.

Op basis van het Besluit bodemkwaliteit heeft de gemeente Nederweert een bodemkwaliteitskaart en een bodemfunctieklassenkaart gemaakt.

Bodemfunctieklassenkaart – gemeente Nederweert

In het Besluit bodemkwaliteit staat onder andere beschreven dat gemeenten de bodemfunctieklassen moeten vastleggen op een kaart. De Bodemfunctieklassenkaart geeft de ligging aan van gebieden met de functies wonen, industrie en overige gebieden (landbouw en natuur). Dankzij deze kaart zijn er meer mogelijkheden om grond te gebruiken. Zonder een Bodemfunctieklassenkaart is het alleen mogelijk om zogenaamde schone grond die voldoet aan de strengste norm, te gebruiken.

Met een Bodemfunctieklassenkaart is het ook mogelijk om bijvoorbeeld plaatselijk grond toe te passen van mindere kwaliteit (als de kwaliteit van de bodem daar al minder is). Voor het toepassen van grond of baggerspecie moet een dubbele toets worden uitgevoerd. Zo is het alleen toegestaan om grond met de kwaliteit industrie toe te passen op een locatie die de functie industrie heeft en waar de bodem dus ook de kwaliteit industrie heeft.

Bodemkwaliteitskaart - gemeente Nederweert

Het doel van de Bodemkwaliteitskaart is het mogelijk maken van grondverzet binnen het buitengebied van de gemeente, binnen de randvoorwaarden van het Besluit bodemkwaliteit. Het gebruik van deze kaart is bedoeld voor het toepassen van grond en bagger op de bodem en/of als bewijsmiddel voor de kwaliteit van (vrijkomende) grond.

Beleidskader bodem 2010 – Provincie Limburg

Het Beleidskader bodem 2010 vormt samen met het Meerjarenprogramma Bodemsanering de invulling van de provinciale regierol in het beleidsveld bodem(sanering). Deze regie omvat 4 rollen: regisseur, initiatiefnemer, informatieverstrekker en bevoegd gezag. Het beleidskader bodem belicht de rol van het bevoegd gezag en is feitelijk het centrale punt in de uitvoering van de regierol als het gaat over de algehele benadering van bodemverontreiniging. Het gaat vooral in op de inhoudelijke aspecten (zowel juridisch als technisch), bezien vanuit wet- en regelgeving en landelijk beleid.

6.1.2 Huidige situatie

Geologie

Het studiegebied van het project N266 Nederweert is gelegen in het zuidelijk zandgebied. Tijdens het grootste deel van de laatste ijstijd (het Weichselien, circa 116.000 tot 11.500 jaar geleden) heerste in Nederland een poolklimaat. Dit klimaat had een negatieve invloed op de begroeiing. Door het ontbreken van deze begroeiing had de wind vrij spel en kon vanuit het Noordzeebekken en de brede riviervlaktes van de Maas en de Rijn zand worden opgeblazen en elders als dekzand worden afgezet. Het dekzandrelief dat hierbij, onder invloed van de wind en zand influx, in het landschap is ontstaan, wordt gekenmerkt door vlaktes, depressies en kopjes, afgewisseld met langgerekte ruggen. Dekzandafzettingen die zijn afgezet tijdens het Laat-Glaciaal zorgden voor nivellering van het landschap door laagtes in het landschap op te vullen. Het dekzand wordt ook wel het Laagpakket van Wierden genoemd, welke behoort tot de Formatie van Boxtel (voorheen de Formatie van Twente).

In het Holocene (vanaf ca. 10.000 jaar geleden) zijn door verwaaiing van de dekzanden lokaal stuifzandgebieden ontstaan. Bij het ontstaan hiervan speelde de mens een belangrijke rol, door beweiding, afbranden en het steken van plaggen op de heidevelden. De stuifzanden worden gerekend tot het Laagpakket van Kootwijk, welke behoort tot de Formatie van Boxtel. Daarnaast zijn er in (lokale) beekdalen in de omgeving van Nederweert afzettingen gevormd bestaande uit leem, veen en zand. Deze afzettingen worden gerekend tot het Laagpakket van Singraven, welke tevens behoren tot de Formatie van Boxtel. De veengebieden zijn vanaf de Late Middeleeuwen pas ontgonnen.

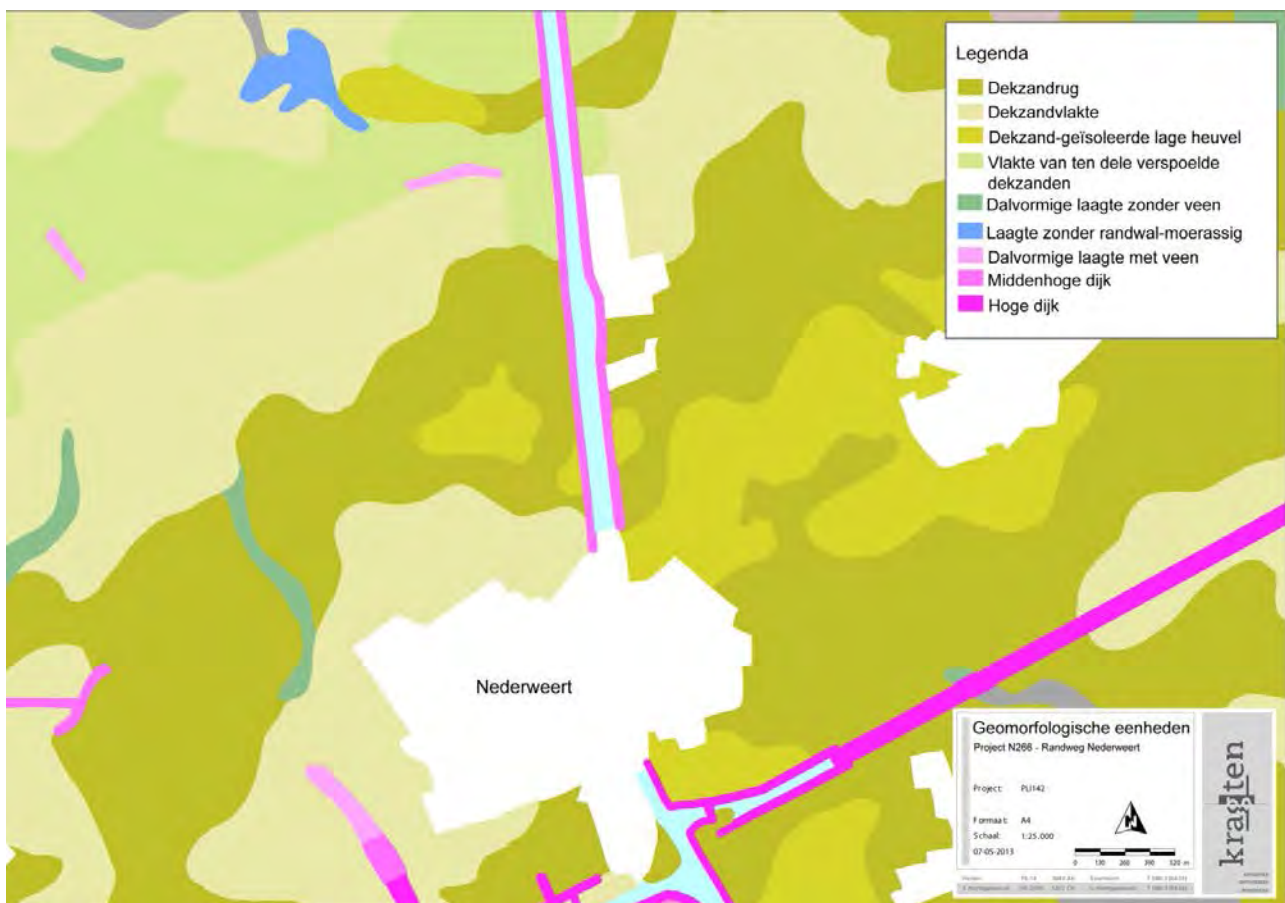
Geomorfologie

Het studiegebied is gelegen in Midden – Limburg, een gebied dat onder invloed heeft gestaan van de vorming van het Ardennen Massief, waarvan de uitlopers het heuvellandschap van Zuid-Limburg vormen. Hier werd in miljoenen jaren het landschap opgeheven, waardoor vervolgens door insnijding van beken en rivieren een heuvelachtig landschap is gevormd. De opheffing van dit deel van de bodem zorgde voor bodemdaling in de omgeving van Nederweert. De omgeving van Nederweert wordt gerekend tot het dalingsgebied dat de Centrale Slenk wordt genoemd. De Centrale Slenk wordt in het zuiden begrensd door de Feldbiss breuklijn (die ter hoogte van Sittard van het zuidoosten naar het noordwesten loopt) en in het noorden door de Peelrandbreuk.

Een groot deel van het studiegebied bestaat uit een dekzandrug, die van zuidwest tot noordoost loopt. Daarnaast zijn er enkele beekdalen in het plangebied aanwezig en is in het uiterste noorden een lager gelegen gebied ontstaan.

De bovengrond in het grootste deel van het studiegebied bestaat uit fijnzandige, matig goed doorlatende dekzandafzettingen, behorende tot de Formatie van Nuenen. Dit pakket heeft een dikte die varieert van (gemiddeld) circa 15 tot 30 meter. Het eerste watervoerend pakket bestaat plaatselijk uit de grindrijke Formatie van Veghel en uit de formaties van Sterksel en Kedichem.

afbeelding 6.1: Uitsnede uit de geomorfologische kaart



Bodemtype en textuur

Ingedeeld naar de ontstaanswijze worden de hoger gelegen gronden ter plaatse van en rondom de kern van Nederweert gerekend tot de Hoge Zwarte Enkeerdgronden. De textuur van deze gronden bestaat overwegend uit lemig, fijn zand. De gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) bevindt zich ter plaatse dieper dan 1,2 m –mv (grondwatertrap VII). De lager gelegen gronden ten noorden van Herstraat en Peelsteeg worden gerekend tot de Beekeerdgronden. De textuur hiervan bestaat eveneens uit lemig, fijn zand. De gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) bevindt zich hier ondieper dan 0,4 m –mv en de gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG) tussen 0,4 en 1,2 m –mv (grondwatertrap III).

Bron: www.bodemdata.nl

Bodemkwaliteit

In onderstaande tabel zijn voor elk alternatief de Wbb-locaties vermeld die zijn opgenomen in het Bodemloket en die relevant worden geacht voor de realisatie van het project N266 Nederweert.

tabel 6.1: Wbb-locaties

Locatie adres:	Verontreinigende activiteiten:	Status bodemonderzoek / sanering:
Industrieterrein Panneweg	onbekend	uitvoeren nader onderzoek
aansluiting A2-N275	ophooglaag	ernstig verontreinigd; voldoende onderzocht; deelsanering uitvoeren
Rosvelterzijdweg	voormalig autowrakken terrein ophooglaag	uitvoeren nader onderzoek
Rosvelterweg 15	erfverharding met zinkassen	voldoende gesaneerd (gehele geval)
Rosveld 1 en 3	onverdachte activiteit (?)	voldoende gesaneerd (gehele geval)
Hulserweg 2	onverdachte activiteit (?)	voldoende gesaneerd (gehele geval)
Bosserstraat 1	diversen, o.a. opslag van en handel in brandstoffen	ernstig verontreinigd; volledige sanering
Herstraat 2	erfverharding met zinkassen	voldoende onderzocht, deelsanering uitvoeren
Aan 't Ven 17	stortplaats zinkassen op land	ernstig, niet urgent; volledige sanering

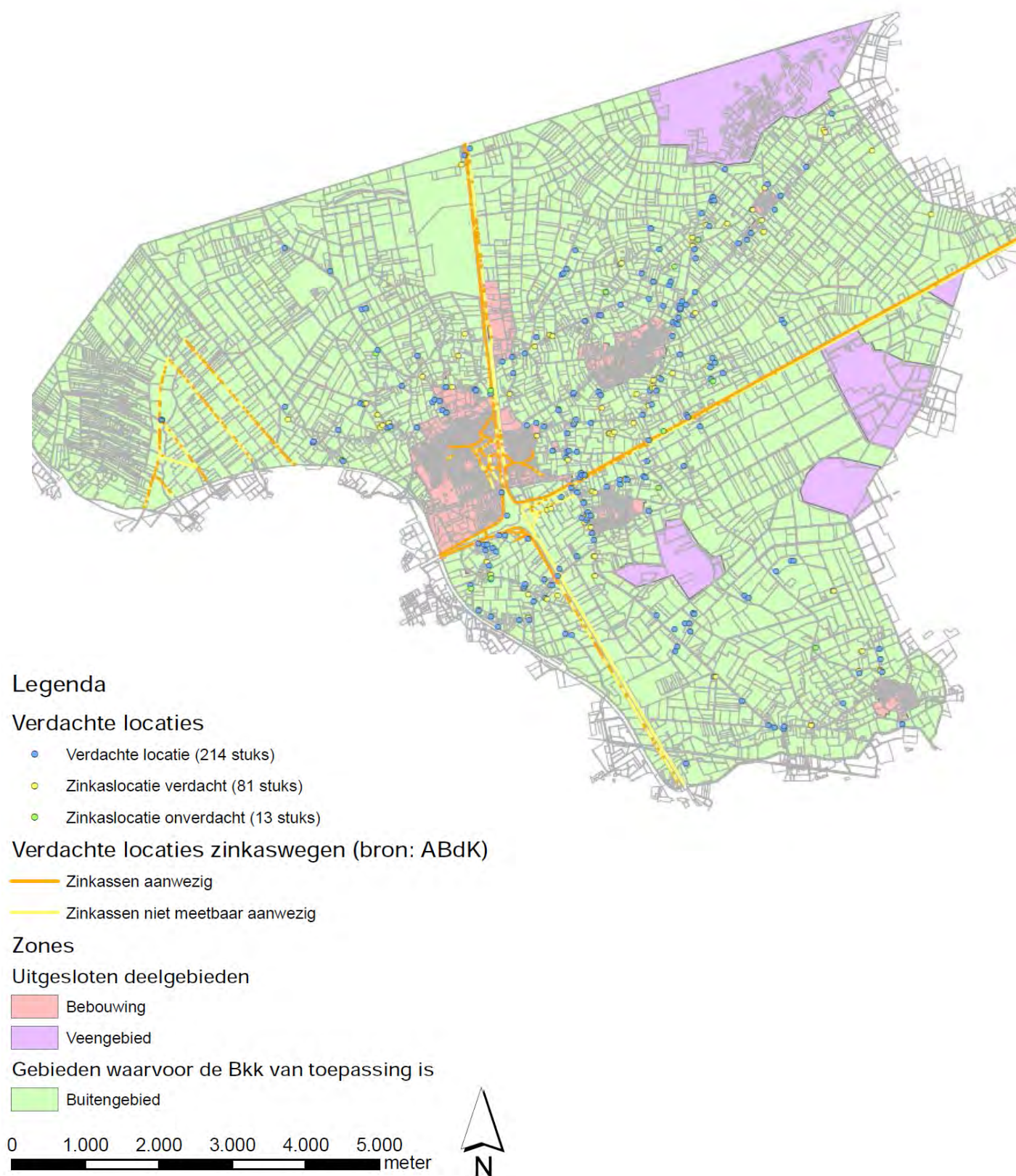
In het buitengebied van de gemeente Nederweert zijn de gronden die in agrarisch gebruik zijn in hoofdzaak onverdacht ten aanzien van het voorkomen van bodemverontreinigingen. Enkele wegen zijn echter verdacht ten aanzien van het voorkomen van zinkassen die gebruikt zijn als funderingsmateriaal c.q. half verharding. Dit geldt ook voor enkele erven van boerderijen. Daarnaast zijn er in het buitengebied enkele locaties die vanwege het gebruik verdacht zijn (zie afbeelding 6.2).

In de Bodemkwaliteitskaart van de gemeente Nederweert wordt het gehele buitengebied beschouwd als één bodemkwaliteitszone. Het gehele buitengebied is ingedeeld als functie "Landbouw – Natuur" en valt daarmee in de bodemfunctieklassse "Overig". In het buitengebied van de gemeente Nederweert voldoet zowel de boven- als de ondergrond aan de Achtergrondwaarde. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de bovenbeschreven verdachte locaties zijn uitgesloten van de bodemkwaliteitskaart.

6.1.3 Autonome ontwikkeling

Door de in de jaren aangescherpte regelgeving op het gebied van bodem(bescherming) worden geen nieuwe verontreinigingen verwacht. De huidige situatie geldt tevens als referentiesituatie voor het planjaar 2030.

afbeelding 6.2: Bodemkwaliteitskaart gemeente Nederweert



6.2 Effectbeoordeling

6.2.1 Beoordelingscriteria

Aan de hand van de beoordelingscriteria die in onderstaande tabel zijn opgenomen, is een beschrijving van de effecten op het aspect bodem opgenomen.

tabel 6.2: Beoordelingscriteria thema bodem

Thema	Criteria	Indicator en wijze van onderzoek
Bodem	Bodemkwaliteit	Saneringslocaties
		Risico op verspreiding bodemverontreinigingen
	Grondbalans	Mate van grondverzet (kwantitatief)
	Invloed op bodemopbouw, geologie en geomorfologie	Beoordeling a.d.h.v. aardkundige waarden (kwalitatief)

De bodemkundige kenmerken van het plangebied worden met name bepaald door de aanwezige bodemtypen, de bodemopbouw en de eventuele aanwezigheid van bodemverontreinigingen. De realisatie van het project N266 Nederweert kan hierop van invloed zijn. Deze invloed bestaat uit vergraving, aantasting van het bodemprofiel (met eventueel ondoorlatende lagen), aan- en afvoer van bodemmateriaal, het optreden van zettingen of verspreiding van eventuele verontreinigingen. Om te bepalen in hoeverre de hierboven beschreven effecten daadwerkelijk zullen optreden, zijn de volgende aspecten onderzocht:

1. Beïnvloeding van de bodemkwaliteit;
2. Beïnvloeding van de bodemopbouw.

Naast een beoordeling van de effecten op bodemkwaliteit en bodemopbouw is het van belang welke mate van grondverzet er zal plaatsvinden. Dit heeft niet direct te maken met de effecten hiervan op de bodem (m.u.v. van mogelijke verspreiding van eventueel aanwezige verontreinigingen), maar meer met de afgeleide effecten op het gebied van woon- en leefklimaat tijdens de aanlegfase.

6.2.2 Beoordelingsscores

De beoordeling op basis van de bovenstaande criteria is hoofdzakelijk kwalitatief uitgevoerd, kwantitatieve effecten op bodem en water zullen een latere fase (bestemmingsplan of PIP) inzichtelijk worden gemaakt middels een bodemonderzoek voor het uiteindelijk gekozen tracé. De hoeveelheid grondverzet die nodig is voor de aanleg van de weg is indicatief bepaald op basis van de hoogteligging van het terrein en de grondwaterstanden in combinatie met de gewenste drooglegging van de weg. Voor de beoordelingsscores is een 7-puntsschaal gehanteerd. Dit houdt bijvoorbeeld in dat een alternatief ++ scoort op het criterium bodemkwaliteit, indien er sprake is van een aanzienlijke afname van het risico op de verspreiding van bodemverontreinigingen en er geen sprake is van saneringslocaties. Zo wordt voor elk aspect een beoordeling uitgevoerd, die tekstueel wordt toegelicht.

6.2.3 Beoordeling alternatieven

Bodemkwaliteit

De invloed van het project N266 Nederweert op de bodemkwaliteit is tweeledig. In de eerste plaats kan de aanleg van een alternatief een risico tot de verspreiding van reeds aanwezige verontreinigingen hebben. In de tweede plaats heeft het gebruik van een alternatief mogelijk invloed op de bodemkwaliteit. Een alternatief zelf (fundering, materiaal etc.) kan geen negatieve invloed hebben op de bodemkwaliteit gezien de kwaliteitseisen die worden gesteld aan toe te passen bouwmaterialen in het Besluit Bodemkwaliteit.

Het risico op verspreiding van aanwezige verontreinigingen is het grootst wanneer werkzaamheden in of nabij deze locaties worden uitgevoerd. De verontreinigde of verdachte locaties komen verspreid over het gebied voor. Het staat echter reeds vast dat in de fundering van zowel de N275 als de N266 zinkassen aanwezig zijn. Alternatieven 1A en 1B (en variant 2 van alternatief 1B) hebben in dit opzicht dus een groter risico op de verspreiding van verontreiniging dan er in de referentiesituatie is. Daarnaast zijn in de oude bebouwingslinten grenzend aan Nederweert en Budschop relatief veel locaties die verdacht zijn van bodemverontreiniging. Hier is echter (nog) niet aangetoond dat daadwerkelijk een verontreiniging aanwezig is. Niettemin moeten ook de alternatieven 2A (en de varianten 3 en 4) en 4, die door deze oude bebouwingslinten heen lopen, negatief worden beoordeeld.

Saneringslocaties zijn verspreid over het gebied aanwezig. De meeste van deze locaties zijn niet gelegen in de directe nabijheid van één van de alternatieven. Een uitzondering hierop is de locatie Aan 't Ven 17. Dit is een stortplaats van zinkassen op het land. Alternatief 2B (en variant 2 van alternatief 2B) en 3 lopen direct langs/over deze gronden. Ook deze alternatieven worden om die reden negatief beoordeeld bij het criterium 'saneringslocaties'. Ondanks het feit dat de saneringslocaties bekend zijn, is er bij werkzaamheden risico op verspreiding van de verontreiniging. Nabij de aansluiting van de N275 op de A2 is tevens een saneringslocatie gelegen waarvoor nog een deelsanering moet worden uitgevoerd. Alternatief 3 heeft op deze locatie bodemingrepen tot gevolg. Alternatief 3 scoort daarmee ten opzichte van de referentiesituatie zeer negatief.

Door het toekomstige gebruik van een alternatief zal er sprake zijn van een diffuus verspreide verontreiniging als gevolg van het verkeer. Ten opzichte van het agrarisch gebruik van gronden is deze verontreiniging echter niet onderscheidend. Door het cumulatieve effect van agrarisch gebruik en verkeer moeten alle alternatieven die niet over bestaande wegen lopen (licht) negatief worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

Grondbalans

Bij de aanleg van de randweg is grondverzet noodzakelijk. Dit grondverzet verschilt per alternatief. Uitgangspunt bij het bepalen van de ligging van de randweg is de gewenste drooglegging in combinatie met de Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand (GHG). Dit houdt in dat alternatieven op een bepaalde locatie moeten worden "ingegraven" en op bepaalde locaties het maaiveld beperkt moet worden opgehoogd. De mate van grondverzet wordt daarin met name bepaald door de lengte van een tracé en de hoeveelheid tunnels.

Een niet gesloten groundbalans moet als negatief worden beoordeeld, omdat dit leidt tot aan- of afvoer van grond. Grondtransport kan leiden tot tijdelijke negatieve effecten op het gebied van milieu in de aanlegfase (akoestiek en stofhinder).

In dit stadium is het niet mogelijk exacte uitspraken te doen over de hoeveelheid aan- en af te voeren grond voor een alternatief, omdat er nog geen definitieve ontwerpen zijn uitgewerkt.

Wel kan op basis van de algemene kenmerken van het gebied (zoals grondwaterstanden en hoogtegegevens) worden bepaald welke ingrepen noodzakelijk zullen zijn voor de aanleg van een weg. Hieruit kan globaal worden berekend welke mate van grondverzet noodzakelijk zal zijn. Uitgangspunt is dat ontgraven grond zoveel mogelijk wordt hergebruikt in het gebied.

In alternatief 1A kan worden gewerkt met een nagenoeg gesloten grondbalans. De aanpassingen aan de bestaande weg kunnen worden uitgevoerd zonder dat daarbij grote hoeveelheden grond aan- of afgevoerd dienen te worden.

In alternatief 1B zal door de verdiepte ligging over een aanzienlijke lengte sprake zijn van het afvoeren van aanzienlijke hoeveelheden grond. Bij benadering 93.000 m³ grond moet worden afgevoerd naar elders. Daarnaast moet een kleine hoeveelheid grond ten behoeve van het aanvullen van het cunet worden aangevoerd. Dit houdt in dat een aanzienlijke hoeveelheid transport in de aanlegfase dient plaats te vinden. In variant 2 van alternatief 1B is de tunnelbak korter. Dit heeft minder grondverzet tot gevolg. Ten behoeve van het graven van de tunnelbak is circa 40.000 m³ grondverzet noodzakelijk. In totaal moet er ongeveer 45.000 m³ grond worden afgevoerd en een kleine 2.500 m³ grond worden aangevoerd. Dit is aanzienlijk minder dan in het oorspronkelijke alternatief, waardoor de beoordeling bij het aspect grondverzet minder negatief is.

Ook in alternatief 2A wordt de randweg over een aanzienlijke lengte verdiept aangelegd. Dit leidt tot een grondoverschot van ongeveer 95.000 m³ dat moet worden afgevoerd. Daarnaast moet circa 15.000 m³ grond ter verbetering van de fundering worden aangevoerd.

De varianten 3 en 4 van alternatief 2A worden op maaiveld aangelegd. Dit houdt echter niet in dat er geen grondverzet noodzakelijk is. Wel is de hoeveelheid grond die aan- of afgevoerd moet worden kleiner. In varianten 3 en 4 bedraagt de af- en aan te voeren grond ongeveer 50.000 m³. Dit heeft te maken met de aanleg van extra parallelstructuren of een extra rotonde.

Alternatief 2B wordt ter hoogte van de Heijsterstraat verdiept aangelegd. De lengte van het verdiepte gedeelte is echter korter dan alternatief 2A. Het grondoverschot is ondanks de grotere lengte van het totale tracé dus kleiner. In totaal moet bij benadering 65.000 m³ worden afgevoerd. Daarnaast moet ongeveer 25.000 m³ grond worden aangevoerd voor het maken van het cunet van de weg. Deze grotere hoeveelheid grond ten opzichte van alternatief 2A wordt veroorzaakt door de grotere tracélengte. De hoeveelheid te transporteren grond bedraagt ongeveer 90.000 m³. In variant 2 van alternatief 2B wordt geen tunnelbak onder de Heijsterstraat gemaakt. Dit zie je terug in de hoeveelheid af te voeren grond. Deze bedraagt afgerond 50.000 m³. De hoeveelheid aan te voeren grond voor het maken van het cunet van de weg bedraagt circa 25.000 m³. In totaal moet ongeveer 75.000 m³ grond worden getransporteerd.

Alternatief 3 is een bijzonder alternatief. Om de parallelstructuur langs de A2 aan te kunnen leggen moet een zandlichaam worden gecreëerd. Hiervoor is op basis van de globale berekening circa 250.000 m³ zand benodigd. Dit dient te worden aangevoerd van buiten het plangebied. Daarnaast wordt op de rest van het tracé met name bovengrond ontgraven (zoals ook in alternatief 2B). Deze grond is niet geschikt om her te gebruiken in het zandlichaam. Alleen ter plaatse van de verdiepte ligging kan geschikte grond worden ontgraven die in het zandlichaam zou kunnen worden hergebruikt. Dit is echter een verwaarloosbare hoeveelheid. In dit alternatief moet dus worden uitgegaan van een niet gesloten grondbalans, waarbij in totaal ongeveer 80.000 m³ grond moet worden afgevoerd en ongeveer 250.000 m³ grond van buiten het plangebied moet worden aangevoerd.

Alternatief 4 wordt niet verdiept aangelegd. Voor de aanleg van het cunet van de weg en het maken van bermsloten etc. is evenals bij de overige tracés het ontgraven van de bovengrond noodzakelijk. Er moet ongeveer 30.000 m³ bovengrond uit het plangebied worden afgevoerd. Daarnaast moet grond worden aangevoerd om de aansluiting op het kanaal en de brug over het kanaal te kunnen maken. Hiervoor is ongeveer 20.000 m³ zand benodigd, die van buiten het plangebied moet worden aangevoerd. Voor het maken van het cunet van de weg is het noodzakelijk geschikte grond van elders aan te voeren. Hiervoor is nog eens circa 15.000 m³ grond nodig. In totaal bedraagt de hoeveelheid te transporteren grond ongeveer 65.000 m³.

Invloed op bodemopbouw

De ontstaansgeschiedenis van het landschap rond Nederweert is (plaatselijk) ook nu nog herkenbaar. Met name het verschil tussen de oude dekzandrug en de dekzandvlakte is herkenbaar, zowel in het grondgebruik en de occupatiepatronen als fysiek in het landschap zelf. Dit laatste uit zich in de bolle akkers op de oude velden en kampen.

Alle alternatieven buiten de kernen om hebben een negatieve invloed op geologische en geomorfologische kenmerken. Alternatief 1A en 1B (en varianten) hebben dit niet, omdat ze het bestaande tracé van de N266 en de N275 volgen. De impact van alternatief 2A (en de verschillende varianten) is relatief groot. Dit alternatief loopt dwars over de oude dekzandrug en volgt als het ware het patroon van deze rug. Dit houdt in dat een tweetal aanwezige bolle akkers wordt doorsneden. Steilranden zijn in het plangebied niet aanwezig, wel kan uit het reliëf worden opgemaakt dat sprake is van een bijzondere ontstaansgeschiedenis die direct gerelateerd is aan de geologie en de geomorfologie. Voor alternatief 4 aan de oostzijde geldt min of meer hetzelfde. Alternatieven 2B (en varianten) en 3 zijn voor een deel gelegen op de dekzandvlakte. Hier zijn geologische en geomorfologische patronen minder aanwezig/herkenbaar in het landschap. Ten opzichte van de referentiesituatie scoren ze negatief, maar minder negatief dan alternatief 2A en 4.

Conclusie

Op basis van de bovenstaande beoordeling worden de alternatieven als volgt gescoord.

tabel 6.3: Beoordeling thema Bodem

Criterium	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Bodemkwaliteit										
Saneringslocaties	0	0	0	0	0	0	-	-	--	0
Risico op verspreiding bodemverontreiniging	-	-	-	-	-	-	0/-	0/-	0/-	-
Grondbalans										
Mate van grondverzet/transport ⁴	0	-	0/-	-	0/-	0/-	-	0/-	--	-
Geologie en geomorfologie										
Invloed op aardkundige waarden	0	0	0	-	-	-	0/-	0/-	0/-	-

⁴ De verschillen in grondtransport komen in een 7-puntsschaal niet geheel tot uitdrukking. Zie hiervoor de tekstuele uitleg in paragraaf 6.2.3

7. THEMA WATER – REFERENTIESITUATIE EN EFFECTBEOORDELING

7.1 Referentiesituatie

7.1.1 Beleid

Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is. Om dit te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen. Enerzijds om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, anderzijds om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken. De richtlijn verplicht Europese lidstaten om voor elk stroomgebied een stroomgebied beheersplan op te stellen. De gemeente Nederweert is onderdeel van het stroomgebied beheersplan voor de Maas.

Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan is in 2009 vastgesteld en is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan, dat ook structuurvisie is op grond van de Wet ruimtelijke ordening, vervangt op onderdelen het beleid uit de Nota Ruimte voor het IJsselmeer, de Noordzee en de rivieren. Grondgedachte in het Nationaal Waterplan is dat een goede bescherming tegen overstromingen, het zoveel mogelijk voorkómen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit basisvoorwaarden zijn voor welvaart en welzijn. Om die reden moet het watersysteem basis zijn van integrale ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij een gebiedsgerichte aanpak wordt voorgestaan. Een gebiedsgerichte aanpak wordt de standaard voor het uitwerken van maatregelen. Dit betekent niet alleen vanuit het watersysteem bepalen wat nodig is, maar vooral met alle betrokken partijen een ontwikkelingsgerichte aanpak hanteren en kansen benutten. Hierbij zijn het genereren van nieuwe kennis en innoveren essentieel om de kansen ten volle te benutten en tot vernieuwing te komen. Dit moet leiden tot een duurzaam waterbeheer.

De grondgedachte voor duurzaam waterbeheer is 'meebewegen met natuurlijke processen waar het kan, weerstand bieden waar het moet en kansen voor welvaart en welzijn benutten'. Voor een duurzaam waterbeleid is het belangrijk om water de ruimte te geven en waar mogelijk mee te bewegen met en gebruik te maken van natuurlijke processen, zoals nu al gebeurt bij Ruimte voor de Rivier. Het rijk vindt het daarbij van belang dat bij alle wateropgaven en -maatregelen maximaal wordt meegekoppeld met andere opgaven en maatregelen. Met deze aanpak is het doel het watersysteem zowel kwalitatief als kwantitatief op orde te krijgen.

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Een achttal wetten is samengevoegd tot één wet, de Waterwet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening.

Nationaal bestuursakkoord water

Het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) volgt uit de Startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw. Hiermee werd de eerste stap gezet in het tot stand brengen van de noodzakelijke gemeenschappelijke aanpak van de nationale waterproblematiek als gevolg van klimaatverandering, zeespiegelstijging en bodemdaling. Met dit NBW akkoord leggen de overheden vast op welke wijze, met welke middelen en langs welk tijdspad zij gezamenlijk de grote wateropgave voor Nederland in de 21e eeuw willen aanpakken. Het akkoord benadrukt de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het op orde krijgen en houden van het totale watersysteem. Het geeft aan welke instrumenten ingezet worden om de opgave te realiseren, welke taken en verantwoordelijkheden iedere partij daarbij heeft en hoe partijen elkaar in staat willen stellen hun taken uit te voeren. Het NBW is opgesteld in 2003 en geactualiseerd in 2008.

Provinciaal waterplan provincie Noord-Brabant (PWP)

Het Provinciaal Waterplan 'Waar water werkt en leeft' is op 22 december 2009 in werking getreden. Het plan is, net als de waterplannen van het Rijk en de waterschappen, geldig tot eind 2015. Het PWP is de structuurvisie voor het aspect water op grond van de Wet ruimtelijke ordening. Het plan bevat de verplichte onderdelen vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water. Behalve dat het PWP de uitgangspunten aangeeft voor het waterbeleid van waterschappen en gemeenten, toetst de provincie aan de hand van dit plan ook of de plannen van de waterschappen passen in het provinciale beleid.

7.1.2 Huidige situatie

Grondwater

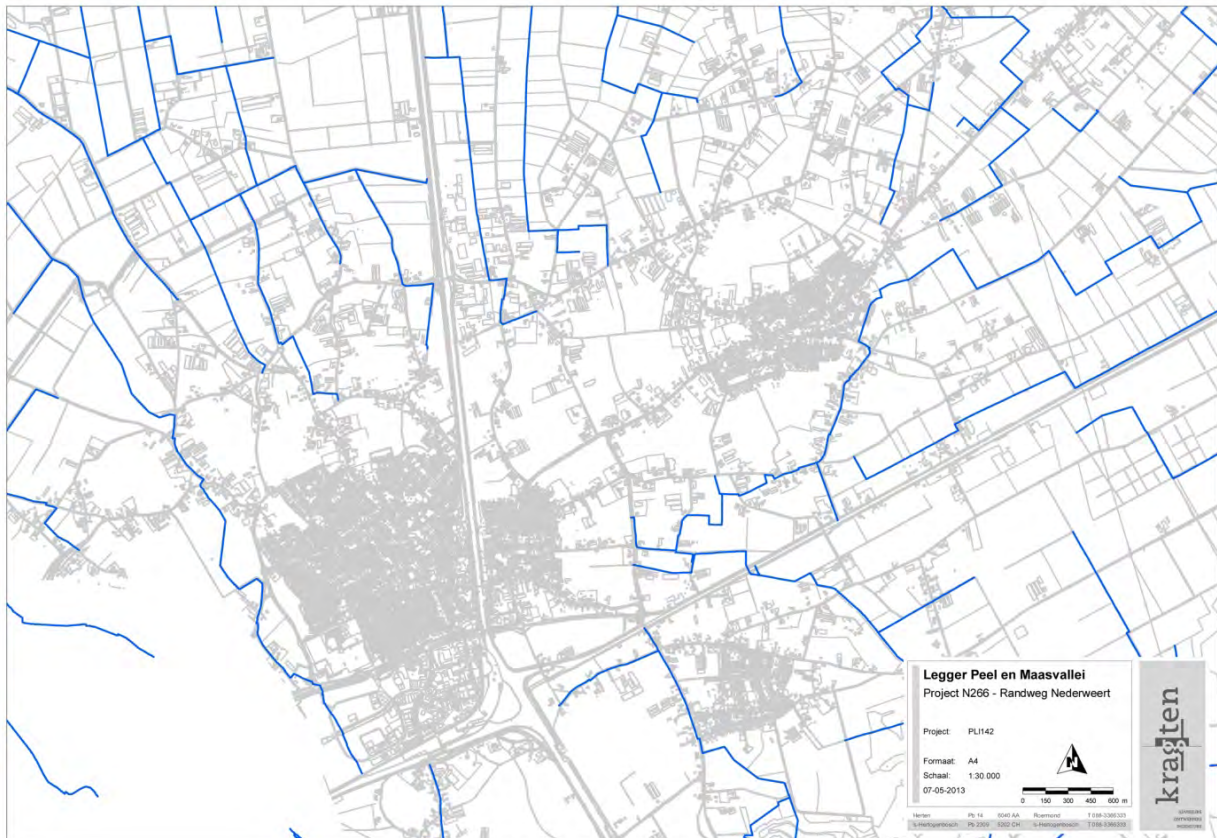
Het overgrote deel van het buitengebied van Nederweert ligt in een infiltratiegebied met lage grondwaterstanden (> 1,5 – 2,0 meter beneden maaiveld). De grondwaterstanden zijn zelfs dusdanig laag dat er op sommige locaties sprake is van verdroging. Grondwateroverlast komt nauwelijks voor, behalve op enkele (kleine) locaties in de kern Nederweert. Het beleid in het gebied is gericht op infiltratie van hemelwater, omdat dit bijdraagt aan het herstel van het grondwatersysteem. Hierdoor neemt de natuurlijke kwel in lossingen en beken toe.

Oppervlaktewater

Het meest in het oog springende oppervlaktewater in de gemeente Nederweert is het kanalenstelsel. Er zijn drie kanalen: de Zuid-Willemsvaart, de Noordervaart en het kanaal Wessem-Nederweert. Al deze kanalen liggen binnen het studiegebied van het project N266 Nederweert. De kanalen zorgden in vroegere tijden voor de afvoer van turf uit de Peel en vormden de verbinding tussen Maastricht en 's-Hertogenbosch. Het kanalenstelsel wordt gevoed met Maaswater. Ook het effluent van RWZI Weert wordt op het kanaal geloosd. De waterkwaliteit van het kanaalwater is matig tot slecht. Het water is eutroof, de biologische kwaliteit van in ieder geval Noordervaart is matig tot redelijk. De Zuid-Willemsvaart en het kanaal Wessem-Nederweert hebben een belangrijke functie voor de scheepvaart. De Noordervaart wordt alleen gebruikt voor pleziervaart met kleine bootjes.

Naast de kanalen is in de gemeente ook een aantal beken gelegen. De meesten ervan zijn echter gelegen buiten het studiegebied. Een uitzondering hierop is de Kievitsbeek. De Kievitsbeek is een beek van een specifiek ecologische functie (SEF). Deze beek ontspringt in het noorden van de kern Nederweert en watert af op de Aa. Verder is op de legger van het Waterschap Peel en Maasvallei een aantal lossingen en waterlopen opgenomen. Deze zijn in het gehele studiegebied aanwezig. Er is een retentiebekken voor de Winnerstraatlossing aangelegd nabij de Winnerstraat.

afbeelding 7.1: Legger waterschap Peel en Maasvallei



7.1.3 Autonome ontwikkeling

De inrichting van een EVZ rond de Kievitsbeek houdt een opwaardering van de ecologische en landschappelijke waarde in, alsmede een optimalisatie van het watersysteem voor ecologische doelstellingen in. De peilen in de beken zullen op een andere wijze worden gestuurd. Verder zal weinig verandering optreden. Gezien de aandacht voor water in nieuwe plannen en de voorgeschreven omgang met hemelwater volgens de trits vasthouden, bergen, afvoeren zal het watersysteem in de toekomst meer en meer zijn gericht op duurzaam waterbeheer.

7.2 Effectbeoordeling

7.2.1 Beoordelingscriteria

De beoordelingscriteria voor het aspect hydrologie zijn gekozen op basis van zowel de kwantitatieve als de kwalitatieve wateropgave die is beschreven in de diverse beleidsdocumenten van de Kaderrichtlijn Water tot het beleid van het Waterschap Peel en Maasvallei.

tabel 7.1: Beoordelingscriteria thema Water

Thema	Criteria	Indicator en wijze van onderzoek
Water	Grondwater	Grondwaterkwaliteit (kwalitatief)
		Grondwatersysteem (stroming, kwel, beschermingsgebieden, kwalitatief)
	Oppervlaktewater	Oppervlaktewaterkwaliteit (kwalitatief)
		Oppervlaktewatersysteem (kwalitatief)

7.2.2 Beoordelingsscores

De beoordeling op basis van de criteria uit bovenstaande wordt kwalitatief uitgevoerd, kwantitatieve effecten op water zullen in de bestemmingsplan of PIP-procedure inzichtelijk worden gemaakt middels een watertoets voor het uiteindelijk gekozen alternatief. Voor de beoordelingsscores is een 7-puntsschaal gehanteerd. Dit houdt bijvoorbeeld in dat een alternatief -- scoort op het criterium grondwater, indien er sprake is van een aanzienlijk afname van de grondwaterkwaliteit en er aanzienlijke negatieve invloed is op de grondwaterkwantiteit (problemen met vernatting of droogteschade).

7.2.3 Beoordeling alternatieven

Grondwater

De beoordeling van het aspect grondwater vindt plaats aan de hand van de effecten op het grondwatersysteem en de grondwaterkwaliteit. Voor het grondwatersysteem is de invloed van het project N266 Nederweert op grondwaterstroming en op beschermde gebieden van belang. Daarnaast is sprake van een toename van het verhard oppervlak. Om te voorkomen dat hierdoor verdroging optreedt, zal afstromend regenwater niet via riolering afgevoerd moeten worden, maar via een bodempassage of via een nieuw oppervlaktewaterlichaam geïnfiltreerd moeten worden in het grondwater. In het kader van de watertoets die in een latere planfase moet worden uitgevoerd, zijn dergelijke maatregelen noodzakelijk om aan te kunnen tonen dat op duurzame wijze wordt omgegaan met het watersysteem. Welke maatregelen uiteindelijk daadwerkelijk zullen (moeten) worden genomen, is momenteel nog niet duidelijk.

Het plangebied is niet aangewezen als een grondwaterbeschermingsgebied. Op grote delen van de tracés van de alternatieven is gezien de beperkte ingreep in de bodem en de gewenste drooglegging van de weg de invloed op de grondwaterstromen in het gebied te verwaarlozen. Dit geldt niet voor delen van de alternatieven 1B, 2A, 2B en 3. In deze alternatieven is namelijk een verdiepte ligging van bepaalde weggedeeltes voorzien.

In alternatief 1B is sprake van grondwaterproblematiek, zowel bij aanleg van de weg als in de definitieve situatie. Bij de aanleg moet rekening worden gehouden met werkzaamheden tot ruim (ca. 3 m) beneden de grondwaterstand. Tevens zal in het ontwerp rekening moeten worden gehouden met de grondwaterstroming. Een verdiepte aanleg leidt tot stremming van de grondwaterstroming. Het ontwerp moet erin voorzien dat hierdoor bovenstrooms geen ongewenste verhoging van de grondwaterstand optreedt en benedenstrooms van het bouwwerk geen ongewenste verlaging van de grondwaterstand optreedt. In variant 2 van alternatief 1B is de lengte van de tunnelbak geringer, maar gelden dezelfde randvoorwaarden

ten aanzien van het ontwerp. Ook bij een kortere tunnelbak is er sprake van stremming van de grondwaterstroming.

In alternatief 2A, 2B (en variant 2) en 3 is de consequentie van een verdiept gedeelte dat dit gepaard gaat met grondwaterproblematiek zowel bij aanleg als in de definitieve fase. Bij de aanleg moet rekening worden gehouden met werkzaamheden tot ruim (ca. 3 m) beneden de grondwaterstand. Tevens zal het ontwerp rekening moeten worden gehouden met de grondwaterstroming. Een verdiepte aanleg leidt tot stremming van de grondwaterstroming. Het ontwerp moet erin voorzien dat hierdoor bovenstrooms geen ongewenste verhoging van de grondwaterstand optreedt en benedenstrooms van het bouwwerk geen ongewenste verlaging van de grondwaterstand optreedt. In alternatief 2A, variant 3 en 4 is er geen sprake van de verdiepte aanleg van de weg. Er wordt dan ook geen grondwaterproblematiek voorzien.

De grondwaterkwaliteit in het gebied kan negatief worden beïnvloed door de aanleg en het gebruik van een nieuwe weg. Bij infiltratie in de wegbermen of bermsloten zal het wegwater deels gezuiverd worden door de bodem waar het doorheen stroomt. Er kan dan sprake zijn sprake van verontreiniging van grond- en oppervlaktewater. Uit uitgevoerde onderzoeken langs snelwegen blijkt, dat de streefwaarden voor grondwater niet worden overschreden (Commissie Integraal Waterbeheer, 2002). Negatieve beïnvloeding van de grondwaterkwaliteit is niet aan de orde.

Oppervlaktewater

De beoordeling van het oppervlaktewater vindt plaats op basis van de invloed van de alternatieven op het watersysteem en op de waterkwaliteit. Uitsluitend bij aanleg van alternatief 1A is geen invloed op het oppervlaktewatersysteem. In alle alternatieven buiten de kernen om is sprake van kruisingen met waterlopen. De nieuw aan te leggen randweg zal op diverse plaatsen kruisen met bestaande leggerwatergangen. De watergangen zullen dan ook overkluisd moeten worden. Dit kan nadelig zijn voor de aanwezige flora en fauna in en langs de watergang. Voor het hydrologisch functioneren van de watergang zijn de effecten (uitgaande van een juiste dimensionering van technische voorzieningen) nihil. Daarnaast is de ligging nabij de Zuid-Willemsvaart een aandachtspunt.

In alternatief 1A is zoals gezegd geen sprake van directe invloed op oppervlaktewater. Wel is de bestaande aansluiting van de Nederweerderhovenlossing op de Zuid Willemsvaart een aandachtspunt.

In alternatief 1B en in variant 2 van dit alternatief is de waterkering van de Zuid-Willemsvaart een aandachtspunt. Een verdiepte aanleg gaat gepaard met aanpassingen aan de waterkering van de Zuid-Willemsvaart. De ruimte tussen de Zuid-Willemsvaart en de N266 is kleiner dan 10 meter. Nog los van de noodzakelijke vergunningstrajecten zijn ingrijpende technische maatregelen vereist.

In alternatief 2A (en varianten) is er sprake van de doorsnijding van twee leggerwatergangen: de Staterhuislossing en de Bosserstraatlossing.

In alternatief 2B (en variant 2) en 3 wordt een zevental leggerwatergangen doorsneden. Dit zijn:

- Rosveldlossing.
- Boeketlossing.
- Herstraatlossing.
- Straterhuislossing.

- Bloemenstraatdijklossing.
- Bosserstraatlossing.
- Nederweeterhovenlossing.

In alternatief 4 is geen sprake van de doorsnijding van leggerwatergangen.

Gebruik van de weg kan daarnaast leiden tot verontreiniging van grond- en oppervlaktewater. Dergelijke verontreiniging wordt veroorzaakt door afstromend en verwaaiend wegwater en door het neerslaan van uitlaatgassen op bodem en oppervlaktewaterlichamen. Vindt vanuit de goten van de weg direct lozing van het wegwater op sloten en watergangen plaats, dan kan bij de uitstroom van goten sprake zijn van een puntverontreiniging. Dit dient dan ook te worden voorkomen, wat in de watertoets zal worden opgenomen. Omdat er maatregelen ter voorkoming van verontreinigingen van oppervlaktewater worden voorgeschreven (die voor elk alternatief hetzelfde zijn), zal het negatieve effect te verwaarlozen zijn. Wel geldt dat bij een toename van het aantal overkluizingen er meer invloed is op de ecologische aspecten van een watergang. Het risico op verontreinigingen wordt groter en ook zaken als schaduwwerking en beperkte stroming spelen een rol.

Conclusie

Op basis van bovenstaande effectbeschrijving worden de alternatieven gescoord zoals weergegeven in tabel 7.2. Voor het aspect grondwater is uitsluitend de invloed van de verdiepte aanleg op de grondwaterstroming van belang. Omdat in alternatief 1B en 2A de weg over aanzienlijke lengte verdiept wordt aangelegd, scoort dit alternatief negatief. In de overige alternatieven en varianten is de tracélengte van het verdiepte deel aanzienlijk korter. De score is dan ook minder negatief. Voor het criterium oppervlaktewater geldt dat uitsluitend de invloed van overkluizingen op de ecologische aspecten van een watergang van belang zijn. Om die reden zijn alternatief 2B (en variant 2) en 3 licht negatief beoordeeld op het gebied van oppervlaktewaterkwaliteit.

tabel 7.2: Beoordeling thema Water

Criterium	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Grondwater										
Grondwaterkwaliteit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grondwaterkwantiteit	0	-	0/-	-	0	0	0/-	0	0/-	0
Oppervlaktewater										
Waterkwaliteit	0	0	0	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0
Waterkwantiteit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

8. THEMA NATUUR - REFERENTIESITUATIE EN EFFECTBEOORDELING

8.1 Referentiesituatie

Vanwege het belang van de beoordeling van de stikstofdepositie in voorliggend planMER is ervoor gekozen hier een aparte paragraaf aan te wijden. Onderstaand wordt eerst uitgebreid stilgestaan bij de huidige situatie met betrekking tot het aspect stikstofdepositie. Vervolgens wordt ingegaan op de overige aspecten inzake ecologie.

8.1.1 Stikstof

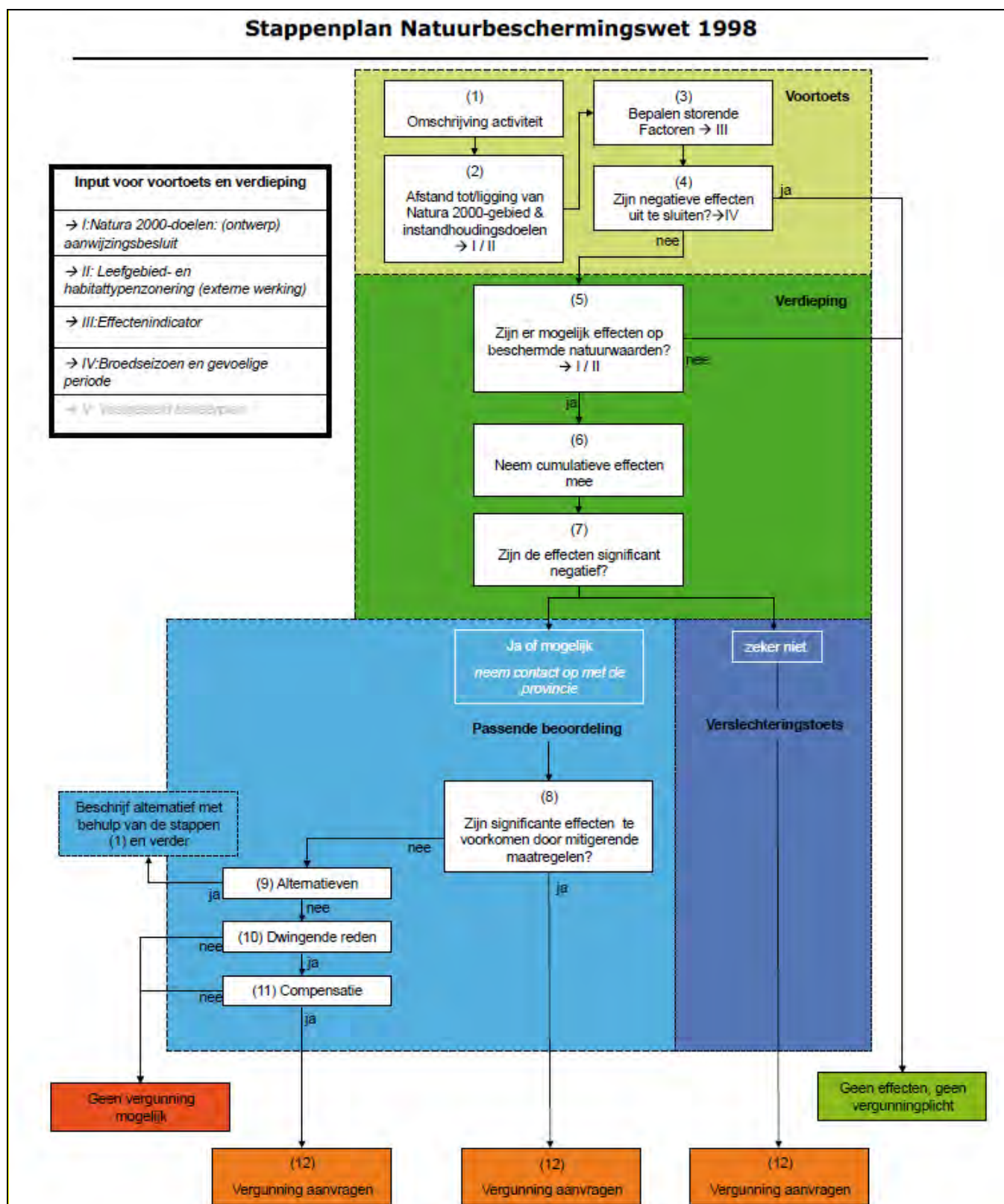
Beleid

Het beoordelingskader voor de effecten van additionele stikstofdepositie is vastgelegd in de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw), die op 1 oktober 2005 in werking is getreden.

In het kader van de toets aan de Nbw wordt bepaald of het project (mogelijke) significant negatieve effecten veroorzaakt op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura2000-gebieden. Hiertoe worden de mogelijke effecten van de alternatieven op deze gebieden in beeld gebracht. afbeelding 8.1 geeft een overzicht van het te volgen stappenplan in het kader van de beoordeling aan de Nbw.

In het kader van het project N266 Nederweert is een voortoets passende beoordeling uitgevoerd, waarbij een berekening van de stikstofdepositie is gemaakt. Hierbij is beoordeeld of bij de optredende additionele depositie significant negatieve effecten op de habitattypen in nabijgelegen Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. Indien de berekeningsresultaten uitwijzen dat er geen sprake is van significante negatieve effecten, dan zijn er vanuit de Nbw geen verdere verplichtingen verbonden aan het project N266 Nederweert. Uit de voortoets passende beoordeling is gebleken dat significante negatieve effecten op Natura2000-gebieden niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. Dit heeft te maken met de depositie van stikstof op deze gebieden. Er is een Passende Beoordeling uitgevoerd, die als bijlage bij dit MER is gevoegd.

afbeelding 8.1: Stappenplan Natuurbeschermingswet



Te beschouwen jaren

In het kader van de MER wordt gekeken naar de gevolgen van de verscheidene alternatieve tracés op de stikstofdepositie ten opzichte van de autonome situatie. De alternatieven worden in het eerste jaar van openstelling van de randweg (2018) beschouwd. De verschillende alternatieven worden vergeleken met de referentiesituatie, zijnde de bestaande situatie inclusief de autonome ontwikkeling tot 2018.

In het kader van de passende beoordeling wordt gekeken naar de verscheidene alternatieven ten opzichte van de huidige feitelijke situatie (2014). Hiertoe worden de alternatieven in het eerste jaar van openstelling (2018) vergeleken met de huidige feitelijke situatie (2014 zonder autonome ontwikkelingen en zonder rekening te houden met het eventueel schoner worden van het verkeer).

Op basis van reeds eerder uitgebrachte adviezen van de Commissie m.e.r. worden de effecten inzichtelijk gemaakt waarbij geen rekening wordt gehouden met het schoner wordend verkeer. Hiertoe worden de immissies voor het te beschouwen jaar 2018 berekend met de intensiteiten die behoren bij het jaar 2018 en de emissiecijfers die behoren bij het rekenjaar 2014.

Huidige situatie

Of sprake is van additionele stikstofdepositie en zo ja in welke mate, volgt uit het verschil tussen de depositie in de huidige situatie (referentiesituatie) en de depositie in de plansituatie (de verschillende alternatieven). Als referentiejaar voor de passende beoordeling is het peiljaar 2014 aangehouden. In de navolgende tabel zijn per Natura 2000-gebied voor de verschillende habitattypen de kritische depositiewaarde, de achtergronddepositie en de bijdrage van het bestaande tracé in 2014 weergegeven. De kritische depositiewaarden zijn ontleend aan het Alterra-rapport 23972. De achtergronddeposities zijn bepaald aan de hand van de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (GCN en GDN)³. De achtergronddeposities zijn voor het jaar 2013 bepaald overeenkomstig de GCN en GDN kaarten van 2013. De achtergronddeposities voor het jaar 2015 en 2020 zijn bepaald aan de hand van de gegevens GCN 2014.

tabel 8.1: Habitattypen en depositiewaarden Natura2000-gebieden

ID	Coördinaten		Code habitattype	Kritische depositie- waarde	Achtergrond- depositie			Referentie- Situatie (2014) Bijdrage bestaand tracé
	X	Y			2013	2015	2020	
Weerter- en Budelerbergen & Ringselven								
1	175810	368974	H3130	571	2060	2240	2070	0,432
2	174097	367798	H3130	571	2170	2320	2140	0,288
3	175612	368238	H91D0	1786	2060	2240	2070	0,418
4	174712	368009	H91D0	1786	1720	1830	1710	0,332
5	175001	367022	H91D0	1786	1590	1680	1560	0,360
6	172274	360602	H7210	1571	1460	1500	1400	0,183
Sarsven en De Banen								
7	182721	363381	H3130	571	1660	1700	1570	0,680
8	183564	364297	H3130	571	1890	1900	1770	0,736
9	183564	364297	H3110	429	1890	1900	1770	0,736
10	183564	364297	H3140hz	571	1890	1900	1770	0,736
Groote Peel								
11	183286	371158	H7120ah	500	1690	1770	1630	0,990
12	183627	371013	H7120ah	500	1690	1770	1630	0,926
13	184302	370844	H7120ah	500	2100	2190	2020	0,794
14	183975	372465	H4030	1071	1680	1770	1630	0,689
15	185647	371863	H4030	1071	1890	1990	1830	0,550

Ter plaatse van elk immissiepunt is de code van het aanwezige habitattype weergegeven. De omschrijving van de habitatcodes zijn navolgend opgenomen:

- H3130 Zwakgebufferde vennen
- H91D0 Hoogveenbossen
- H7210 Galiaanmoerassen
- H3110 Zeer zwakgebufferde vennen
- H3130 Kranswierwateren - op hogere zandgronden
- H7120ah Herstellende hoogvenen - actief hoogveen
- H4030 Droge heiden

In de referentiesituatie wordt ter plaatse van het merendeel van de habitattypen de kritische depositiewaarde overschreden.

8.1.2 Natuurbeleid

De Nederlandse natuurbescherming kent twee sporen: bescherming van soorten en bescherming van gebieden. De soortbescherming is vastgelegd in de Flora- en faunawet, de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet 1998 en het provinciaal beleid ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur.

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van planten- en diersoorten. Wat betreft de flora is het verboden om beschermde soorten uit te steken, te vernielen, te beschadigen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen (artikel 8 Flora- en faunawet). Wat betreft de fauna is het niet toegestaan om beschermde dieren in hun natuurlijke leefomgeving te doden of te verwonden, opzettelijk te verontrusten of om vaste verblijfplaatsen (bijvoorbeeld nesten) te verstoren, te beschadigen of weg te nemen artikel 9 t/m 13 Flora- en faunawet).

Bij de beoordeling van ontheffingsaanvragen van de Flora- en faunawet, in geval één of meerdere artikelen dreigen te worden overtreden, wordt onderscheid gemaakt in de algemeenheid van soorten. Daarbij zijn de beschermde soorten ingedeeld in een drietal categorieën (tabellen):

1. Algemeen beschermde soorten. Bij ruimtelijke ontwikkelingen geldt een algemene vrijstelling voor overtreding van artikel 8 t/m 12 van de Flora- en faunawet.
2. 'Overige' soorten. Indien ruimtelijke ontwikkelingen uitgevoerd kunnen worden conform een door de Minister van EL&I (LNV) goedgekeurde gedragscode, dan wordt overtreding van de Flora- en faunawet in voldoende mate voorkomen en is een ontheffingsaanvraag niet noodzakelijk. Is er geen geschikte gedragscode voorhanden of kan deze niet worden toegepast, dan is ontheffingsaanvraag noodzakelijk bij overtreding van artikel 8 t/m 12 van de Flora- en faunawet. In dat geval wordt getoetst aan het criterium "doet geen afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van de soort" (lichte toets).
3. Streng beschermde soorten: soorten van bijlage IV van de Habitatrichtlijn, soorten van bijlage I van de AMvB artikel 75 en alle vogelsoorten. Bij dreigende overtreding van artikel 8 t/m 12 van de Flora- en faunawet is bij ruimtelijke ontwikkelingen de aanvraag van een ontheffing noodzakelijk. Daarbij vindt uitgebreide toetsing plaats aan de volgende criteria:
 - Er is sprake van een in of bij wet (Flora- en faunawet, Habitatrichtlijn of Vogelrichtlijn) genoemd belang.
 - Er is geen alternatief.
 - Er wordt geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Daarnaast geldt sinds 2009 dat de nestlocatie van een aantal vogelsoorten jaar rond bescherming geniet; niet slechts tijdens het broedseizoen. Het betreft in totaal vijftien vogelsoorten. Aanvullend is een lijst van ca. 65 soorten vastgesteld, waarvoor een omgevingsscan uitgevoerd moet worden wanneer de nestplaats verloren dreigt te gaan, aangezien geschikte nestlocaties veelal limitatief beschikbaar zijn.

Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet 1998 richt zich op beheer, herstel en bescherming van de Natura2000-gebieden (Habitatrichtlijn- en Vogelrichtlijngebieden). Ter bescherming van de natuurwaarden waarvoor de verschillende Natura2000-gebieden zijn aangewezen, mogen projecten die de kwaliteit van de habitats kunnen verslechteren of die een verstorend effect hebben op soorten, niet worden uitgevoerd zonder een vergunning. Hierbij is van belang dat de Natuurbeschermingswet 1998 een zogenaamde 'externe werking' kent. Dit houdt in, dat

ook projecten buiten beschermde gebieden vergunning plichtig kunnen zijn, wanneer zij een negatief effect hebben op het beschermde gebied.

Provinciale gebiedsbescherming

In het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (actualisatie 2011) is de begrenzing van de Ecologische Hoofdstructuur vastgelegd en is de Provinciale Ontwikkelingszone Groen opgenomen. Deze beide gebiedscategorieën vormen gezamenlijk de groene structuur van Limburg.

Voor de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) geldt het zogenaamd 'nee, tenzij'-principe: significant negatieve effecten op de aanwezige dan wel te ontwikkelen wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS zijn in principe niet toegestaan. Uitzondering geldt alleen, wanneer sprake is van een groot openbaar belang en wanneer er geen alternatieven voor de voorgenomen ingreep beschikbaar zijn. In dat geval dient mitigatie en compensatie plaats te vinden van de verloren gegane waarden, waarbij de provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden (provincie Limburg, 2005) in acht genomen moet worden.

Voor de Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG) geldt de zogenaamde ontwikkelingsgerichte basisbescherming ('ja, mits'-principe). Dat betekent dat ruimtelijke ontwikkelingen binnen de begrenzing van de POG in principe zijn toegestaan, maar dat zij in eerste plaats een bijdrage dienen te leveren aan behoud en ontwikkeling van (de juiste basiscondities voor) natuur- en landschapswaarden binnen de POG. Wanneer bestaande natuur- en landschapswaarden worden aangetast door een geplande ingreep, dan geldt dat ook voor de POG de provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden van toepassing is.

8.1.3 Huidige situatie

Door middel van een quickscan flora en fauna zijn de huidige natuurwaarden binnen het studiegebied van de N266 Nederweert in beeld gebracht. Daarbij is, door middel van literatuuronderzoek en een veldbezoek, aandacht besteed aan de aanwezige beschermde soorten en de aanwezige beschermde gebieden.

Beschermde soorten

Het studiegebied van de N266 Nederweert is op 24 april 2013 bezocht voor een verkennend veldbezoek. Tijdens dit veldbezoek zijn de aanwezige biotopen in het studiegebied onderzocht. Op basis van deze inventarisatie en in combinatie met literatuuronderzoek kan worden bepaald of en welke beschermde soorten binnen het studiegebied kunnen worden verwacht. Binnen het literatuuronderzoek zijn de volgende bronnen geraadpleegd: provinciale broedvogel- en florakartering (karteringsgegevens 2006, deels 2011), www.quickscanhulp.nl (gegevens 2008-2013), www.waarneming.nl (gegevens 2008-2013), het rapport "Zeldzame en schaarse broedvogels van Nederweert in 2012" van de Vogelwerkgroep Nederweert en de verspreidingsatlassen van het Natuurhistorisch Genootschap Limburg (gegevens 1994-2007/2008). De gegevens via de provincie Limburg en de website www.waarneming.nl bevatten in veel gevallen een exacte waarnemingslocatie, voor de overige bronnen is dat niet het geval. Voor deze laatste bronnen is – waar mogelijk – op basis van het veldbezoek ingeschat waar de vermelde beschermde soorten binnen het studiegebied kunnen voorkomen.

Aanwezige biotopen

Het studiegebied van de N266 Nederweert bestaat grotendeels uit agrarisch gebied. Het merendeel van de agrarische percelen is in gebruik als akker. Met name rondom alternatief 2B en 3 betreft het grootschalige, open akkergebieden, met grote, verspreid gelegen agrarische bedrijven. Het gebied rondom alternatief 2A en 4 is kleinschaliger en kent meer afwisseling tussen akkers en weilanden. Ook is meer bebouwing en een fijnmaziger wegennet aanwezig.

Opgaande begroeiing is binnen het studiegebied grotendeels beperkt tot bomenrijen langs diverse wegen en tuinbegroeiing bij woningen en boerderijen. Alleen in het meest noordelijk deel van het studiegebied zijn enkele percelen gelegen met natuurlijke vegetatie ('landschapselementen Laarderheide'). Het betreft een smal, onderbroken lint van percelen, begroeid met elzen- en wilgenbosjes en natuurlijk, vochtig tot moerassig grasland. Verspreid zijn binnen deze percelen natte laagtes, dan wel poelen gelegen.

Binnen het studiegebied is open water aanwezig in de vorm van de al genoemde poelen in de landschapselementen Laarderheide, in de vorm van greppels en sloten langs en tussen agrarische percelen en in de vorm van de Zuid-Willemsvaart. Tijdens het veldbezoek bevatte slechts een deel van de watergangen daadwerkelijk water. De oevers van de greppels en sloten bestaan in de meeste gevallen uit steile taluds, begroeid met gras met slechts een beperkt aandeel triviale kruiden (o.a. dovenetel, pinksterbloem, hondsdrif). Het agrarisch grondgebruik reikt in de meeste gevallen tot aan de insteek van de greppels en sloten. Langs de Zuid-Willemsvaart zijn eveneens aan beide zijden steile taluds aanwezig. Deze zijn echter, naast grassen, begroeid met opgaande vegetatie in de vorm van (laan)bomen, (braam)struweel en opslag van jonge bomen.

Aanwezige beschermde soorten

Op basis van de aanwezige biotopen binnen het studiegebied van de N266 Nederweert en het uitgevoerde literatuuronderzoek is een inschatting gemaakt van de beschermde soorten die binnen en/of nabij het studiegebied kunnen voorkomen. De voorkomende dan wel te verwachten strenger beschermde soorten zijn opgenomen in de onderstaande tabel.

tabel 8.2: Strenger beschermde planten- en diersoorten die binnen het studiegebied van de N266 Nederweert voorkomen, dan wel te verwachten zijn op grond van het veld- en literatuuronderzoek.

Soort*	Gebieds-Functie**	Locatie voorkomen	Beschermingsniveau***		
			FF	RL	VN
Vogels					
Bonte vliegenvanger (<i>Ficedula hypoleuca</i>)⁶	B	Laarderheide en langs Zuid-Willemsvaart in Budschoep	3	-	os
Boomkruiper (<i>Certhia brachydactyla</i>) ²	B	Zuidelijk van Budschoep, bij Boeket en bij de Krommedijk.	3	-	os
Boomvalk (<i>Falco subbuteo</i>) ^{3,6}	MB	Mogelijk bij landschapselementen Laarderheide. In 2012 niet hier waargenomen.	3	kw	jb
Buizerd (<i>Buteo buteo</i>) ^{3,4}	MB	Mogelijk bij landschapselementen Laarderheide en nabij kern Budschoep.	3	-	jb
Ekster (<i>Pica pica</i>) ^{1,2}	B	Verspreid in gehele studiegebied.	3	-	os
Gierzwaluw (<i>Apus apus</i>) ^{3,4,6}	MB	Bebouwing binnen studiegebied	3	-	jb

Soort*	Gebieds-Functie**	Locatie voorkomen	Beschermingsniveau***		
			FF	RL	VN
		biedt mogelijk geschikte broedlocaties. In het verleden met name aanwezig in de kernen Nederweert en Budschop			
Grote gele kwikstaart (<i>Motacilla cinerea</i>) ^{3, 4, 6}	MB	Mogelijk biedt sluis in Zuid-Willemsvaart geschikte broedlocatie. Is hier nog niet waargenomen.	3	-	jb
Grauwe vliegenvanger (<i>Muscicapa striata</i>) ²	B	Ten zuiden van Budschop.	3	ge	os
Groene specht (<i>Picus viridis</i>) ^{2, 6}	B	Bij Boeket en ten zuiden van Budschop.	3	kw	os
Grote bonte specht (<i>Dendrocopos major</i>) ²	B	Bij Booldersdijk en landschapselementen Laarderheide.	3	-	os
Havik (<i>Accipiter gentilis</i>) ^{3, 4, 6}	F	Studiegebied biedt geschikt jachtgebied; niet geschikt als broedbiotoop.	3	-	jb
Kerkuil (<i>Tyto alba</i>) ^{3, 4, 6}	MB	Bebouwing binnen studiegebied biedt geschikte broedlocaties. Er waren in de gemeente Nederweert in 2012 11 bezette nestkasten.	3	kw	jb
Koolmees (<i>Parus major</i>) ¹	B	Boschages, tuin- en laanbomen bieden broedlocaties.	3	-	os
Ooievaar (<i>Ciconia ciconia</i>) ^{3, 4}	F	Agrarisch gebied gebruikt als foerageergebied, broedlocatie(s) onbekend.	3	-	jb
Ransuil (<i>Asio otus</i>) ³	MB	Mogelijk bij landschapselementen Laarderheide, echter broedlocaties in Weerterbosch waarschijnlijker.	3	kw	jb
Roek (<i>Corvus frugilegus</i>) ^{3, 4}	MB	Boschages en laanbomen bieden mogelijke broedlocaties.	3	-	jb
Slechtvalk (<i>Falco peregrinus</i>) ^{3, 4, 6}	MB	Eventueel aanwezige nestkasten en bebouwing bieden mogelijke broedlocaties. Studiegebied vormt geschikt jachtbiotoop. Eén broedpaar waargenomen in een hoogspanningsmast in Laarderheide (nabij Weerterbos)	3	ge	jb
Sperwer (<i>Accipiter nisus</i>) ^{3, 4, 6}	MB	Mogelijk bij landschapselementen Laarderheide.	3	-	jb
Stenuil (<i>Athene noctua</i>) ^{3, 4}	MB	Bebouwing binnen studiegebied biedt geschikte broedlocaties. Er waren in 2012 in de gemeente Nederweert 26 bezette nestkasten	3	kw	jb
Torenvalk (<i>Falco tinnunculus</i>) ^{3, 4, 6}	MB	Bebouwing en verlaten nesten van andere vogels binnen studiegebied bieden mogelijke broedlocaties.	3	-	jb
Wespendief (<i>Pernis</i>)	MB	Mogelijk bij landschapselementen	3	-	jb

Soort*	Gebieds-Functie**	Locatie voorkomen	Beschermingsniveau***		
			FF	RL	VN
<i>apivorus</i>) ^{4,6}		Laarderheide.			
Zwarte kraai (<i>Corvus corone</i>) ^{1,2}	B	Verspreid in gehele studiegebied.	3	-	os
Zwarte roodstaart (<i>Phoenicurus ochruros</i>) ^{2,6}	B	In bebouwing verspreid in gehele studiegebied. Ze zijn recent met name waargenomen rond buurtschappen (Boeket) en nabij IV-bedrijven.	3	-	os
Zwarte wouw (<i>Milvus migrans</i>) ³	B	Mogelijk bij landschapselementen Laarderheide.	3	-	jb
Planten					
Akkerklokje (<i>Campanula rapunculoides</i>) ⁴	MG	Diverse plekken in wegbermen en kanten van watergangen bieden geschikte groeiplaatsen.	2	-	-
Kluwenklokje (<i>Campanula glomerata</i>) ²	G	Oostelijke oever van Zuid-Willemsvaart.	2	be	-
Kleine zonnedauw (<i>Drosera intermedia</i>) ³	MG	Mogelijk in landschapselementen Laarderheide.	2	ge	-
Klokjesgentiaan (<i>Gentiana pneumonanthe</i>) ³	MG	Mogelijk in landschapselementen Laarderheide.	2	ge	-
Rapunzelklokje (<i>Campanula rapunculus</i>) ^{2,3}	G	Op diverse plekken in wegbermen en kanten van watergangen.	2	kw	-
Wilde gage (<i>Myrica gale</i>) ³	MG	Mogelijk in landschapselementen Laarderheide.	2	ge	-
Wilde marjolein (<i>Origanum vulgare</i>) ³	MG	Mogelijk in ruigere wegbermen.	2	-	-
Zoogdieren					
Das (<i>Meles meles</i>) ^{3,5}	MF	Studiegebied mogelijk onderdeel van foerageergebied; kleinschaliger landbouwgebied bij Weerterbosch naar verwachting meer geschikt als leefgebied. Aanwezigheid burchten onbekend.	3	-	-
Eekhoorn (<i>Sciurus vulgaris</i>) ^{3,4,5}	L	Bij landschapselementen Laarderheide. Tevens mogelijk in grotere tuinen, met voldoende volwassen bomen.	2	-	-
Gewone dwergvleermuis (<i>Pipistrellus pipistrellus</i>) ^{3,4}	L	Bebouwing binnen studiegebied biedt geschikte verblijfplaatsen, studiegebied is vrijwel geheel geschikt als foerageergebied.	3	-	-
Gewone grootoorvleermuis (<i>Plecotus auritus</i>) ⁵	MF	Foerageren bij hagen, bomen, bomenlanen en bosjes, vak bij verblijfplaats (gebouwen). In/rondom kern Nederweert.	3	-	-
Laatvlieger (<i>Eptesicus serotinus</i>) ^{3,4,5}	L	Bebouwing binnen studiegebied biedt mogelijk geschikte verblijfplaatsen, studiegebied is	3	kw	-

Soort*	Gebieds-Functie**	Locatie voorkomen	Beschermingsniveau***		
			FF	RL	VN
		grotendeels geschikt als foerageergebied.			
Meervleermuis (<i>Myotis dasycneme</i>) ⁵	MF	Zuid-Willemsvaart vormt geschikt foerageergebied.	3	-	-
Rosse vleermuis (<i>Nyctalus noctula</i>) ^{3, 5}	L	Landschapselementen Laarderheide, watergangen en Zuid-Willemsvaart vormen geschikt foerageergebied. Bomen met holten kunnen dienen als verblijfplaats.	3	kw	-
Steenmarter (<i>Martes foina</i>) ³	L	Gehele studiegebied vormt geschikt jachtgebied; bebouwing kan dienen als verblijfplaats.	2	-	-
Watervleermuis (<i>Myotis daubentonii</i>) ⁵	MF	Zuid-Willemsvaart vormt geschikt foerageergebied.	3	-	-
Wild zwijn (<i>Sus scrofa</i>) ^{3, 4}	F	Agrarische gronden aan de rand van studiegebied, nabij het Weerterbosch, kunnen worden gebruikt als foerageergebied.	2	-	-
Herpetofauna					
Alpenwatersalamander (<i>Triturus alpestris</i>) ^{3, 4, 5}	L	Poelen binnen landschapselementen Laarderheide en overige wateren binnen studiegebied (ook tuinvijvers).	2	-	-
Heikikker (<i>Rana arvalis</i>) ^{3, 4}	ML	Mogelijk in landschapselementen Laarderheide.	3	-	-
Levendbarende hagedis (<i>Lacerta vivipara</i>) ^{3, 4}	ML	Mogelijk in landschapselementen Laarderheide.	2	ge	-
Overige soorten					
Keizersmantel (<i>Argynnis paphia</i>) ³	Z	Mogelijk bij landschapselementen Laarderheide (beheer is hier specifiek gericht op vlinders).	3	v	-
Spaanse vlag (<i>Euplagia quadripunctaria</i>) ³	Z	Mogelijk bij landschapselementen Laarderheide (beheer is hier specifiek gericht op vlinders).	3	-	-

* Soort: waargenomen soort tijdens veldbezoek of vermelde soort in geraadpleegde bronnen: 1 = waargenomen, 2 = provinciale broedvogel- en florakartering, 3 = www.quickscanhulp.nl; 4 = www.waarneming.nl, 5 = verspreidingsatlassen NHGL. 6 = Rapport Vogelwerkgroep.

** Gebiedsfunctie: B = broedbiotoop, F = foerageergebied, G = groeiplaats, L = leefgebied, MB = mogelijk broedbiotoop, Z = zwerver.

*** Beschermingsniveau:

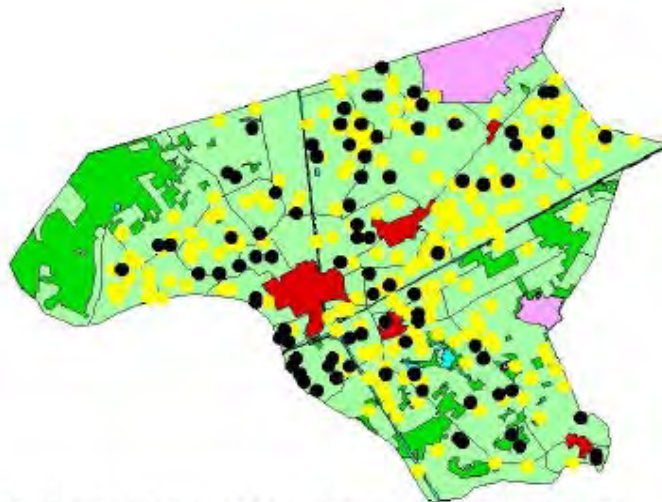
FF = Flora- en faunawet; 1 = algemeen beschermde soort, 2 = 'overige' soort, 3 = streng beschermde soort.

RL = Rode Lijst; be = bedreigd, ge = gevoelig, kw = kwetsbaar, v = verdwenen uit Nederland.

VN = (potentieel) vaste nestplaats vogels; jb = jaarrond beschermde nestplaats; os = omgevingsscan vereist.

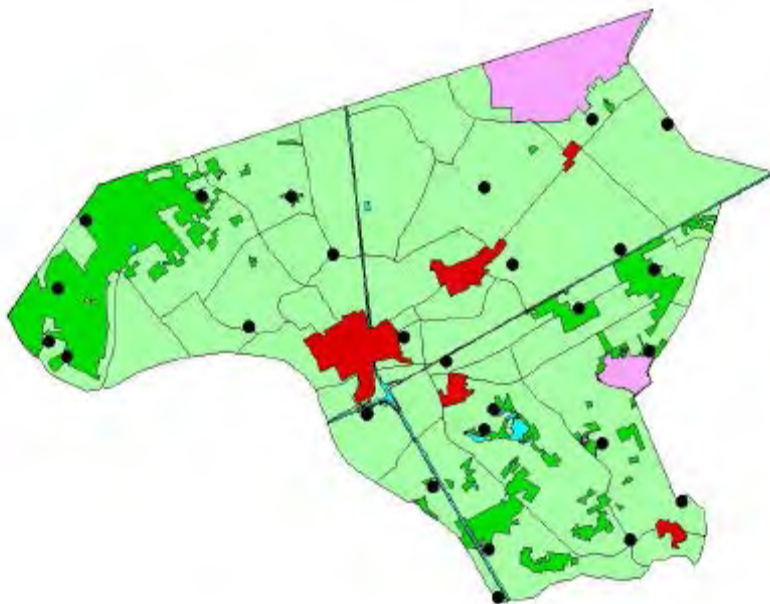
Voor de soortgroep vogels zijn in de bovenstaande tabel alleen die soorten opgenomen, waarvan de nestlocatie jaarrond beschermd is, of waarvoor een omgevingsscan plaats dient te vinden wanneer de nestplaats verloren dreigt te gaan. Uit het literatuuronderzoek en het veldbezoek blijkt daarnaast het voorkomen van diverse andere broedvogels. Het betreft soorten van diverse biotopen: watervogels (o.a. waterhoen, meerkoet, wilde eend), soorten van kleinschalig landschap (o.a. grasmus, koekoek), akker- en weidevogels (o.a. patrijs, veldleeuwerik, Kievit) en bosvogels (o.a. spotvogel).

afbeelding 8.2: Voorkomen van de patrijs. Bron: Zeldzame en schaarse vogels van Nederweert in 2012.



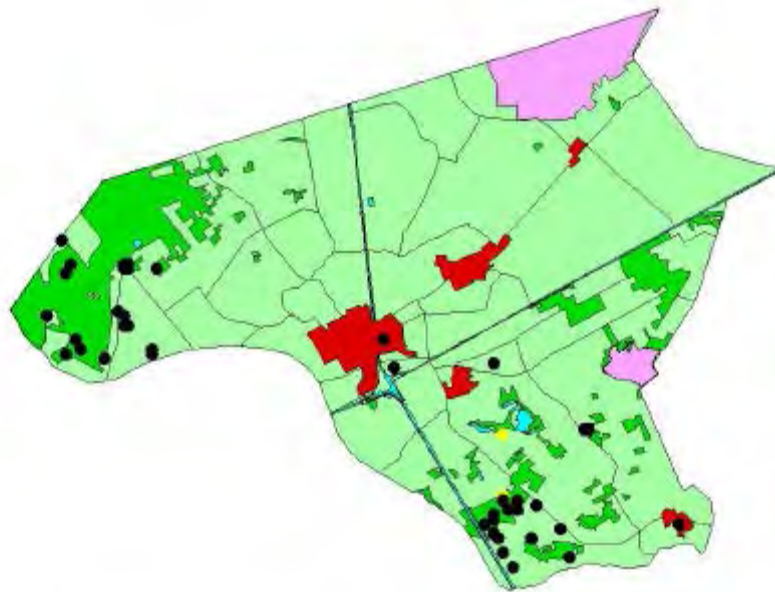
Patrijs. Verspreiding in 1994 (gele stip) en in 2012 (zwarte stip).

afbeelding 8.3: Voorkomen van de Groene Specht. Bron: Zeldzame en schaarse vogels van Nederweert in 2012.



Groene Specht. Verspreiding in 2012.

afbeelding 8.4: Voorkomen van de Bonte Vliegenvanger. Bron: Zeldzame en schaarse vogels van Nederweert in 2012.



*Bonte Vliegenvanger. Verspreiding in 1994 (gele stip)
en in 2012 (zwarte stip).*

Synthese

Per soortgroep wordt kort het belang van het studiegebied van de N266 Nederweert aangegeven.

Vogels

Het gehele studiegebied is van belang voor vogels met vaste nestplaatsen. Het agrarisch gebied vormt voor veel soorten het foerageer- of jachtgebied, terwijl in bebouwing en bomen binnen het studiegebied een geschikte broedplaats gevonden kan worden. Het betreft daarbij zowel bebouwing en bomen in het buitengebied (oudere laanbomen en landschapselementen Laarderheide) als bebouwing en bomen in de bebouwde kom van Nederweert en Budschop. Daarnaast bieden de sluizen in de Zuid-Willemsvaart een potentiële broedlocatie voor de grote gele kwikstaart en is het agrarisch gebied in het studiegebied van belang voor akker- en weidevogels (met name patrijs komt veel voor, maar ook o.a. fazant, Kievit).

Planten

Slechts een beperkt aantal beschermde plantensoorten is binnen het studiegebied te verwachten. Het betreft enerzijds soorten die kunnen voorkomen in – minder intensief beheerde – wegbermen (klokjes, wilde marjolein). Anderzijds kunnen de landschapselementen Laarderheide geschikte groeiplaatsen bieden aan meer kritische soorten van natte, zure en venige gronden (kleine zonnedauw, klokjesgentiaan, wilde gagel).

Zoogdieren

Voor de te verwachten grondgebonden zoogdieren biedt het agrarisch gebied rondom Nederweert en Budschop geschikt foerageergebied. Ten aanzien van de aanwezigheid van dassenburchten is geen informatie beschikbaar. De steenmarter kan naar verwachting in

diverse bebouwing binnen het studiegebied een verblijfplaats vinden. De eekhoorn zal met name voorkomen in en rondom de kernen Nederweert en Budschop (tuinen met oudere bomen) en mogelijk ook in de landschapselementen Laarderheide. Daarnaast zijn verspreid binnen het gehele studiegebied van de N266- Nederweert vleermuizen te verwachten. Bebouwing en bomen met boomholten kunnen geschikte verblijfplaatsen bevatten, terwijl opgaande begroeiing in de vorm van tuinbegroeiing, laanbomen en houtkanten en de overgangen hiervan naar lagere begroeiing voor diverse soorten dienen al foerageergebied. De Zuid-Willemsvaart vormt voor specifiek aan water gebonden soorten geschikt jachtbiotoop (meervleermuis, watervleermuis).

Herpetofauna

Strenger beschermde amfibieën- en reptielensoorten worden binnen het studiegebied voor de N266 Nederweert alleen verwacht in de landschapselementen Laarderheide. Uitzondering vormt de alpenwatersalamander, die ook in tuinvijvers kan worden aangetroffen.

Overige soortgroepen

Binnen de landschapselementen Laarderheide wordt een specifiek op vlinders gericht beheer gevoerd. De in de literatuur vermelde bijzondere vlindersoorten zullen derhalve naar verwachting hier voorkomen.

Streng beschermde soorten uit overige soortgroepen (o.a. libellen, kevers) worden binnen het studiegebied niet verwacht. Dergelijke soorten zijn gebonden aan biotopen die binnen het studiegebied niet aanwezig zijn. Aangezien de watergangen binnen het studiegebied gedurende een deel van het jaar droog staan, of slechts zeer weinig water bevatten, worden evenmin beschermde vissoorten verwacht.

Beschermde gebieden

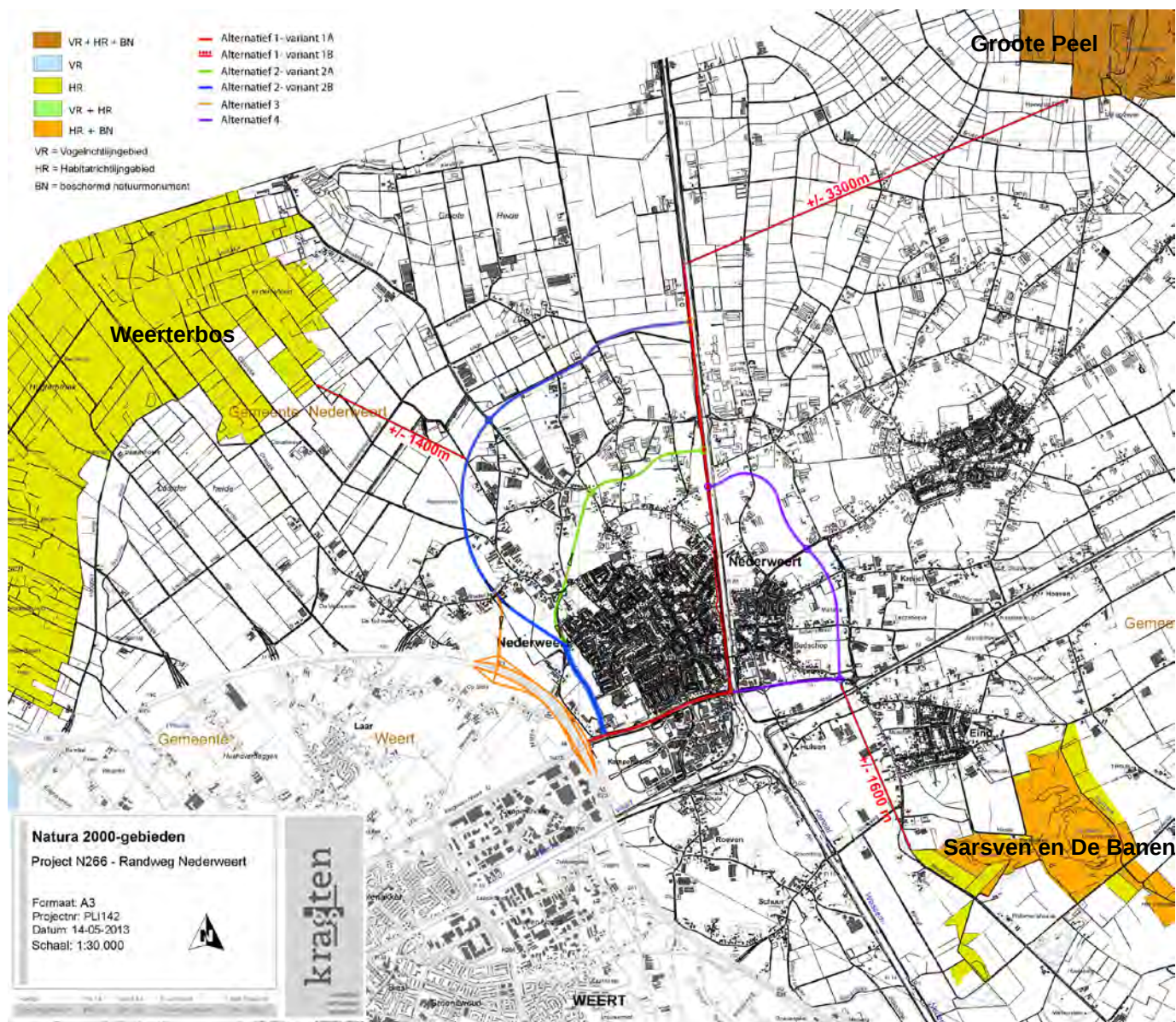
Om na te gaan welke gebiedsbescherming van toepassing is op het studiegebied van de N266 Nederweert en de directe omgeving hiervan, is de website van het Ministerie van EL&I geraadpleegd en zijn het POL en het provinciaal Natuurbeheerplan 2013 bestudeerd.

Natura2000-gebieden

Binnen het plangebied van de N266 Nederweert bevinden zich geen Natura2000-gebieden. In de gemeente Nederweert en de omgeving ervan zijn echter wel Natura2000-gebieden gelegen (zie afbeelding 8-5).

Het betreft de gebieden Sarsven & De Banen (ten zuidoosten van Nederweert), Weerter- en Budelerbergen & Ringselven (ten westen en noordwesten van Nederweert) en Groote Peel (ten noordoosten van Nederweert). Met het oog op eventuele externe effecten bij aanleg van een nieuwe provinciale weg, dienen ook Natura2000-gebieden in de omgeving beschouwd te worden. De habitattypen en habitatrichtlijnsoorten waarvoor de drie gebieden zijn aangewezen, zijn opgenomen in tabel 8-3.

afbeelding 8.5: Natura2000-gebieden in de omgeving van Nederweert (bron: Ministerie van Economische Zaken, sybiosys.alterra.nl, bewerkt Kragten GIS). Zie kaartenbijlage voor een kaart op schaal.



tabel 8.3: Habitattypen en habitatrichtlijnsoorten waarvoor de verschillende Natura2000-gebieden zijn aangewezen. Indien mogelijk, is aangegeven waar deze typen en soorten zich binnen de gebieden bevinden (o.b.v. beschikbare beheerplannen).

Habitatype/habitatrichtlijnsoort	Locatie binnen Natura2000-gebied
Sarsven & De Banen	
Zeer zwak gebufferde vennen	Ven De Banen.
Zwak gebufferde vennen	Ven De Banen en de Schoorkuilen.
Kranswierwateren	Ven De Banen.
Drijvende waterweegbree	Ven De Banen en de Schoorkuilen.
Weerter- en Budelerbergen & Ringselven	
Zwak gebufferde vennen	In meest noordoostelijke deel Natura2000-gebied.
Galigaanmoerassen	In meest zuidwestelijke deel Natura2000-gebied (Ringselven).
Hoogveenbossen	In meest noordoostelijke deel Natura2000-gebied.
Drijvende waterweegbree	Komt momenteel niet voor.
Kamsalamander	In middelste en meest zuidwestelijke deel van Natura2000-gebied.
Kleine modderkruiper	In meest noordoostelijke en noordwestelijke deel Natura2000-gebied.
Boomleeuwerik	In middelste deel Natura2000-gebied.
Nachtswaluw	In middelste deel Natura2000-gebied.
Roodborsttapuit	In meest noordoostelijke en in middelste deel Natura2000-gebied.
Groote Peel	
Droge heiden	Onbekend.
Herstellende hoogvenen	Onbekend.
Blauwborst	Onbekend.
Dodaars	Onbekend.
Geoorde fuut	Onbekend.
Kolgans	Onbekend.
Kraanvogel (niet-broedvogel)	Onbekend.
Porseleinhoen	Onbekend.
Roodborsttapuit	Onbekend.
Taigarietgans (niet-broedvogel)	Onbekend.
Toendrarietgans (niet-broedvogel)	Onbekend.

Het Natura2000-gebied Sarsven & de Banen betreft twee naast elkaar gelegen heidevennen. Deze venen maakten in vroeger tijden onderdeel uit van de Peel. De beide wateren kunnen, gezoned en in mozaïek met elkaar, gekarakteriseerd worden als gemeenschappen van zeer zwak gebufferde wateren en van zwak gebufferde wateren. Voeding van de venen geschiedt deels met kwelwater uit omliggende hoge gronden. Het gebied is gelegen in één van de laagten die worden aangetroffen in de voedselarme zandafzettingen van het middenterras van de Maas. Binnen het Sarsven & De Banen komt plaatselijk moerasveen voor, variërend in diepte. Daarnaast bestaat het Natura2000-gebied uit enkele kleinere venen, wilgen- en gagelstruweel, elzen- en berkenbroekbos en zowel natte als drogere graslanden.

Het Natura2000-gebied Weerter- en Budelerbergen & Ringselven bestaat uit verschillende deelgebieden: Weerterbos, Ringselven en Kruispeel (Habitatrichtlijngebied) en de Hugterheide en de Weerter- en Budelerbergen (Vogelrichtlijngebied). Het Weerterbos is een oud bosgebied. Voordat dit gebied begroeid raakte met soortenarme dennenaanplant, bestond het uit een moerasgebied omgeven door heide en moeras. Door deze historie heeft het Weerterbos een gecompliceerde bodemopbouw met leemarm en lemig dekzand en lokale veenontwikkeling. Op natte delen, in slenken en geïsoleerde laagtes, is momenteel nog relatief zuur berkenbroekbos te vinden. In deze laagten liggen vele watertjes en worden zwak gebufferde venen hersteld.

De Hugterheide ligt in Noord Brabant en betreft een bosgebied dat voornamelijk bestaat uit aangeplant grove-dennenbos op stuifzand. De stuifzanden zijn nog duidelijk te herkennen aan het heuvelachtige karakter van de Hugterheide. De naastgelegen gebieden Hugterbroek en 'In den Vloed', aan de Limburgse zijde, bestaan uit moeras en bos.

De Weerter- en Budelerbergen tenslotte, bestaan uit een aaneengesloten (naald)bosgebied met een centraal gelegen heide- en stuifzandterrein. Het Ringselven en de Kruispeel bevinden zich binnen dit deelgebied en zijn gelegen aan weerszijden van de Zuid-Willemsvaart. Het Ringselven bestaat uit een ven, omgeven door moerasvegetaties. De Kruispeel bestaat uit berken- en elzenbroekbossen en herbergt eveneens enkele venen. De Tungelroysche beek stroomt door het gebied Kruispeel.

De Groote Peel vormt samen met de nabijgelegen Deurnsche Peel en Mariapeel (eveneens Natura2000-gebied) het restant van wat eens een uitgestrekt levend hoogveen was. De peelhoogvenen zijn ten behoeve van turfwinning en ontginning grotendeels afgegraven tot op de zandondergrond, waarbij nog slechts enkele resten zijn overgebleven. De Groote Peel, Deurnsche Peel en Mariapeel vormen de meest zuidelijke locatie waar het habitatype vlakke subatlantische hoogvenen voorkomt.

Ook in de Groote Peel is in het verleden turf gewonnen, waarbij veen is afgestoken, maar het gebied is vervolgens niet in cultuur gebracht. Het Brabantse deel is machinaal verveend waardoor er nauwelijks sprake is van een puttenstructuur. Het Limburgse deel is grotendeels met de hand verveend, waardoor hier wel veel veenputten aanwezig zijn. De oorspronkelijke structuur is echter door erosie van de resterende hoge delen vaak niet meer duidelijk herkenbaar. De Groote Peel wordt gekenmerkt door een complex van horsten en slenken. Hierdoor kent het gebied een grote landschappelijke afwisseling van open vochtige en droge heideterreinen, pijpenstrootjesvegetaties en moerassige laagten met veenputten en meer gesloten struwelen en bosjes en plaatselijk bossen. In het recente verleden zijn vernattingsmaatregelen getroffen, waardoor verschillende grote plassen zijn ontstaan. In enkele veenputten vindt nog actief veengroei plaats.

Provinciale gebiedsbescherming

Raadpleging van de Groene-Waardenkaart, actualisatie 2011, behorende bij het Provinciaal Omgevingsplan Limburg geeft aan, dat geen van de alternatieven voor de N266 Nederweert de Ecologische Hoofdstructuur, dan wel de Provinciale Ontwikkelingszone Groen doorsnijdt. Recente wijzigingen in de begrenzing van de EHS en/of de POG zijn echter op de Groene-Waardenkaart nog niet verwerkt. Daarom is aanvullend het Natuurbeheerplan 2013 geraadpleegd. Het Natuurbeheerplan wordt ieder jaar geactualiseerd en vormt de basis voor de Subsidieregeling Natuur en Landschapsbeheer.

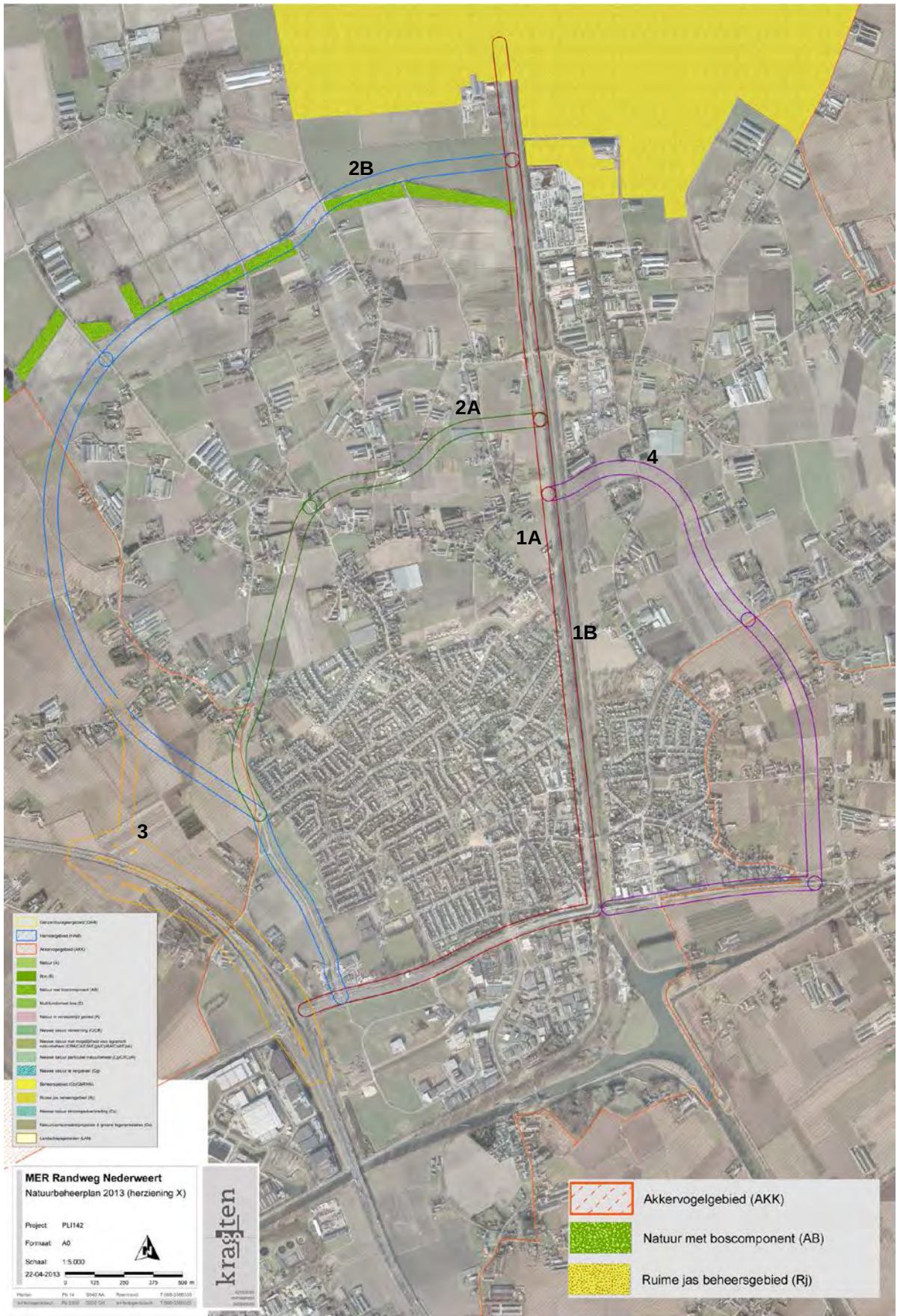
Uit het Natuurbeheerplan blijken enkele lintvormige bosjes en graslanden bij De Hoeven aangewezen als EHS ('natuur met boscomponent'). Daarnaast ligt ten noorden van deze strook een beheersgebied EHS. Tenslotte zijn ten westen en zuiden/oosten van Nederweert twee akkervogelgebieden gelegen. Het betreft respectievelijk het gebied Laar en het gebied Nederweert-Eind.

In het gebiedsplan Midden-Limburg West (provincie Limburg, 2008), dat onderdeel uitmaakt van het Natuurbeheerplan, is een gebiedskarakteristiek opgenomen voor de als EHS aangewezen gebieden bij De Hoeven. De lintvormige bosjes en graslanden bij De Hoeven zijn daarin aangeduid als "Landschapselementen Laarderheide". Het betreft enkele kleine moerasgebiedjes en vochtige graslanden in het verder open cultuurlandschap de Laarderheide. In het kader van het landinrichtingsproject "De Oude Graaf" zijn binnen deze gebieden bomen aangeplant. Specifieke doelsoorten voor de landschapselementen zijn vlinders, waarbij het beheer hieraan is aangepast.

Het beheersgebied EHS ten noorden van Nederweert valt binnen het gebiedsplan Peelvenen (provincie Limburg, 2008). Het betreft hier het beheersgebied Horickheide, een van de belangrijkste weidevogelgebieden (ca. 260 ha) rondom de Groote Peel. Broedende weidevogels zijn hier onder andere grutto en wulp en het gebied wordt door onder andere kraanvogels en ganzen gebruikt als foerageergebied. Om wegzijging van water in de Groote Peel te voorkomen, zal het gebied tevens als hydrologische buffer worden ingezet, waarbij door inlaat van Maaswater een hoger zomerpeil zal worden gehanteerd. Deze maatregel komt voort uit het convenant "Wateriaanvoer Groote Peel".

De akkervogelgebieden in Limburg zijn aangewezen op basis van de verspreiding van de kernpopulaties van patrijs en veldleeuwerik. De patrijs is binnen de beide akkervogelgebieden bij Nederweert de belangrijkste doelsoort voor akkervogelbeheer. Agrariërs binnen deze studiegebieden kunnen – op vrijwillige basis – deelnemen aan akkervogelbeheer en hiervoor subsidie ontvangen. Het beheer van delen van de grond dient dan zodanig plaats te vinden dat optimale omstandigheden ontstaan voor akkervogels om te broeden en/of in de winter te foerageren. Indien een agrariër deelneemt aan akkervogelbeheer, dan gelden specifieke eisen aan de zaaimengsels die binnen delen van zijn grond toegepast moeten worden en is hij gebonden aan specifieke maai- en ploegperiodes. Binnen het akkervogelgebied Laar kan voor in totaal 65 ha aan beheerovereenkomsten gesloten worden, binnen het gebied Nederweert-Eind kan dit voor in totaal 33 ha. Overeenkomsten worden alleen afgesloten op basis van een collectief beheerplan. Voor de beide akkervogelgebieden bij Nederweert is een dergelijk collectief beheerplan nog niet opgesteld.

Afbeelding 8.6: Uitsnede Natuurbeheerplan



8.1.4 Autonome ontwikkeling

Voor het studiegebied van de N266- Nederweert zijn, voor zover bekend, geen ontwikkelingen gepland die gevolgen hebben voor de aanwezige, dan wel te verwachten natuurwaarden. Op enkele plekken binnen het studiegebied vindt nieuwbouw van woningen plaats. Het betreft echter zeer kleinschalige bouwplannen (één of enkele woningen), aansluitend aan of tussen bestaande bebouwing. Deze bouwplannen zullen derhalve ten hoogste van beperkte invloed zijn op de aanwezige beschermde planten- en diersoorten.

Verder zijn binnen het plangebied geen nog te ontwikkelen natuurgebieden ('EHS-nieuwe natuur') gelegen, zodat niet te verwachten is dat de oppervlakte natuurgebied binnen het studiegebied in de toekomst zal toenemen. Of er plannen bestaan voor het toepassen van akkervogelbeheer in (een van beide) akkervogelgebieden is onbekend. Er zijn vooralsnog geen collectieve beheerplannen voor deze gebieden opgesteld door de hier gevestigde agrariërs.

Beleidsmatig gezien vindt in 2014 een herziening plaats van het Provinciaal Omgevingsplan Limburg. Daarbij zal ook de Groene-Waardenkaart worden herzien. Dat betekent dat de vigerende groene gebiedsbescherming binnen het studiegebied van de N266 Nederweert kan wijzigen. Aangezien de begrenzing van de EHS in de huidige Groene-Waardenkaart en het Natuurbeheerplan 2013 niet overeenkomt, is de verwachting in ieder geval dat dit gecorrigeerd wordt. Mogelijk zullen verder verschillende gebiedscategorieën samengevoegd worden (mogelijk POG en 'ruimte voor veerkrachtige watersystemen'), wat gevolgen kan hebben voor de begrenzing en het beschermingsregime van de verschillende categorieën.

8.2 Effectbeoordeling

8.2.1 Beoordelingscriteria

De criteria van de effectbeoordeling van het thema 'Natuur' met de bijbehorende indicatoren voor de beoordeling zijn in de onderstaande tabel opgenomen.

tabel 8.4: Beoordelingscriteria thema Natuur

Thema	Criteria	Indicator en wijze van onderzoek
Natuur	Natura 2000-gebieden	Instandhoudingsdoelstellingen: – Interne effecten (kwalitatief); – Externe effecten (verstoring, versnippering, verzuring, verdroging/vernating, vermesting; kwalitatief).
		Mitigerende maatregelen
	Ecologische Hoofdstructuur (EHS)	Wezenlijke waarden en kenmerken: – Vernietiging; – Verstoring; – Versnippering (barrièrewerking); – Verdroging/vernating (kwalitatief).
		Mitigerende maatregelen
	Overige beschermde gebieden (P2 en P3, beschermde gebieden bestemmingsplan)	Aangewezen waarden en kenmerken: – Vernietiging; – Verstoring; – Versnippering (barrièrewerking); – Verdroging/vernating (kwalitatief).
		Mitigerende maatregelen
	Ecologische structuren	Barrièrewerking (kwalitatief)
		Mitigerende maatregelen
	Beschermd soorten	Flora: – vernietiging; – vernating/verdroging.
		Fauna: – vernietiging; – verstoring.
		Mitigerende maatregelen mogelijk?

Bij ieder beoordelingscriterium zoals opgenomen in tabel 8.4 is als één van de indicatoren de mogelijkheid tot het treffen van mitigerende maatregelen opgenomen. Aanvankelijk negatieve effecten op beschermde gebieden en/of soorten kunnen in veel gevallen namelijk worden ondervangen door het treffen van specifieke maatregelen. Zo kan de versnipperende werking van een weg voor fauna bijvoorbeeld worden verminderd of opgeheven door de aanleg van faunatunnels. Bij het bepalen van de beoordelingsscores zijn dergelijke maatregelen vermeld, maar zijn deze niet meegenomen in de uiteindelijke effectbeoordeling.

8.2.2 Beoordelingsscores

Net als voor de overige milieuaspecten, geldt voor het milieuaspect natuur dat de effectbeoordeling plaatsvindt op een 7-puntenschaal. Deze schaal reikt van 'zeer ernstig effect' (--), via 'geen effect (0) tot een 'zeer positief effect' (++). In de onderstaande tabel zijn deze scores voor het thema natuur nader omschreven.

tabel 8.5: Beoordelingsscores Natuur toegelicht

Beoordelings-criterium	Beoordelingsscore						
	--	-	0/-	0	0/+	+	++
Beschermde soorten	Vernietiging	Verstoring	Verstoring, mitigatie mogelijk	Geen effect	Afname verstoring aanwezige soorten	Toename leefgebied aanwezige soorten	Mogelijk nieuwvestiging beschermde soorten
Natura2000-gebieden	Mogelijk aanzienlijke significante negatieve effecten op meerdere gebieden, Passende beoordeling noodzakelijk	Mogelijk negatieve effecten op tenminste één van de gebieden, Passende beoordeling noodzakelijk	Beperkte, niet significante negatieve effecten, waarvoor geen Passende beoordeling noodzakelijk is	Geen effect	Verbetering bestaande instandhoudingsdoelstellingen	Uitbreiding bestaande instandhoudingsdoelstellingen	Realisatie nog niet aanwezige instandhoudingsdoelstellingen
Ecologische Hoofdstructuur	Vernietiging	Verslechtering	Verslechtering, mitigatie mogelijk	Geen effect	Verbetering bestaande kwaliteiten	Verbetering t.b.v. na te streven kwaliteiten	Uitbreiding areaal gerealiseerde kwaliteiten
Overige beschermde gebieden	Vernietiging	Verslechtering	Verslechtering, mitigatie mogelijk	Geen effect	Verbetering bestaande kwaliteiten	Verbetering t.b.v. na te streven kwaliteiten	Uitbreiding areaal gerealiseerde kwaliteiten
Ecologische structuren	Vernietiging structuren	Verslechtering structuren	Verslechtering structuren, mitigatie mogelijk	Geen effect	Verbetering bestaande structuren	Toevoeging aan bestaande structuren	Realiseren nieuwe structuren

8.2.3 Beoordeling alternatieven

De alternatieven zijn beoordeeld op hun invloed op Natura2000-gebieden, de Ecologische Hoofdstructuur en overige beschermde gebieden en op de in het gebied aanwezige soorten. De score die aan elk van de alternatieven wordt gegeven heeft altijd een relatie met de referentiesituatie en moet niet worden gezien als een waardeoordeel in absolute zin. Met andere woorden: wanneer een alternatief zeer negatief scoort, houdt dit niet in dat er sprake is van een onacceptabele aantasting van de natuur. Het wil niet anders zeggen dat de aanwezige waarden in het gebied ten opzichte van de referentiesituatie zwaar worden getroffen.

Natura2000-gebieden (stikstofdepositie)

In het kader van de Passende Beoordeling (Kragten en Bureau Viridis, rapportnummer PLI142-PB-def d.d. 24 juni 2014) zijn stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd. De resultaten van deze berekeningen zijn opgenomen in het rapport van Windmill: Randweg N266 te Nederweert – Stikstofdepositieberekening ten behoeve van MER en Passende Beoordeling (rapportnummer P2012.144.03-07 d.d. 8 augustus 2014). Beide rapporten zijn als bijlage bij dit planMER gevoegd.

Rekenmethode

Voor het berekenen van de stikstofdepositie door het wegverkeer is gebruik gemaakt van STACKS D+ (GeoMilieu versie 2.31). Met STACKS D+ worden de uitstoot, de verspreiding en de depositie van de stikstofverbindingen berekend van alle soorten wegen die ook middels de STACKS module berekend kunnen worden. Uitsluiting van lokale wegen en eventuele verdiepte liggingen is in het gehanteerde rekenmodel niet aan de orde. Voor het modelleren van een verdiepte ligging dient in het rekenmodel voor de weghoogte een negatieve waarde ingevuld te worden. In geval van een verdiepte ligging met een stijl talud dient in het rekenmodel de totale diepte in meters te worden opgegeven ten opzichte van het maaiveld. Voor het bepalen van de uitstoot van stikstofverbindingen door het wegverkeer maakt het programma gebruik van de generieke NO_x emissiefactoren voor wegverkeer die in maart 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) zijn vrijgegeven⁵. De emissiefactoren voor NH₃ worden op de website van de rijksoverheid niet genoemd. Door Rijkswaterstaat worden voor snelwegen NH₃ emissiecijfers gebruikt die in de STACKS-D module zijn overgenomen. Voor secundaire wegen is voor personenauto's gerekend met een waarde van 50% van deze snelwegemissiecijfers. De emissiecijfers van NH₃ voor snelwegen stammen uit 2007.

Beoordelingscriteria

De stikstofdepositie ter plaatse van de verschillende habitattypen in de Natura 2000-gebieden is weergegeven in mol N/ha/jaar. Bij de beoordeling is aangesloten bij de Regeling stikstof en Natura 2000 Noord-Brabant, d.d. 29-03-2013 (het Natura 2000- gebied "Weerter- en Budelerbergen & Ringselven" is deels gelegen in de provincie Noord-Brabant).

De Natura 2000-gebieden "Groote Peel" en "Weerter- en Budelerbergen & Ringselven" zijn tevens aangewezen als vogelrichtlijngebied. Voor wat betreft de toetsing van deze gebieden is aangesloten op het beleid van de provincie Limburg: "Toetsing stikstofdepositie bij Limburgse vogelrichtlijngebieden". De beoordeling in deze richtlijn gaat ook uit van een "significante verslechtering van de habitat van de soort". Daarmee stuurt het Limburgse beleid eveneens op behoud van de habitat.

In onder meer een uitspraak van de Raad van State van 19 juni 2013 is een bijdrage van ten hoogste 0,051 mol N/ha/jaar als een niet significante bijdrage aangemerkt (uitspraak RvS, afdeling Bestuursrechtspraak, 201300402/1/R2 d.d. 19 juni 2013). Echter in een latere uitspraak van de raad van State d.d. 9 april 2014 (kenmerk 201301225/1/R2) is gesteld dat de drempelwaarde van 0,051 die in het kader van de depositiebank (van Noord-Brabant) wordt toegepast, niet zonder meer voor andere doeleinden kan worden gebruikt. Als zodanig is in het kader van dit onderzoek, elke toename van de depositie beoordeeld als een mogelijk significant negatief effect.

⁵ Op het moment van het uitvoeren van het onderzoek is het rekenprogramma Geomilieu versie 2.50 (releasedatum 5 juni 2014) beschikbaar. De module Stacks D is nog niet geupdate met de in maart 2014 vrijgegeven achtergrondconcentraties, meteorologische data en emissiefactoren voor wegverkeer.

Vergelijking ten behoeve van MER

Ten behoeve van de beoordeling in het kader van het MER is eveneens een vergelijk gemaakt van de effecten van de verschillende alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie. Deze referentiesituatie is afwijkend van de referentiesituatie die elders in het MER is gehanteerd. Dit heeft te maken met de wijze van rekenen in de Passende Beoordeling en de beoordeling van een vergunningsaanvraag van de NB-wet. Als referentiesituatie voor de stikstofdepositie is het verwachte jaar van ingebruikname van de weg gehanteerd. Dit is het rekenjaar 2018.

tabel 8.6: MER-beoordeling alternatieven in 2018

ID	Referentie 2018 bijdrage bestaand tracé	MER beoordeling											
		Stikstofdepositie 2018 [mol/ha/jaar]											
		Alternatief 1a		Alternatief 1b		Alternatief 2a		Alternatief 2b		Alternatief 3		Alternatief 4	
		bijdrage	verschil	bijdrage	verschil	bijdrage	verschil	bijdrage	verschil	bijdrage	verschil	bijdrage	verschil
Weerter- en Budelerbergen & Ringselven													
1	0,471	0,485	0,014	0,483	0,012	0,589	0,118	0,675	0,204	0,619	0,148	0,553	0,082
2	0,321	0,330	0,009	0,328	0,007	0,390	0,069	0,429	0,108	0,387	0,066	0,379	0,058
3	0,466	0,479	0,013	0,477	0,011	0,584	0,118	0,671	0,205	0,61	0,144	0,545	0,079
4	0,370	0,380	0,010	0,379	0,009	0,454	0,084	0,505	0,135	0,457	0,087	0,435	0,065
5	0,401	0,413	0,012	0,412	0,011	0,500	0,099	0,562	0,161	0,507	0,106	0,472	0,071
6	0,204	0,209	0,005	0,208	0,004	0,235	0,031	0,248	0,044	0,220	0,016	0,249	0,045
Sarsven en De Banen													
7	0,758	0,778	0,020	0,770	0,012	0,783	0,025	0,752	-0,006	0,647	-0,111	1,048	0,290
8	0,821	0,842	0,021	0,834	0,013	0,837	0,016	0,798	-0,023	0,689	-0,132	1,189	0,368
9	0,821	0,842	0,021	0,834	0,013	0,837	0,016	0,798	-0,023	0,689	-0,132	1,189	0,368
10	0,821	0,842	0,021	0,834	0,013	0,837	0,016	0,798	-0,023	0,689	-0,132	1,189	0,368
Groote Peel													
11	1,103	1,135	0,032	1,133	0,030	1,213	0,110	1,151	0,048	1,082	-0,021	1,350	0,247
12	1,032	1,060	0,028	1,057	0,025	1,131	0,099	1,063	0,031	0,996	-0,036	1,287	0,255
13	0,886	0,909	0,023	0,906	0,020	0,967	0,081	0,903	0,017	0,838	-0,048	1,141	0,255
14	0,769	0,788	0,019	0,786	0,017	0,848	0,079	0,819	0,050	0,765	-0,004	0,939	0,170
15	0,613	0,63	0,017	0,628	0,015	0,676	0,063	0,644	0,031	0,593	-0,020	0,786	0,173

tabel 8.7: MER-beoordeling varianten in 2018

ID	Referentie 2018		MER-beoordeling							
	bijdrage bestaand tracé		Stikstofdepositie 2018 [mol/ha/jaar]							
			Alternatief 1b – VARIANT 2		Alternatief 2a – VARIANT 3		Alternatief 2a – VARIANT 4		Alternatief 2b – VARIANT 2	
			bijdrage	verschil	bijdrage	verschil	bijdrage	verschil	bijdrage	verschil
Weerter- en Budelerbergen & Ringselven										
1	0,471	0,482	0,011	0,647	0,176	0,615	0,144	0,749	0,278	
2	0,321	0,329	0,008	0,428	0,107	0,408	0,087	0,475	0,154	
3	0,466	0,477	0,011	0,642	0,176	0,610	0,144	0,745	0,279	
4	0,370	0,378	0,008	0,499	0,129	0,475	0,105	0,560	0,190	
5	0,401	0,412	0,011	0,549	0,148	0,523	0,122	0,622	0,221	
6	0,204	0,208	0,004	0,258	0,054	0,249	0,045	0,273	0,069	
Sarsven en de Banen										
7	0,758	0,770	0,012	0,858	0,100	0,823	0,065	0,826	0,068	
8	0,821	0,834	0,013	0,915	0,094	0,879	0,058	0,876	0,055	
9	0,821	0,834	0,013	0,915	0,094	0,879	0,058	0,876	0,055	
10	0,821	0,834	0,013	0,915	0,094	0,879	0,058	0,876	0,055	
Groote Peel										
11	1,103	1,129	0,026	1,325	0,222	1,273	0,170	1,263	0,160	
12	1,032	1,056	0,024	1,237	0,205	1,189	0,157	1,172	0,140	
13	0,886	0,904	0,018	1,061	0,175	1,021	0,135	0,996	0,110	
14	0,769	0,786	0,017	0,928	0,159	0,892	0,123	0,902	0,133	
15	0,613	0,626	0,013	0,738	0,125	0,710	0,097	0,707	0,094	

In de voorgaande tabellen zijn mogelijk significante toenames (toename groter dan 0,0 molN/ha/jaar) niet gearceerd en de afnames zijn groen gearceerd. De beoordeling heeft plaatsgevonden ten opzichte van de referentiesituatie in 2018 inclusief autonome groei. Daar waar geen kleurcodering is weergegeven is mogelijk sprake van een significant verschil in depositie ten opzichte van de referentiesituatie.

Alternatieven 1A, 1B en variant 2 van 1B geven beperkte verschillen ten opzichte van de referentiesituatie en scores daarmee beperkt negatief. Alle overige alternatieven en varianten laten zowel positieve als negatieve scores ten opzichte van de referentiesituatie zien. Alternatief 3 bijvoorbeeld, scoort positief voor de gebieden Sarsven & De Banen en de Groote Peel, maar negatief voor het gebied Weerter & Budelerbergen. Wanneer er echter sprake is van een mogelijk significant negatief effect in één van de gebieden, is de score min (-) toegekend, ongeacht het feit dat er een positieve effect in een ander gebied kan plaatsvinden. Significante negatieve effecten dienen te worden gemitigeerd en om die reden is de beoordeling in het MER negatief. Hoe hiermee wordt omgegaan is te lezen in de Passende Beoordeling, die als bijlage bij het MER is gevoegd.

Beschermde soorten en gebieden

De beoordeling van de effecten van de verschillende oplossingsrichtingen voor de N266 worden in deze paragraaf nader toegelicht. Per alternatief zijn daarbij beoordelingsscores toegekend aan de beoordelingscriteria. Aan het eind van de paragraaf worden deze beoordelingen samengevat tot één overzichtstabel ter vergelijking van de verschillende alternatieven.

Alternatief 1A

Ondanks dat bij alternatief 1A geen geheel nieuwe weg wordt gerealiseerd, vinden verschillende maatregelen plaats. Voor de momenteel reeds aanwezige beschermde soorten nabij de huidige N266 zal dit echter niet leiden tot een wezenlijk andere situatie, zodat effecten op beschermde soorten niet te verwachten zijn.

Langs de huidige N266 zijn geen beschermde gebieden gelegen. Directe effecten op Natura2000 gebieden, de EHS en/of de POG treden dan ook niet op. Daarnaast blijft de routing en de toegestane snelheid gelijk aan de huidige situatie, zodat naar verwachting evenmin sprake zal zijn van veranderingen in verkeersstromen rondom Nederweert.

tabel 8.8: Scores van alternatief 1A voor de beoordelingscriteria natuur.

Beoordelingscriterium	Score	Toelichting
Beschermde soorten	0	Geen effect.
Natura2000 gebieden	0/-	Nagenoeg geen verschil ten opzichte van de referentiesituatie Passende Beoordeling
Ecologische Hoofdstructuur	0	Geen effect.
Overige beschermde gebieden	0	Geen effect.
Ecologische structuren	0	Geen effect.

Alternatief 1B

Tussen de aansluiting op de N275 en de rotonde Hoebenakker wordt de N266 in de variant 1B verdiept gelegd. Dit vraagt een groter ruimtebeslag, vooral ook omdat deels een nieuwe parallelstructuur moet worden aangelegd voor de ontsluiting van Nederweert en Budschop. Deze extra ruimte wordt gevonden door verschuiving van de N266 richting het talud van de Zuid-Willemsvaart, dat hierdoor deels verdwijnt.

De houtige begroeiing in het talud van de Zuid-Willemsvaart is van belang voor vogels (potentiële nestlocatie) en naar verwachting eveneens voor de vleermuissoorten watervleermuis en meervleermuis, die hier kunnen foerageren op de overgang van opgaande begroeiing en open water. Vogels zullen in de meeste gevallen in staat zijn om in de opgaande begroeiing in de directe omgeving vervangende broedlocaties te vinden. Voor vleermuizen kan dit alternatief echter wel leiden tot negatieve effecten. Bij het verdwijnen van (een deel van) de opgaande begroeiing langs de Zuid-Willemsvaart gaat fysiek potentieel foerageergebied verloren, met name voor de watervleermuis. De meervleermuis is minder gebonden aan de aanwezigheid van opgaande vegetatie langs water, maar kan, door het verdwijnen van deze vegetatie, te maken krijgen met meer lichtval over het kanaal vanuit Nederweert. Dit kan voor deze soort eveneens leiden tot verlies van oppervlakte

foerageergebied. Wordt voor dit alternatief gekozen, dan dient nader onderzoek de daadwerkelijke gebiedsfunctie van de Zuid-Willemsvaart voor vleermuizen uit te wijzen.

Langs de huidige N266 zijn geen beschermde gebieden gelegen. Directe effecten op Natura2000 gebieden, de EHS en/of de POG treden dan ook niet op.

tabel 8.9: Scores van alternatief 1B voor de beoordelingscriteria natuur.

Beoordelingscriterium	Score	Toelichting
Beschermde soorten	-	Verloren gaan van foerageergebied voor vleermuizen, specifiek gebonden aan Zuid-Willemsvaart (nader onderzoek nodig).
Natura2000 gebieden	0/-	Nagenoeg geen verschil ten opzichte van de referentiesituatie Passende Beoordeling
Ecologische Hoofdstructuur	0	Geen effect.
Overige beschermde gebieden	0	Geen effect.
Ecologische structuren	0	Geen effect.

Alternatief 1B – variant 2

In variant 2 van alternatief 1B is de tunnelbak korter. Echter het ruimtegebruik voor de nieuwe weg en de impact op het foerageergebied voor vleermuizen die zijn gebonden aan de Zuid-Willemsvaart zijn daarmee niet minder. De beoordeling van alternatief 1B – variant 2 is wat betreft het thema natuur gelijk aan de beoordeling van alternatief 1B.

Alternatief 2A

Bij alternatief 2A wordt vanaf de kruising Randweg-West-Molenweg een geheel nieuwe weg aangelegd door het buitengebied van Nederweert. Daarbij worden agrarische percelen, watergangen, wegbermen, wegen en bebouwingsclusters doorkruist en zal het buitengebied worden opgedeeld door een brede weg (2*1 rijstrook) met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Een gedeelte van de weg wordt verdiept aangelegd. Het buitengebied krijgt door realisatie van alternatief 2A te maken met aanzienlijk meer verkeer dan in de huidige situatie het geval is.

De nieuwe weg vormt een doorsnijding van broed- en jachtbiotoop voor diverse vogelsoorten. Direct rondom de weg wordt het agrarisch gebied, vanwege de uitstraling van geluid vanaf de weg minder aantrekkelijk voor akker- en weidevogels om te broeden. De oppervlakte geschikt broedbiotoop voor deze soorten neemt dan ook af, hoewel er in de omgeving nog voldoende agrarisch gebied overblijft, waar akker- en weidevogels tot broeden kunnen komen. De effecten op jachtbiotoop van roofvogels zijn naar verwachting beperkt, hoewel wel meer aanrijdingen met roofvogels en uilen plaats kunnen vinden, wanneer de N266 dwars door jachtbiotoop voert.

In berm- en oevervegetatie langs wegen en waterkanten kunnen beschermde plantensoorten voorkomen. Bij aanleg van de nieuwe weg kunnen groeiplaatsen verloren gaan. Planten kunnen echter gemakkelijk worden verplant naar locaties waar geen werkzaamheden plaatsvinden en mogelijk kunnen (delen van) de wegbermen van de nieuwe N266 weer groeiplaatsen bieden aan verschillende beschermde soorten. Negatieve effecten op beschermde plantensoorten zijn daarom niet te verwachten.

Het buitengebied van Nederweert dat door alternatief 2A wordt doorsneden, vormt verder foerageergebied voor enkele vleermuissoorten, de steenmarter en mogelijk ook voor de das. Voor de beide laatstgenoemde soorten vormt de nieuwe weg een barrière in het foerageergebied. Bij het oversteken van de weg kunnen dieren worden aangereden. Door het aanleggen van goede faunavoorzieningen (tunnels, rasters) kan dit worden voorkomen. De effecten op vleermuizen zullen afhankelijk zijn van de uiteindelijke inrichting van de weg, met name van de beplanting in de bermen. Wordt hier opgaande vegetatie aangebracht (bijvoorbeeld bomenlanen) en wordt geen of slechts spaarzaam verlichting toegepast, dan kan de weg zelfs een toevoeging van foerageergebied betekenen. Negatieve effecten op bestaand foerageergebied van vleermuizen worden niet verwacht, aangezien met name open gebied wordt doorsneden.

Alternatief 2A grenst voor een gedeelte aan het akkervogelgebied Laar. Het alternatief volgt op dit tracégedeelte bestaande wegen met een maximumsnelheid van 80 km/uur (Randweg-West en Boeket) en wordt deels verdiept aangelegd. Wel zal er meer verkeer gebruik maken van de nieuwe N266 dan van de bestaande wegen, zodat de geluidbelasting op de direct aangrenzende percelen zal toenemen. Er is dan ook sprake van enige toename van verstoring van het akkervogelgebied.

Directe effecten op Natura2000-gebieden zullen ook voor dit alternatief niet optreden, daar het tracé niet gelegen is binnen Natura2000-gebieden.

tabel 8.10: Scores van alternatief 2A voor de beoordelingscriteria natuur.

Beoordelingscriterium	Score	Toelichting
Beschermde soorten	-	Verstoring akker- en weidevogels, aanrijding met roofvogels; doorsnijding foerageergebied das en steenmarter.
Natura2000 gebieden	-	Er is sprake van een mogelijk significant effect in alle gebieden
Ecologische Hoofdstructuur	0	Geen effect.
Overige beschermde gebieden	-	Toename verstoring akkervogelgebied door hogere verkeersintensiteit langs oostgrens akkervogelgebied Laar.
Ecologische structuren	-	Doorsnijding foerageergebied das en steenmarter.

Varianten alternatief 2A

Voor alternatief 2A zijn diverse varianten onderzocht. Variant 3 en 4 worden niet verdiept, maar op maaiveld aangelegd. In variant 3 worden parallelwegen aangelegd ter ontsluiting van kruisende secundaire wegen, in variant 4 gebeurt dit door de aanleg van een rotonde.

De effecten op Natura2000-gebieden van variant 4 van alternatief 2A worden gelijk beoordeeld aan het oorspronkelijk alternatief. Variant 3 van alternatief 2A heeft een relatief grote bijdrage aan de stikstofdepositie in met name het gebied de Groote Peel. Ten opzichte van de referentiesituatie leidt dit tot een beoordeling - - voor dit gebied. De totale beoordeling van alle gebieden wijkt echter niet dusdanig af van alternatief 2A dat een totaalbeoordeling - - op zijn plaats is. De beoordeling is -.

Ten opzichte van alternatief 2A heeft de aanleg van de weg op maaiveld met name gevolgen in het akkervogelgebied Laar. Dit gebied is gelegen ten westen van de huidige Randweg-West. De invloed op dit gebied bestaat met name uit verstoring door een toename van de geluidbelasting. Bij de ligging op maaiveld zal zonder maatregelen deze verstoring groter zijn dan bij een verdiepte ligging. Langs een deel van het betreffende wegvak zijn echter geluidsschermen voorzien. Bij de beoordeling van de effecten op beschermde gebieden is het verschil in akoestische belasting niet dusdanig groot dat hier de beoordeling min-min op zijn plaats is. Aan de beoordeling in tabel 8.10 wijzigt niets.

Daarnaast is in de varianten 3 en 4 het ruimtebeslag beperkt groter door de aanleg van een rotonde of parallelwegen. De gevolgen hiervan voor beschermde soorten fauna zijn echter te verwaarlozen.

Vanuit het oogpunt van versnippering en het doorsnijden van ecologische structuren heeft een weg op maaiveld minder impact dan een verdiept aangelegde weg. Ook al is de kans op verkeersslachtoffers bij een weg op maaiveld (zonder dat je maatregelen treft) groter dan bij een verdiept aangelegde weg, de impact is in totaal geringer omdat er wel mogelijkheden zijn om de weg over te steken. Bovendien kunnen relatief eenvoudig maatregelen worden getroffen om verkeersslachtoffers te voorkomen. In de totale beoordeling van het criterium "ecologische structuren" scoren de varianten 3 en 4 echter gelijk aan alternatief 2A. De lengte van het verdiept aangelegde wegvak is ten opzichte van de totale tracélengte te gering om een beoordeling nul-min voor de varianten 3 en 4 te rechtvaardigen. Varianten 3 en 4 scoren voor dit criterium, evenals alternatief 2A, een min.

Alternatief 2B

Bij alternatief 2B wordt vanaf de kruising Randweg-West-Molenweg eveneens een geheel nieuwe weg aangelegd door het buitengebied van Nederweert. Hierbij wordt ruime afstand aangehouden tot de kern Nederweert. De nieuwe N266 doorkruist agrarische percelen, watergangen, wegbermen, wegen en bebouwingsclusters en overlapt, afhankelijk van de uiteindelijke positionering, met de landschapselementen Laarderheide. Het buitengebied wordt door dit alternatief doorsneden door een brede weg (2*1 rijstrook) met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Een klein gedeelte van de weg, ter hoogte van de kruising met de Heijsterstraat, wordt verdiept aangelegd. Het buitengebied krijgt door realisatie van alternatief 2B te maken met aanzienlijk meer verkeer dan in de huidige situatie het geval is. Het noordelijke deel zal echter door minder verkeer worden gebruikt dan alternatief 2A, aangezien de omrijdafstand van alternatief 2B aanzienlijk is.

Voor de soortgroepen vogels, zoogdieren en planten gelden voor alternatief 2B dezelfde effecten als hiervoor zijn beschreven voor alternatief 2A. Gezien de ligging nabij, of zelfs overlappend met de landschapselementen Laarderheide, kunnen daarnaast ook andere soortgroepen effecten ondervinden van dit alternatief.

Vindt de aanleg van de N266 plaats binnen de begrenzing van de landschapselementen Laarderheide, dan kan hier (mogelijk) leefgebied van de rosse vleermuis, de alpenwatersalamander, de heikikker, de levendbarende hagedis, de keizersmantel en de Spaanse vlag verloren gaan. Mitigerende maatregelen zijn dan ter plaatse niet mogelijk en het leefgebied dat verloren gaat, moet elders gecompenseerd worden. Wordt de randweg geprojecteerd ten noorden van de landschapselementen, dan zal deze een barrière vormen tussen de natuurpercelen aan de oostzijde van de Boldersdijk en de percelen aan de westzijde. Voor amfibieën en reptielen kan in dat geval relatief eenvoudig mitigatie plaatsvinden door aanleg van geschikte faunatunnels. Voor vlinders zal een intensief bereden, 80 km-weg echter een blijvende barrière vormen. Bij projectie van de N266 ten

zuiden van de landschapselementen Laarderheide wordt barrièrewerking binnen deze groene zone voorkomen. Door grotere afstand van de landschapselementen aan te houden wordt tevens verstoring van potentieel broedbiotoop voor diverse vogelsoorten voorkomen.

Alternatief 2B zorgt daarnaast voor doorsnijding van het meest oostelijke deel van het akkervogelgebied Laar. Ter plaatse zijn momenteel deels geen wegen aanwezig, zodat sprake is van oppervlakteverlies en een toename van verstoring in het akkervogelgebied. Ook waar het alternatief overlapt de bestaande Randweg-West neemt de verstoring toe, aangezien de hoeveelheid verkeer op de weg zal toenemen.

Afhankelijk van het uiteindelijke tracé van alternatief 2B leidt deze variant tot een aantasting van bestaande natuurpercelen. Bij overlap met de landschapselementen Laarderheide gaan deze natuurpercelen verloren. Wordt het tracé buiten de begrenzing van de landschapselementen gelegd, dan kan versnippering optreden (tracé ten noorden van de landschapselementen aan de oostzijde van de Boldersdijk) of treden geen effecten op (tracé ten zuiden van de landschapselementen).

Directe effecten op Natura2000-gebieden zullen niet optreden bij keuze van alternatief 2B, daar het tracé niet gelegen is binnen Natura2000-gebieden

tabel 8.11: Scores van alternatief 2B voor de beoordelingscriteria natuur.

Beoordelingscriterium	Score	Toelichting
Beschermde soorten	--	Verstoring akker- en weidevogels, aanrijding met roofvogels; doorsnijding foerageergebied das en steenmarter. Effecten op rosse vleermuis, amfibieën, reptielen en vlinders sterk afhankelijk van uiteindelijke tracékeuze.
Natura2000 gebieden	-	Er is sprake van een mogelijk significant effect in gebied Weerter- en Budelerbergen & Ringselven en Groote Peel, maar een afname van stikstofdepositie in gebied Sarsven en De Banen
Ecologische Hoofdstructuur	0	Geen effect.
Overige beschermde gebieden	--	Afname oppervlakte akkervogelgebied Laar en toename verstoring door hogere verkeersintensiteit binnen het oostelijk deel. Afhankelijk van uiteindelijke tracékeuze treedt vernietiging of versnippering op van de landschapselementen Laarderheide, of zijn er geen effecten op deze natuurpercelen.
Ecologische structuren	-	Doorsnijding foerageergebied das en steenmarter en mogelijk ook van leefgebied van amfibieën, reptielen en vlinders.

Alternatief 2B – variant 2

Variant 2 van alternatief 2B verschilt uitsluitend bij de kruising van de nieuwe weg met de Heijsterstraat van het oorspronkelijke alternatief. In plaats van de randweg verdiept aan te leggen, wordt een rotonde gerealiseerd. Deze rotonde is gelegen in het akkervogelgebied Laar. Zoals ook bij de varianten van alternatief 2A is beschreven, levert de aanleg op maaiveld beperkt meer verstoring op dan een verdiepte ligging. Dit heeft te maken met de grotere effectafstand van verkeerslawaaï bij een ligging op maaiveld (zonder dat er geluidreducerende maatregelen worden getroffen). De mate van verstoring van variant 2 verschilt echter niet dusdanig van alternatief 2B dat een aangepaste beoordeling van het criterium “Overige beschermde gebieden” gerechtvaardigd is. Wat betreft stikstofdepositie scoort variant 2 van alternatief 2B beperkt slechter dan alternatief 2B. Er is geen sprake meer van afname van stikstofdepositie in het gebied Sarsven en De Banen. In de 7-puntsschaal komt dit verschil echter niet tot uitdrukking.

tabel 8.12: Scores van alternatief 2B-variant 2 voor de beoordelingscriteria natuur.

Beoordelingscriterium	Score	Toelichting
Beschermde soorten	--	Verstoring akker- en weidevogels, aanrijding met roofvogels; doorsnijding foerageergebied das en steenmarter. Effecten op rosse vleermuis, amfibieën, reptielen en vlinders sterk afhankelijk van uiteindelijke tracékeuze.
Natura2000 gebieden	-	Er is sprake van een mogelijk significant effect in alle gebieden.
Ecologische Hoofdstructuur	0	Geen effect.
Overige beschermde gebieden	--	Afname oppervlakte akkervogelgebied Laar en toename verstoring door hogere verkeersintensiteit binnen het oostelijk deel. Afhankelijk van uiteindelijke tracékeuze treedt vernietiging of versnippering op van de landschapselementen Laarderheide, of zijn er geen effecten op deze natuurpercelen.
Ecologische structuren	-	Doorsnijding foerageergebied das en steenmarter en mogelijk ook van leefgebied van amfibieën, reptielen en vlinders.

Alternatief 3

Het alternatief 3 komt voor een groot gedeelte overeen met het alternatief 2B. Alleen ten zuiden van de kruising met de Heijsterstraat kent dit alternatief een ander tracé. De randweg wordt in dit geval direct aangesloten op de N275 door middel van nieuw aan te leggen parallelwegen langs de A2. Naar verwachting zal iets meer verkeer gebruik maken van dit alternatief, dan van alternatief 2B.

Aangezien het tracé van alternatief 3 grotendeels overeenkomt met het tracé van alternatief 2B, gelden voor beschermde soorten dezelfde effecten als reeds beschreven voor alternatief 2B. De effecten op de rosse vleermuis, amfibieën, reptielen en vlinders zullen wederom

afhankelijk zijn van het uiteindelijke tracé (wel of geen overlap met de landschapselementen Laarderheide).

Alternatief 3 vormt daarnaast voor doorsnijding van het meest oostelijke deel van het akkervogelgebied Laar. Ter plaatse zijn momenteel deels geen wegen aanwezig, zodat sprake is van oppervlakteverlies en een toename van verstoring in het akkervogelgebied.

Afhankelijk van het uiteindelijke tracé van alternatief 3 leidt deze variant – net als variant 2B – tot een aantasting van natuurpercelen. Bij overlap met de landschapselementen Laarderheide gaat oppervlakte bestaande natuur verloren. Wordt het tracé buiten de begrenzing van de landschapselementen gelegd, dan kan versnippering optreden (tracé ten noorden van de landschapselementen aan de oostzijde van de Booldersdijk) of treden geen effecten op (tracé ten zuiden van de landschapselementen).

Directe effecten op Natura2000-gebieden zullen niet optreden bij keuze van alternatief 3, daar het tracé niet gelegen is binnen Natura2000-gebieden

tabel 8.13: Scores van alternatief 3 voor de beoordelingscriteria natuur.

Beoordelingscriterium	Score	Toelichting
Beschermde soorten	--	Verstoring akker- en weidevogels, aanrijding met roofvogels; doorsnijding foerageergebied das en steenmarter. Effecten op rosse vleermuis, amfibieën, reptielen en vlinders sterk afhankelijk van uiteindelijke tracékeuze.
Natura2000 gebieden	-	Er is sprake van een mogelijk significant effect in gebied Weerter- en Budelerbergen & Ringselven, maar een afname in de gebieden Sarsven en De Banen en Groote Peel
Ecologische Hoofdstructuur	0	Geen effect.
Overige beschermde gebieden	--	Afname oppervlakte akkervogelgebied Laar en toename verstoring door hogere verkeersintensiteit binnen het oostelijk deel. Afhankelijk van uiteindelijke tracékeuze treedt vernietiging of versnippering op van de landschapselementen Laarderheide, of zijn er geen effecten op deze natuurpercelen.
Ecologische structuren	-	Doorsnijding foerageergebied das en steenmarter en mogelijk ook van leefgebied amfibieën, reptielen en vlinders.

Alternatief 4

Alternatief 4 bevindt zich aan de oostzijde van Nederweert, de Zuid-Willemsvaart en Budschop. Ook in dit geval wordt de randweg gerealiseerd in de vorm van een nieuwe weg, door het buitengebied. De nieuwe N266 doorkruist agrarische percelen, wegbermen, wegen en bebouwingsclusters. De weg wordt vormgegeven met 2*1 rijstroken en krijgt een

maximumsnelheid van 80 km/uur. Ten zuiden van de Nieuwstraat wordt een nieuwe brug over de Zuid-Willemsvaart aangelegd, om de verbinding met de bestaande N266 te maken.

Voor een aanzienlijk deel van het verkeer op de bestaande N266 zal dit alternatief leiden tot een te grote omrijdafstand van en naar de A2. Hierdoor krijgen de Peelsteeg, Heerweg en de Randweg-West rondom Nederweert te maken met sluipverkeer. Zowel ten noorden en westen van Nederweert als ten oosten van Budschop neemt de verkeersintensiteit in het buitengebied derhalve toe bij dit alternatief.

De nieuwe weg ten oosten van Budschop vormt een doorsnijding van broed- en jachtbiotoop voor diverse vogelsoorten. Direct rondom de weg wordt het agrarisch gebied, vanwege de uitstraling van geluid vanaf de weg, minder aantrekkelijk voor akker- en weidevogels om te broeden. De oppervlakte geschikt broedbiotoop voor deze soorten neemt dan ook af. Ook ten noorden en westen van Nederweert wordt het agrarisch gebied iets minder aantrekkelijk voor akker- en weidevogels door de toename van sluipverkeer en de daarmee gepaard gaande toename in geluidsbelasting van de omliggende percelen. De effecten op jachtbiotoop zijn naar verwachting beperkt, hoewel wel meer aanrijdingen met roofvogels en uilen plaats kunnen vinden, wanneer een nieuwe weg wordt aangelegd door jachtbiotoop en de bestaande wegen binnen het jachtbiotoop drukker worden.

In bermvegetaties langs bestaande wegen kunnen beschermde plantensoorten voorkomen. Bij aanleg van de nieuwe weg kunnen, bij kruising van bestaande wegen, groeiplaatsen verloren gaan. Planten kunnen echter gemakkelijk worden verplant naar locaties waar geen werkzaamheden plaatsvinden en mogelijk kunnen (delen van) de wegbermen van de nieuwe N266 weer groeiplaatsen bieden aan verschillende beschermde soorten. Negatieve effecten op beschermde plantensoorten zijn daarom niet te verwachten.

Het buitengebied van Budschop dat door alternatief 4 wordt doorsneden, vormt verder foerageergebied voor enkele vleermuissoorten en de steenmarter. Voor de laatstgenoemde soort vormt de nieuwe weg een barrière in het foerageergebied. Bij het oversteken van de weg kunnen dieren worden aangereden. Door het aanleggen van goede faunavoorzieningen (tunnels, rasters) kan dit worden voorkomen. De effecten op vleermuizen zullen afhankelijk zijn van de uiteindelijke inrichting van de weg, met name van de beplanting in de bermen. Wordt hier opgaande vegetatie aangebracht (bijvoorbeeld bomenlanen) en wordt geen of slechts spaarzaam verlichting toegepast, dan kan de weg zelfs een toevoeging van foerageergebied betekenen. Bij aanleg van de nieuwe brug moet bij de hoogte van de overspanning en bij de plaatsing van verlichting rekening gehouden worden met de meervleermuis en de watervleermuis. Negatieve effecten op bestaand foerageergebied van vleermuizen zijn dan niet te verwachten.

Voor het buitengebied van Nederweert, dat te maken krijgt met sluipverkeer, geldt dat dit kan leiden tot negatieve effecten op de das en de steenmarter. Hun foerageergebied wordt immers doorsneden door de wegen die als sluiproute gebruikt zullen worden. Bij hogere verkeersintensiteiten neemt de kans op aanrijdingen toe. Mitigatie kan ook hier plaatsvinden door aanleg van goede faunavoorzieningen. Voor vleermuizen zullen de hogere verkeersintensiteiten op de bestaande wegen niet leiden tot negatieve effecten.

Alternatief 4 doorsnijdt het meest westelijke deel van het akkervogelgebied Nederweert-Eind. In het gebied zijn al diverse wegen aanwezig. Door toevoeging van de randweg neemt de beschikbare oppervlakte voor akker- en weidevogels verder af en neemt de verstoring van de resterend oppervlakte toe. Doordat het sluipverkeer op de Randweg-West ten westen van

Nederweert eveneens toeneemt, is ook voor het akkervogelgebied Laar sprake van een toename van de verstoring door geluid door hogere verkeersintensiteiten. Directe effecten op Natura2000-gebieden zullen niet optreden bij realisatie van alternatief 4, daar het tracé niet gelegen is binnen Natura2000-gebieden.

tabel 8.14: Scores van alternatief 4 voor de beoordelingscriteria natuur.

Beoordelingscriterium	Score	Toelichting
Beschermde soorten	-	Verstoring akker- en weidevogels, aanrijding met roofvogels; doorsnijding foerageergebied das en steenmarter.
Natura2000 gebieden	--	Er is sprake van een mogelijk significant effect in alle gebieden. De toename van stikstofdepositie is relatief groot.
Ecologische Hoofdstructuur	0	Geen effect.
Overige beschermde gebieden	-	Afname oppervlakte akkervogelgebied Nederweert-Eind en toename verstoring door hogere verkeersintensiteit binnen zowel akkervogelgebied Laar als Nederweert-Eind.
Ecologische structuren	-	Doorsnijding foerageergebied das en steenmarter. Ontsnippering is mogelijk middels faunavoorzieningen.

Aanvullende inrichtingsmaatregelen N275

De aanvullende inrichtingsmaatregelen hebben met name gevolgen voor het ruimtegebruik van de nieuwe weg. Het verbreden van de op- en afritten van de A2 en het aanleggen van een extra rijbaan tussen A2 en de kruising N275 – Randweg-West kunnen een aantasting van in de huidige bermen aanwezige flora tot gevolg hebben. Planten kunnen echter gemakkelijk worden verplant naar locaties waar geen werkzaamheden plaatsvinden en mogelijk kunnen (delen van) de wegbermen van de nieuwe N266 weer groeiplaatsen bieden aan verschillende beschermde soorten. Negatieve effecten op beschermde plantensoorten zijn daarom niet te verwachten.

Conclusie

De effectbeoordelingen van de verschillende alternatieven voor het thema natuur zijn in de onderstaande tabel samengevoegd tot één beoordelingstabel.

Tabel 8.15: Scores van alternatief 4 voor de beoordelingscriteria natuur.

Criterium	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Beschermde soorten	0	0	0	-	-	-	--	--	--	-
Natura2000-gebieden	0/-	0/-	0/-	- ⁶	-	-	-	-	-	--
Ecologische Hoofdstructuur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Overige beschermde gebieden	0	0	0	-	-	-	--	--	--	-
Ecologische structuren	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-

8.3 Compenserende en mitigerende maatregelen

In de voorgaande paragraaf is bij de effectbeoordeling van de verschillende alternatieven reeds terloops aangegeven of mitigatie dan wel compensatie van negatieve effecten op beschermde natuurwaarden mogelijk/noodzakelijk is. De te nemen maatregelen om negatieve effecten zoveel mogelijk te beperken of te compenseren, zijn hier per alternatief nog kort samengevat. Daar er bij alternatief 1A geen sprake is van negatieve effecten en er bij alternatief 1B geen mitigatie/compensatie mogelijk is van de mogelijke effecten op vleermuizen, zijn deze beide alternatieven hier verder buiten beschouwing gelaten.

Alternatief 2A

Een randweg rond Nederweert conform alternatief 2A doorsnijdt foerageergebied van de steenmarter en de das. Om deze versnippering zoveel mogelijk op te heffen, kan de nieuwe randweg worden voorzien van faunatunnels en rasters. Bij het ontwerp van de weg dient nader te worden onderzocht op welke locaties deze ontsnipperingsmaatregelen aangebracht kunnen worden voor een zo optimaal mogelijk effect.

Afhankelijk van de uiteindelijke tracékeuze kan sloop van bebouwing nodig zijn. Gebouwen kunnen dienen als verblijfplaats voor vleermuizen. Dit dient nader te worden onderzocht. Is daadwerkelijk sprake van vaste verblijfplaatsen van vleermuizen, dan moeten, op grond van de Flora- en faunawet, voorafgaand aan de sloop vervangende verblijfplaatsen worden gecreëerd voor vleermuizen.

Alternatief 2B en alternatief 3

Voor de steenmarter, de das en vleermuizen gelden dezelfde effecten en bijbehorende maatregelen als beschreven voor alternatief 2A. Afhankelijk van de uiteindelijke tracékeuze kunnen bij deze beide alternatieven de landschapselementen Laarderheide verloren gaan, of doorsneden raken. Doorsnijding van de landschapselementen kan voor een deel van de hier te verwachten soorten worden gemitigeerd door de aanleg van faunatunnels en rasters. Bij het uitwerken van de alternatieven kunnen voor alternatief 2B en 3 door te schuiven met het tracé veel van de negatieve effecten op het gebied van flora en fauna (met name ter plaatse van de Landschapselementen Laarderheide worden voorkomen. Wanneer de landschapselementen verloren gaan, dan dienen deze te worden gecompenseerd. Deze compensatie is in ieder geval noodzakelijk op grond van de Beleidsregel Mitigatie en

⁶ Een negatieve beoordeling treedt op wanneer er in één van de beschouwde Natura2000-gebieden sprake is van een mogelijk significant negatief effect. Tegelijkertijd kan in een ander gebied een positief effect optreden. Zie hiervoor de berekeningsresultaten

Compensatie Natuurwaarden van de provincie Limburg. Daarnaast dient in dat geval nader te worden onderzocht voor welke soorten de landschapselementen daadwerkelijk leefgebied vormen (rosse vleermuis, alpenwatersalamander, heikikker, levendbarende hagedis, keizersmantel en Spaanse vlag kunnen hier worden verwacht). Dit kan aanvullende eisen stellen aan de noodzakelijke compensatie.

Alternatief 4

Ten oosten van Budschoop doorsnijdt een randweg volgens alternatief 4 leefgebied van de steenmarter. Door middel van faunavoorzieningen kan ontsnippering plaatsvinden en de kans op aanrijdingen worden verkleind. Bij dit alternatief zal tevens de verkeersdrukke in het buitengebied van Nederweert toenemen als gevolg van sluipverkeer. Dat betekent dat de versnipperende werking van de bestaande wegen rondom Nederweert toeneemt voor de steenmarter en de das die hier geschikt foerageergebied vinden. Ook hier kunnen faunavoorzieningen worden aangelegd ter mitigatie van de versnippering.

Stikstofdepositie

In onderhavig project is het nog niet duidelijk voor welk alternatief gekozen gaat worden. In hoofdstuk 6 van de Passende beoordeling zijn de effecten op instandhoudingsdoelen van de verschillende alternatieven beschreven. De optredende effecten en de significantie van de negatieve effecten is afhankelijk van het alternatief dat gekozen wordt. Daarnaast is het de verwachting dat bij het vaststellen van de PAS een ondergrens wordt ingevoerd die ruimer is dan de grens die in dit project is gehanteerd. Dat zou betekenen dat de toename niet meer significant zal zijn. Er kan dus gesteld worden dat wanneer de PAS nog niet is ingevoerd of wanneer de ondergrens niet toereikend is, het noodzakelijk is mitigerende maatregelen uit te voeren om significante negatieve effecten te voorkomen. Gezien bovenstaande informatie is het dus ook nog niet mogelijk om een compleet mitigatieplan op te stellen. In deze Passende beoordeling is gekozen voor het beschrijven van een aantal mogelijkheden. Wanneer duidelijk is welk tracé wordt aangelegd en meer bekend is over de PAS kan een passend mitigatieplan worden opgesteld.

In het kader van het uitvoeren van maatregelen die passen binnen het gehanteerde beheer en uitvoerbaar zijn is het mogelijk een overeenkomst aan te gaan met de betreffende terreinbeheerder. Hierna worden enkele voorbeelden genoemd van mogelijk uit te voeren beheer- en herstelmaatregelen met daarbij een korte toelichting.

Maaien en afvoeren strooisel galigaanmoerassen

Doordat galigaan veel en slecht verteerbaar strooisel produceert, ontstaat een dikke, zure strooisellaag, die niet meer door het basenrijke water wordt gevoed. Een methode om de strooiselophoping tegen te gaan is eens in de 4-5 jaar in de zomer of nazomer maaien. Als galigaangemeenschappen jaarlijks worden gemaaid, dan verdwijnen ze op den duur. Wintermaaien bevoordeelt riet, dat vanwege het opslaan van nutriënten in zijn wortelstelsel snel kan uitlopen en de dominantie overnemen (concept beheerplan Weerter- en Budelerbergen & Ringselven, Provincie Limburg, 2009).

Opschonen vennen

Poelen raken door verlanding ongeschikt als voortplantingswater voor kamsalamander. Om de populatie kamsalamanders te kunnen behouden is het noodzakelijk poelen op te schonen. Daarnaast zijn enkele kleine populaties kamsalamander geïsoleerd komen te liggen. Door het optimaliseren van verbindingszones kunnen de verschillende deelpopulaties weer met elkaar uitwisselen. (concept beheerplan Weerter- en Budelerbergen & Ringselven, Provincie Limburg, 2009).

Opheffen migratieknelpunten vissen

Vriese et al. (1998) concludeerde uit stroomsnelheidsmeting van de duiker onder de Zuid-Willemsvaart dat deze duiker een migratieknelpunt vormt. De nieuwe duiker zal geschikt moeten zijn voor migratie van vissen. Indien hieraan wordt voldaan heeft het een positief effect op de kleine modderkruiper die zowel in de Tungelroysche beek als in het Ringselven voorkomt (concept beheerplan Weerter- en Budelerbergen & Ringselven, 2009).

9. THEMA LANDSCHAP, CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE - REFERENTIESITUATIE EN EFFECTBEOORDELING

9.1 Referentiesituatie

9.1.1 Beleid

Handreiking Kwaliteit Landschap (rijk)

De voormalige Ministeries van LNV en VROM hebben in 2006 de Handreiking Kwaliteit Landschap opgesteld. De Handreiking Kwaliteit Landschap geeft antwoord op tien door de provincies geformuleerde vragen. Deze vragen gaan over rollen en verantwoordelijkheden, hoe in de praktijk rekening gehouden kan worden met landschap, gebruik van kernkwaliteiten, financiering, wet- en regelgeving en agendering. Per vraag wordt ook de visie en het beleid van het Rijk beschreven.

Naast de Handreiking Kwaliteit Landschap is de Agenda Kwaliteit Landschap uitgebracht. In deze agenda worden mogelijk nieuwe instrumenten voor het landelijk gebied voorgesteld. De Handreiking Kwaliteit Landschap en de Agenda Kwaliteit Landschap en mogelijke daaropvolgende producten vormen samen de Kwaliteitsagenda Landschap.

In de Handreiking Kwaliteit Landschap wordt het generieke landschapsbeleid handen en voeten gegeven. Het doel is om provincies en gemeenten te stimuleren om de (basis)kwaliteit van het landschap te behouden, te versterken en te ontwikkelen.

Met de komst van de Structuurvisie Infrastructuur en ruimte (SVIR) is de verantwoordelijkheid ten aanzien van het landschapsbeleid verder gedecentraliseerd richting provincie en gemeente.

Landschapskader Noord – en Midden Limburg (provincie Limburg)

De provincie heeft in 2006 (geactualiseerd in 2009) het Landschapskader Noord – en Midden Limburg opgesteld, waarin handvatten gegeven worden ter verhoging van de verschillende in Limburg aanwezige landschappelijke kwaliteiten om daarmee de dagelijkse leefomgeving van vele mensen en ook van planten en dieren een kwaliteitsimpuls te geven.

Het Landschapskader heeft tot doel op een beknopte wijze inzicht te geven in het hoe en waarom van het huidige landschap en daarmee grip te krijgen op de kansen die dat zelfde landschap biedt voor de toekomst. Het vormt hiermee een inspiratiebron om tot kwaliteitsverbeteringen te komen voor het Noord- en Midden-Limburgse landschap. Aan de hand van zowel kenmerkende beelden van de huidige situatie als aansprekende ontwikkelingsmogelijkheden voor de toekomst inspireert het Landschapskader initiatiefnemers en beleidsmakers tot passende ruimtelijke ontwikkelingen die bijdragen aan een aantrekkelijker landschap om in te wonen, te werken en te recreëren.

Initiatiefnemers van zowel aan landbouw en natuur (groene), aan water (blauwe), als aan bebouwing en infrastructuur (rode) gerelateerde ontwikkelingen, kunnen aan de hand van het Landschapskader nagaan welke ontwikkelingen op een bepaalde plek landschappelijk gezien wenselijk en mogelijk zijn.

Het Landschapskader geeft daarbij antwoord op de volgende vragen:

- wat is de landschappelijke kwaliteit op een specifieke locatie?
- hoe kan een bestaande functie beter ingepast worden in het landschap?
- is er vanuit landschappelijke kwaliteit ruimte voor uitbreiding van een functie of voor nieuwe vestiging van een functie?
- aan welke eisen moet de inpassing van een functie voldoen in het geval van een uitbreiding of nieuwe vestiging?

Ook geeft het Landschapskader beleidsmakers inzicht in de waarde van het landschap en de behoefte aan het behouden, versterken dan wel herontwikkelen van (delen van) het landschap van Noord- en Midden- Limburg. Gemeenten kunnen het Landschapskader gebruiken als basis voor de ontwikkeling van Landschapsontwikkelingsplannen, maar ook bijvoorbeeld voor Structuurvisies, stedelijke uitbreidingen en natuurontwikkelingsplannen. Toepassing van het Landschapskader in de praktijk heeft tot doel bij te dragen aan een aantrekkelijker landschap in Noord- en Midden-Limburg.

Kwaliteitsprogramma Landelijk gebied (gemeente Nederweert)

In november 2006 heeft de gemeente Nederweert het “Kwaliteitsprogramma landelijk gebied - Nieuw ruimtelijk beleid voor het buitengebied gebaseerd op ontwikkelingsplanologie” vastgesteld. Aanleiding was de voorbereiding van het bestemmingsplan “Buitengebied”. Het vorige bestemmingsplan “Buitengebied” werkte naar de mening van de raad vaak te beperkend en bood een onvoldoende flexibel juridisch kader. Om de mogelijkheden voor flexibiliteit te onderzoeken, zonder daarbij de wezenlijke waarden en kenmerken van het buitengebied aan te tasten, is het Kwaliteitsprogramma ontwikkeld.

Het Kwaliteitsprogramma geeft antwoord op de volgende centrale vraag:

Hoe kunnen de wensen van burgers en ondernemers op het gebied van wonen, werken en recreëren op een zodanige wijze worden gecombineerd, dat enerzijds een duurzame en concurrerende landbouw en de leefbaarheid en vitaliteit van het platteland worden bevorderd en anderzijds een vitale natuur, duurzaam gebruik van water en een open en gevarieerd landschap worden gewaarborgd, zodat de ruimtelijke kwaliteiten van het buitengebied worden versterkt?

Het Kwaliteitsprogramma geeft programmatisch de hoofdlijnen van het gewenste nieuwe ruimtelijk beleid weer, met ontwikkelingsplanologie als basis. Het Kwaliteitsprogramma heeft tot doel om nieuw flexibel, toekomstgericht ruimtelijk beleid te ‘ontwerpen’ waarmee het mogelijk wordt om in bepaalde delen van het buitengebied onder bepaalde condities ruimte te bieden aan innovaties en maatschappelijke ontwikkelingen, mits de ruimtelijke kwaliteit van die gebieden daarmee wordt versterkt en / of daaraan geen afbreuk wordt gedaan.

De hoofdlijnen van het nieuwe ruimtelijk beleid kunnen als volgt worden geformuleerd.

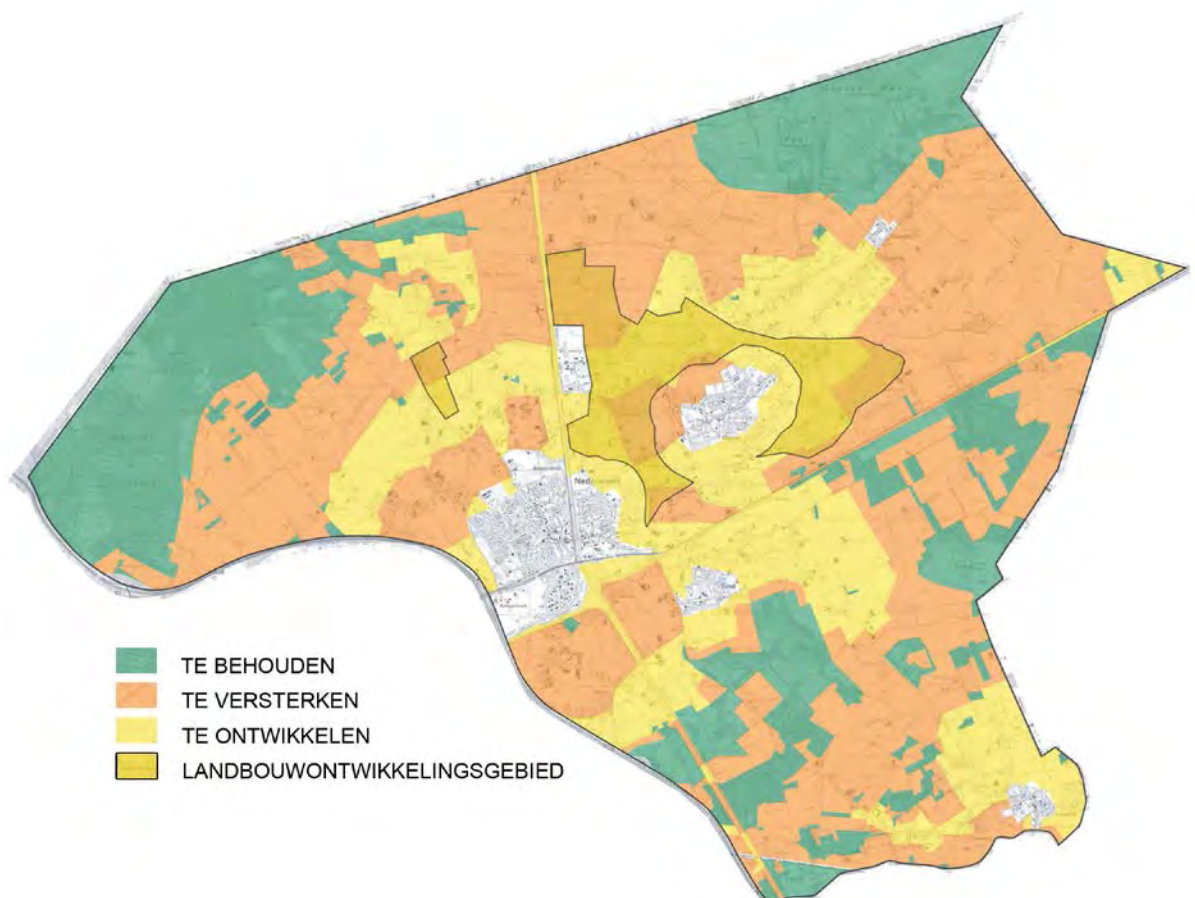
1. Er dient uitgegaan te worden van een gebiedsgerichte benadering, waarbij de kwaliteiten van diverse gebieden het uitgangspunt vormen. Het platteland is te verdelen in een aantal deelgebieden, die zich van elkaar kwalitatief onderscheiden:
 - a. te behouden gebied: gebied met (zeer) hoge en / of kwetsbare waarden, die behouden en of hersteld dienen te worden;
 - b. te versterken gebied: gebied met potentiële waarden, die versterkt dienen te worden;
 - c. respectvol te ontwikkelen gebied: gebied met nauwelijks waardevolle elementen die op zichzelf behouden of versterkt dienen te worden.

- d. het Landbouw Ontwikkelingsgebied (LOG) als een apart te ontwikkelen gebied voor de vestiging van nieuwe intensieve veehouderijbedrijven.

De betreffende gebiedskwaliteiten zijn gebaseerd op landschappelijke, ecologische, natuurlijke, cultuurhistorische en hydrologische waarden zoals vastgelegd in rijks- en provinciaal- en gemeentelijk beleid en / of wet- en regelgeving. Daartoe is een kwaliteitskaart opgesteld.

2. Enkele functies, zoals detailhandel en bedrijvigheid die thuishoort op een regionaal bedrijventerrein, zijn niet toegestaan;
3. Nieuwbouw is in principe in het hele buitengebied mogelijk, maar in de 'te behouden' en 'te versterken' gebieden alleen onder zeer stringente voorwaarden. Er gelden strenge eisen aan de locatiekeuze, de stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing en de hinder die de activiteit veroorzaakt. Voor iedere nieuwbouwactiviteit staat de verplichting dat de initiatiefnemer een evenredige bijdrage/tegenprestatie dient te leveren aan een verbetering van de kwaliteit van het gebied.
4. Voor het bouwen van bijgebouwen gelden minder stringente regels;
5. Functieverandering is alleen onder voorwaarden mogelijk;
6. De gemeente stelt eisen aan de ruimere bebouwingsmogelijkheden in het buitengebied. Een van die voorwaarden is een evenredig te leveren tegenprestatie door de initiatiefnemer, die de ruimtelijke kwaliteit van het buitengebied ten goede komt.

afbeelding 9.1: Kwaliteitskaart. Bron: Kwaliteitsprogramma Landelijk Gebied Nederweert. Het op onderstaande kaart weergegeven Landbouwonwikkelingsgebied (LOG) is inmiddels verkleind. In hoofdstuk 10 is het nieuw vastgestelde LOG opgenomen



Archeologische beleids- en verwachtingenkaart gemeente Nederweert

De gemeente Nederweert heeft samen met de gemeente Weert een gemeentelijk archeologiebeleid opgesteld. Dit beleid bestaat uit de Nota Archeologie en een beleidskaart. De kaart omvat de locaties en gebieden die in aanmerking komen voor planologische maatregelen gericht op behoud, inpassing en eventueel toekomstig onderzoek in het kader van verdere planontwikkeling.

Op de beleidskaart van Weert en Nederweert is een indeling gemaakt in archeologische waarden en verwachtingen. De beleidskaart biedt een actueel overzicht van de archeologische verwachtingen en bekende archeologische waarden binnen de gemeentegrenzen. Aan de begrenzingen en waardstelling van de terreinen ligt een breed scala van gegevens ten grondslag die hebben gediend ter onderbouwing. De bepalende legenda-eenheden op de beleidskaart zijn:

1. wettelijk beschermde archeologische monumenten (categorie 1);
2. gebieden van (hoge, vastgestelde) archeologische waarde, te weten: De historische kern van Weert, historische hoeven, kasteel-, kerk- en kloosterterreinen, schansen, (water)molenlocaties en AMK-terreinen van zeer hoge waarde (categorie 2);
3. gebieden van archeologische waarde, waaronder AMK-terreinen van (hoge) archeologische waarde en de historische kernen van de overige dorpen en gehuchten (categorie 3);
4. gebieden met een hoge archeologische verwachting (categorie 4);
5. gebieden met een middelhoge archeologische verwachting (categorie 5);
6. gebieden met een lage archeologische verwachting (categorie 6);
7. gebieden zonder een archeologische verwachting (verstoord, opgegraven, dan wel op andere wijze vrij van archeologie) (categorie 7).

afbeelding 9.2: Tabel met onderzoeksplicht bij verschillende archeologische verwachtingswaarden. Bron Nota Archeologiebeleid gemeenten Weert en Nederweert.

Bestemmingsplan categorieën Waarde Archeologie (WR-A)		GEMEENTEN WEERT EN NEDERWEERT beslistabel onderzoeksplicht bij bestemmingsplanwijziging, aanleg-, sloop- en bouwvergunning		
Cat.	omschrijving categorieën archeologische gebieden	verstoringdiepte	verstoringsooppervlak	wel of geen onderzoeksplicht?
1	- Wettelijk beschermde monumenten (WR-AW) - Gemeentelijke archeologische monumenten	nvt	nvt	vergunningaanvraag bij Rijk conform monumentenwet. Bij gemeentelijke monumenten vergunningaanvraag bij gemeente.
2	gebieden van (zeer hoge) archeologische waarde (WR-AW): - Historische kern van Weert - hoeven, kasteel-, kerk-, kloosterterreinen, schansen, - (water-)molenlocaties, AMK-terreinen (zeer hoge waarde)	> 40 cm nee ja ja	> 50 m ² - nee ja	Algemeen: bij voorkeur plaatsen op gemeentelijke Monumentenlijst (zie cat. 1) geen onderzoeksplicht geen onderzoeksplicht onderzoeksplicht (inwinnen advies senior-archeoloog over aard uit te voeren onderzoek)
3	gebieden van archeologische waarde (WR-AW) - Historische kernen overig (dorpen en gehuchten) - AMK-terreinen van (hoge) archeologische waarde	> 40 cm nee ja ja	> 250 m ² - nee ja	geen onderzoeksplicht geen onderzoeksplicht onderzoeksplicht (inwinnen advies senior-archeoloog over aard uit te voeren onderzoek)
4	gebieden met verwachtingswaarde hoog (WR-Ah)	> 40 cm nee ja ja	> 250 m ² - nee ja	geen onderzoeksplicht geen onderzoeksplicht onderzoeksplicht (inwinnen advies senior-archeoloog over aard uit te voeren onderzoek)
5	gebieden met verwachtingswaarde middelhoog (WR-Amh)	> 40 cm nee ja ja	> 2500 m ² - nee ja	geen onderzoeksplicht geen onderzoeksplicht onderzoeksplicht (inwinnen advies senior-archeoloog over aard uit te voeren onderzoek)
6	gebieden met verwachtingswaarde laag	geen	geen	geen onderzoeksplicht, tenzij MER-plichtig of project vallend onder Wet Milieubeheer of Tracéwet.
7	gebieden zonder archeologische verwachting of archeologisch vrijgegeven gebieden	geen	geen	geen onderzoeksplicht, tenzij MER-plichtig of project vallend onder Wet Milieubeheer of Tracéwet.

9.1.2 Huidige situatie landschap

In hoofdstuk 4 van de Kaartenbijlage zijn diverse kaarten opgenomen die betrekking hebben op het thema landschap

Het studiegebied ten westen van de kern Nederweert en ten oosten van Budschoop, is in de huidige situatie duidelijk opgedeeld in een driedeling van landschapstypen. Het gebied verloopt vanaf de kern Nederweert in de volgende deelgebieden:

- Oud ontginningslandschap, bestaande uit essen, buurtschappen en oude wegen.
- Kleinschalig overgangsgebied, bestaande uit een natte natuurontwikkeling.
- Jong ontginningslandschap, grootschalig en open.

Direct om de kernen is op de hoger gelegen dekzandrug een duidelijke kleinschalige, grillige zone te herkennen met oud nederzettingenpatroon. De oude ontginningen (esdorpenlandschap) gelegen op de hoge dekzandrug bestonden uit velden, kampen en ontsluitende wegen. De velden, bestaande uit open akkergebieden nabij de nederzettingen, lagen op de droge plekken. Kenmerkend voor het gebied is dat verschillende oude nederzettingen naar elkaar zijn toegegroeid langs een verbindende weg. De zone is hierdoor steeds verder verdicht. Ook in de huidige situatie vindt dit nog steeds plaats middels de in ontwikkeling zijnde ruimte-voor-ruimte kavels in dit buitengebied. Achter de oorspronkelijke boerderijen, tussen de verschillende nederzettingen lagen de gezamenlijke velden, oftewel dorpsakkers. Deze karakteristieke open velden zijn nu nog steeds herkenbaar op diverse plekken in het gebied, al dan niet aangetast door grootschalige oprukkende bebouwing. In het gebied is de context tussen bebouwing, open akkers (al dan niet bol) en de fijnmazige wegstructuur van grote waarde.

Verder weg van de kern, op de rand van de oude ontginningszone, is een overgangsgebied aanwezig op de overgang van de droge dekzandrug naar de natte dekzandvlakte. Deze strook is van oorsprong net iets natter. Ter plaatse is een kleinschalig gebied met een grote concentratie van kampen, afgewisseld met geriefbosjes ontstaan. Aan de noordrand van het overgangsgebied heeft een landinrichtingsproject plaatsgevonden, waarbij natte natuur is ontwikkeld. Deze groenstructuur (niet als EVZ opgenomen in het POL, echter wel in de Stimuleringsplannen Natuur, Bos en Landschap van de provincie) bestaat uit moerassige zones, vochtige graslanden en kleinschalige bosjes .

Helemaal in het noordelijke deel van het studiegebied bevinden zich de jonge ontginningen. Het gebied maakte voor ontginning onderdeel uit van een uitgestrekt lager gelegen heidegebied met vennen en moerasgebieden. Het gebied is later in gebruik genomen voor de landbouw en is rechtlijniger en grootschalig van karakter. Tijdens de ruilverkaveling is in dit gebied de oorspronkelijke perceel structuur grotendeels verdwenen. Het gebied kenmerkt zich door zijn openheid en grootschaligheid.

9.1.3 Huidige situatie cultuurhistorie

In hoofdstuk 4 van de Kaartenbijlage zijn diverse kaarten opgenomen die betrekking hebben op het thema cultuurhistorie

In het buitengebied van de gemeente Nederweert zijn diverse cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig. Deze elementen hebben veelal een relatie met de ontstaansgeschiedenis en de vorming van het landschap. De abiotische factoren, zoals geologie en geomorfologie hebben geleid tot het ontstaan van een ontginningspatroon dat het landschap maakt tot hetgeen nu nog herkenbaar is. Landschapselementen en –patronen hebben dan vaak ook een cultuurhistorische waarde. Daarnaast is er cultuurhistorisch waardevolle bebouwing aanwezig.

Van het zuidwesten tot het noordoosten van de kernen Nederweert en Budschop is een dekzandrug aanwezig. Deze dekzandrug is van oudsher een plek waar mensen zich vestigden. Door de eeuwenlange bewoning en bemesting zijn enkeerdgronden ontstaan. Er is een structuur ontstaan van kampen en velden met houtwallen en een radiale wegenstructuur, waarlangs op sommige plekken oude bebouwingslinten zijn ontstaan. De gronden rondom de kernen bestaan uit de wat grootschaligere oude bouwlanden; de velden. Een veld is een relatief grote bolligende akker, die al eeuwen door mensen in gebruik is en door toedoen van de mens voorzien is van een dikke humeuze bovenlaag. De velden zijn de oudste bouwlanden en daarom van groot cultuurhistorisch belang. De velden werden en worden slechts doorsneden door smalle zandpaden, zonder opgaande beplanting. In veel gevallen staat nu op een open veld nog een enkele solitaire boom, nabij de kruising van de zandpaden, al dan niet voorzien van een veldkruis. Langs de randen van de velden staan ook nu nog vaak de gebouwen. Deze onlosmakelijke combinatie van een open middengebied met daaromheen bebouwing (kern of lint) of bos is bijzonder kenmerkend voor dit landschapstype. De velden zijn voornamelijk te vinden op dekzandruggen langs de beekdalen. Daarnaast zijn ze te vinden op terrassen en op opduikingen binnen de rivierdalen en een enkele keer op een voormalige stuifduin of een dekzandvlakte. De open velden zijn de oudste landbouwgronden en vallen samen met de kampen en oude graslanden onder de oude cultuurlandschappen. Hier vonden de eerste landbouwontwikkelingen plaats. De landbouwgronden werden collectief ontgonnen en gebruikt. De velden zijn van oorsprong grote open akkerbouwgebieden. Bemesting vond plaats vanuit het potstalsysteem, waardoor dikke humusrijke enkeerdgronden zijn ontstaan. De cultuurhistorische kwaliteit van deze gebieden is dan ook groot mits de oorspronkelijke structuur nog herkenbaar aanwezig is. Ook de archeologische verwachtingswaarde is hoog, vanwege de lange bewoningsgeschiedenis, die soms teruggaat tot de steentijd/ijzertijd. Veel van deze bol liggende, vaak goed ontwaterde en rijke gronden zijn ook nu nog in gebruik als bouwland, terwijl andere door stedelijke uitbreidingen van de aanliggende dorpskernen in gebruik zijn genomen.

Verder van de kernen verwijderd is een kleinschaliger landschapspatroon aanwezig; de kampen en oude graslanden. De kenmerkende kleinschaligheid van dit landschapstype is ontstaan doordat individuele boeren de hogere gronden ontgonnen voor akkerbouw en de tussengelegen laagtes in gebruik namen als gras- en hooiland. Deze ontginningen vonden plaats gedeeltelijk tegelijk met, en gedeeltelijk na het ontstaan van, de velden. Qua patroon en bodemeigenschappen lijken deze gebieden dan ook sterk op de velden (bochtige wegen en relatief dikke eerdgronden). De belangrijkste verschillen waren en zijn de schaal en maat. De kampen zijn veel kleinschaliger. De percelen werden in het verleden omgeven door houtwallen om het vee buiten de akkers, maar op de oude graslanden te houden. Op dit moment zijn de karakteristieke ruimtelijke kenmerken niet altijd meer prominent aanwezig.

Dit is het gevolg van ruilverkavelingen of het kappen van de aanwezige houtwallen. Het bodempatroon is nog wel aanwezig. Gelegen op zowel terrassen en dekzandruggen als ook op dekzandvlakten danken de kampen en oude graslanden hun oorsprong aan de mens. Het landschap bestaat uit een ensemble van akkers en graslanden afgewisseld met kleinschalige landschapselementen als houtwallen met hier en daar meer opgaande begroeiing (gerieffhoutbosjes) en poelen. Dit landschapstype dankt haar karakter aan haar ontginningsgeschiedenis en kent een lange bewonings-/gebruik geschiedenis met bijbehorende hoge archeologische verwachtingswaarde. Ook nu zijn deze gronden nog intensief in gebruik als bouwland of grasland. Sommige kampen zijn inmiddels in gebruik genomen als woon of werkgebied. De oude graslanden die onder dit type vallen, zijn lager gelegen en natter dan de aangrenzende kampen, maar grenzen niet aan een beek.

Delen van het landschap van de kampen en oude graslanden en de velden kennen een nog relatief oorspronkelijke verkaveling. Daar waar dit het geval is, zijn gronden op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Limburg aangeduid als cultuurlandschap met een weinig gewijzigde verkavelingsstructuur. Ook die delen van de dekzandrug waar reeds van oudsher bebouwing aanwezig is, zijn aangeduid als cultuurhistorisch waardevol. Dit zijn de oude stads- en dorpskernen die zijn weergegeven in Afbeelding 9.4: Uitsnede uit de archeologische beleidskaart van de gemeente (Weert en) Nederweert.

Ten noorden van de dekzandrug is een meer open, grootschalig landschap aanwezig. Dit zijn de jonge (natte en droge) heideontginningen. Deze gronden kennen een beperkte cultuurhistorische waarde en zijn niet opgenomen op de cultuurhistorische waardenkaart.

Op de oude dekzandrug is een kleinschalig, radiaal patroon van wegen ontstaan. Deze wegenstructuur is aangegeven als een cultuurhistorisch waardevol lijnenpatroon daterend van voor 1806.

In het plangebied is een aantal cultuurhistorisch waardevolle gebouwen aanwezig. Dit zijn deels monumenten, deels M.I.P.-objecten. M.I.P. staat voor Monumenten Inventarisatie Project. Dit is een landelijk project dat tussen 1986 en 1995 werd uitgevoerd. Doel van het project was om per gemeente de waardevolle gebouwen en andere objecten in woord en beeld te beschrijven, zodat er meer zicht kwam op monumentenzorg en cultuurgeschiedenis. Hierbij werd aan ieder gebouw een waardering gegeven. Eén ster betekent van lokaal belang, twee sterren betekent van regionaal belang en drie sterren van nationaal belang.

	<u>GEA-object /aardkundig monument</u>
	<u>Archeologisch monument</u>
	<u>Cultuurhistorisch element</u>
	<u>Weg ouder dan 1806</u>
	<u>Weg uit periode 1806 - 1890</u>
	<u>Randen en breuken</u>
	<u>Beek of rivier</u>
	<u>Waterloop</u>
	<u>Groenelement</u>
	<u>Groenelement in dalenlandschap</u>
	<u>Infrastructuur overig</u>
<u>Dalenlandschap</u>	
	<u>Rivierdal</u>
	<u>Beekdal</u>
	<u>Bos in dalenlandschap</u>

	<u>Mozaiek</u>
	<u>Bos in mozaieklandschap</u>
<u>Oud cultuurlandschap</u>	
	<u>Oude stads- en dorpskern</u>
	<u>Velden</u>
	<u>Kampen en oude graslanden</u>
<u>Jong cultuurlandschap</u>	
	<u>Plateau ontginning</u>
	<u>Droge heide ontginning</u>
	<u>Natte heide ontginning</u>
	<u>Veenontginning</u>
<u>Overige aanduidingen</u>	
	<u>Stads- en dorpskern/bedrijventerrein</u>
	<u>Water</u>

9.1.4 Huidige situatie archeologie

Om de archeologische waarde van het plangebied te bepalen heeft de gemeente Nederweert een archeologische beleids- en verwachtingenkaart opgesteld. De oude dekzandrug die dwars door het plangebied loopt is in zijn geheel aangeduid als een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde. Dit heeft te maken met de lange bewoningsgeschiedenis in het gebied. Delen van de oude stads- en dorpskernen op de dekzandrug hebben niet alleen een hoge verwachtingswaarde, maar zijn tevens aangeduid als gebieden met een bekende archeologische waarde (niet zijnde een archeologisch monument). Binnen het plangebied zijn geen archeologische monumenten gelegen.

9.1.5 Autonome ontwikkeling

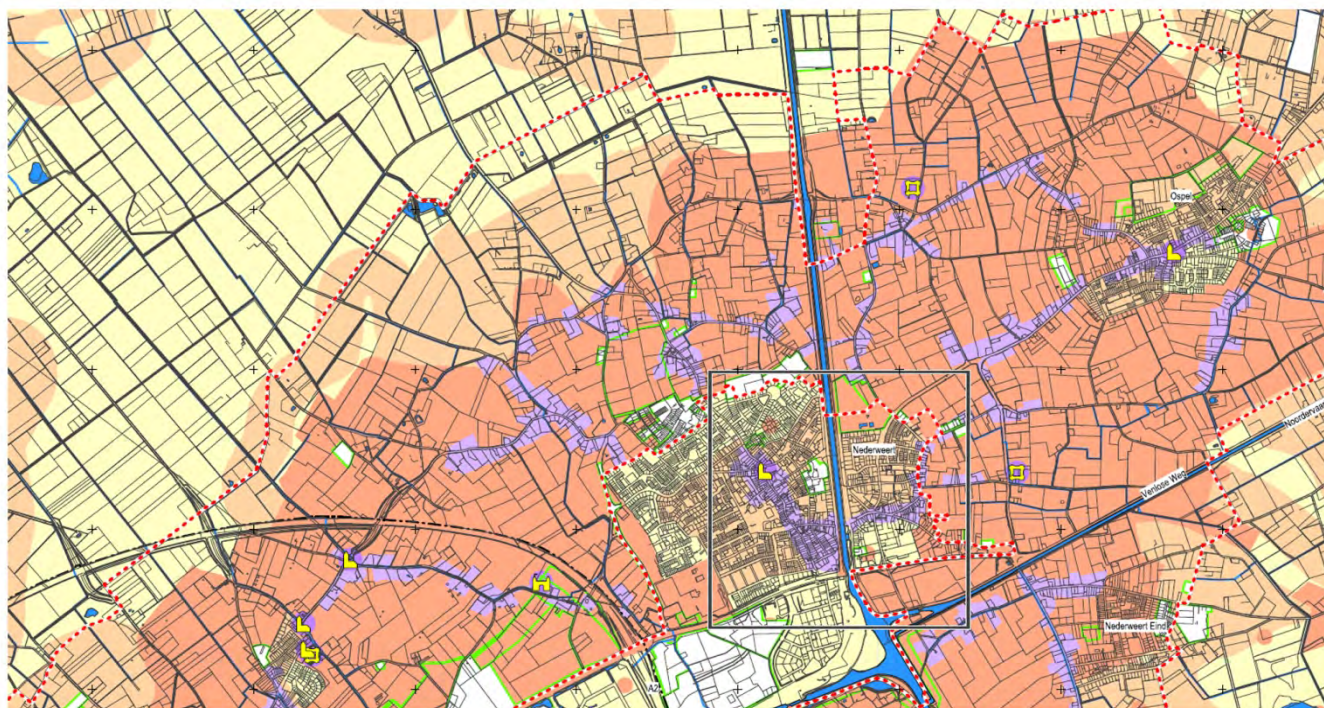
Landschappelijk gezien staan er nog enkele wijzigingen op stapel. Ten eerste is er de geplande realisatie van een Landbouwontwikkelingsgebied ten noorden van Nederweert. De inrichting van een dergelijk gebied houdt in dat er vaak grootschalige, agrarische bebouwing zal worden gerealiseerd. Er worden wel eisen gesteld aan landschappelijke inpassing, maar de inrichting van het LOG zal een wijziging van het open karakter van het noordelijk deel van het plangebied tot gevolg hebben.

Daarnaast is er sprake van een verdere verdichting van de (oude) bebouwingslinten in het gebied. Het Kwaliteitsprogramma geeft hier enige sturing aan. Feit is dat een aantal gebieden is aangewezen in de bebouwingslinten waar de realisatie van ruimte-voor-ruimte woningen is toegestaan. Een deel van deze gebieden is reeds (deels) gebouwd.

Tot slot zullen zowel ten noorden van Nederweert als ten noorden van Budschoep direct grenzend aan de kern uitbreidingsgebieden voor woningbouw worden gerealiseerd. Dit betreft de wijk Merenveld nabij Budschoep en de wijk Hoebenakker bij Nederweert.

De bescherming van archeologische en cultuurhistorische waarden in het ruimtelijk beleid waarborgt het behoud van deze elementen. In de autonome ontwikkeling worden dan ook geen significante wijzigingen in dit opzicht verwacht.

Afbeelding 9.4: Uitsnede uit de archeologische beleidskaart van de gemeente (Weert en) Nederweert



1	- wettelijk beschermde monumenten (WR-AW) - gemeentelijke archeologische monumenten
2	gebieden van (zeer hoge) archeologische waarde (WR-AW): - historische kern Weert, - hoeven, kasteel-, kerk-, kloosterterreinen, schansen, - (water-)molenlocaties, AMK terreinen (zeer hoge waarde)
3	gebieden van archeologische waarde (WR-AW) - historische kernen overig (dorpen en gehuchten) - AMK-terreinen van (hoge) archeologische waarde
4	gebieden met verwachtingswaarde hoog (WR-Ah)
5	gebieden met verwachtingswaarde middelhoog (WR-Amh)
6	gebieden met verwachtingswaarde laag
7	gebieden zonder archeologische verwachting of archeologisch vrijgegeven gebieden

Cultuurhistorie

- kasteel
- kerk
- kloosterterrein
- schans
- watermolen

overig

- provinciaal aandachtsgebied
- uitsnede
- water
- gebied waar archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden.
- gemeentegrens Weert - Nederweert

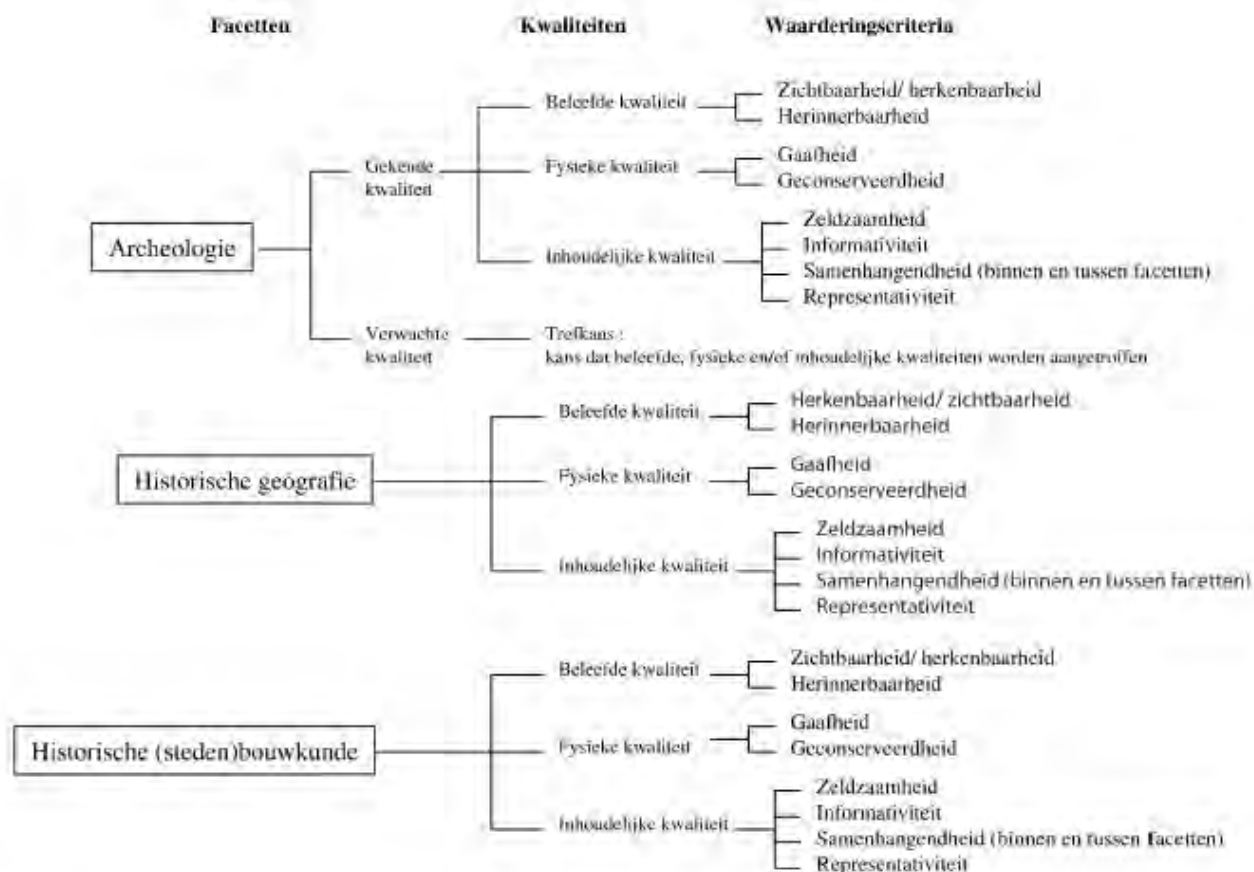
9.2 Effectbeoordeling

9.2.1 Beoordelingscriteria

De beoordeling van de landschappelijke kwaliteiten rond Nederweert vindt plaats aan de hand van een analyse van de omgeving. Op basis van historisch kaartmateriaal en gebiedsbezoeken zijn de kenmerkende landschapsstructuren in beeld gebracht. Daarnaast is gebruik gemaakt van het bestaande beleid, zoals beschreven in paragraaf 9.1.1.

Om de cultuurhistorische en archeologische waarden in het studiegebied en de te verwachten effecten van de aanleg van de randweg inzichtelijk te maken, is gebruik gemaakt van de Handreiking cultuurhistorie in m.e.r. en MKBA (Witteveen+Bos, 2009). Het schema in afbeelding 9.5 geeft weer op welke facetten van cultuurhistorie volgens deze handreiking dient te worden ingegaan. Om meer inzicht te verkrijgen in de cultuurhistorische waarden rondom Nederweert, zijn de Cultuurhistorische Waardenkaart en informatie van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed geraadpleegd.

afbeelding 9.5



De effectbeoordeling is kwalitatief uitgevoerd op basis van de criteria en indicatoren die in tabel 9.1 zijn opgenomen.

tabel 9.1: Beoordelingscriteria thema landschap, cultuurhistorie en archeologie

Thema	Criteria	Indicator en wijze van onderzoek
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Landschap	Kenmerkende landschapstypen en structuren (kwalitatief)
		Belevingswaarde: – Openheid/beslotenheid; – Zichtlijnen; – Visuele hinder; – Recreatieve waarde landschap (kwalitatief).
	Historische geografie	Historische wegen en transportroutes (kwalitatief)
		Historisch groen (kwalitatief)
	Historische (steden)bouwkunde	Historische bebouwing (kwalitatief)
	Archeologie	Gekende kwaliteit (kwalitatief)
		Verwachte kwaliteit (kwalitatief)

9.2.2 Beoordelingsscores

De effectbeoordeling van het thema 'Landschap, cultuurhistorie en archeologie' vindt plaats aan de hand van de invloed van de alternatieven per criterium, zoals deze zijn opgenomen in tabel 9.1. Hierbij wordt niet alleen de invloed op de bestaande aanwezige elementen of landschappen gewogen, maar worden tevens de beleidsambities in de beoordeling betrokken. Voor de beoordelingsscores is een 7-puntsschaal gehanteerd. Dit houdt bijvoorbeeld in dat een alternatief -- scoort op het criterium historische stedenbouw, indien er sprake is van een aanzienlijk aantal te amoveren of aangetaste monumenten of M.I.P-objecten. Zo wordt voor elk aspect een beoordeling uitgevoerd, die tekstueel wordt toegelicht.

9.2.3 Beoordeling alternatieven, criterium landschap

Kenmerkende landschapstypen en structuren

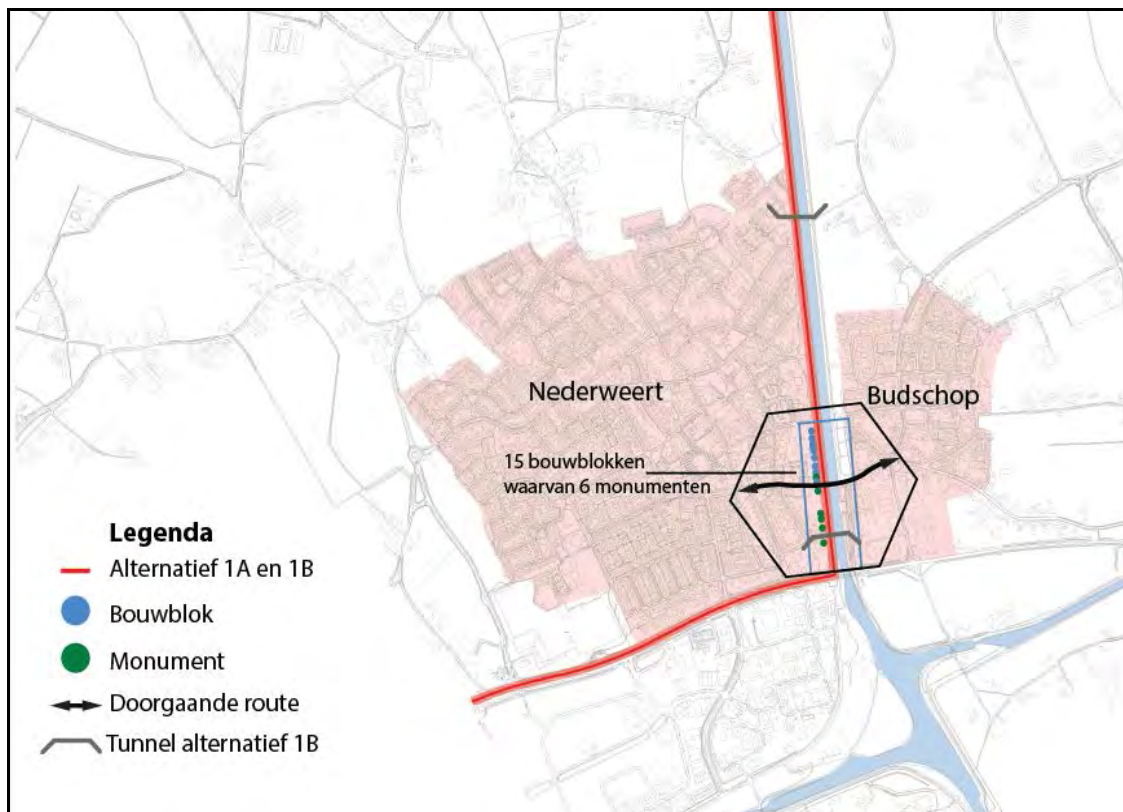
Zoals beschreven in paragraaf 9.1 kennen delen van het studiegebied en het plangebied voor het project N266 Nederweert een lange bewoningsgeschiedenis die terug te voeren is op de geologische en geomorfologische situatie. Hierdoor zijn cultuurhistorisch waardevolle structuren ontstaan, die tevens een significante landschappelijke waarde hebben. Het verschil in de landschappelijke en cultuurhistorische beoordeling is gelegen in het feit dat niet uitsluitend het belang van de herkenbaarheid van de ontstaansgeschiedenis inzichtelijk moet zijn (cultuurhistorisch belang), maar dat ook wordt gekeken naar de landschappelijke waarde c.q. belevingswaarde. Zo kan een cultuurhistorisch wellicht minder waardevol landschap wel een bepaalde landschappelijke waarde hebben. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de relatief jongere landschappen, die vanwege een kenmerkende openheid wel landschappelijke waarde hebben. Een ander voorbeeld: een historisch waardevolle weg kan landschappelijk niet meer interessant zijn, bijvoorbeeld door het ontbreken van laanbeplanting of aantasting door bebouwing.

Alternatieven 1A en 1B

Ten aanzien van de verschillende alternatieven kan worden gesteld dat alternatieven 1A en 1B en de variant van alternatief 1B ten opzichte van de referentiesituatie een minimale impact hebben op bestaande landschapstypen en structuren, omdat slechts marginaal wordt afgeweken van de bestaande tracés van de N266 en de N275. Voor alternatief 1B geldt echter wel dat voor de verdiepte aanleg van de N266 ter plaatse van Nederweert een bestaande bomenrij tussen het kanaal en de weg zal moeten wijken.

Alternatief 2A, 2B, 3 en 4 en de varianten van de verschillende alternatieven introduceren een nieuw verkeerskundig element in het landschap en hebben als gevolg daarvan een meer en minder grote landschappelijk impact als het gaat om kenmerkende landschapstypen en structuren.

afbeelding 9.6: Effecten van alternatieven 1A en 1B gevisualiseerd



Alternatief 2A

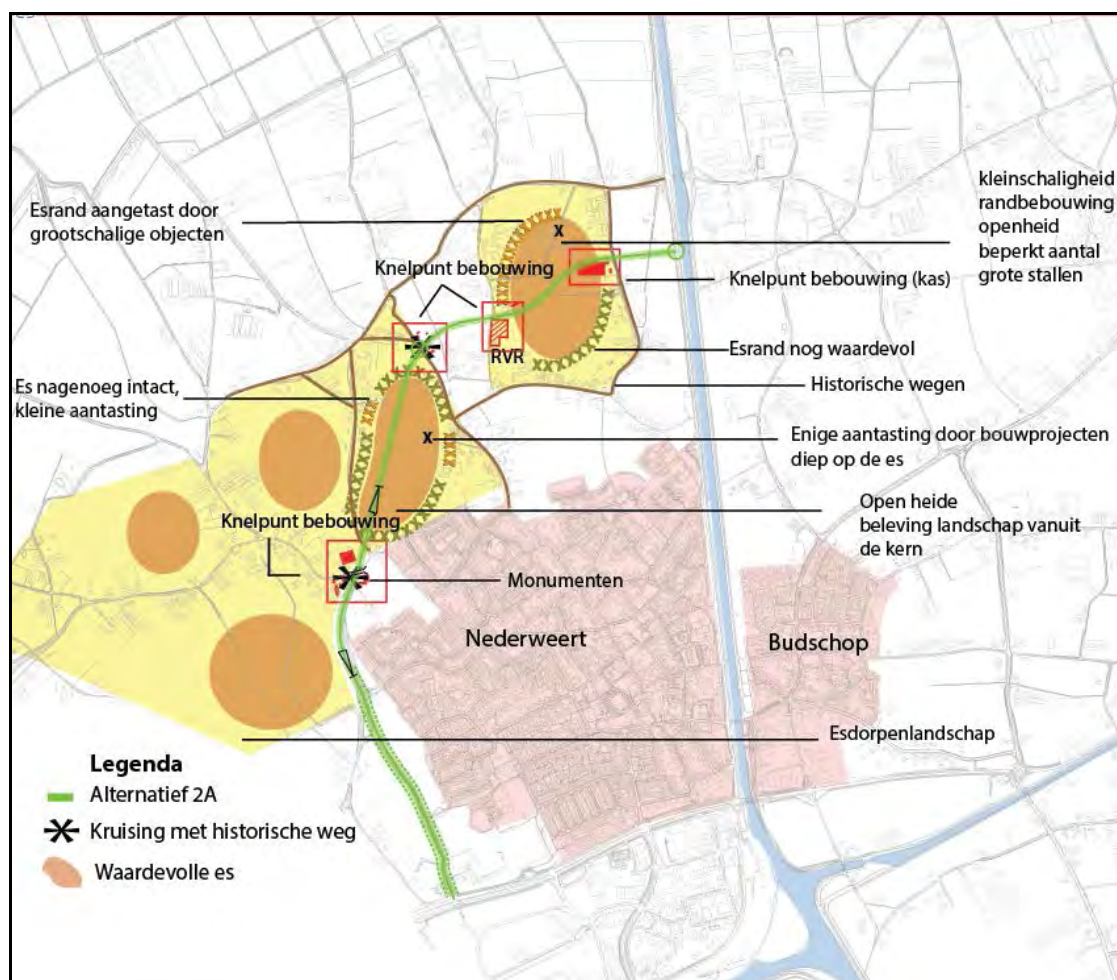
Alternatief 2A heeft een grote landschappelijke impact. De zone rondom Nederweert waar de randweg geprojecteerd is, bestaat nagenoeg volledig uit een waardevol esdorpenlandschap, waar de relatie bebouwing, akker en ontsluiting als een eenheid gezien moeten worden. De weg doorsnijdt hierbij een tweetal essen, waarvan de es opgesloten tussen de Heerweg en Strateris nog grotendeels intact is. Aan de zijde van Nederweert is aangrenzend aan de kern echter al de nieuwe wijk Hoebeakker ontwikkeld. Dit heeft hier de es aangetast. De es ingesloten tussen de Bloemerstraat en de Bossersstraat, is door de in het verleden aangelegde Gerrisstraat en de daarop aanhakende grootschalige bouwblokken, aan deze zijde reeds aangetast. Naast de ruimtelijke aantasting, is deze es ter plaatse minder duidelijk beleefbaar. Een sterke verdichting met bebouwing, langs de gehele rand, zorgt voor het ontbreken aan doorkijkjes en de verminderde beleving van de openheid van de es. Ook in het beleid (Kwaliteitsprogramma landelijk gebied) is het gebied aangewezen als een waardevol gebied. Versterking van het gebied, waarbij bestaande waarden gerespecteerd moeten

worden en ruimtelijke ontwikkelingen moeten bijdragen aan de beleving van het gebied is daarbij het uitgangspunt. De geprojecteerde randweg doorsnijdt de aanwezige waarden echter volledig, waardoor de waardevolle context van het gebied zowel vanuit de ontstaansgeschiedenis als de huidige fysiek-ruimtelijke situatie, en het voorgestane beleid volledig teniet gedaan wordt. De impact op de landschappelijke waarden is dus groot.

Alternatief 2A - varianten

In de varianten 3 en 4 wordt de weg in zijn geheel op maaiveld aangelegd. De verdiepte aanleg van de weg verzacht de landschappelijke impact. Met name in de open gebieden zorgt een verdiepte aanleg ervoor dat er geen opgaande elementen zichtbaar zijn die de openheid en zichtlijnen negatief beïnvloeden. De tunnelbak in alternatief 2A begint op de oude es ten noord-westen van Nederweert. Wanneer de weg hier op maaiveld wordt aangelegd, is de aantasting van de es groter dan in alternatief 2A. Dit is het geval in alle varianten van alternatief 2A. Ter plaatse van het buurtschap Boeket, waar het grootste gedeelte van de verdiepte weglengte in alternatief 2A is gelegen, heeft het landschap een meer besloten karakter. Dit wordt veroorzaakt door de aanwezigheid van de boomkweker, de bedrijfsbebouwing van de (voormalige) mengvoederfabriek, woningen en horeca en enkele bosschages. Hier is de impact van een randweg op maaiveld minder groot.

afbeelding 9.7: Effecten van alternatief 2A gevisualiseerd

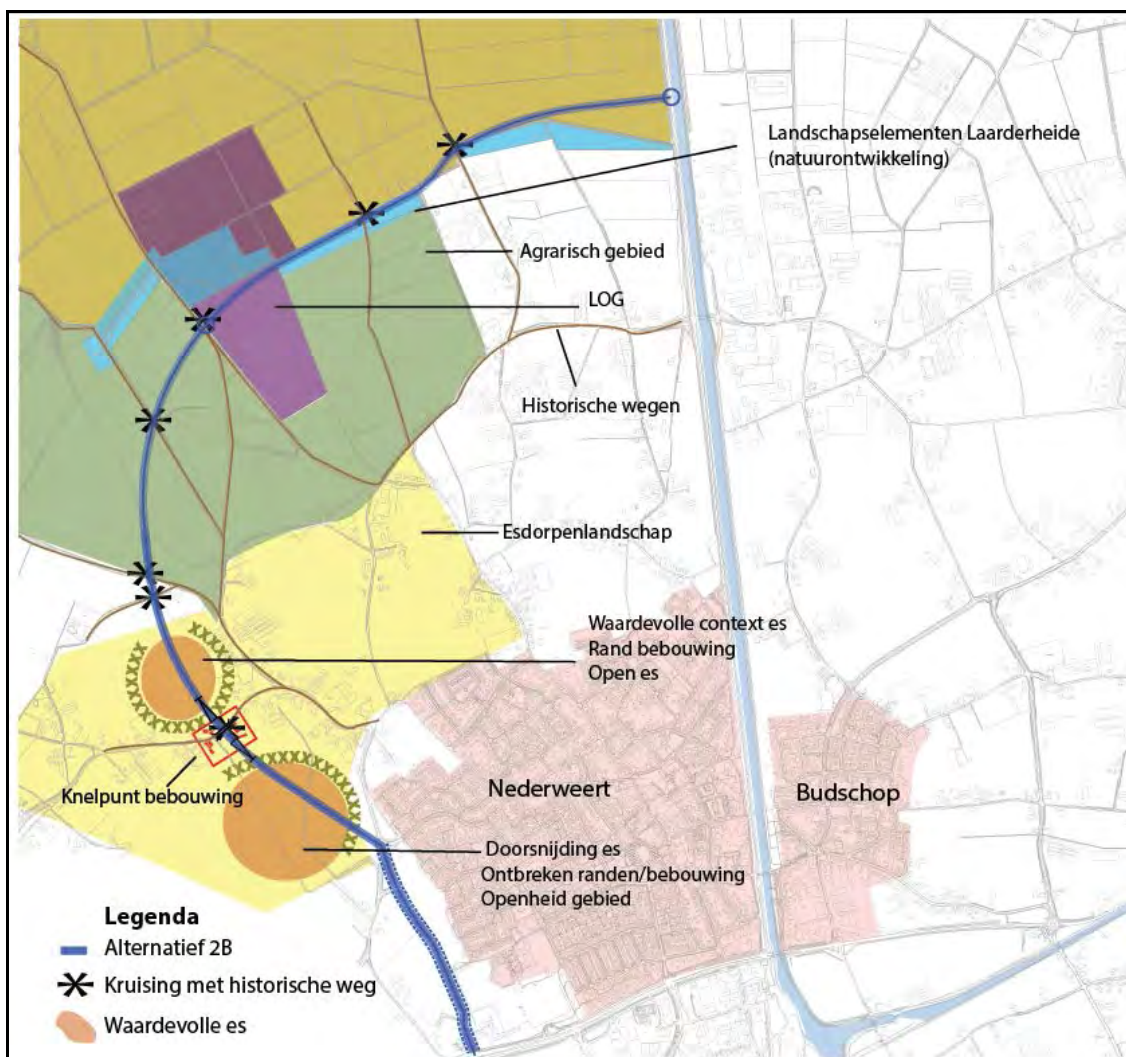


Alternatief 2B, variant 2 van alternatief 2B en alternatief 3

Voor alternatief 2B en 3 geldt feitelijk hetzelfde, omdat de tracés voor een groot gedeelte hetzelfde zijn. Beiden hebben een grote landschappelijke impact en doorsnijden een grote diversiteit aan landschappelijke gebieden, waarvan een groot gedeelte als waardevol te typeren is. Ter hoogte van de Molenweg tot even ten noorden van de Heijsterstraat wordt het waardevolle en nog duidelijk herkenbare en beleefbare esdorpenlandschap en de daar aanwezige essen doorsneden. Met name de es ten noorden van Heijsterstraat is waardevol. Deze es is aan deze zijde van Nederweert de minst aangetaste es en het best herkenbaar als cultuurhistorisch element. De verdiepte ligging van de randweg nabij de Heijsterstraat zorgt voor een minder grote aantasting van de kenmerkende openheid dan wanneer de weg op maaiveld wordt aangelegd. Dit laatste is het geval in variant 2 van alternatief 2B. Het betreft hier echter een dusdanig beperkt gedeelte van de totale randweg dat de beoordeling van alternatief 2B - variant 2 niet verschilt van de beoordeling van alternatief 2B voor het criterium "Kenmerkende landschapstypen en structuren en belevingswaarde". De randweg loopt vervolgens verder van de kern Nederweert af door een open zone agrarisch gebied met landelijke wegen. Behalve de openheid en de structurerende wegen, worden er nauwelijks overige elementen aangetast. Even verderop ontstaat echter een volledig andere situatie. Op het punt waar de randweg afbuigt in de richting van de N266 wordt het geplande LOG-gebied doorsneden en loopt de randweg nagenoeg volledig in een recent ontwikkelde zone met natte natuur. Door dit tracé zal deze natuurontwikkeling teniet gedaan worden. De impact van deze tracé-alternatieven op de diversiteit aan landschappelijke waarden en elementen is dus groot. In de uitwerking van het alternatief kan echter een meerwaarde worden gecreëerd door de overgang van het jonge ontginningenlandschap naar het oude ontginningenlandschap te accentueren. Dit kan door de randweg beperkt te verschuiven en is beschreven in de paragraaf "compenserende en mitigerende maatregelen".

In het beleid (Kwaliteitsprogramma landelijk gebied) zijn delen van het tracé aangewezen als "te versterken gebied", terwijl het noordelijke deel van het tracé door een gebied loopt met de aanduiding "te ontwikkelen". In de te versterken gebieden dienen de bestaande waarden in het gebied te worden gerespecteerd en het liefst te worden versterkt. Functionele of ruimtelijke wijziging is alleen mogelijk indien de waarden in het betreffende gebied worden versterkt (nee, tenzij-principe). De ruimtelijke ontwikkeling moet bijdragen aan de beleving van het gebied. In de te ontwikkelen gebieden zijn landschapswaarden in mindere mate of nauwelijks aanwezig. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk (ja, mits-principe) en dienen met name zorg te dragen voor de vitaliteit en leefbaarheid van het platteland. Dit is hoofdzakelijk het agrarisch gebied.

afbeelding 9.8: De effecten van alternatieven 2B en 3 gevisualiseerd

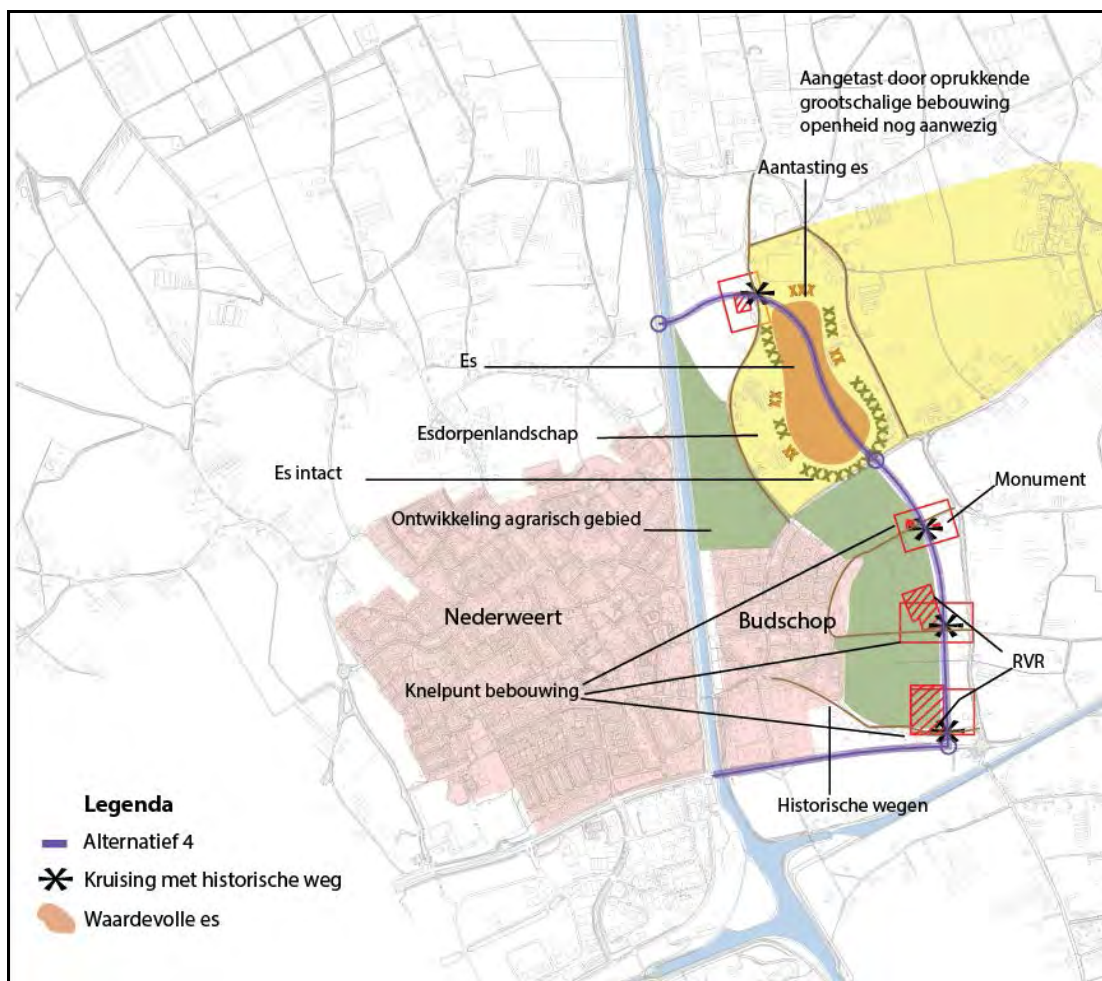


Alternatief 4

Alternatief 4 loopt door een grootschalige es, ingeklemd door de Winnersstraat en de Kreijelmusweg. Het gebied is hierbij zeer open en grootschalig van karakter. De es tussen de Winnerstraat en Kreijelmusweg was oorspronkelijk groter en liep tot Ospel. Bij de ruikverkaveling is de Kreijelmusweg aangelegd en is de es doorsneden. Aan de randen van de es werd grootschalige bebouwing toegevoegd. De gemeente heeft echter hier in de laatste periode actief ingezet op het saneren van dergelijke bebouwing. Ook het oorspronkelijke studiegebied LOG is ter plaatse van de es verwijderd. Ten noorden en oosten van deze es is wel een Landbouwontwikkelingsgebied gepland. Dit heeft echter geen directe impact op de es, omdat deze niet in het LOG is opgenomen. Aannemelijk is wel dat het gebied als totaal een grotere mate van aantasting door grootschalige agrarische bebouwing zal kennen. Het beleid voor de es zelf is echter gericht op bescherming en het behoud van de landschappelijke kenmerken. Zo is er een steilrand aanwezig die vanaf de Winnerstraat waarneembaar is en is de weg zelf een oude verbindingsweg.

In de Kwaliteitskaart is het grootste gedeelte van de gronden waarover het tracé loopt aangeduid als "te ontwikkelen gebied".

afbeelding 9.9: Effecten van alternatief 4 gevisualiseerd



Aanvullende inrichtingsmaatregelen

De aanvullende inrichtingsmaatregelen aan de N275 hebben eveneens gevolgen voor landschapstypen en -structuren. Langs de oprit van de A2 is een bosschage aanwezig die het zicht vanaf de snelweg op het gebied tussen de Randweg – West en de A2 wegneemt. Bij een verbreding van deze oprit, zal deze bosschage moeten worden verwijderd. Dit zorgt enerzijds voor een betere beleving van het landschap vanaf de snelweg, maar houdt ook in dat de (hoog liggende) A2 als een storend element in het gebied wordt ervaren. Dit is echter het geval in alle alternatieven.

De maatregelen die worden getroffen voor langzaam verkeer hebben geen gevolgen voor kenmerkende landschapstypen- of structuren.

Belevingswaarde

Tot slot hangt de belevingswaarde van het landschap samen met de mate waarop zowel inwoners als recreanten het gebied kunnen beleven. Het oude landschap rond Nederweert biedt voor de recreant die houdt van wandelen en fietsen een afwisselend gebied met een bepaalde waarde, maar het betreft geen trekker zoals de uitgebreide bos- en heidegebieden in de omgeving. Toch is er sprake van visuele hinder voor recreanten en inwoners. Dit geldt echter voor alle alternatieven, zij het op verschillende manieren. Alternatief 1A en 1B zorgen voor visuele hinder in de kern Nederweert. Nederweert en Budschop blijven in de beleving van de ruimtelijke context twee duidelijk gescheiden kernen. Dit heeft natuurlijk ook te maken met de aanwezigheid van de Zuid-Willemsvaart, maar de bestaande weg N266 en de verkeerstromen hier dragen er aan bij. Dit is het sterkste het geval bij de knelpuntgerichte aanpak van alternatief 1A. Omdat in alternatief 1B het ruimtebeslag voor de weg groter is door de verdiepte aanleg en de noodzaak voor het realiseren van parallelstructuren (dichter bij de gevel van bestaande woningen), wordt ook in dit alternatief visuele hinder ervaren. Deze is echter vergelijkbaar met de hinder in de referentiesituatie. In de alternatieven buiten de kernen is er tevens sprake van visuele hinder. Deze hinder is het grootste wanneer grootschalige open landschappen, zoals essen, worden doorsneden. In alternatief 2A en de varianten 3 en 4 is er aanvullend sprake van doorsnijding van een grote es dichtbij het dorp. Hierdoor wordt de belevingswaarde van het landschap vanuit het dorp extra negatief beïnvloed. Bovendien kan de aanleg van een randweg uitnodigen tot een stedelijke invulling van het gebied tussen de bestaande kern en de randweg. Dit levert een verdere landschappelijke aantasting op.

Conclusie

Bovenstaande beschrijving van de effecten leidt tot de volgende beoordeling.

tabel 9.2: Effectbeoordeling landschap

Criterium	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Kenmerkende landschapstypen en structuren	0	0/-	0/-	--	--	-- ⁷	--	--	--	-
Belevingswaarde	0	0	0	--	--	--	-	-	-	-

⁷ Zoals beschreven in de tekst is de impact van een randweg op maaiveld groter dan wanneer deze verdiept wordt aangelegd. In de 7-puntsschaal komt dit (beperkte) verschil niet tot uiting.

9.2.4 Beoordeling alternatieven, criterium cultuurhistorie

Historische geografie en historische (steden)bouwkunde

Zoals beschreven in de inleiding op de landschappelijke effectbeoordeling is er enige overlap met de effectbeoordeling van het thema cultuurhistorie, met name daar waar waardevolle landschapstypen ook een cultuurhistorische betekenis hebben. In de omgeving van Nederweert is dit vaak het geval. In onderstaande tabel wordt aan de hand van het schema uit afbeelding 9.5 ingegaan op de aanwezige historisch-geografische en (steden)bouwkundige elementen in het plangebied.

tabel 9.3: Cultuurhistorische elementen in het plangebied

Element	Beleefde kwaliteit	Fysieke kwaliteit	Inhoudelijke kwaliteit
Oude bouwlanden, kampen en velden	De gehele zone van de dekzandrug bestaat uit oude bouwlanden, deels kampen, deels grootschaliger velden. Het patroon van open gebieden met bebouwing aan de randen is veelal nog herkenbaar	De fysieke kwaliteit van de oude bouwlanden verschilt. Met name de randen zijn in een aantal gevallen aangetast door te grootschalige, vaak agrarische bedrijfsbebouwing.	De inhoudelijke waarde is aanzienlijk door de samenhang van bebouwing en landschap in combinatie met archeologische resten in de ondergrond.
Gebieden met een sedert 1830 weinig tot matig veranderde verkaveling	Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de Provincie Limburg zijn deze gebieden aangeduid. Deze gebieden vallen bijna zonder uitzondering samen met de oude bebouwingslinten en oorspronkelijke dorpskernen	De bebouwingslinten die zijn aangeduid zijn met name die waar geen grootschalige agrarische bebouwing aanwezig is en bestaan voor een deel uit brinkjes. De fysieke kwaliteit is goed.	Door de samenhang van deze gebieden met het oorspronkelijk wegenpatroon en de relatie met de oude bouwlanden is de inhoudelijke kwaliteit hoog. Daarnaast zijn het vaak ook gebieden met een archeologische waarde.
Historische wegen	De wegen volgen nog het oorspronkelijke tracé, sommige zijn nog voorzien van historische laanstructuren.	Wegen zijn in de loop der jaren aangepast aan huidig verkeer en geasfalteerd. Oorspronkelijke fysieke aard is daarmee verdwenen.	Oude wegen zijn in de omgeving niet zeldzaam. Door de huidige veelheid aan wegen is tevens de samenhang tussen dorp-weg-dorp vervaagd.
Schans Ommelpad (verdwenen)	Geen	Geen	De locatie van de verdwenen schans is van belang, maar deze is niet meer herkenbaar in het landschap. Een boerenschans is een simpel vestingwerk dat de inwoners van het Peelgebied in de Middeleeuwen oprichtten om zich te beschermen tegen oprukkende legers die veelal in hun onderhoud voorzagen door te plunderen en te roven. De legers trokken vaak langs het Maasdal als natuurlijke corridor tussen de veengebieden in het westen en de rivier De Maas in het oosten.

Schans Hoofstraat (verdwenen)	Geen	Geen	Zie bovenstaand
Veldkruis Booldersdijk	Religieuze uiting op kruisingen van wegen die de voorbijganger herinnert aan het feit dat Christus aan het kruis is gestorven.	Het veldkruis is in goede staat.	Veldkruisen komen in Brabant en Limburg veelvuldig voor.
Kazematten (verspreid over het gebied)	Het betreft verdedigingswerken van de Peel-Raamstelling. De Peel-Raamstelling was een Nederlandse verdedigingslinie die in 1939 werd aangelegd. De stelling liep vanuit Grave in zuidelijke richting langs het Defensiekanaal tot aan Nederweert en vervolgens in westelijke richting via Weert naar de grens met België	De kazematten zijn allen beschermd, het betreft Rijksmonumenten.	De inhoudelijke kwaliteit is groot, vanwege het belang van de linie aan het begin van de tweede wereldoorlog. Zo is er de eerste Nederlandse oorlogsdode gevallen.
Mariakapel Booldersdijk	Mariakapel uit 1945, waar de heilige maagd Maria kan worden aanbeden.	De Mariakapel is goed onderhouden.	In het zuiden van Nederland zijn Mariakapellen niet zeldzaam. Dit betreft een klein, relatief jong exemplaar zonder altaar.
Boerderij Wetering 2	Ontginningsboerderij uit 1938 in sterk afwijkende bouwstijl. Deze boerderij langs de Zuid-Willemsvaart heeft opvallend grotewolfeinden en ver doorlopende dakdelen. De oorspronkelijke frontgevels zijn na 1945 verbouwd.	Diverse aan- uit en bijbouwen uit latere tijden doen afbreuk aan de oorspronkelijke kwaliteit.	Het object is van belang vanwege de bijzondere vormgeving en i.k.v. de soc.- economische geschiedenis.
Woonhuis Peelsteeg 4	Halfvrijstaand woonhuis uit 1925.	Niet bekend	Het object is van belang omdat het een specimen van een bouwtraditie (traditionalisme) betreft.
Boerderij Peelsteeg 3	Vrijstaand pand met rechthoekig grondplan. Een bouwlaag. Rood zadeldak met muldenpannen.	De boerderij is niet langer in bedrijf. Het is nu een woonhuis.	Het object is van belang als representant van een bouwtraditie. Deze bouwstijl is echter niet zeldzaam in de omgeving.
Boerderij Boeket 11	Langgevelhoeve uit 1908	Niet bekend, Boerderij is nu een woonhuis	Object is van belang als specimen van een bouwtraditie
Boerderij Boeket 15	Langgevelboerderij uit 1938	Boerderij is nu een woonhuis	Object is van belang als specimen van een bouwtraditie. Langgevelboerderijen zijn echter niet zeldzaam in deze omgeving
Woonhuis Boeket 13	Vrijstaand woonhuis uit 1919	Niet bekend	Object is van belang als specimen van een bouwtraditie
Woonhuis notaris, Aan Vijftien 8	Notariswoning uit 1938. Halfvrijstaand herenhuis met twee aanbouwen. Baksteen, wit gesaust met muldenpannen.	Niet bekend	Object is van belang als specimen van een bouwtraditie (traditionalisme)
Woonhuis, Aan Vijftien 10	Voormalige burgemeesterswoning uit	Niet bekend	Object is van belang als specimen van een

	1923. Baksteen, wit, muldenpannen.		bouwtraditie (traditionalisme)
Woonhuis-bedrijf, Aan Vijftien 8-9	Woonhuis in twee bouwlagen (no. 8) en aanbouw in een bouwlaag (no.9) uit 1901.	Niet bekend	Object is van belang als specimen van een bouwtraditie (traditionalisme)
Woonhuis, Brugstraat 44	Vrijstaand woonhuis uit 1900.	Nu in gebruik als horeca-onderneming	Object is van belang als specimen van een bouwtraditie (traditionalisme)
Woonhuis, Aan Vijftien 19	Woonhuis met kantoor uit 1932.	Niet bekend	Object is van belang als specimen van een bouwtraditie (traditionalisme)
Woonhuis, Aan Vijftien 20	Vrijstaand woonhuis uit 1922 met mansardedak	Niet bekend	Object is van belang als specimen van een bouwtraditie (traditionalisme)
Woonhuis, Rijksweg-Zuid 4	Vrijstaand woonhuis met aanbouw uit 1922	Niet bekend	Object is van belang als specimen van een bouwtraditie (traditionalisme)
Boerderij, Budschoep 34	Vrijstaande langgevelboerderij van oorsprong uit 1920	Nu in gebruik als woonhuis en bedrijf	Object is van belang als specimen van een bouwtraditie. Langgevelboerderijen zijn echter niet zeldzaam in deze omgeving
Woonhuis Budschoep 19	Woonhuis met stalling uit 1932	Nu in gebruik als woonhuis en winkel	Object is van belang als specimen van een bouwtraditie (traditionalisme)
Boerderij, Herstraat 2	Boerderij uit 1928	Pand verkeert in vrij authentieke staat. Nu in gebruik als woonhuis.	Object is van belang als specimen van een bouwtraditie (traditionalisme)

Van bovengenoemde elementen ondervinden de oude bouwlanden, de gebieden met een matig tot weinig veranderd verkavelingspatroon, de historische wegen en enkele kazematten directe negatieve invloed van één of meerdere alternatieven als gevolg van doorsnijding c.q. vernietiging. Overige monumenten (Rijksmonumenten en MIP-objecten) zijn weliswaar in de directe nabijheid van één of meerdere alternatieven gelegen, maar worden niet geraakt.

In paragraaf 9.2.3 is reeds aangegeven dat er enkele oude akkercomplexen (essen) worden doorsneden. Dit geldt voor alle alternatieven die buiten de bestaande tracés van de N266 en de N275 zijn gelegen. In alternatief 2A (en varianten), 2B (en variant) en 3 betreft het een tweetal essen, in alternatief 4 is het één grote es. In alternatief 2A en 4 is er reeds sprake van aantasting van de akkercomplexen door oprukkende bebouwing aan de randen, die door de grootschaligheid het beeld en de belevingswaarde van de es aantast. De waardevolle openheid met uitsluitend aan de randen bebouwing is niet overal meer aanwezig. Zoals beschreven is de aantasting van deze openheid het grootst bij de ligging van de randweg op maaiveld. In alternatief 2B en 3 betreft het kleinere essen, waarvan de randen echter nog wel waardevol zijn. De samenhang tussen bebouwing en openheid op de es is herkenbaar.

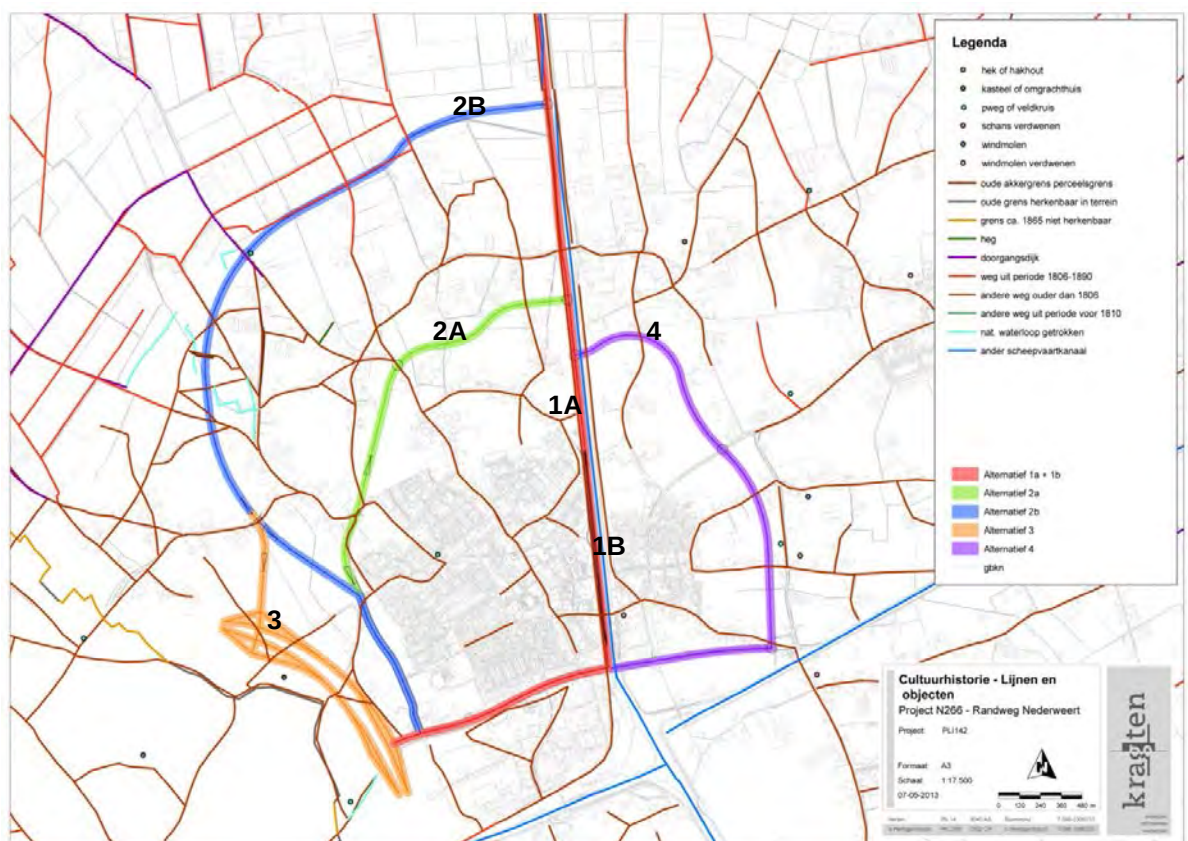
De gebieden met een weinig veranderd verkavelingspatroon zijn direct gekoppeld aan het historische wegenpatroon. Alternatief 1A en 1B hebben maar zeer minimaal invloed op dit historische wegenpatroon, omdat de bestaande tracés grotendeels worden gevolgd.

Alternatief 2A loopt door een gebied dat kleinschalig is van karakter, met een web aan historische wegen die als uitlopers vanuit de kern Nederweert het landschap structureren. De route van de randweg ligt nagenoeg haaks op deze structuren, waardoor een drastisch doorsnijding ontstaat en het patroon nagenoeg onherkenbaar wordt en verdwijnt. De verdiepte ligging van de randweg heeft in het geval van de doorsnijding van historische wegen geen positieve gevolgen ten opzichte van een weg op maaiveld. In de beoordeling is er dan ook geen verschil tussen alternatief 2A en de varianten 3 en 4.

Net als in alternatief 2A doorsnijdt het tracé van alternatieven 2B en 3 op diverse plekken oude wegen met laanbeplanting, die het kenmerkende ontginningspatroon in het gebied vormgeven. Door de verdere situering van de kern Nederweert, in een grootschaliger deel van het landschap, is de impact van de doorsnijding van oude historische structuren, behalve ter plaatse van de Heijsterstraat en het gebied direct ten noorden ervan, minder groot dan in alternatief 2A. In het gebied ten noorden van de Heijsterstraat is een aantal oude akker- en perceelsgrenzen aangeduid als cultuurhistorisch element. Deze zijn echter niet allen meer als zodanig in het landschap herkenbaar aanwezig.

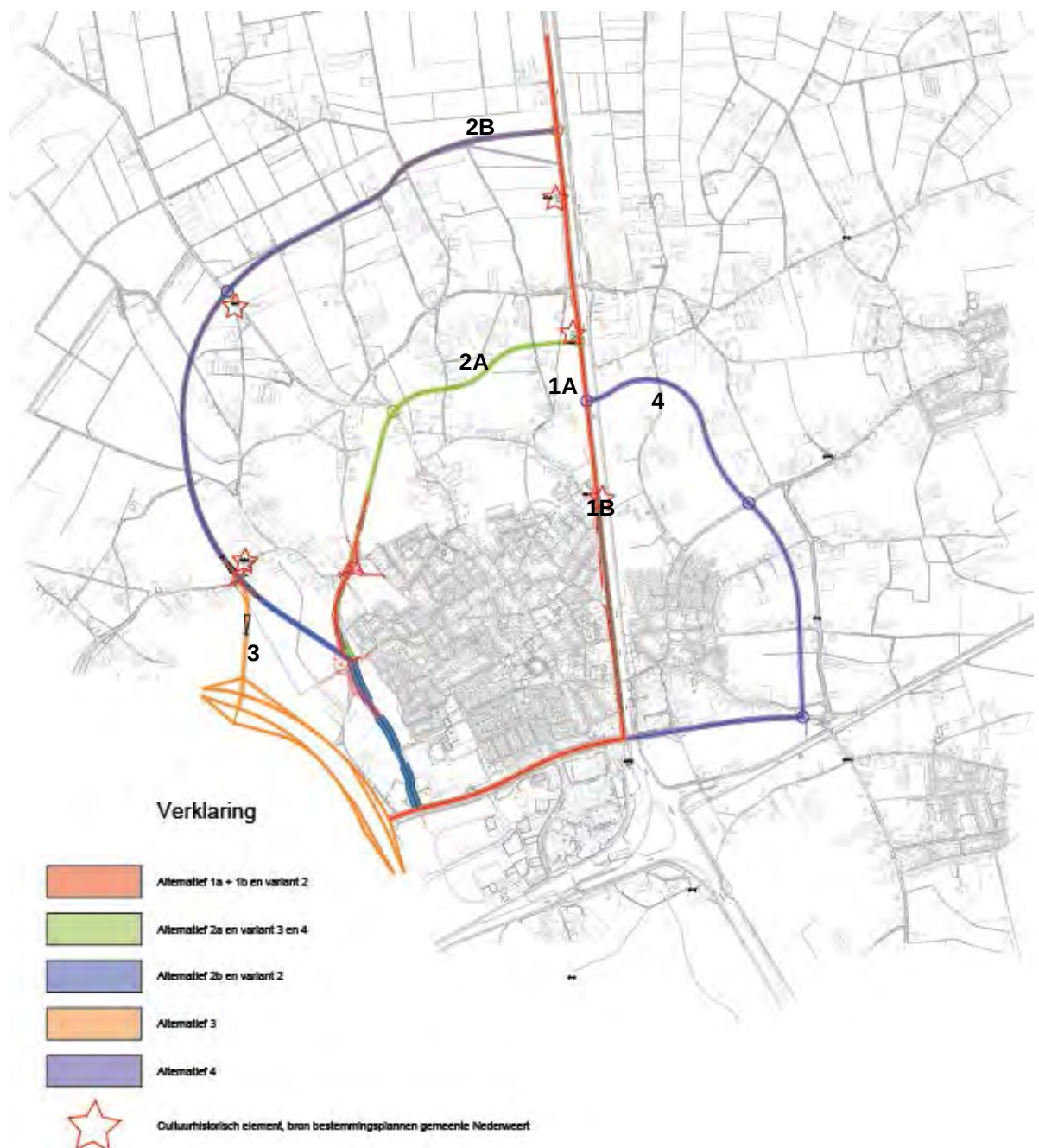
Alternatief 4 doorsnijdt op diverse plekken uitlopende wegen vanuit Budschop. Doordat het tracé voor een groot deel nagenoeg parallel loopt aan de Hoofstraat, achter de daaraan gelegen bebouwing, is de impact van de doorsnijding echter beperkt.

afbeelding 9.10: Cultuurhistorische waarden – lijnen en objecten (zie ook kaartenbijlage)



De invloed op Rijksmonumenten en M.I.P.-objecten en overige cultuurhistorisch waardevolle elementen verschilt per alternatief. Uitsluitend in alternatief 1B is er sprake van directe aantasting van Rijksmonumenten. Dit betreft de kazematten die aan de Zuid-Willemsvaart zijn gelegen, tussen het kanaal en de N266 in. Ter hoogte van de verdiepte ligging van het tracé is één kazemat gelegen. Deze kazemat ligt binnen het benodigde ruimtebeslag voor de tunnelbak. In alternatief 1B-variant 2 is de tunnelbak weliswaar korter, maar ligt de weg ter hoogte van de kazemat eveneens verdiept. De impact op het rijksmonument is gelijk aan de impact in alternatief 1B.

afbeelding 9.11: Cultuurhistorische elementen, bron bestemmingsplan Buitengebied Nederweert



Alternatief 2A (en varianten), alternatief 2B en alternatief 3 worden aangelegd in de directe nabijheid van een cultuurhistorisch waardevol element. In alternatief 2A is dit het element nabij de aansluiting van de randweg op de N266. Dit betreft een perceel dat is bestemd als “Natuur”. De aansluiting van de randweg op de N266 is direct ten zuiden van de aanduiding “Cultuurhistorische Waarde” gelegen. Er is geen sprake van direct aantasting.

In de alternatieven 2B en 3 is er sprake van de ligging van de randweg in de nabijheid van de Mariakapel en het veldkruis aan de Booldersdijk. Bij de uitwerking van het alternatief en de kruispuntvorm Booldersdijk – randweg dient rekening te worden gehouden met beide elementen. Dan is er van aantasting geen sprake.

Er is geen noodzaak tot het amoveren van cultuurhistorisch waardevolle elementen of monumenten als gevolg van de aanleg van een alternatief. Wel is er sprake van indirecte aantasting doordat de weg opschuift of wordt aangelegd op (zeer) korte afstand van een object. In alternatief 1A en 1B (en variant 2) betreft dit de monumenten die zijn gelegen aan Aan Vijftien en de Brugstraat. Zowel als gevolg van knelpuntgerichte maatregelen als door de aanleg van parallelstructuren in de verdiepte variant komt de weg dichterbij deze monumentale panden te liggen. Dit heeft in ieder geval visuele hinder tot gevolg, maar ook de gebruikswaarde van een object kan worden verminderd door een verslechtering van het leefklimaat. Dit laatste is met name het geval in alternatief 1A.

In alternatief 2A is er sprake van de aanleg van een randweg in de directe nabijheid van de boerderij aan Boeket 11. De randweg zal hier verdiept worden aangelegd, hetgeen geluidoverlast minimaliseert. Wel is er sprake van visuele hinder. In variant 3 en 4 van alternatief 2A ligt de weg ter plaatse van de boerderij op maaiveld. De impact van deze varianten op dit monumentale pand is dan ook groter dan in alternatief 2A.

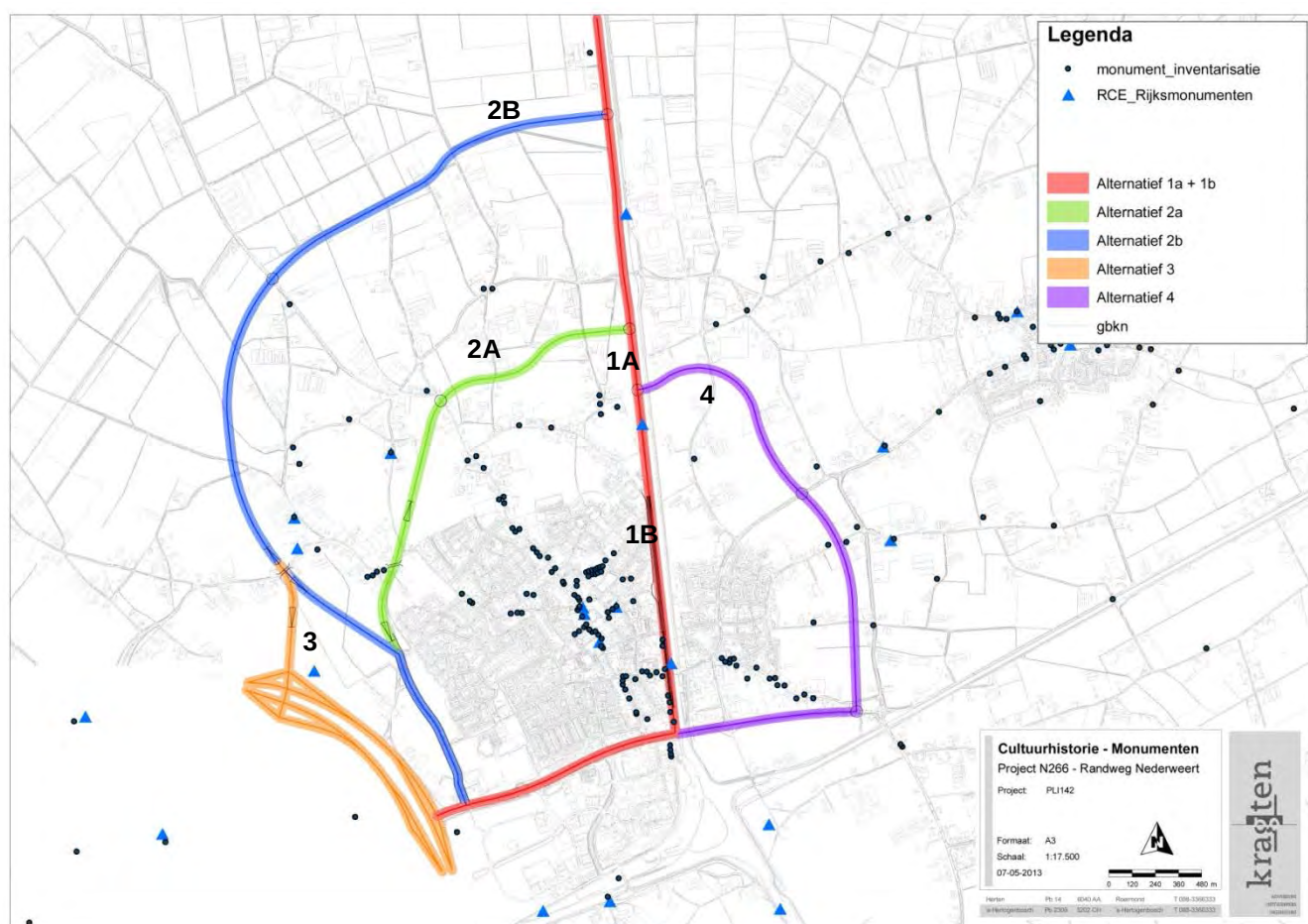
De alternatieven 2B en 3 zijn niet ontworpen in de directe nabijheid van monumenten of M.I.P-objecten. Wel is er zoals beschreven sprake van aantasting van de Mariakapel en het bijbehorend veldkruis.

Alternatief 4 heeft een impact op de M.I.P-objecten die zijn gelegen op Budschoep 34 en Budschoep 19. De weg loopt hier op korte afstand van de bestaande bebouwing tussen beide woningen/boerderijen door. Er is sprake van een negatieve invloed op het gebied van de gebruikswaarde (door een verslechtering van het woon- en leefklimaat) en visuele hinder.

afbeelding 9.12: Kazemat 17 gelegen aan de Zuid-Willemsvaart ter hoogte van de kern Nederweert



afbeelding 9.13: M.I.P.-objecten en Rijksmonumenten (zie ook kaartenbijlage)



Conclusie

De beschreven effecten per alternatief leiden tot de volgende beoordeling op het gebied van cultuurhistorie.

tabel 9.4: Effectbeoordeling cultuurhistorie

Criterium	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Historische geografie	0/-	0/-	0/-	--	--	--	--	--	--	-
(Steden)bouwkunde	0/-	--	--	-	-	- ⁸	-	-	-	-

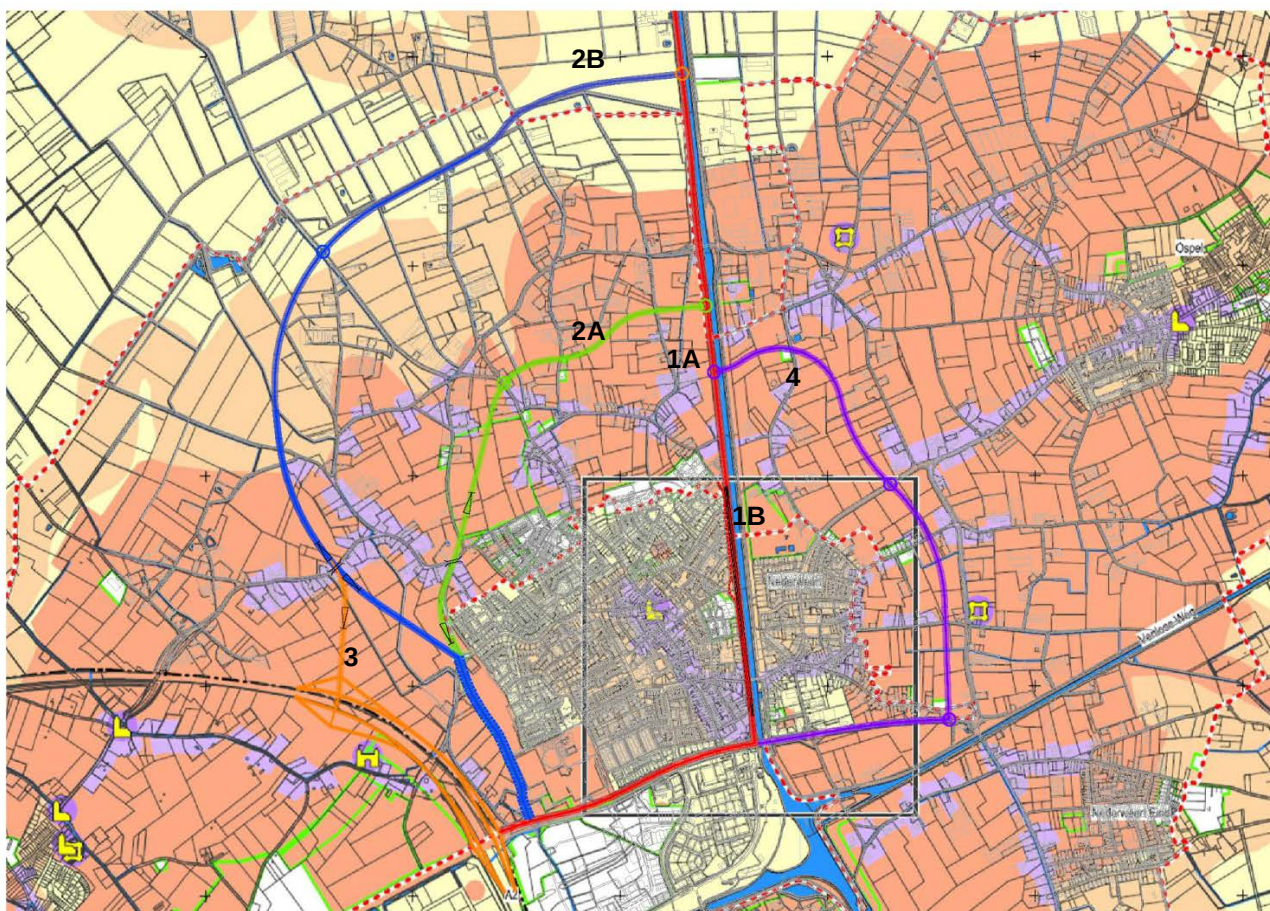
⁸ Zoals beschreven in de tekst is de impact van een randweg op maaiveld groter dan wanneer deze verdiept wordt aangelegd (met name voor het object Boeket 11). In de 7-puntsschaal komt dit (beperkte) verschil niet tot uiting.

9.2.5 Beoordeling alternatieven, criterium archeologie

Het gebied rond Nederweert en Budschop kent een relatief lange bewoningsgeschiedenis. De oude dekzandrug waarop beide kernen zijn gesticht is al lang in gebruik als woon- en werkgebied. Dit uit zich in de bekende en de te verwachten archeologische waarden. Deze zijn samengevat in de archeologische beleids- en verwachtingenkaart die als basis is gebruikt voor de effectbeoordeling.

Daarnaast is overlegd met de gemeentelijk archeoloog over onderzoeksresultaten die na gereedkoming van de archeologische beleidskaart zijn bereikt. Deze bieden geen nieuwe inzichten, de archeologische beleidskaart biedt een goede basis.

Afbeelding 9.14: Archeologische beleids- en verwachtingenkaart en de alternatieven



De meeste alternatieven zijn gelegen in een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde. Dit houdt in dat de kans op het aantreffen van archeologische relicten in de bodem bij werkzaamheden hoog wordt geacht. Dit geldt niet voor alternatieven 2B en 3. Deze voeren ten dele door een gebied dat pas laat ontgonnen is (noord-westelijk deel van het plangebied). Hier geldt een middelhoge tot lage verwachtingswaarde. Daarnaast gaan de meeste alternatieven door gebieden waarvan reeds bekend is dat er archeologische relicten in de bodem aanwezig zijn. Deze zijn echter niet dusdanig waardevol dat ze als archeologisch monument zijn aangeduid. Deze paarse gebieden op de kaart vallen samen met de oorspronkelijk gedeelten van de bebouwingslinten die als uitlopers uit de kernen Nederweert en Budschop voeren.

In alle alternatieven met uitzondering van alternatief 1A vinden grootschalige grondwerkzaamheden plaats. In alternatief 1B, 2A en 4 zijn deze gepland in een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde of een bekende archeologische waarde. Het verdiept aanleggen van een randweg heeft vanzelfsprekend meer grondwerkzaamheden tot gevolg, maar dit heeft niet per definitie grotere gevolgen voor archeologische relicten. In het archeologiebeleid van de gemeente is de grens bepaald op graafwerkzaamheden dieper dan 40 cm. Dit is ook het geval bij de aanleg van een weg op maaiveld, omdat het cunet van de weg moet worden gemaakt. De beoordeling van de varianten van alternatief 1B, 2A en 2B op maaiveld is daarom gelijk aan de beoordeling van de verdiepte alternatieven.

Zonder onderzoek voorafgaand aan en/of uitvoeringsbegeleiding bij de werkzaamheden is het risico op vernietiging van het bodemarchief groot. Door de verplichting om dit wel te doen zal de uiteindelijk impact relatief gering zijn, hoewel er gestreefd wordt naar behoud van archeologische relicten “in situ”.

Conclusie

De effectbeschrijving voor het criterium archeologie leidt op basis van voorgaande beschrijving tot de volgende beoordeling.

tabel 9.5: Beoordeling criterium archeologie

Criterium	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Gekende kwaliteit	0	0/-	0/-	-	-	-	0/-	0/-	0/-	0/-
Verwachte kwaliteit	0/-	-	-	--	--	--	-	-	-	--

9.3 Compenserende en mitigerende maatregelen

Landschappelijke inpassing/kwaliteitsverbetering

Landschappelijke inpassing van een tracé voor een nieuwe weg begint bij het bepalen van de ligging van een alternatief. Hierbij kan en moet echter niet uitsluitend naar het landschap worden gekeken, maar dienen alle relevante milieuaspecten te worden betrokken. Vervolgens wordt beoordeeld welke effecten de ligging van een alternatief met zich meebrengt. Vanzelfsprekend wordt daar ook het effect op het landschap in meegenomen. In paragraaf 9.2 is deze beschrijving opgenomen. Aan de hand hiervan kan worden besloten in de nadere uitwerking beperkt te schuiven met een tracé, indien de beoordeling van één van de milieuthema's hier aanleiding toe geeft. In de volgende paragraaf wordt hierop ingegaan.

Daarnaast kan de weg ontwerptechnisch zo goed mogelijk worden ingepast in z'n omgeving. Daar waar een alternatief door een kleinschaliger, besloten gebied loopt kan ervoor worden gekozen om middels het aanbrengen van bij het gebied passende laanbeplanting (bijvoorbeeld eik) een nieuwe structuurdrager te introduceren. Daar waar een alternatief door een van oudsher open gebied, zoals een es, loopt, moet dit juist niet worden gedaan en moet de weg (indien mogelijk) zo dicht mogelijk op het maaiveld worden aangelegd, waarbij begeleidende beplanting wordt weggelaten.

Optimaliseren tracés

Een optimalisatie van een tracé middels een beperkte verschuiving is alleen mogelijk en landschappelijk/cultuurhistorisch aan te bevelen bij alternatieven 2B en 3. In de uitwerking van deze alternatieven dient rekening te worden gehouden met de Mariakapel en het veldkruis aan de Booldersdijk. Ten tweede kan een beperkte verschuiving van beide alternatieven naar het noorden de aantasting van de “Landschapselementen Laarderheide” voorkomen. Door

het tracé tegen de elementen aan te leggen in plaats van er doorheen kan de weg landschappelijk ook beter worden ingepast. De overgang tussen het jonge ontginningenlandschap ten noorden van de elementen en het oude ontginningenlandschap in het zuiden wordt daarmee geaccentueerd. Het tracé ligt hier dan tevens in een gedeelte van het buitengebied waar op basis van het Kwaliteitsprogramma ruimtelijke ontwikkelingen zijn toegelaten.

Inrichtingsmaatregelen kanaalzone

Naast het landschappelijk inpassen van randwegtracés kan kwaliteitswinst worden geboekt door inrichtingsmaatregelen elders in het studiegebied. Alle alternatieven buiten het bestaande tracé van de N266 hebben impact op het landschap, omdat een nieuwe weg wordt aangelegd op een plek waar er nu nog geen weg aanwezig is. Tegelijkertijd wordt door de aanleg van een weg buiten de kern Nederweert de mogelijkheid geboden voor de realisatie van het Masterplan Nederweert-Budschop. In dit plan wordt de kanaalzone tussen Nederweert en Budschop heringericht. De N266 wordt afgewaardeerd, hetgeen ruimte biedt voor de aanleg van een parkzone die de kernen Nederweert en Budschop ruimtelijk en visueel met elkaar verbindt. Dit heeft kwaliteitswinst in het centrum van Nederweert en Budschop als resultaat.

10. THEMA RUIMTE - REFERENTIESITUATIE EN EFFECTBEOORDELING

10.1 Referentiesituatie

10.1.1 Beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities voor Nederland in 2040: een visie hoe Nederland er in 2040 voor moet staan. Uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk zijn de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028 en is aangegeven welke nationale belangen daarbij aan de orde zijn. De SVIR is vastgesteld op 13 maart 2012.

De structuurvisie speelt in op een aantal landelijke ontwikkelingen en opgaven:

- Krimpende bevolking met een veranderende markt en beperkte financiële ruimte voor nieuwe plannen en projecten als gevolg. Uitdagingen ontstaan door veroudering en leegstand;
- Toenemende mobiliteit op belangrijke vervoersassen. Bereikbaarheid is belangrijk voor de open economie die Nederland is. Kansen in het internationale speelveld liggen vooral bij sterke sectoren, zoals logistiek, water, hightech, creatieve industrie, energie, chemie en voedsel en tuinbouw. Veel van die sectoren zijn geconcentreerd in de stedelijke regio's rond de mainports, brainport en greenports;
- Unieke ruimtelijke structuur van Nederland met compacte steden omringd door open, natuurlijk landelijk gebied moet behouden blijven;
- Door de klimaatverandering stellen waterveiligheid en de beschikbaarheid van voldoende zoetwater eisen aan de stedelijke ontwikkeling;
- Ruimte reserveren voor transport en opwekking van energie, waarbij de nadruk moet liggen op duurzame technieken, zoals windenergie, zonne-energie, bio- en bodemenergie;
- Complexiteit in regelgeving werkt vertragend.

Het Rijk wil op een aantal wijzen inspelen op de bovengenoemde trends zonder daarbij teveel op de stoel van de lagere overheden te willen zitten. Daarom richt het Rijk zich uitsluitend op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie en natuur. Ook waterveiligheid en milieukwaliteit (lucht, geluid, bodem, water en externe veiligheid) horen daarbij, evenals de bescherming van het werelderfgoed (zoals de Waddenzee en de Nieuwe Hollandse Waterlinie). Het Rijk investeert dáár waar de nationale economie er het meest bij gebaat is, in de stedelijke regio's van Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven. Gebiedsontwikkelingen van nationaal belang worden doorgezet, zoals de Zuidas, Schiphol-Almere, Brainport Avenue en Rotterdam-Zuid. Om nieuwe projecten van de grond te krijgen zoekt het Rijk in samenwerking met marktpartijen en andere overheden naar vernieuwing van realisatie en financiering.

Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Bij het beheren en ontwikkelen van natuur krijgen boeren en particulieren in het landelijk gebied een grotere rol.

In de gebiedsontwikkeling moet de vraag naar woningen, recreatie of bedrijven leidend worden. Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en bereikbaarheid. Hierbij ziet het rijk belangrijke kansen op het gebied van een integrale benadering en vroegtijdig betrekken van de wateropgave. Dit kan een belangrijke meerwaarde leveren om de kwaliteit van de plannen te waarborgen.

Om de bereikbaarheid te verbeteren zet het Rijk in op investeren, innoveren en instandhouden. De ergste knelpunten in de bereikbaarheid worden met voorrang aangepakt. Dat betekent dat de stedelijke regio's rond de main-, brain- en greenports en de belangrijkste verbindingen met de buurlanden prioriteit krijgen. Hierbij wordt het gehele mobiliteitssysteem (weg, spoor, water) beschouwd en wordt alleen daar geïnvesteerd waar het meeste rendement voor het totaal wordt bereikt.

Het Rijk verbindt ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit en zet de gebruikers centraal. Het zijn bewoners, ondernemers, reizigers en verladers die Nederland sterk maken. Provincies en gemeenten krijgen de ruimte zelf maatwerk te leveren. Zo werkt het Rijk aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (provincie Limburg)

Op 22 september 2006 is door Provinciale Staten van Limburg het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006) vastgesteld als vervanger van het POL uit 2001. Het POL2006 is een streekplan, het provinciaal waterhuishoudingplan, het provinciaal milieubeleidsplan en bevat de hoofdlijnen van het provinciaal verkeer- en vervoersplan. Tevens vormt het POL2006 een economisch beleidskader op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke elementen daarvan betreft, en een welzijnsplan op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft.

Het POL2006 zelf kan eveneens beschouwd worden als de structuurvisie die op grond van de nieuwe ruimtelijke wetgeving door provincies opgesteld moet worden. Hiertoe is de POL-aanvulling Nieuwe Wet ruimtelijke ordening (vastgesteld op 18 december 2008) opgesteld. De POL-aanvulling heeft de juridische status van structuurvisie en vormt tevens de uitvoeringsparagraaf van het POL2006, zoals bedoeld in Wro. In 2011 heeft de laatste aanpassing van het POL2006 plaatsgevonden.

Verstedelijking en steeds intensiever ruimtegebruik leggen een toenemend beslag op de open ruimte in het landelijk gebied en verminderen de diversiteit van landschap en groen. De provincie houdt daarom vast aan het zo compact mogelijk houden van de steden en een minstens gelijk blijvend aandeel van de stadsregio's in het totaal van woningen, werklocaties en arbeidsplaatsen. Over het algemeen wordt dus ingezet op het bundelen van de verstedelijking en economische activiteiten in of aansluitend aan bestaande bebouwde gebieden.

In Limburg is dat vertaald in de stadsregio's en de plattelandskernen. De stadsregio's vormen binnen Limburg de vertaling van de bundelingsgebieden zoals het Rijk die gehanteerd heeft in de Nota Ruimte. Iedere stadsregio is voorzien van een zogenaamde grens stedelijke dynamiek. De plattelandskernen zijn voorzien van contouren. Paarse contouren om de stadsregio's bepalen de grens voor de stedelijke dynamiek. En vormen tegelijk de overgang naar een platteland met een heel andere dynamiek. Deze grenzen zijn vastgelegd op basis van de natuurlijke waarden in het omliggende gebied en een goede functionele en stedelijke samenhang, rekening houdend met de verwachte groei, zoveel mogelijk samenvallend met bestaande elementen zoals wegen. Deze begrenzing laat onverlet dat er sprake is van een sterke wisselwerking tussen stedelijke en landelijke gebieden. Voor veel voorzieningen is men vanuit het landelijk gebied aangewezen op de steden. Omgekeerd is de kwaliteit van het landelijk gebied mede bepalend voor de aantrekkelijkheid van de stedelijke gebieden als vestigingsgebied. Initiatieven buiten de contouren zijn mogelijk indien ze inpasbaar zijn in het landschap en de landbouwstructuur en gepaard gaan met de realisatie van extra natuur, landschap of milieukwaliteit. Voor landbouw (en toerisme) wordt zoveel mogelijk ontwikkelingsruimte geboden, mits de gebiedskwaliteit er als geheel op vooruit gaat.

In het POL2006 is sprake van een gebiedsgericht aanpak op meerdere niveaus. Naast een onderscheid tussen stedelijke en landelijke gebieden wordt een onderscheid gemaakt in 14 beleidsregio's. Voor elke regio is op basis van de gebiedskenmerken en -waarden een ontwikkelingsvisie gegeven.

Het plangebied is gelegen binnen de stadsregio Weert – Nederweert en binnen de regio Peelland.

Stadsregio Weert-Nederweert

De stadsregio Weert-Nederweert vormt het centrum van een overwegend agrarische regio die zich deels over de provincie- en landsgrenzen uitstrekt. De stadsregio heeft een strategische ligging als Poort van Limburg naar het Brabantse achterland. Door de ligging vervult zij ook een functie ten opzichte van de regio Eindhoven. Weert richt zich in toenemende mate op de opvang op het gebied van woningbouw en bedrijvigheid vanuit Brabant en met name de regio Eindhoven. De stadsregio werkt op het gebied van bedrijvigheid met de omliggende gemeenten samen in het Land van Weert en Cranendonck. Deze samenwerking ontwikkelt zich steeds verder en is gericht op meerdere sectoren en invalshoeken. Naast deze oriëntatie op Noord-Brabant is ook de samenwerking met België ondermeer op toeristisch gebied groeiende. De N280-west ontwikkelt zich verder als verbindingssas met Roermond.

De positie van het stedelijk gebied wordt vooral bepaald door de aanwezige voorzieningen op het gebied van cultuur, onderwijs, winkelen en uitgaan. Om de positie als stadsregio te versterken is het noodzakelijk te voldoen aan de regionale taakstelling voor wonen en werken en om de trekkersrol in de regio op zich te nemen. De bedrijventerreinontwikkeling concentreert zich rond de entree van de stadsregio bij de kruising tussen de A2 en de N275 (de stadspoort).

Regio Peelland

Peelland omvat een brede zone van landbouwgebieden op voormalige heide- en veenontginningsgronden, afgewisseld door grote bossen en enkele grote plattelandskernen, enkele oudbouwlanden en beekdalen. De landbouw is hier sterk ontwikkeld: glastuinbouw, champignonteelt, intensieve veehouderij (varkens en pluimvee), opengrond tuinbouw, maar ook boomkwekerijen, rozenteelt, aspergeteelt, kleinschalige akkerbouw en melkveehouderij zijn vertegenwoordigd in de regio. De intensieve veehouderij en tuinbouw zijn belangrijke economische sectoren in deze regio. Binnen de aangewezen zonering en

concentratiegebieden kunnen deze sectoren voor de noodzakelijke schaalvergroting voldoende ontwikkelingsruimte krijgen op locaties waar er geen of zo weinig mogelijk andere functies in de weg zitten. Het kan daarbij gaan om bestaande of nieuw te ontwikkelen locaties. Op die locaties kunnen ondernemers de ruimte krijgen om zonder (te veel) planologische beperkingen snel in te spelen op marktkansen.

Naast intensieve sectoren als glastuinbouw en intensieve veehouderij is er ook ruimte voor de grondgebonden landbouw en natuur (belang van goede ruimtelijke afweging tussen intensieve landbouw en 'belevingslandbouw'). Binnen de beleidsregio Peelland vormt ook de sector toerisme in de vorm van een scala aan verblijfs- en dagrecreatieve voorzieningen een economische factor van belang. Hier zijn goede kansen voor een verdere doorontwikkeling en versterking van het toeristisch product. In vrijkomende agrarische bebouwing kunnen kleinschalige vormen van bedrijvigheid tot ontwikkeling komen.

Perspectieven

In de gebiedsgerichte aanpak uit het POL2006 worden voor het Limburgs grondgebied negen perspectieven, met uiteenlopende visies op ontwikkelingsmogelijkheden onderscheiden. In het plangebied komen de volgende perspectieven voor:

- P3: Ruimte voor veerkrachtige watersystemen.
- P4: Vitaal landelijk gebied.
- P5a: Ontwikkelingsruimte voor landbouw en toerisme.
- P5b: Dynamisch landbouwgebied.
- P6a: Plattelandskern Noord- en Midden Limburg.
- P8: Stedelijke ontwikkelingszone.
- P9: Stedelijke bebouwing.

Het perspectief Veerkrachtige watersystemen (P3) heeft betrekking op de meer open delen van beekdalen, winterbed van de Maas en steilere hellingen, voorzover deze geen deel uitmaken van P1 (EHS) of P2 (POG). De betreffende gebieden hebben een relatief open karakter en zijn ingericht voor gebruik door vooral grondgebonden landbouw. De verwevenheid van functies, kenmerkend voor deze gebieden, wordt zo behouden en versterkt. Deze verwevenheid van functies maakt dat binnen deze gebieden niet altijd de hoogste kwaliteitseisen ten aanzien van bodem en water aan de orde (kunnen) zijn.

Perspectief P4 omvat overwegend landbouwgebieden met een van gebied tot gebied verschillende aard en dichtheid aan landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. Met respect voor de aanwezige kwaliteiten wordt de inrichting en ontwikkeling van de gebieden in belangrijke mate bepaald door de landbouw. Daarnaast wordt in deze gebieden extra belang gehecht aan verbreding van de plattelandseconomie. Bijvoorbeeld door het bieden van ontwikkelingsmogelijkheden voor de toeristische sector, en onder voorwaarden voor kleinschalige vormen van bedrijvigheid in vrijkomende agrarische en niet-agrarische gebouwen. De bestaande landbouwbedrijvigheid in al zijn vormen kan zich hier verder ontwikkelen, al zijn er wel beperkingen voor de niet-grondgebonden landbouw.

Het perspectief P5a "Ontwikkelingsruimte landbouw en toerisme" omvat gebieden met een overwegend landbouwkundig karakter in Noord en Midden Limburg waarbij plaatselijk ook omgevingskwaliteiten aan de orde kunnen zijn. Dit kunnen oude bouwlanden zijn, waarbij een gaaf cultuurhistorisch kavel-, wegen en bebouwingspatroon samengaat met monumentale bebouwing en/of gebieden met een landschappelijke openheid. Andere kwaliteiten die hier kunnen voorkomen zijn o.a. stiltegebieden, grondwaterbeschermingsgebieden, hydrologische bufferzones rondom natte natuurgebieden of leefgebied voor ganzen en weidevogels.

Met respect voor de aanwezige kwaliteiten wordt de inrichting en ontwikkeling van de gebieden in belangrijke mate bepaald door de landbouw. Daarnaast wordt in deze gebieden extra belang gehecht aan verbreding van de plattelandseconomie. Bijvoorbeeld door het bieden van ontwikkelingsmogelijkheden voor de toeristische sector, en (onder voorwaarden) voor kleinschalige vormen van bedrijvigheid in vrijkomende agrarische en niet-agrarische gebouwen.

De landbouwbedrijvigheid in al zijn vormen kan zich hier verder ontwikkelen, al zijn er wel beperkingen voor de niet-grondgebonden landbouw. Nieuw vestiging van niet-grondgebonden landbouw is niet mogelijk in P5a gebieden.

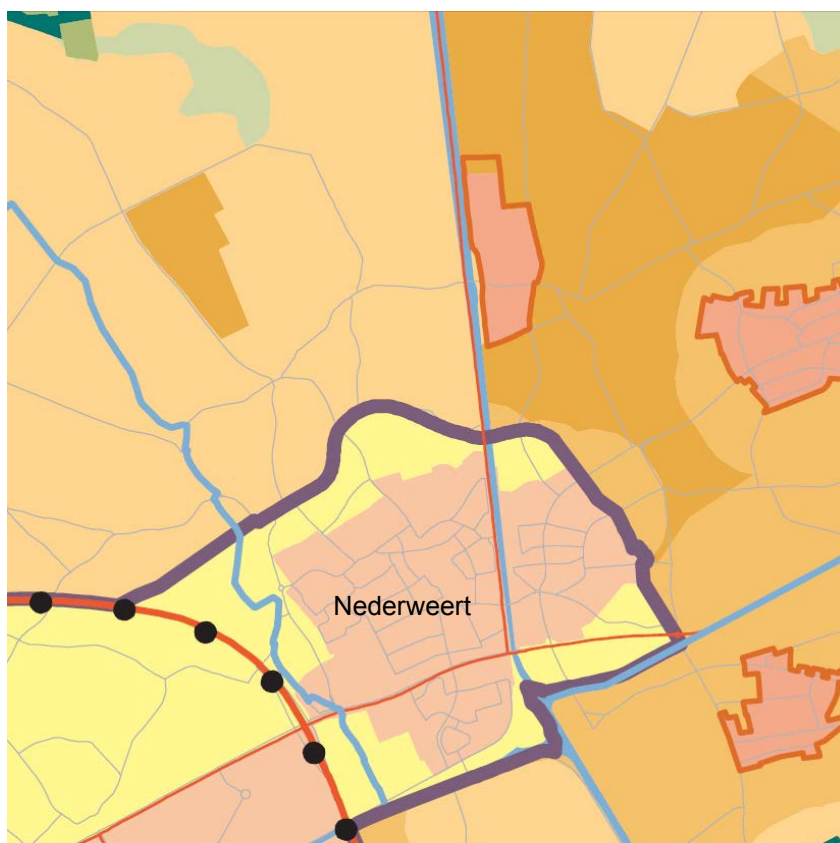
Perspectief P5b is bestemd voor de intensieve veehouderij. Hier wordt de ruimte geboden voor een duurzame, optimale ontwikkeling van deze vormen van landbouw. Dit is van provinciaal belang. Een goede landschappelijke inpassing van het betreffende concentratiegebied glastuinbouw of landbouwontwikkelingsgebied en bescherming van de aanwezige omgevingskwaliteiten gelden daarbij als randvoorwaarden, net als het bereiken van een basiskwaliteit voor milieu en water.

Perspectief P6a omvat de kernen buiten de stedelijke regio's in Limburg. Bijvoorbeeld de kernen Ospel en Nederweert-Eind worden hiertoe gerekend. Perspectief P9 omvat de kernen (en steden) die binnen een stedelijke regio zijn gelegen en worden begrensd door de "Grens stedelijke dynamiek". De randen van deze kernen zijn veelal aangewezen als perspectief P8; stedelijke ontwikkelingszone. Nederweert en Budschop zijn aangewezen als P9.

Het perspectief Stedelijke ontwikkelingszone (P8) omvat landbouwgebieden tussen het bestaand stedelijk gebied en de grens stedelijke dynamiek rondom iedere stadsregio. Deze zones bieden allereerst plaats aan mensgerichte natuur zoals stadsparken, multifunctioneel bos, openluchtrecreatie en sportcomplexen. Deze functies zijn belangrijk voor het welzijn van de bewoners en vangen een deel van de stedelijke recreatiedruk op. Deze gebieden kunnen ook ruimte bieden aan stadsuitbreiding in de vorm van nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen, kantoorlocaties en winkelgebieden. Dergelijke uitbreidingen zijn pas aan de orde als onderbouwd kan worden dat herstructurering van het bestaande gebied, inbreiding of revitalisering geen oplossing kan bieden (het principe van de SER-ladder). Als er nieuwe rode ontwikkelingen in stedelijke ontwikkelingszones nodig zijn, dan dienen deze bij voorkeur aansluitend aan de bestaande stedelijke bebouwing gerealiseerd te worden. Met het oog op de bereikbaarheid komen daar voor werklocaties en winkelgebieden vooral plekken nabij stadsentrees, verkeers- en openbaar vervoerknooppunten en aansluitingen op transportassen in aanmerking.

De stedelijke bebouwing (P9) omvat de aanwezige of als zodanig reeds bestemde woon- en winkel- en voorzieningengebieden, bedrijventerreinen en bijbehorende wegen. Er is hier in veel gevallen nog de nodige ontwikkelingsruimte. De verstedelijkingsopgave wordt voor zover mogelijk hier ingevuld, met in achtneming van de randvoorwaarden vanuit het watersysteem (via de watertoets). Ook dient er aandacht te zijn voor de stedelijke wateropgaven ten aanzien van wateroverlast, afkoppeling, riolering, en ecologisch water. Waar nodig wordt hier door herstructurering de vitaliteit van buurten en wijken en de kwaliteit van werklocaties geborgd dan wel verbeterd. Binnen de bestaande bebouwing verdienen de stedelijke centrumgebieden bijzondere aandacht, levendige gebieden met een sterke menging van functies. Hier komt de stedelijke dynamiek bij uitstek tot uiting. Behoud en versterking van die vitaliteit van centrumgebieden is uitgangspunt. Bijzonder belang wordt gehecht aan de aanwezigheid in centrumgebieden van woonfuncties en stedelijke voorzieningen (publieksgerichte kantoren, stedelijke recreatie, recreatief winkelen).

afbeelding 10.1: POL-perspectieven



Kwaliteitsprogramma Landelijk gebied (gemeente Nederweert)

Het Kwaliteitsprogramma Landelijk gebied is uitgebreid beschreven in paragraaf 9.1.1 en wordt hier niet nader behandeld. Het is echter wel van toepassing op het thema “Ruimte”.

Bestemmingsplan Buitengebied (gemeente Nederweert)

De visie van de gemeente Nederweert is dat het buitengebied zich ontwikkelt van een puur agrarische gemeente naar een plattelandsgemeente. Functies anders dan agrarisch (met name intensieve veehouderij) kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de verdere ontwikkeling van het buitengebied. Vele ontwikkelingen moeten mogelijk zijn zonder dat de verschillende functies elkaar hinderen. Daarnaast moet ook de agrariër ruimte krijgen om zich in de toekomst te ontwikkelen. Dit betekent dat er een evenwicht dient te ontstaan tussen de intensieve veehouderij enerzijds en de ruimte voor de natuur, recreatie en toerisme en andere economische dragers anderzijds.

De gemeente streeft ernaar om het bestemmingsplan ‘ontwikkelingsgericht’ te maken. Ontwikkelingen moeten mogelijk zijn wanneer tegelijkertijd de waarden van het buitengebied er per saldo op vooruit gaan. Toename van ruimtelijke kwaliteit is het uitgangspunt. Bij het toestaan van ontwikkelingen, door het verruimen van de beleidsruimte, zal dus niet alleen gecompenseerd moet worden, maar zal een ontwikkeling op gang moeten komen die is gericht op een versterking van de gebiedswaarden.

Bovengenoemde benadering houdt in dat er per beleidsthema een bepaalde ruimte wordt geboden. Onderstaand worden de voor dit project relevante thema’s kort behandeld. Uitgangspunt daarbij is dat de bestaande gebiedskwaliteiten worden beschermd. Het gaat dan om zowel cultuurhistorische, landschappelijke als ecologische en groene kwaliteiten.

Naast bescherming van de gebiedskwaliteiten zijn er in het bestemmingsplan ook mogelijkheden opgenomen om de gebiedskwaliteiten te versterken. Enerzijds zijn er in het bestemmingsplan flexibiliteitsbepalingen opgenomen op grond waarvan ontwikkeling van bijvoorbeeld ecologische verbindingzones kan plaatsvinden. Anderzijds zijn er regels opgenomen op grond waarvan een ontwikkeling aanvaardbaar is wanneer deze gepaard gaat met een versterking van de omgevingskwaliteit (ontwikkelingsplanologie).

Landbouw

Om in te kunnen spelen op de beleidslijnen en dynamiek van de sector wordt onderscheid gemaakt in de volgende sectoren binnen de land- en tuinbouw:

- Intensieve veehouderijbedrijven.
- Glastuinbouwbedrijven.
- Intensieve kwekerijen.
- Grondgebonden agrarische bedrijven.

Bij het bepalen welke agrarische bedrijven in aanmerking komen voor een agrarische bedrijfsbestemming is allereerst nagegaan of locaties die in het vigerende bestemmingsplan een agrarische bedrijfsbestemming hebben, opnieuw in aanmerking komen voor een agrarische bedrijfsbestemming.

Op grond van de kwaliteiten in elk gebied wordt bepaald wat de ontwikkelingsmogelijkheden (bouwvlakgrootte, bouwvoorschriften et cetera) voor de intensieve veehouderij zijn en welke functies aanvaardbaar worden geacht. De ontwikkelingsmogelijkheden voor de intensieve veehouderij zijn het meest ruim in de Landbouwonwikkelingsgebieden. Ten aanzien van de bescherming van ruimtelijke kwaliteiten in het buitengebied zijn in de planregels voorwaarden opgenomen. Bij nieuw vestiging van een intensieve veehouderij in een LOG geldt een algemene regel Ruimtelijke Kwaliteit (artikel 32 van de regels bij het bestemmingsplan Buitengebied). Dit artikel geeft extra richtinggevende beeldkwaliteitsprincipes die in acht moeten worden genomen bij de vestiging van een intensieve veehouderij. De in het artikel opgenomen beeldkwaliteitsprincipes zijn gebaseerd op het Ruimtelijk Kwaliteitsplan LOG. Voorts geldt als voorwaarde dat de wijziging niet mag leiden tot een onevenredige aantasting van de landschappelijke, natuurlijke, cultuurhistorische en visueel landschappelijke waarden.

Grondgebonden bedrijven zijn belangrijke dragers in het buitengebied. Nieuwvestiging leidt tot extra versterking in het buitengebied en is daarom alleen toegestaan in Respectvol te Ontwikkelen en te Versterken gebieden (zie Kwaliteitskader). Wel gelden hierbij BOM+ voorwaarden, waarover de provinciale kwaliteitscommissie positief advies over moet uitbrengen. Nieuwvestiging en omschakeling naar een grondgebonden bedrijf is mogelijk, met uitzondering van de LOG's. De LOG's dienen immers zoveel mogelijk beschikbaar te blijven voor de intensieve veehouderij.

De gemeente Nederweert zet met het nieuwe bestemmingsplan in op een transitie van agrarische gemeente naar plattelandsgemeente. Het nieuwe bestemmingsplan geeft hier invulling aan door ruimte te geven aan nieuwe economische dragers in het buitengebied. Dit sluit aan bij de tendens dat de agrariër naast de uitoefening van het agrarische bedrijf (agrarische) nevenactiviteiten wil ontplooiën. Het nieuwe bestemmingsplan biedt aan agrarische bedrijven de mogelijkheid om naast hun agrarisch bedrijf bredere activiteiten op te richten zodat deze bedrijven ook in de toekomst kunnen blijven bestaan. Met name op locaties waar agrarische bedrijven op het punt staan te stoppen, biedt het nieuwe bestemmingsplan mogelijkheden om 'iets anders dan agrarisch' te ontwikkelen.

De mogelijkheden voor wonen, recreatie of niet-agrarische bedrijvigheid is afhankelijk van de ligging van de locatie. In het gebied Behouden zijn de mogelijkheden voor intensievere ontwikkelingen beperkter dan in Respectvol te ontwikkelen.

Recreatie

De focus van de gemeente Nederweert ligt niet op een ontwikkeling richting een recreatieve trekker van formaat. Wel worden er mogelijkheden geboden voor toeristisch-recreatieve initiatieven in vrijkomende agrarische bebouwing, mits deze inpasbaar zijn binnen de bestaande (gebieds)kwaliteiten. Een bijzondere plaats neemt de zogeheten “Kanalenviersprong” in. In overleg binnen de regio Land van Weert en Cranendonck is besloten dat bedrijvigheid die afhankelijk zijn van het vervoer over water geconcentreerd worden bij Cranendonck en niet in Nederweert. In deze optiek zet de gemeente bij de Kanalenviersprong niet in op verdere voorzieningen ten aanzien van vervoer over water, maar op recreatie-ontwikkeling. De exacte invulling van het gebied moet nog onderzocht worden en zal te zijner tijd worden opgenomen in een apart bestemmingsplan. De wens is in ieder geval om het gebied kanalenviersprong op een hoger niveau te brengen voor wat betreft toerisme en recreatie. Het gebied leent zich hier uitstekend voor. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen wat de mogelijkheden van het gebied zijn en of deze dan ook haalbaar zijn.

Bedrijvigheid

In het buitengebied voert de gemeente een restrictief beleid als het gaat om nieuwe niet-agrarische bedrijvigheid. Niet-agrarische bedrijven horen in beginsel niet thuis in het buitengebied, maar op een bedrijventerrein of in stedelijke kernen. Nieuw vestiging zou leiden tot een ongewenste verstedelijkingsdruk en verdichting van het buitengebied. Nieuw vestiging in de zin van nieuwbouw is dan ook uitgesloten. Het bestemmingsplan biedt in bebouwingsconcentraties wel mogelijkheden voor omzetting van een agrarische bedrijfslocatie naar een niet-agrarisch bedrijf. De bebouwingsconcentraties zijn gebieden waar reeds veel bebouwing (vaak gemengde functies) aanwezig is. Juist in deze gebieden is het onder voorwaarden landschappelijk aanvaardbaar dat er nieuwe bebouwing wordt toegevoegd.

Wonen

Nieuwbouw van woningen in het buitengebied buiten de rode contouren is in de gemeente Nederweert in beginsel niet toegestaan. Deze rode contouren bestaan uit de “grens stedelijke dynamiek” en de verbale contouren rond de plattelandskernen.

afbeelding 10.2: Contouren, bron: Bestemmingsplan Buitengebied Nederweert



Aansluitend aan de contour of binnen linten en clusters die niet voorzien zijn van een contour zijn nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden aanwezig mits kwaliteit wordt gerealiseerd, zowel op de te ontwikkelen plek zelf als in breder verband. In 2000 is de Regeling beëindiging veehouderijtakken (RBV) in werking getreden. Op basis van deze landelijke regeling werden agrarische bedrijven in de gelegenheid gesteld om hun intensieve bedrijfstak te beëindigen en de stallen te slopen in de ruil voor een subsidie dan wel de bouw van een woning. De gemeente Nederweert heeft in navolging hiervan een gemeentelijk Ruimte voor Ruimte-beleid opgesteld. Het Ruimte voor Ruimte-beleid houdt in dat, naast de deelnemers aan de Regeling Beëindiging Veehouderijtakken, ook anderen kunnen deelnemen aan de Ruimte voor Ruimte-regeling. In ruil voor de sloop van minimaal 1000 m² voormalige (agrarische) bedrijfsgebouwen kan, onder bepaalde voorwaarden, een woning gebouwd worden. Deze regeling is inmiddels beëindigd, maar enkele ruimte-voor-ruimtelocaties kunnen nog wel worden ingevuld.

Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg

Het gebied Midden-Limburg omvat de gemeenten Echt-Susteren, Leudal, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert. De eerste stap voor de ontwikkeling van het gebied was het opstellen van een gezamenlijke visie waarin de ambitie van de regio Midden-Limburg voor de komende jaren is opgenomen. Deze Regiovisie 2008-2028 kreeg de naam mee: 'Het oog van Midden-Limburg'. De visie richt zich op het creëren van Sterke Steden en Vitaal Platteland. De visie op de regio is te vertalen tot drie onontkoombare concrete strategische keuzes:

- Benutten en versterken regionale economie.
- Versterken van de sociale structuur.
- Verbeteren van het vestigingsklimaat.

Strategische visie Nederweert 2020 (gemeente Nederweert)

De gemeenteraad heeft op 18 december 2007 de 'Strategische visie Nederweert in 2020, toekomstbeeld van gemeente Nederweert' (verder te noemen: Strategische Visie) vastgesteld. In de Strategische Visie is vastgelegd hoe de gemeente zich wil ontwikkelen de komende jaren en welke doelen er in 2020 gerealiseerd moeten zijn. De Strategische Visie vormt de basis voor de Structuurvisie Nederweert 2010-2020.

In de Strategische Visie staat voor de volgende drie onderwerpen de visie op 2020 verwoord:

– **Fysieke leefomgeving:**

Nederweert onderscheidt zich in de regio als een aantrekkelijke woongemeente voor haar eigen inwoners en voor mensen van buiten de gemeente. Daarbij biedt Nederweert een bovengemiddelde woonkwaliteit in alle opzichten. Steekwoorden zijn duurzaam, veilig, architectuur, vrijheid, rust, ruimte en leefbaarheid. Kenmerkend voor de nieuwe woonwijken is het openbare groen, zowel in kwantitatief als kwalitatief opzicht. Woningbouw in de kerkdorpen is sterk gericht op het bedienen van doelgroepen (jongeren, senioren, zorgbehoevende ouderen). De kwaliteit van het wonen in Nederweert hangt direct samen met de kwaliteit van het landschap eromheen. Er is ruimte voor natuur en platteland. De robuuste hoofdkern vertegenwoordigt de forensengemeente en is duurzaam bereikbaar. Er is ingezet op een extra aftakking van de A2 naar de N266. Door de realisering van de extra aftakking is de regio beter bereikbaar. In het belang van de rol van forensengemeente, hebben we een krachtig, aantrekkelijk verblijfsgebied in het centrum van Nederweert gerealiseerd door een concentratie van het winkelaanbod in de Kerkstraat, aanbod van daghoreca in de Brugstraat en een verbetering van de bereikbaarheid tussen Budschop en Nederweert.

– **Levensvatbare bedrijvigheid:**

Nederweert heeft een stevige ontwikkeling van agrarische gemeente naar een plattelandsgemeente doorgemaakt. Landbouwontwikkelingsgebieden (LOG's) bieden nieuwvestigingsmogelijkheden voor intensieve veehouderijen die elders in Nederweert een knelpunt oplossen. Buiten de LOG's is er ruimte voor nevenactiviteiten en nieuwe economische dragers. Daar waar het landschappelijk verantwoord is en dit milieutechnisch kan, hebben ook bestaande bedrijven zich kunnen ontwikkelen. De plattelandseconomie met nieuwe economische dragers floreert. Op het gebied van toerisme en recreatie heeft de gemeente initiatieven op de maat van Nederweert gefaciliteerd en gestimuleerd. Hierbij spelen ook de natuurgebieden een belangrijke rol. Er zijn natuurlijke verbindingszones tussen de verschillende peelrestanten gerealiseerd, die het mogelijk hebben gemaakt om wandel-, fiets- en ruiterroutes verder te optimaliseren. Het centrum van Nederweert is een aantrekkelijk vestigingsgebied voor winkeliers en dat moet zo blijven. Parkeren in het centrum en bereikbaarheid van winkelvoorzieningen is als een gezamenlijke verantwoordelijkheid opgepakt.

Binnen het samenwerkingsverband Land van Weert en Cranendonck zijn afspraken gemaakt over de opvang van bedrijven in regionaal verband. Het bedrijvenpark Pannenweg is gerealiseerd en beschikt over een eigentijds parkmanagement. Er is sprake van hoogwaardige bedrijvigheid aan de A2. De gemeente is optimaal bereikbaar. De Stadspoort symboliseert de natuurlijke overloop van Brabant naar Limburg en van stad (Weert) naar platteland (Nederweert).

– **Zorgzame leefbaarheid**

Nederweert neemt een proactieve houding aan bij leefbaarheidsvraagstukken. Daarbij zien de inwoners en partners (instellingen, verenigingen, scholen en bedrijfsleven) een rol voor zichzelf weggelegd. Er is aandacht, betrokkenheid en verantwoordelijkheid voor elkaar en de eigen woonomgeving. Er is een gevarieerd, breed en laagdrempelig aanbod aan welzijns- en zorgvoorzieningen uiteenlopend van eerstelijns gezondheidszorg tot opvoedingsondersteuning. In gezondheidscentra in de kernen Nederweert en Ospel is de eerstelijns zorg ondergebracht. Het centrum voor jeugd en gezin vangt gezinnen met problemen op. Nederweert is een ideale woonplek voor de eigen bevolking en nieuwkomers. Met een grote variatie aan woningen voor alle doelgroepen. Voor de zorgbehoevende ouderen is er voldoende opvang in de woonzorgcomplexen in de eigen kernen. Ook vanwege het behoud van leefbaarheid in de kleine kernen is het uitgangspunt dat inwoners zo lang mogelijk zelfstandig kunnen functioneren, ondersteund met extra zorg. In de kernen is een breed aanbod van algemene voorzieningen aanwezig, waarvan inwoners met beperkingen gebruik kunnen maken. Jongeren worden gebonden aan Nederweert door goede onderwijsvoorzieningen, voldoende werkgelegenheid, een adequaat woningaanbod, vrijwilligerswerk, een sterk en gevarieerd verenigingsleven en hoogwaardige sportvoorzieningen.

Structuurvisie Nederweert (gemeente Nederweert)

In 2011 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie voor de gehele gemeente vastgesteld. De strategische visie 2020 is daarin vertaald in ruimtelijke keuzes. Hiervoor is gebruik gemaakt van een viertal peilers:

- ontwikkelingen die moeten kunnen plaatsvinden omdat ze voorzien in de basisinrichtingen van de gemeente (PLICHT);
- ontwikkelingen die de gemeente graag zou willen om daarmee bepaalde doelen te bereiken waarvoor de gemeente dus eigen initiatieven ontplooit (AMBITIE);
- ontwikkelingen die zich voordoen waarop de gemeente wil kunnen anticiperen (KANS);
- ontwikkelingen die de gemeente wil voorkomen (BEDREIGING).

De bovengenoemde vier pijlers zijn afgezet tegen de verschillende prioritaire beleidsvelden: Wonen, Voorzieningen, Werken, Omgevingskwaliteit en Mobiliteit. De voor dit planMER van belang zijnde keuzes worden onderstaand kort weergegeven.

Wonen

Uitgangspunt is dat in Nederweert elke doelgroep een passende woning moet kunnen vinden. Daarnaast is het een gemeentelijk ambitie om licht te groeien naar 17.500 inwoners in 2020. Daarbij is het van belang in te springen op de kansen die zich voordoen, maar deze worden aan de markt overgelaten. Wel wordt een toetsingskader bij nieuwe initiatieven gehanteerd om sturing te houden. De gemeente wil namelijk voorkomen dat er een onevenwichtige woningvoorraad ontstaat welke vatbaar is voor toekomstige verloedering als gevolg van de krimp in de periode na 2020.

Voorzieningen

De basisvoorzieningen waarvoor de gemeente een (wettelijke) taak heeft voor haar grondgebied en jegens haar inwoners zijn:

- Onderwijs- en onderwijsgerelateerde voorzieningen.
 - Primair onderwijs, inclusief bewegingsonderwijs.
- Maatschappelijke voorzieningen.
 - Ontmoetingsruimtes.
 - Jeugdwerk.
 - Sportvoorzieningen.

- Locaties voor en inrichting van speelruimte.

Daarnaast heeft de gemeente de ambitie om het centrum van Nederweert en Budschop te versterken. Hiervoor is het Masterplan Nederweert-Budschop vastgesteld. De gemeente ondersteunt particuliere en maatschappelijke initiatieven indien deze passen binnen de kaders (bijv. m.b.t. milieukwaliteit). Daarnaast worden er kansen gezien in de ontwikkeling van de Kanalenviersprong, bijvoorbeeld voor toeristisch-recreatieve doeleinden. De gemeente Nederweert wil voorkomen dat de leefbaarheid van de kleine kernen achteruit doordat basisvoorzieningen niet bereikbaar zijn voor de doelgroepen uit alle kernen.

Economie en werkgelegenheid

De gemeente Nederweert heeft niet de ambitie sterk te groeien in hoeveelheid bedrijven of oppervlakte bedrijventerrein, maar zet zich in groei mogelijk te maken voor het gevestigd bedrijfsleven. Dit geldt ook voor de agrarische ondernemers die de gemeente een duurzame toekomst wil bieden. Eén van de speerpunten van het gemeentelijk beleid is de ontwikkeling van recreatie en toerisme. Dit wil de gemeente doen door hiervoor ruimte te bieden. Een bijzonder gebied is de “Stadspoort” nabij de A2. Een ontwikkeling van leisure, kantoren en horeca moet hier als trekker fungeren.

Ook de agrarische sector krijgt de nodige ontwikkelingsruimte. De drie aanwezige Landbouw Ontwikkelingsgebieden zijn kansrijk, maar ook de ontwikkeling van een duurzaam agrarisch bedrijvenpark, waar intensieve veehouderijen worden geclusterd is een ambitie. De gemeente wil voorkomen dat door leegstand bedrijfsbebouwing gaat verpauperen.

Omgevingskwaliteit

De bestaande kwaliteiten in de gemeente Nederweert, zowel cultuurhistorisch als ecologisch en landschappelijk moeten basis zijn voor ontwikkelingen. De bescherming van deze kwaliteiten en de voorwaarden waaraan “bedreigende” initiatieven in het buitengebied moeten voldoen (zoals compensatie en landschappelijke kwaliteitsverbetering) worden in het Kwaliteitsprogramma en de bestemmingsplan Buitengebied vastgelegd.

Mobiliteit

De gemeente ziet als basis voor een goed functionerend gebied dat zowel de (verkeers)veiligheid als de bereikbaarheid zijn gewaarborgd. Het betreft hier bereikbaarheid op drie niveaus:

- woon-werkverkeer
- goederennetwerk (bereikbaarheid bedrijven)
- bereikbaarheid maatschappelijke voorzieningen (sociale bereikbaarheid).

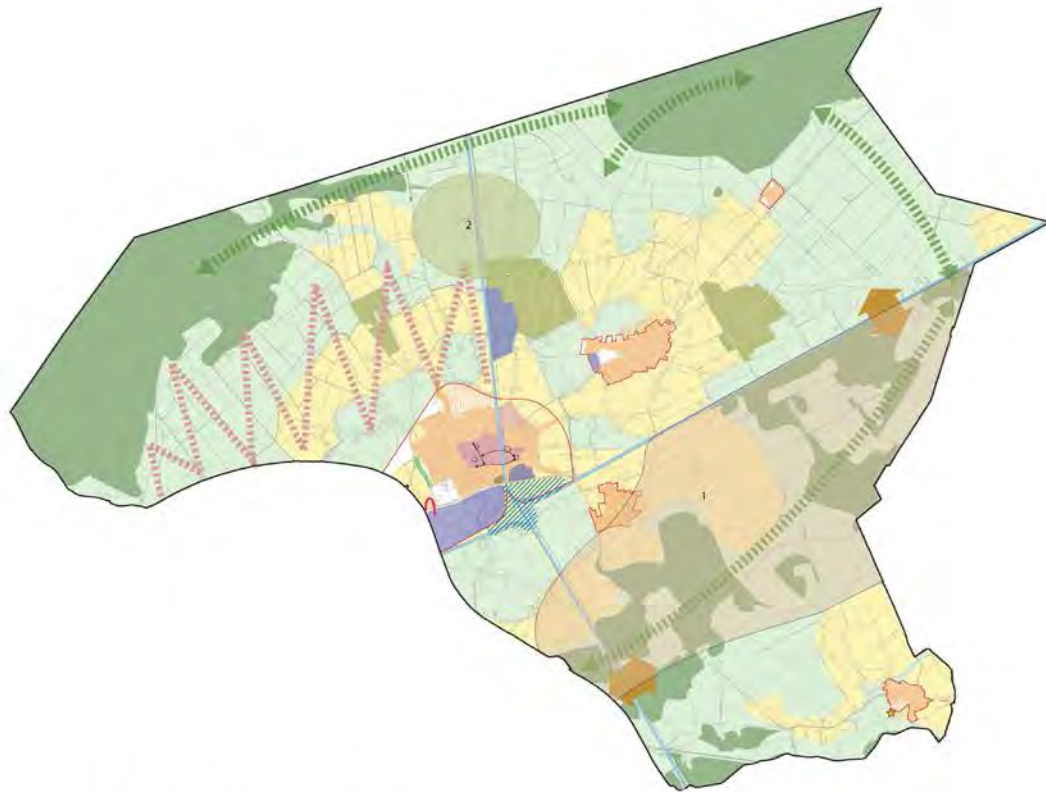
De gemeente heeft als ambitie om een extra aansluiting op de A2 te realiseren, onder meer in verband met de realisatie van een agrarisch bedrijventerrein. Daarnaast moeten de centra van Nederweert en Budschop beter met elkaar worden verbonden. Tot slot is het streven om de toeristisch-recreatieve routestructuren te versterken.

Bovenstaande beleidsdoelstellingen zijn vertaald in visies voor verschillende deelgebieden binnen de gemeente Nederweert. Enkele belangrijke projecten zijn:

- Woningbouwlocaties Hoebenakker en Merenveld (uitbreidingslocaties grenzend aan de bestaande kern).
- Masterplan Nederweert-Budschop (ontwikkeling centrum van Nederweert en Budschop).
- Ontwikkeling “Stadspoort”.
- Algemeen routestructuur en toeristische trekkers:
 - Herbestemmen van lege gebouwen ten behoeve van verblijfsrecreatie.
 - Regiodekkend wandelroutenetwerk.

- Ondersteuning en begeleiding ondernemers/organisaties bij opstarten en uitbreiding bedrijvigheid.
- Kanalenviersprong.

afbeelding 10.3: Structuurvisie Nederweert



LEGENDA

Kaders

- EHS/ natuur
- Agrarisch gebied met landschappelijke en natuurlijke waarden
- Bestaande bedrijventerreinen
- Bestaande woongebieden
- Plangrens
- Rode contour
- Kanalen

Ambities

- Nieuwe woongebieden
- Ontwikkeling centrum Nederweert-Budschop
- Promopark
- Versterking en verbinding Landschaps- en natuurwaarden
- Onderzoekgebied aansluiting A2-N266
- Stadspoort
- 1 Ontwikkelingsgebied Sarsven/ de Banen
- 2 Zoekgebied Agripark
- Verplaatsing sportpark Leveroy

Kansen

- Kanalenviersprong
- LOG
- Agrarisch gebied met ontwikkelingsmogelijkheden
- Barrièreopheffing recreatieve routes
- Ontwikkeling bedrijventerrein Staat



Masterplan Nederweert – Budschop (gemeente Nederweert)

Om de functie van Nederweert als lokale verzorgingskern te kunnen behouden en de uitstraling van het centrum te kunnen versterken is het Masterplan Nederweert-Budschop opgesteld. Dit plan is later in de vorm van een structuurvisie nog eens vastgesteld om de instrumenten uit de Wet ruimtelijke ordening te kunnen inzetten. Kernpunten van dit plan zijn een concentratie en versterking van de retailvoorzieningen in de Kerkstraat en de locatie van Wijen, en de versterking van de verbindingen tussen Nederweert en Budschop. Ook de opwaardering van de Kanaalzone in Budschop en de ontwikkelingen van Merenveld maken deel uit van dit centrumplan.

Deze doelstelling heeft te maken met het creëren van een leefbaar Nederweert-Budschop, in verband waarmee toekomstbestendige voorzieningen belangrijk zijn. Dit tegen de achtergrond dat de nabijheid van Weert met een sterk aanbod aan voorzieningen het noodzakelijk is om schaalgrootte in voorzieningen in stand te houden. De gedachte is dat investeren in kwaliteit, bereikbaarheid en "eigen" Nederweerts onderscheid van voorzieningen en openbaar gebied nodig is om deze ook op termijn van draagvlak te voorzien. De verbetering van de verbinding tussen Nederweert en Budschop is daarbij een essentieel element. Zowel fysiek als ruimtelijk vormt deze verbinding een aandachtspunt in het Masterplan. Het Masterplan geeft aan dat deze zone zodanig verbeterd dient te worden dat beide kernen op elkaar gericht zijn en er een gebied ontstaat die haar functie als verbindend element tussen beide kernen kan vervullen. De Zuid-Willemsvaart wordt hierbij niet als barrière maar juist als structuurdrager gezien.

De subdoelstellingen van het Masterplan, die in verband met het vraagstuk van dit MER aan de orde zijn, zijn de volgende:

- Een goed functionerende winkelstructuur die in omvang en kwaliteit (branchering) bij het verzorgingsgebied van Nederweert.
- Een kwaliteitsimpuls in het openbaar gebied van het centrum
- Een herontwikkeling van het gebied "EmTe-Wijen"
- De kern Budschop is goed ingericht, leefbaar woongebied.
- Realisatie van het uitlegggebied Merenveld voor lokale en regionale vraag op de woningmarkt
- Goede verkeersverbindingen tussen het centrum van Nederweert en Budschop
- Benutten van de potentie van de kanaalzone in Budschop voor recreatieve functies.

De laatste twee subdoelstellingen zijn vanwege de directe fysieke relatie met de N266 in Nederweert als criteria in het onderzoek meegenomen.

10.1.2 Grondgebruik

De gemeente Nederweert is een landelijke en groene gemeente. Dit blijkt ook uit de cijfers met betrekking tot de verschillende landgebruiksvormen. In tabel 10.1 zijn deze cijfers opgenomen.

tabel 10.1: Grondgebruik in Nederweert, vergeleken met het landelijk gemiddelde. Bron: CBS-Statline

Gebied	Periode	Percentage					
		Verkeers- terrein	Bebouwd terrein	Semi- bebouwd terrein	Recreatie terrein	Agrarisch terrein	Bos en open natuurlijk terrein
Nederland	2008	3,5%	10,2%	1,5%	2,9%	67,5%	14,4%
Nederweert	2008	2,7%	4,2%	0,8%	0,5%	74,6%	17,2%

Opvallend zijn de relatief lage percentages bebouwd gebied en recreatieterrein. Het lage percentage bebouwd gebied geeft goed weer dat Nederweert een landelijke en maar matig verstedelijkte gemeente is. De oppervlakte van de gemeente in totaal is niet bijzonder groot, maar toch is er relatief veel onbebouwd terrein, dat voornamelijk bestaat uit agrarisch terrein. Nederweert is dan ook een gemeente waarin de landbouw een belangrijke rol speelt en dit is vanzelfsprekend te zien in het grondgebruik. Het aandeel natuurlijk terrein is licht hoger dan het landelijk gemiddelde. Voor een gemeente met een beperkt bebouwd oppervlak is dit logisch, maar duidelijk is ook dat de landbouw relatief meer van de onbebouwde ruimte in gebruik heeft dan dat er natuurgebied is. Het percentage “bos en open natuurlijk terrein” is voor een groot deel geclusterd in een tweetal grote natuurgebieden: De Groote Peel en het Weerterbos. Daarnaast is het kleinere natuurgebied “Sarsven en De Banen” binnen de gemeente gelegen. Het lage percentage recreatieterrein geeft aan dat deze grondgebruiker in de gemeente Nederweert een zeer ondergeschikte rol speelt.

10.1.3 Huidige situatie wonen

De gemeente Nederweert is een gemeente waarbinnen een vijftal woonkernen is gelegen: Nederweert, Budschoop, Ospel, Nederweert-Eind en Leveroy. Alle kernen hebben een relatief groen karakter met ruim bemeten percelen. In totaal heeft de gemeente Nederweert 16.770 inwoners (peildatum 1 januari 2012, bron CBS). In de kern Nederweert wonen 6.930 mensen en Budschoop heeft 1.530 inwoners. In het buitengebied van beide kernen wonen in totaal nog eens 1.630 personen, die als volgt zijn verdeeld over de buurten:

- Boeket-Heijsterstraat-Booldersdijk: 420 inwoners.
- Strateris-Bosserstraat-Lage Kuilen: 590 inwoners.
- Schoor-Roeven-Kraan: 365 inwoners.
- Winnerstraat-Eindhovensebaan: 255 inwoners.

De bevolkingsdichtheid in Nederweert is 167 inwoners per km². In Nederland is dit gemiddeld 496 inwoners per km² (peiljaar 2012, bron CBS). Nederweert is een relatief dunbevolkte gemeente.

De 16.770 inwoners in de gemeente Nederweert vormen 6.861 huishoudens (bron CBS). De woningvoorraad in de gehele gemeente bedraagt 6.750. De kern Nederweert bestaat uit 2.965 woningen. In de kern Budschoop zijn 640 woningen gerealiseerd. In het buitengebied

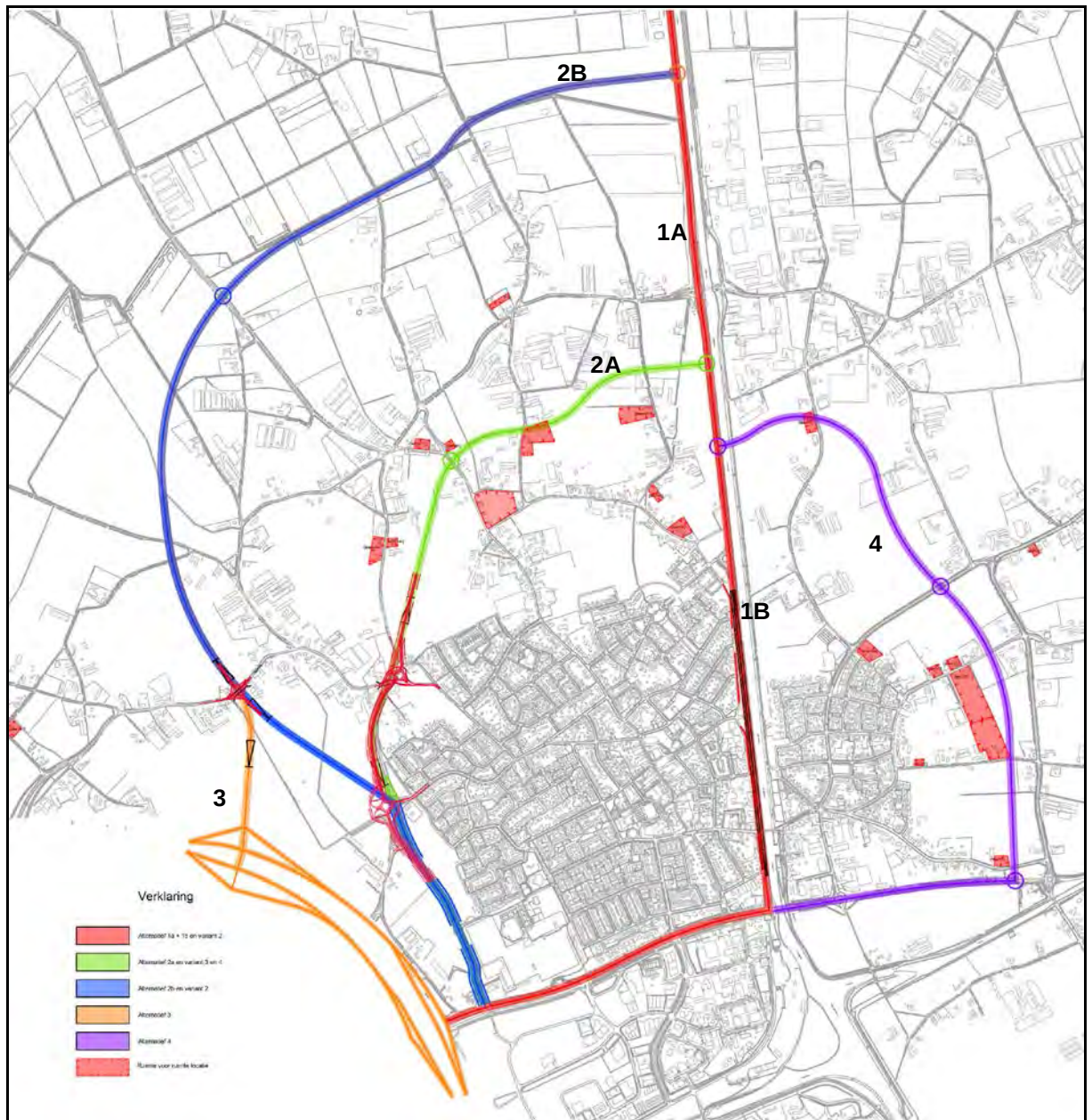
van beide kernen zijn in totaal 740 woningen aanwezig. De verdeling over de buurten is als volgt:

- Boeket-Heijsterstraat-Booldersdijk: 150 woningen.
- Strateris-Bosserstraat-Lage Kuilen: 210 woningen.
- Schoor-Roeven-Kraan: 125 woningen.
- Winnerstraat-Eindhovensebaan: 255 woningen.

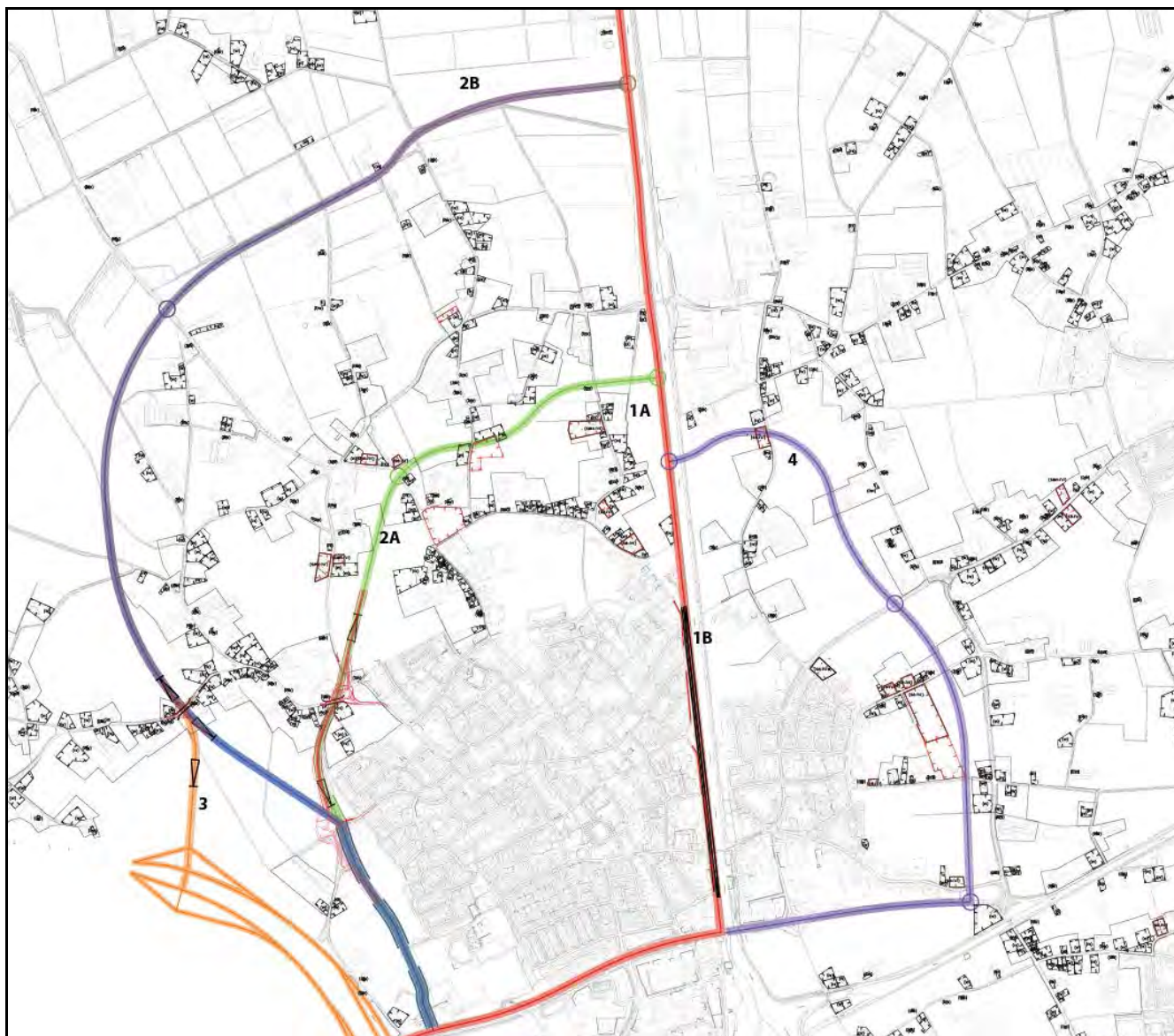
Het gemiddeld aantal woningen per km² in de gemeente Nederweert bedraagt 65 (peiljaar 2010, bron CBS). Dit aantal ligt ruim onder het landelijk gemiddelde, dat 230 woningen per km² bedraagt.

Het plangebied voor het project N266 Nederweert bestaat voor een deel uit de bestaande kernen Nederweert en Budschoep en voor een deel uit buitengebied. In dit buitengebied zijn diverse bebouwingslinten en bebouwingsconcentraties te onderscheiden. Dit blijkt ook uit de woningaantallen per buurt. Voor een deel betreft dit burgerwoningen (met een woonbestemming) en voor een deel betreft het bedrijfswoningen die veelal bij agrarische bedrijven zijn gelegen. In de bebouwingslinten en de bebouwingsconcentraties is een aantal “ruimte-voor-ruimte percelen” aangewezen. Binnen deze percelen mogen op basis van het landschappelijk beleid uit het “Kwaliteitsprogramma Landelijk gebied” van de gemeente Nederweert in afwijking op het algemene, principiële beleid uit het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2006) onder voorwaarden nieuwe burgerwoningen buiten de bebouwde kom worden opgericht. De locaties zijn opgenomen in afbeelding 10.4.

afbeelding 10.4: Ruimte-voor-ruimte kavels in het plangebied (bron: vigerende bestemmingsplannen gemeente Nederweert (bp buitengebied en bp ruimte-voor-ruimte))



afbeelding 10.5: Woningen in het buitengebied (zie ook kaartenbijlage). Weergegeven zijn woningen, bedrijfswoningen en ruimte-voor-ruimte kavels



10.1.4 Huidige situatie niet – agrarische bedrijvigheid

De gemeente Nederweert is een gemeente waarin zowel de landbouw als de industrie/nijverheid een relatief grote rol spelen. De landbouw speelt al eeuwen een belangrijke rol en door de ligging aan diverse kanalen is ook de industrie/nijverheid vanaf de 19^{de} eeuw een belangrijke rol gaan spelen.

tabel 10.2: Banen werknemers ingedeeld per type bedrijvigheid, bron CBS-Statline

Gebied	Periode	Percentage			
		Landbouw, bosbouw en visserij (SBI-code A ⁹)	Nijverheid en energie (SBI-code B – F ¹⁰)	Commerciële dienstverlening (SBI-code G-N ¹¹)	Niet-commerciële dienstverlening (SBI-code O-U ¹²)
Nederland	2010	1%	15%	49%	34%
Nederweert	2010	7%	25%	48%	21%

Bovenstaande cijfers tonen duidelijk aan dat ten opzichte van het gemiddelde in Nederland de landbouw en de industrie/(bouw)nijverheid bovengemiddeld belangrijke werkgevers zijn. Daar staat tegenover dat de niet-commerciële dienstverlening een relatief kleine werkgever is. Bovenstaande vertaalt zich ook in het aantal en het type vestigingen van bedrijven in de gemeente Nederweert.

In totaal zijn er ongeveer 1.200 bedrijven in de gemeente Nederweert. Een goede 300 hiervan betreft agrarische bedrijven. Dat houdt in dat 25% van de bedrijven in Nederweert een agrarisch bedrijf is. Ook het aantal industriële bedrijven is hoog. Ongeveer 23% van de bedrijven in de gemeente wordt tot deze sector gerekend. De andere helft van de bedrijven bestaat uit commerciële en niet-commerciële bedrijvigheid. Het plangebied voor het project N266 Nederweert is voor een belangrijk deel gelegen in het buitengebied. Gezien het relatief grote belang van de landbouw in de gemeente in combinatie met het feit dat dit de grootste grondgebruiker is in het buitengebied is ervoor gekozen hier een aparte paragraaf aan te wijden.

⁹ SBI-code A: Agrarische bedrijven, waaronder akkerbouw-, veeteelt- en tuinbouwbedrijven, dienstverlening ten behoeve van de landbouw en bosbouwbedrijven.

¹⁰ SBI-code B-F: Bedrijven in de categorieën: "winning van delfstoffen", "industrie", "productie en distributie van en handel in elektriciteit, aardgas, stoom en gekoelde lucht", "winning en distributie van water; afval- en afvalwaterbeheer en sanering" en "bouwnijverheid".

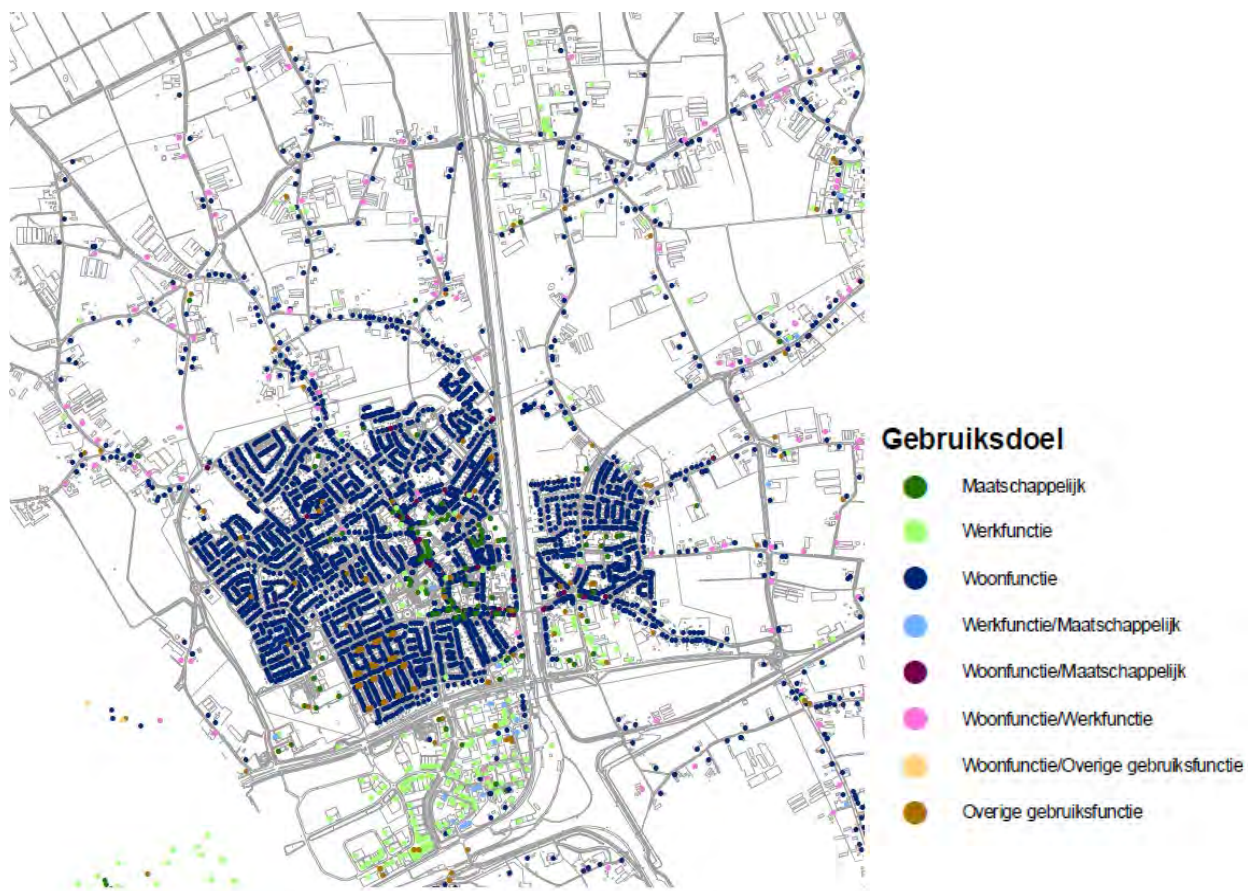
¹¹ SBI-code G-N: Bedrijven in de categorieën: "groot- en detailhandel", "vervoer en opslag", "logies-, maaltijd- en drankverstrekking", "informatie en communicatie", "financiële instellingen", "verhuur van en handel in onroerend goed", "advies, onderzoek en overige specialistische zakelijke dienstverlening" en "verhuur van roerende goederen en overige zakelijke dienstverlening".

¹² SBI-code O-U: Bedrijven in de categorieën: "openbaar bestuur, overheidsdiensten en verplichte sociale verzekeringen", "onderwijs", "gezondheids- en welzijnszorg", "cultuur, sport en recreatie", "overige dienstverlening", "huishoudens als werkgever" en "extraterritoriale werkgevers".

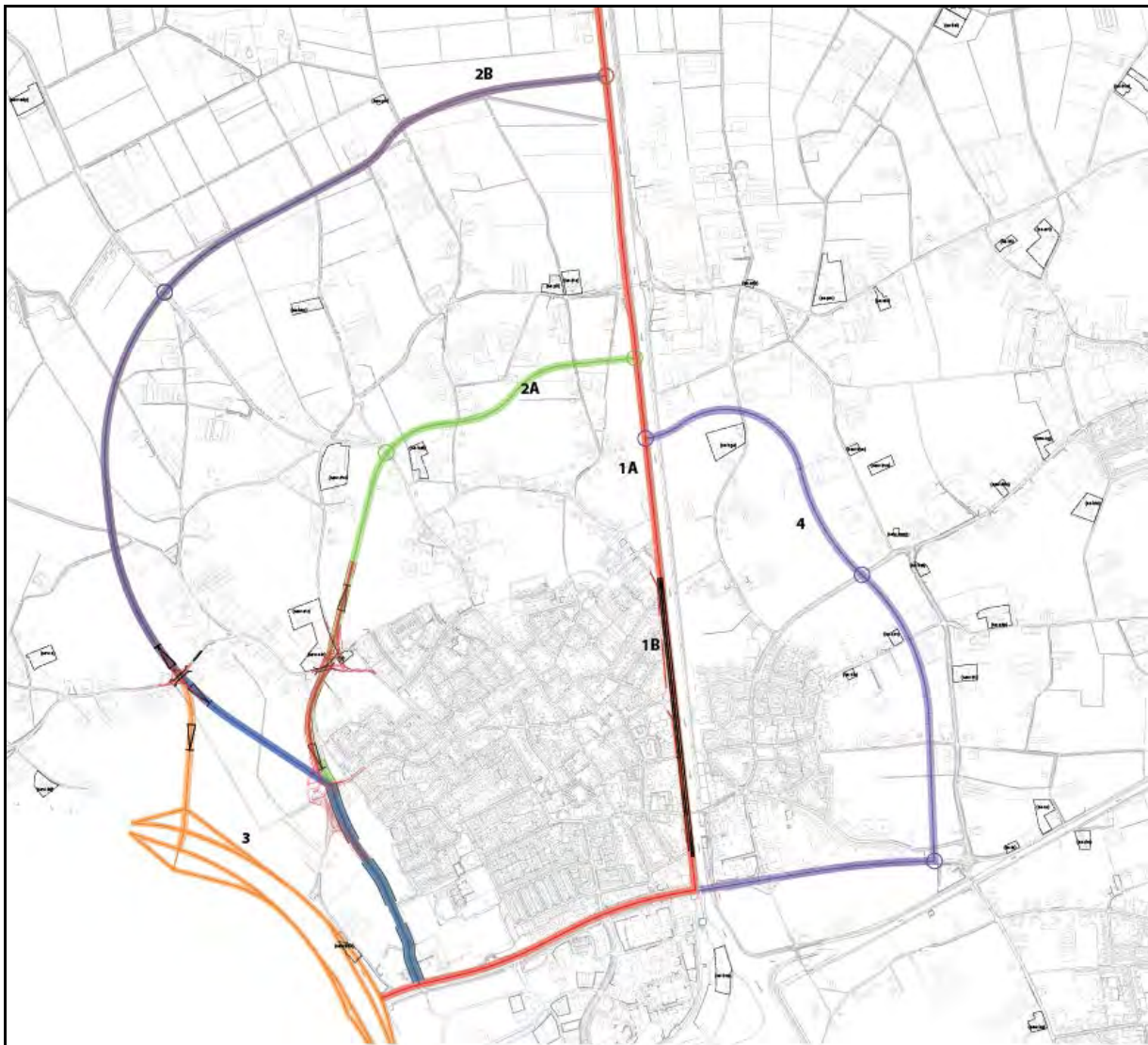
tabel 10.3: Bedrijfsvestigingen in Nederweert, bron CBS-Statline

Gebied	Periode	Bedrijfsvestigingen							
		Agrarische bedrijven				Niet-agrarische bedrijven			
		Totaal (aantal)	Gewassen (%)	Veeteelt (%)	Combinatie (%)	Totaal (aantal)	Industrie (%)	Commerciële dienstverle- ning (%)	Niet-commer- ciële dienstverle- ning (%)
Nederweert	2009	305	31%	59%	13%	850	31%	57%	12%
	2010	315	31%	61%	8%	885	31%	56%	13%
	2011	285	29%	63%	8%	-	-	-	-

afbeelding 10.6: Functies in het plangebied (zie ook kaartenbijlage)



afbeelding 10.7: Niet agrarische bedrijven in het buitengebied (zie ook kaartenbijlage)



10.1.5 Huidige situatie agrarische bedrijvigheid

In het buitengebied van de gemeente Nederweert is een groot aantal agrarische bedrijven gevestigd. In de gehele gemeente zijn dit circa 300 bedrijven, waarvan het overgrote deel intensieve veehouderijen zijn (ongeveer 60%). Daarnaast zijn er aan de agrarische sector verwante bedrijven gevestigd. Het beleid van zowel gemeente als provincie is erop gericht om op die plekken waar dat ruimtelijk en milieutechnisch past de ruimte te geven aan de intensieve veehouderij. Het buitengebied is verdeeld in een drietal zones: extensiveringsgebied, verwevingsgebied en landbouwontwikkelingsgebied (LOG). In de extensiveringsgebieden is het beleid gericht op een sanering van intensieve veehouderijen (op de lange termijn). In verwevingsgebieden kunnen bestaande bedrijven gevestigd blijven en in bepaalde gevallen uitbreiden. Dit moet echter wel hand in hand gaan met de overige (gevoelige) functies in het gebied. In de landbouwontwikkelingsgebieden is onder voorwaarden vestiging van intensieve veehouderijen toegestaan. Het gaat dan om uit extensiveringsgebied verplaatste intensieve veehouderijen en incidenteel nieuwvestiging.

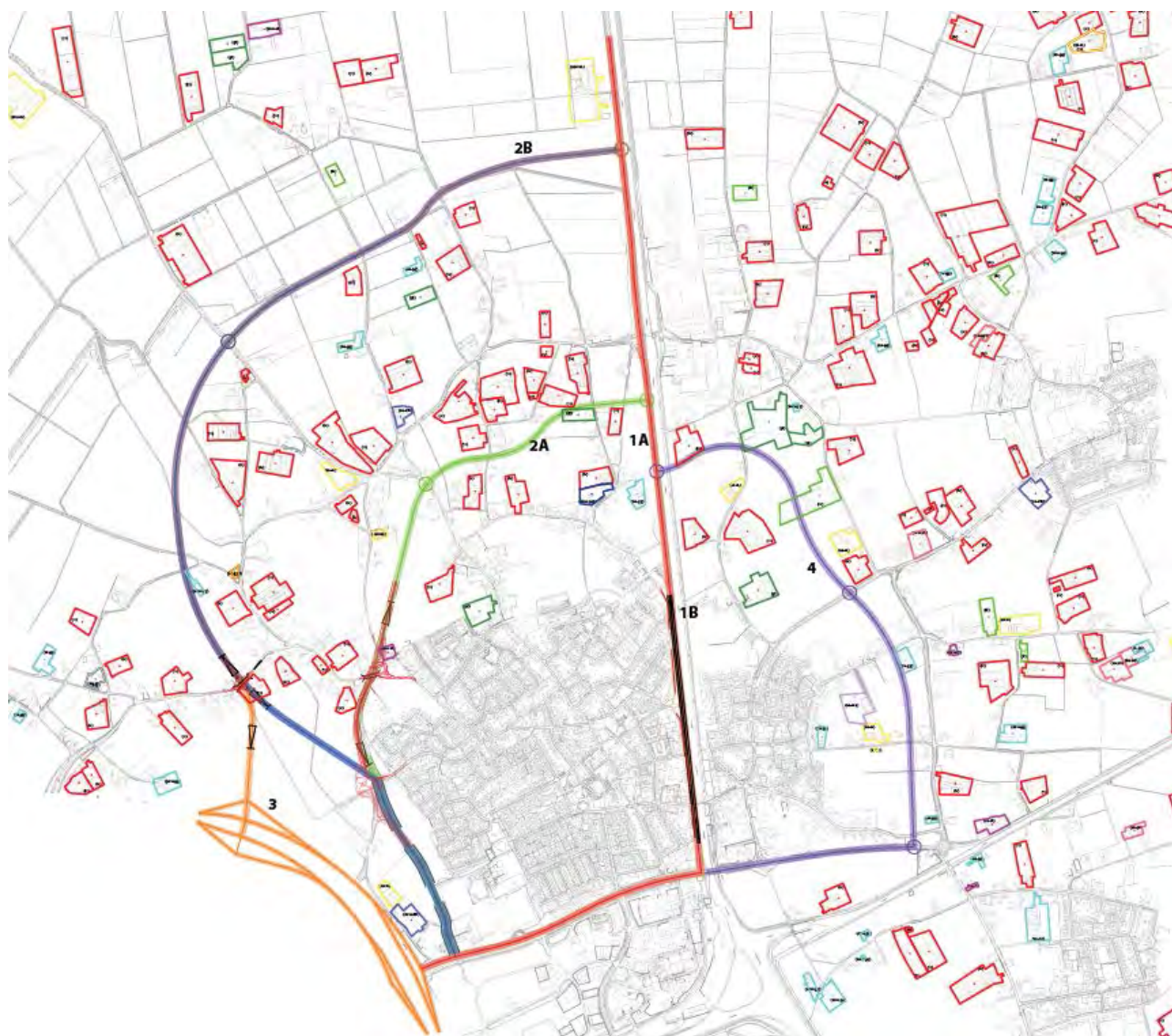
Een gebied ten oosten en noorden van Budschoop is aangewezen als LOG. Hetzelfde geldt voor een gebied ten noordwesten van de kern.

In het plangebied is, zoals in de gehele gemeente, een groot aantal agrarische bedrijven gelegen. In afbeelding 10-5 zijn de aanduidingsvlakken van deze bedrijven opgenomen. Binnen deze vlakken mogen de bedrijven hun bedrijfsvoering exploiteren en uitbreiden.

De volgende bedrijven zijn in het plangebied gevestigd:

- Intensieve veehouderijen: 76.
- Melkveehouderijen: 8.
- Glastuinbouwbedrijven: 9.
- Grondgebonden agrarische bedrijven: 17.
- Paardenhouderijen: 3.
- Intensieve kwekerijen: 3.

afbeelding 10.8: Agrarische bedrijven en hun functie aanduidingsvlak, zoals opgenomen in het Bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Nederweert (zie ook kaartenbijlage)



(iv)	Intensieve veehouderij
(gg)	Grondgebonden agrarisch bedrijf
(ik)	Intensieve kwekerij
(gt)	Glastuinbouw
(at)	Agrarisch toeleveringsbedrijf
(ma)	Manege/paardenhouderij
(m)	Melkveehouderij
(ggz)	Grondgebonden, tevens zorgboerderij
(ath)	Agrarisch-technisch hulpbedrijf

10.1.6 Huidige situatie recreatie

Recreatie speelt in de gehele gemeente Nederweert een ondergeschikte rol. Er zijn geen grote verblijfsrecreatieve of dagrecreatieve terreinen in de gemeente. Wel is er een aantal natuurterreinen gelegen die mede een recreatieve functie vervullen. Dit is met name de Groote Peel in het noorden. Natuurbeleving en extensieve dagrecreatie vinden hier met name plaats.

In het algemeen geldt dat binnen de gemeente wandelen, fietsen en andere vormen van extensieve buitensport verreweg de belangrijkste recreatieactiviteiten in de gemeente zijn. In principe komen de bezoekers vooral uit de eigen regio (lokale bevolking, gasten op verblijfsaccommodaties in de regio en randgemeenten zoals Weert).

Er zijn in totaal 3 hotels/logiesbedrijven in de gemeente gevestigd. De bedrijven zijn kleinschalig opgezet. Er zijn geen toeristische campings in Nederweert aanwezig. Verspreid in het gebied zijn zeven kleinschalige campings gevestigd. Het betreft vaak nevenactiviteiten. In het gebied zijn 2 groepsaccommodaties gevestigd met totaal 46 bedden. Aan het kanaal liggen passantenplaatsen in een kleine jachthaven. De laatste jaren neemt de behoefte aan meer logies toe. De komende jaren zal de verblijfsrecreatie zich dan ook verder ontwikkelen.

In Nederweert is een netwerk van recreatieve fietspaden (knooppuntensysteem) beschikbaar. Daarnaast is er een wandelroutenetwerk ontwikkeld. Met behulp van een knooppuntensysteem is een uitgebreid netwerk aan paden en recreatieve wandelroutes ingericht.

10.1.7 Huidige situatie maatschappelijke voorzieningen

De meeste maatschappelijke voorzieningen in de omgeving van Nederweert zijn gevestigd in de centra van Nederweert en Budschop, waarbij Nederweert verreweg de meeste voorzieningen heeft. Zo is in Nederweert bijvoorbeeld het verzorgingshuis St. Joseph gelegen en is er een drietal huisartsengroepspraktijken en meerdere praktijken voor fysiotherapie gevestigd.

Verder is er in Nederweert en in Budschop een aantal basisscholen gelegen. Drie daarvan liggen in Nederweert, waarvan basisschool De Bongerd binnen het invloedsgebied van het project N266 Nederweert is gelegen. In Budschop is één basisschool gevestigd. Ook het middelbaar onderwijs is vertegenwoordigd in Nederweert. Het CitaVerde College ligt binnen het invloedsgebied van het project. Daarnaast wordt in Nederweert een aantal kinderdagverblijven geëxploiteerd.

Door nabijheid van beide kernen dienen vele voorzieningen beide kernen, waarbij de meeste voorzieningen in Nederweert gelegen zijn.

10.1.8 Autonome ontwikkeling

In en om Nederweert en Budschop is een aantal ontwikkelingen in gang gezet, die in de referentiesituatie zullen zijn afgerond. Dit zijn zowel ontwikkelingen op het gebied van wonen als op het gebied van werken. In de notitie Reikwijdte en detailniveau zijn deze plannen reeds beschreven. Het betreft allen plannen die reeds geheel of gedeeltelijk zijn vastgesteld. Onderstaand worden ze samengevat.

tabel 10.4: Ontwikkelingen

Autonome ontwikkeling	Status
Woongebieden Nederweert/Budschop/Ospel/Ospeldijk/Leveroy/ Eind	Fase 1 woonrijp, BP fase 2 woonrijp 2013
Invulling bedrijvenpark Pannenberg-west	Gereed
Casino (gereed) en Nobis hotel aan de Randweg-west als onderdeel van de stadspoort	Gereed
LOG's (aan Booldersdijk, Eindhovensebaan en twee in Ospel)	Gereed
Natuurontwikkeling Sarsven en De Banen	In uitvoering
Kampershoek-Noord, gemeente Weert	Gereed

Naast deze plannen speelt een aantal ambities, die reeds in de gemeentelijke structuurvisies of in een masterplan zijn opgenomen. De belangrijkste zijn de ontwikkeling van een Agribusinesspark ten noorden van Nederweert en de centrumontwikkeling Nederweert – Budschop. Daarnaast moet de kanaalzone aan de zijde van Budschop worden omgevormd tot een zone waar de zorg of overige maatschappelijke voorzieningen een plek moeten krijgen.

10.2 Effectbeoordeling

10.2.1 Beoordelingscriteria

De criteria van de effectbeoordeling van het thema 'Ruimte' met de bijbehorende indicatoren voor de beoordeling zijn in de onderstaande tabel opgenomen.

tabel 10.5: Beoordelingscriteria thema 'Ruimte'

Thema	Criteria	Indicator en wijze van onderzoek
Ruimte	Wonen	Ruimtebeslag woongebieden (kwantitatief)
		Te amoveren woningen (kwantitatief)
	Niet-agrarische bedrijvigheid	Ruimtebeslag niet-agrarische bedrijvigheid (kwantitatief)
		Te amoveren niet-agrarische bedrijven (kwantitatief)
	Agrarische bedrijvigheid	Ruimtebeslag op landbouwgronden (kwantitatief)
		Te amoveren agrarische bedrijven (kwantitatief)
	Recreatie	Ruimtebeslag recreatiegebieden (kwantitatief)
		Invloed op routestructuren (kwalitatief)
	Maatschappelijke voorzieningen	Barrièrewerking (kwalitatief)
		Te amoveren maatschappelijke voorzieningen (kwantitatief)

10.2.2 Beoordelingsscores

De effectbeoordeling van het thema 'Ruimte' vindt plaats aan de hand van de invloed van de alternatieven per criterium, zoals deze zijn opgenomen in tabel 10.5. Hierbij wordt niet alleen de invloed op de bestaande aanwezige voorzieningen of het bestaande grondgebruik gewogen, maar worden tevens de beleidsambities in de beoordeling betrokken. Voor de beoordelingsscores is een 7-puntsschaal gehanteerd. Dit houdt bijvoorbeeld in dat een alternatief -- scoort op het criterium wonen, indien er sprake is van een aanzienlijk aantal te amoveren woningen in combinatie met een groot ruimtebeslag op gronden die reeds beleidsmatig voor woningbouw zijn bestemd. Zo wordt voor elk aspect een beoordeling uitgevoerd, die tekstueel wordt toegelicht.

10.2.3 Beoordeling alternatieven, criterium wonen

Te amoveren woningen en ruimtebeslag kavels

De aanleg van een nieuwe N266-N275 heeft gevolgen voor de bestaande woningen, omdat wegen moeten worden verbreed, kruispunten moeten worden aangepast of nieuwe wegvakken met bijbehorende voorzieningen moeten worden aangelegd. Dit is zo in de alternatieven over bestaande tracés in de kern en de alternatieven om de kern heen. Ook heeft de aanleg van een randweg mogelijk gevolgen voor toekomstige woningbouwontwikkelingen. In deze paragraaf wordt niet ingegaan op het milieuaspect, omdat dit in het volgende hoofdstuk uitgebreid aan de orde komt.

Geen van de alternatieven heeft een fysieke verwijdering van bestaande woningen tot gevolg. Wel zal een aantal woningen op korte afstand (10 meter) van de zone die in het schetsontwerp voor de weg is gereserveerd komen te liggen. Dit is het geval in de alternatieven 1B (en variant 2), 2A (en varianten), 2B, 3, en 4. In alternatief 1B betreft het een vijftiental woningen die aan de N266 zijn gelegen. Bij een verdiepte aanleg moet een parallelstructuur worden gerealiseerd die op korte afstand van de gevel van genoemde woningen komt te liggen.

In alternatief 2A betreft het een vijftal woningen. Deze woningen zijn gelegen aan de Bloemerstraat en Strateris. In geval van één woning aan de Bloemerstraat moet een bijgebouw worden geamoveerd.

In variant 3 van alternatief 2A wordt de weg ter plaatse van het kruispunt Boeket-Braosheuf-Heerweg op maaiveld aangelegd. Ten zuiden van de bestaande rotonde Randweg-West – Molenweg worden parallelwegen aangelegd. Ook wordt de bestaande rotonde verplaatst en vergroot. Tot slot wordt tussen de straten Boeket, Heerweg en de rotonde met de Molenweg een parallelweg aangelegd. Dit heeft gevolgen voor de woningen ten westen van de nieuwe randweg. Het betreft een tweetal woningen, waar de parallelweg wordt aangelegd op percelen die bij deze woningen behoren. Het feit dat er een parallelweg op kortere afstand van de woning komt te liggen dan de huidige weg heeft ook milieutechnische gevolgen. Dit wordt in hoofdstuk 11 behandeld. In variant 4 van alternatief 2A wordt in plaats van parallelwegen een rotonde aangelegd ter plaatse van het kruispunt Boeket – Heerweg. Dit heeft met name gevolgen voor een tweetal woningen aan Braosheuf en de Heerweg. Om de rotonde verkeersveilig te kunnen benaderen wordt de locatie van de randweg ten opzichte van de verdiepte ligging aangepast. Dit heeft een groter ruimtegebruik van de voor wonen bestemde gronden tot gevolg. De woning aan Boeket 2 behoort bij de voormalige mengvoederfabriek. Het bedrijfsgebouw dient te worden geamoveerd. In de beoordeling van het criterium werken zal dit worden meegewogen.

In alternatief 2B en 3 gaat het om één woning met bijgebouwen aan de Kleine Steeg. In alternatief 2B – variant 2 wordt ter plaatse van de Heijsterstraat een rotonde aangelegd. Dit heeft een groter ruimtebeslag tot gevolg dan de ligging van de weg in een tunnelbak. De rotonde komt daardoor dichtbij de woningen aan de Heijsterstraat 2 en 3 te liggen. Gronden die nu zijn bestemd als “Wonen” zijn benodigd voor de aanleg van de randweg.

Alternatief 4 tenslotte is op korte afstand gelegen van een drietal woningen. Deze zijn echter allen gelegen aan de bestaande N275. Daar waar het tracé van een alternatief op een dergelijk korte afstand tot een woning is gelegen, is er sprake van grote invloed op het woon- en leefklimaat. Dit zal ook blijken uit de effectbeoordeling in het volgende hoofdstuk, wanneer akoestische hinder en luchtkwaliteit worden berekend. Daarnaast is er sprake van fysieke en visuele hinder. De barrièrewerking van de alternatieven is vanzelfsprekend van invloed op het woongenot, maar heeft in een breder perspectief gezien invloed op de totale leefbaarheid. In de effectbeoordeling bij het thema leefbaarheid komt dit aan bod.

De aanvullende inrichtingsmaatregelen aan de N275, zoals de verbreding van de op- en afritten en de N275 tussen de A2 en het kruispunt met de Randweg – West hebben geen gevolgen voor bestaande woningen.

Ruimtebeslag woongebieden

Zoals reeds beschreven komen de meeste alternatieven dichtbij een aantal woningen te liggen. Dit leidt echter niet tot functiewijziging van gronden met een woonbestemming naar weg. In die zin is de invloed op het ruimtebeslag van huidige woongebieden als neutraal ten opzichte van de referentiesituatie beoordeeld. Dat neemt niet weg dat met name alternatief 1B en 2A invloed hebben op het woongebied als geheel. Deze effecten komen aan bod in de thema's milieu en leefbaarheid.

In het gebied is een groot aantal toekomstige woningbouwlocaties aangewezen. Dit betreft grotendeels Ruimte-voor-ruimte locaties, maar ook een tweetal uitbreidingslocaties. De locatie Hoebenakker is een uitbreidingslocatie die reeds juridisch is geregeld. Hetzelfde geldt voor de uitbreidingslocatie Merenveld ten noorden van Budschop. De verschillende alternatieven hebben hier impact op.

zoals te zien is in afbeelding 10.4 zijn alternatief 2A en 4 gelegen op korte afstand van ruimte-voor-ruimte locaties of doorsnijden ze deze zelfs. Dit heeft vanzelfsprekend een grote nadelige impact op de woon- en leefomgeving en daarmee de verkoopbaarheid van de kavels. In sommige gevallen is er reeds een start gemaakt met de invulling van de locaties en zijn er al enkele woningen in aanbouw. Dit is zowel in alternatief 2A als in alternatief 4 het geval. De impact van deze alternatieven op deze woningen is groot. In alternatief 2A gaat het om in totaal:

- 1 woning aan Strateris;
- 3 woningen aan de Bloemerstraat (randweg loopt daadwerkelijk door het perceel).

In alternatief 4 gaat het om de volgende woningen:

- 2 woningen aan de Smisserstraat;
- 4 woningen aan Budschop;
- 2 woningen aan de Schansstraat (randweg loopt daadwerkelijk door het perceel);
- 3 woningen aan de Winnerstraat (randweg loopt daadwerkelijk door het perceel).

Aangezien de Ruimte-voor-ruimte regeling is beëindigd en er geen soortgelijke regelingen worden verwacht, is de impact op het beleid voor het buitengebied ten aanzien van nieuwbouwwoningen gering.

De uitbreidingslocatie Hoebenakker is weliswaar gelegen op enige afstand van alternatief 2A, maar de impact op de woningen aan de noordelijke rand van de uitbreidingslocatie is significant te noemen.

De aanvullende inrichtingsmaatregelen aan de N275, zoals de verbreding van de op- en afritten en de N275 tussen de A2 en het kruispunt met de Randweg – West hebben geen gevolgen voor het ruimtebeslag in woongebieden.

10.2.4 Beoordeling alternatieven, criterium niet – agrarische bedrijvigheid

Te amoveren bedrijven

Zoals in elk gebied is er ook in Nederweert verspreid over het gebied een aantal bedrijven gevestigd. De zwaardere en grootschaligere bedrijvigheid in de gemeente is geconcentreerd op de bedrijventerreinen rond de kanalen en op het nieuwe bedrijventerrein aan de Pannenburg. In het buitengebied en in de kernen komen verspreid een aantal, meestal kleinschaligere bedrijven voor. Daarnaast kent het buitengebied veel agrarische en agrarisch aanverwante bedrijvigheid. In deze paragraaf gaat het uitsluitend om de niet-agrarische bedrijvigheid.

De alternatieven 1A, 1B, 2A, 2B, 3 en 4 hebben geen van allen de sloop van bestaande, niet agrarische bedrijfsgebouwen tot gevolg. Wel is een aantal alternatieven gelegen op eigendommen van bedrijven en kan de bereikbaarheid van een bedrijf in het geding zijn. Variant 4 van alternatief 2A is gelegen ter plaatse van de bedrijfsbebouwing van de (voormalige) mengvoederfabriek aan Boeket. Deze dient te worden geamoveerd om de aanleg van de randweg mogelijk te maken.

Ruimtebeslag en bereikbaarheid

In alternatief 1B is een groter ruimtebeslag noodzakelijk over de gehele lengte van het verdiepte tracé door de noodzaak tot het aanleggen van parallelstructuren. In alternatief 1A zal er plaatselijk een groter ruimtebeslag noodzakelijk zijn afhankelijk van de aard van de knelpuntgerichte maatregelen. In alternatief 1B is het tracégebied gedeeltelijk gelegen op de gronden van restaurant Mei Garden. Voor dit restaurant ligt een bestaande parallelweg die mogelijk licht verschoven moet worden. Een kleine strook eigendom van het restaurant is mogelijk benodigd. Er zijn echter geen grote ruimtelijke consequenties. Tussen de Brugstraat en het Cita Verde college is een bedrijf in webdesign gevestigd. Aan de straat Aan Vijftien zijn verder een uitzendbureau en een praktijk voor fysiotherapie gevestigd. Aan de Rijksweg-Zuid 4 is een klussenbedrijf gevestigd. Op de hoek van de Brugstraat en Aan Vijftien is een stratenmakersbedrijf gevestigd. In hetzelfde pand wordt een kledingwinkel geëxploiteerd. Aan de andere kant van de Brugstraat is een restaurant gevestigd. Op de hoek van de Pastoor van der Steenstraat en Aan Vijftien is tenslotte een notariskantoor gevestigd. Geen van deze bedrijven dient te worden geamoveerd. Afhankelijk van de uitwerking van de randweg en de parallelwegen in alternatief 1B of variant 2 van alternatief 1B is wel een deel van de gronden die bij deze bedrijven in eigendom zijn benodigd. De ruimtelijke consequenties zijn beperkt. Voor alle bedrijven geldt dat de bereikbaarheid gewaarborgd is door de aanleg van de parallelstructuur.

Alternatief 2A doorsnijdt de inrichtingsgrenzen van een tweetal bedrijven aan de Heerweg/Boeket. Het gaat om een tuincentrum/boomkwekerij en een agrarisch toeleveringsbedrijf. Op dit punt van het tracé van alternatief 2A wordt de weg verdiept aangelegd ter plaatse van de bestaande weg (Randweg – West/Boeket). Om de bocht in het randwegtracé hier adequaat en verkeersveilig te laten functioneren wordt op enkele punten het tracé van de bestaande wegen verlaten. Op die plekken zal de weg binnen de inrichtingsgrenzen komen te liggen. Er is dus sprake van een (beperkte) afname van het bedrijfsoppervlak. Dit geldt met name voor het tuincentrum. Over de randweg komt een brug die de kern Nederweert met de Heijsterstraat (via Boeket-Bredestraat) verbindt, waardoor de bereikbaarheid van de bedrijven is gewaarborgd. Met name het tuincentrum ondervindt wel hinder van de aanleg van alternatief 2A, omdat deze momenteel via de Randweg-west goed bereikbaar is. Deze verbinding zal in de toekomst verdwijnen.

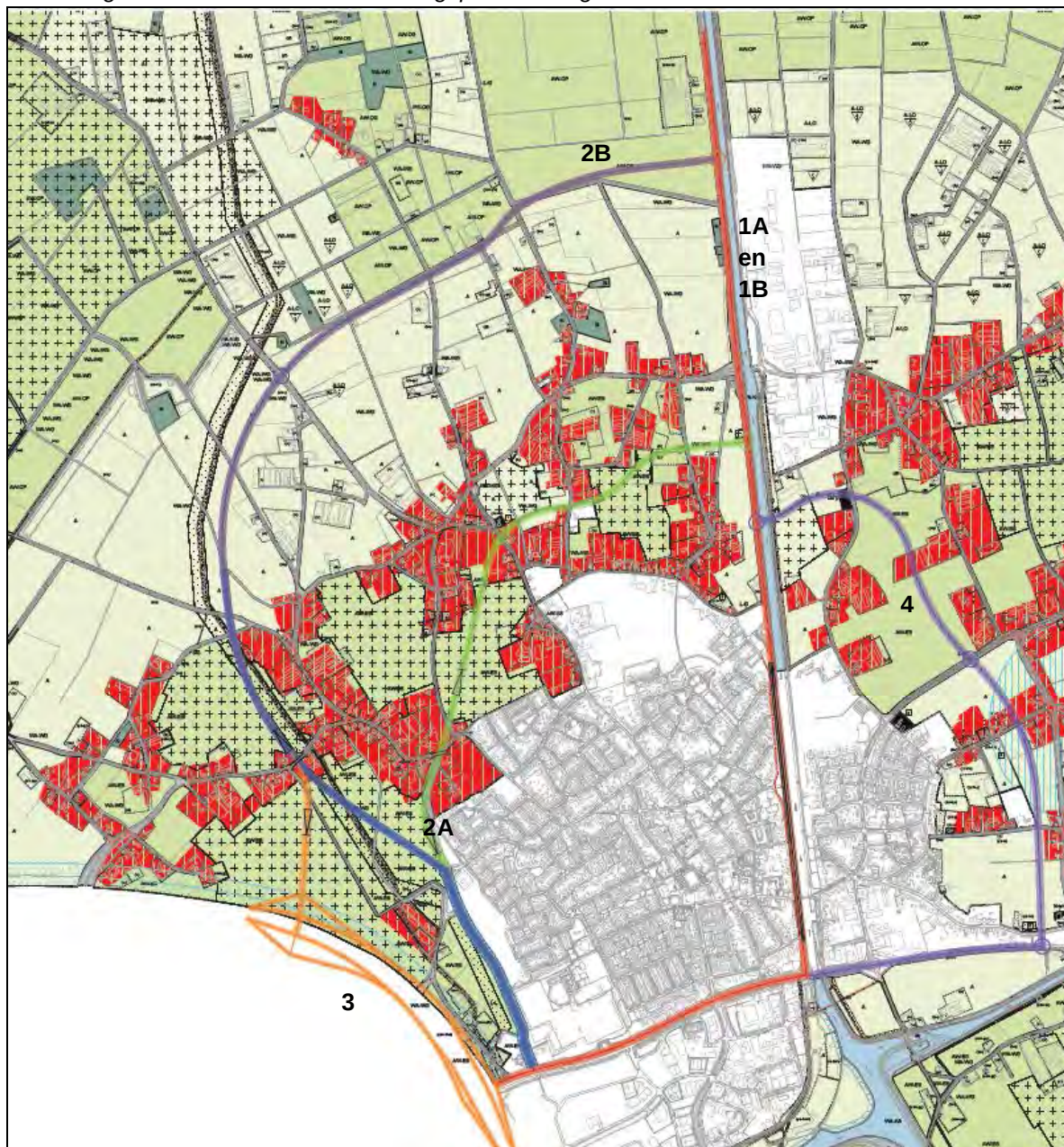
Het tracé van variant 3 en 4 van alternatief 2A is anders dan wanneer de randweg verdiept kan worden aangelegd. In variant 3 worden bovendien parallelwegen aangelegd en in variant 4 moet een rotonde uitwisseling met het lokale wegenpatroon mogelijk maken. Dit houdt in dat er extra gronden benodigd zijn binnen de inrichting van de in het buurtschap aanwezige bedrijven. In variant 3 betreft dit gronden die behoren bij het tuincentrum aan Boeket 2a. De bereikbaarheid van het tuincentrum is daarentegen wel beter. Via de parallelweg van de randweg kan het bedrijf worden bereikt vanuit het zuiden.

In variant 4 wordt de rotonde voor een deel op gronden aangelegd die behoren bij het tuincentrum. Daarnaast zijn gronden van de horecaonderneming aan Boeket 1 benodigd. Tot slot zijn naast het feit dat de bedrijfsgebouwen van de mengvoederfabriek aan Boeket 2 dienen te worden gesloopt vanzelfsprekend ook de gronden die bij dit bedrijf horen benodigd om de randweg aan te kunnen leggen.

De aanvullende inrichtingsmaatregelen aan de N275, zoals de verbreding van de op- en afritten en de N275 tussen de A2 en het kruispunt met de Randweg – West hebben geen gevolgen voor bestaande bedrijven. De verbreding van de N275 tussen A2 en het kruispunt met de Randweg – West vindt weliswaar plaats nabij gronden van het toekomstige bedrijventerrein Pannenberg, maar er is voldoende ruimte om de weg te verbreden zonder uitgifbare oppervlakte aan bedrijfskavels te verliezen.

De keuze voor een fietsoversteek van de N275 nabij het tankstation heeft gevolgen voor de hoeveelheid uitgifbaar bedrijventerrein. Wanneer er wordt gekozen voor de brugvariant, zijn er ten westen van de Nikkelstraat gronden nodig die in het bestemmingsplan "Bedrijvenpark Pannenberg – West een bedrijfsbestemming hebben.

afbeelding 10.9: Uitsnede uit bestemmingsplan Buitengebied en de alternatieven



In de alternatieven 2B (en variant 2) en 3 zijn er geen niet-agrarische bedrijven die eigendommen hebben in het geprojecteerde ruimtebeslag voor de randweg. Evenmin zijn er niet-agrarische bedrijven die geconfronteerd worden met een ingrijpende verslechtering van hun bereikbaarheid.

In alternatief 4 is niet gelegen op gronden die in eigendom zijn van niet-agrarische bedrijven. Wel is er één locatie met een bedrijfsbestemming gelegen aan Budschoop, ten westen van alternatief 4. Dit betreft een locatie die in het bestemmingsplan Buitengebied is aangeduid met de functieaanduiding “detailhandel in elektronica en verlichting”. Onduidelijk is of deze vestiging nog altijd bestaat. Er is geen herkenbaar winkel- of kantoorpand aanwezig. Gezien de bestemming moet toch worden geconstateerd dat deze onderneming te maken krijgt met een aanzienlijke verslechtering van de bereikbaarheid. Vanuit de kern Budschoop is de locatie nog wel bereikbaar, maar via de N275 en de Hoofstraat niet meer. Eventuele klanten moeten via de kern Budschoop het bedrijf bereiken. Aan de Winnerstraat is net ten zuiden van de

randweg in alternatief 4 een groothandel in aandrijftechnieken gevestigd. Daar waar dit bedrijf nu via de Winnerstraat naar Brug 14 en vanuit de richting van Budschoep goed bereikbaar is, zal dit in de toekomst alleen via het zuiden kunnen. Om naar het noorden te kunnen (bijvoorbeeld via de N266 richting A67) moet worden omgereden via de nieuwe rotonde randweg – Ospelseweg. De bereikbaarheid van dit bedrijf verslechtert.

10.2.5 Beoordeling alternatieven, criterium agrarische bedrijvigheid

De landbouw is een belangrijke sector in het buitengebied van Nederweert. Relatief veel mensen in de gemeente werken in de landbouw en het is de grootste grondgebruiker. De gemeente Nederweert noemt zichzelf in een aantal beleidsstukken dan ook een puur agrarische gemeente. De gemeente heeft echter de ambitie uitgesproken (o.a. in het bestemmingsplan Buitengebied) dat men zich wel transformeren tot een plattelandsgemeente. Dit houdt het volgende in: *“Functies anders dan agrarisch (met name intensieve veehouderij) kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de verdere ontwikkeling van het buitengebied. Vele ontwikkelingen moeten mogelijk zijn zonder dat de verschillende functies elkaar hinderen. Daarnaast moet ook de agrariër ruimte krijgen om zich in de toekomst te ontwikkelen. Dit betekent dat er een evenwicht dient te ontstaan tussen de intensieve veehouderij enerzijds en de ruimte voor de natuur, recreatie en toerisme en andere economische dragers anderzijds”*. Dit evenwicht zoekt de gemeente door op de juiste locaties intensieve veehouderijen te clusteren en elders de mogelijkheden voor nevenactiviteiten of omschakeling van intensieve veehouderijen naar bedrijfs-, woon- of recreatieve functies te vergroten. De alternatieven in het project N266 Nederweert hebben een invloed op de bestaande agrarische bedrijven in het gebied, maar mogelijk ook op de gemeentelijke visie voor het buitengebied. De kernen zijn hier buiten beschouwing gelaten, omdat de landbouw hier geen rol van betekenis speelt.

In paragraaf 10.1.5 is beschreven dat de intensieve veehouderij verreweg de belangrijkste agrarische tak in het gebied is, maar dat er ook enkele melkveehouderijen, kwekers, grondgebonden bedrijven en glastuinbouwbedrijven in het gebied aanwezig zijn. De realisatie van het project N266 Nederweert kan gevolgen hebben voor de bestaande agrarische ondernemingen. Deze gevolgen laten zich voelen in het amoveren van bedrijfsgebouwen, het verliezen van oppervlakte agrarische grond of bouwkaavel, het versnipperen van aangesloten gronden en invloed op de bereikbaarheid van percelen en routes. Dit laatste is beoordeeld in de paragraaf “Verkeer”. In deze paragraaf komen de overige zaken op hoofdlijnen aan bod. In dit planMER-stadium wordt nog niet op perceelsniveau gekeken naar de gronden van individuele ondernemers.

Te amoveren bedrijven

In het bestemmingsplan Buitengebied zijn de verschillende agrarische bedrijven aangeduid met een functieaanduiding, die aangeeft om welk type bedrijf het gaat. Deze functie aanduidingsvlakken komen overeen met de bouwvlakken, waarbinnen agrarische bedrijfsbebouwing kan worden opgericht.

In Afbeelding 10-8 zijn deze vlakken per type agrarisch bedrijf overgenomen. Te zien is dat alternatieven 1A en 1B geen invloed hebben op de bouwvlakken van agrarische ondernemers.

Alternatief 2A heeft deze invloed wel. Ter plaatse van de Bosserstraat wordt het bouwvlak van een glastuinbouwbedrijf doorsneden. De hier aanwezige kas zal moeten worden geamoveerd. De varianten van alternatief 2A hebben dezelfde impact.

Alternatieven 2B en 3 worden verdiept aangelegd ter plaatse van de Heijsterstraat, ten westen van Heijsterstraat 16. Hier is een intensieve veehouderij gelegen die beschikt over een bouwvlak ter plaatse van het tracé van beide alternatieven. Het bouwvlak is echter niet geheel in gebruik, want ter plaatse van het geplande tracé is geen bedrijfsbebouwing aanwezig. Wel wordt dit bedrijf ernstig belemmerd, omdat naast het feit dat de randweg op korte afstand van de bestaande bebouwing komt te liggen, zijn bouwvlak nagenoeg wordt gehalveerd. In variant 2 van alternatief 2B wordt een rotonde aangelegd op de gronden die tot het bouwvlak van de intensieve veehouderij behoren. De versnipperende werking is gelijk aan alternatief 2B, maar het ruimtebeslag is nog groter. Daarnaast doorsnijden beide alternatieven een bouwvlak van een grondgebonden agrarisch bedrijf ter plaatse van de Brekensteeg. Ook hier gaat het tracé langs de bestaande bebouwing, maar wordt wel het bouwvlak geraakt. Bovendien wordt de toegangsweg tot de bedrijfsgebouwen doorsneden.

Alternatief 4 heeft gevolgen voor een drietal ondernemingen. Het tracé van de weg zelf loopt langs, maar de gereserveerde ruimte voor de weg is gelegen binnen het bouwvlak van een intensieve veehouderij aan de Nieuwstraat. Het gaat om een kleine strook grond die wordt gerekend tot het bouwvlak, maar waar geen bedrijfsbebouwing is gelegen. Ook een kleine gedeelte van het bouwvlak van een glastuinbouwbedrijf aan de Winnerstraat wordt geraakt. Het betreft een kleine punt van het perceel dat nu is ingericht als grasland naast een opvangbekken voor hemelwater. Meer impact heeft het tracé op het bouwvlak van een intensieve kwekerij die gevestigd is aan de Kreijelmusweg. Er is geen sprake van het amoveren van bedrijfsbebouwing, maar het bouwvlak wordt wel gehalveerd. De impact op de bedrijfsvoering en de toekomstmogelijkheden van deze onderneming is groot.

Ruimtebeslag agrarische gronden

Niet alleen bedrijfsbebouwing is van belang, ook de gronden die behoren tot het agrarisch bedrijf zijn vaak benodigd om een onderneming exploitabel te maken en te houden. Dit geldt met name voor de grondgebonden bedrijven, waaronder de melkveehouderijen. Ook hier hebben alle alternatieven buiten alternatief 1A en 1B een impact op.

Gesteld kan worden dat alternatief 2A (en varianten) door een gebied voert met een kleinschalig karakter. Er is sprake van een afwisseling van woningen en agrarische bedrijven en er zijn relatief weinig grote, aangesloten percelen. Daar waar beide essen worden doorsneden is wel meer aangesloten oppervlakte aan agrarische percelen aanwezig, maar hier zijn met name intensieve veehouderijen gevestigd. Ook deze bedrijven zijn gebaat bij aangesloten gronden, maar zijn er minder van afhankelijk dan bijvoorbeeld melkveehouderijen of akkerbouwbedrijven.

Alternatieven 2B (en variant 2) en 3 zijn gelegen in een jonger gebied dat grootschaliger van opzet is. Ook hier geldt echter dat er voornamelijk intensieve veehouderijen zijn gelegen. Ook al zijn de mogelijkheden voor aangesloten agrarische gronden groter, de afhankelijkheid van de bedrijven hiervan is relatief klein. Wel worden de percelen van het grondgebonden bedrijf aan de Brekensteeg doorsneden. Ter plaatse van de landschapselementen Laarderheide is het tracé gelegen op gronden die niet bij agrariërs in bezit zijn. Tenslotte doorsnijdt het tracé van alternatief 2B en 3 de huiskavel van een grote melkveehouderij aan de Wetering. Het betreft een kleine strook grond aan de zuidzijde van zijn percelen. Deze strook grond zou na aanleg echter niet meer bruikbaar zijn voor het bedrijf.

Alternatief 4 loopt door een gebied waar enkele melkveehouderijen en grondgebonden agrarische bedrijven zijn gelegen. De melkveehouderijen zouden de es aan de Winnerstraat kunnen gebruiken als weidegrond. Alternatief 4 doorsnijdt deze es, waardoor delen van de gronden mogelijk onbruikbaar kunnen worden. Daarnaast worden de gronden die behoren bij

een grondgebonden agrarisch bedrijf aan Budschop in het midden doorsneden. Dit heeft voor dit bedrijf een grote impact.

Niet alleen ruimtebeslag van het tracé is voor de agrarische bedrijvigheid van belang, ook de bereikbaarheid van percelen is een aandachtspunt. Hier is bij het thema “Verkeer” uitgebreide aandacht aan besteed. Aanvullend wordt opgemerkt dat relatief veel gronden van bedrijven zijn gelegen ten noorden van de alternatieven 2B en 3, terwijl de bedrijven veelal tussen alternatief 2A en 2B in zijn gelegen. De beoordeling van alternatief 2B en 3 is om die reden negatiever.

Beleidsmatige gebiedsontwikkelingen

In het gebied ten noordwesten van Nederweert is aan de Booldersdijk een klein Landbouw Ontwikkelings Gebied voorzien. Dit gebied wordt doorsneden door de alternatieven 2B en 3. Dit levert beperkingen op voor de bedrijven die hier mogelijk naar zouden worden verplaatst.

10.2.6 Beoordeling alternatieven, criterium recreatie

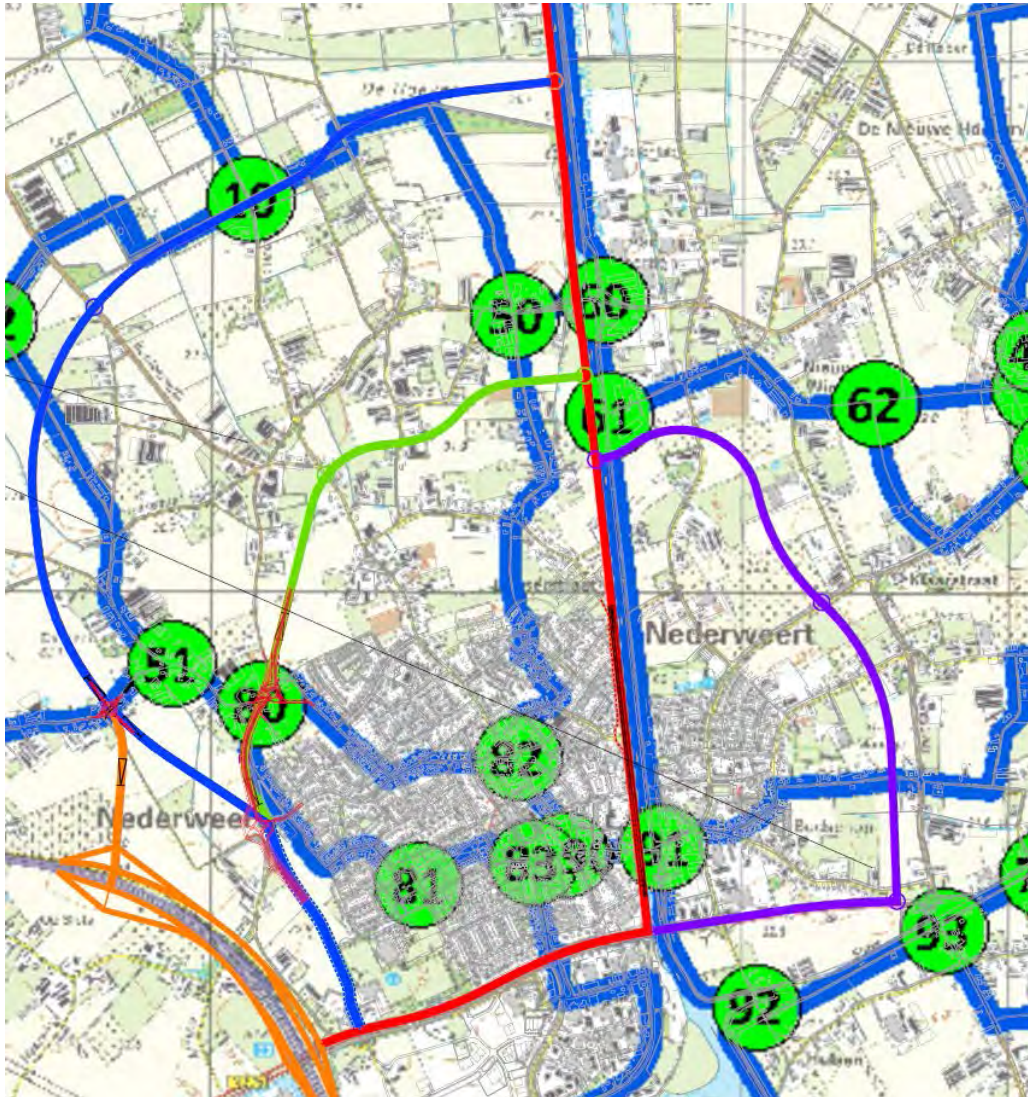
Recreatieve routestructuren

Recreatie en toerisme spelen momenteel een ondergeschikte rol in Nederweert. De ambitie van de gemeente is echter om hier verandering in aan te brengen. Het stimuleren van deze sector is één van de belangrijke beleidsmatige speerpunten. Om die reden is het raadzaam om niet uitsluitend naar de huidige situatie te kijken, maar ook het gemeentelijk beleid in de beoordeling te betrekken.

De belangrijkste impact die alle alternatieven op het gebied van de huidig aanwezige recreatieve voorzieningen hebben is de doorsnijding van recreatieve routenetwerken. Dit geldt zowel voor het fietsroutesysteem als het wandelroutenetwerk.

Wandelroutes

afbeelding 10.10: Wandelroutenetwerk



Op bovenstaande afbeelding is te zien dat alle alternatieven en varianten invloed hebben op het wandelroutenetwerk. In alternatief 2B en 3 loopt de randweg voor een deel gelijk aan een wandelroute door de Landschapselementen Laarderheide. Deze route wordt over een grote lengte vernietigd. De overige alternatieven en varianten kruisen met name een aantal routes. In alternatief 2A zijn dit er 3, in alternatief 4 slechts 1. Alternatief 1A en 1B lopen parallel aan de route aan de overzijde van het kanaal. De invloed op deze route is nihil.

Fietsroutes

Alternatief 2A en de varianten 3 en 4 doorsnijden de recreatieve fietsroute via de Molenweg-Braosheuf-Heerweg-Peelsteeg. Voor alternatief 2B (en variant 2) en 3 geldt dat de recreatieve routes via de Molenweg-Braosheuf (alleen alternatief 2B) en Heijsterstraat worden doorsneden. De bereikbaarheid van deze routes is echter in beide alternatieven gewaarborgd. De Molenweg (alleen alternatief 2B) en Booldersdijk worden beiden door middel van een rotonde aangesloten op de randweg, terwijl de Heijsterstraat ongelijkvloers wordt gekruist door de randweg door middel van een tunnel. Zodoende worden alle utilitaire en recreatieve fietsroutes in deze alternatieven behouden.

Er is echter wel een verschil in aantrekkelijkheid van de routes. In alternatief 2A moet door het afsluiten van de Heerweg ter plaatse van Boeket worden omgereden. Ten aanzien van de varianten van alternatief 2A en het effect op het fietsverkeer geldt dat het realiseren van de randweg op maaiveld meer mogelijkheden biedt om de fietsrelatie te behouden dan de route in alternatief 2A. In variant 3 kan deze route worden geleid via de aan te leggen parallelweg, in variant 4 kan worden bekeken om de route te handhaven en de randweg te laten kruisen via de nieuw aan te leggen rotonde bij de Heijsterstraat. De doorgaande route is hierdoor wel minder aantrekkelijk door omrijdafstanden en extra oversteken dan in de referentiesituatie.

Hetzelfde geldt voor variant 2 van alternatief 2B. De route over de Heijsterstraat gaat in alternatief 2B ononderbroken via een viaduct over de verdiept aangelegde randweg heen. In variant 2 echter, moet men via een rotonde z'n route over de Heijsterstraat vervolgen. Dit heeft eveneens een extra fietsoversteek tot gevolg.

In alternatief 4 wordt de recreatieve route over de Winnerstraat doorsneden.

De inrichtingsmaatregelen aan de N275 hebben voor zover het de verbreding van de op- en afritten van de A2 en de N275 tussen A2 en het kruispunt met de Randweg-West betreft geen gevolgen voor recreatieve routes. De overige inrichtingsmaatregelen zijn specifiek bedoeld om fietsverkeer te faciliteren. Dit betreft met name utilitaire fietsroutes, maar ook recreatieve fietsers profiteren mee van de maatregelen.

Recreatieve voorzieningen

Naast de routestructuren is er een aantal recreatieve voorzieningen in de gemeente aanwezig, zoals beschreven in paragraaf 10.1.6. Alternatief 2A (en alle varianten) heeft invloed op een minicamping aan de Heerweg. Het tracé raakt een punt van het terrein van de camping. Daarnaast zal de realisatie van een weg op geringe afstand van de kampeerplekken sterke afbreuk doen aan het kampeergenot en het aantal gasten van de minicamping. Alternatief 2B (en variant 2) en 3 zijn niet gelegen in de directe nabijheid van recreatieve voorzieningen.

Aan de straat Budschop is een manege gelegen. Deze manege ligt op aanzienlijke afstand van het tracé van alternatief 4 en is bereikbaar vanuit de kern Budschop. Toch is er enige invloed, omdat de weg Budschop ter hoogte van het tracé wordt afgesloten en bezoekers vanuit oostelijke richting zullen moeten omrijden.

Ambities en beleid van de gemeente Nederweert

De gemeente Nederweert heeft de ambitie om de recreatieve potentie van de gemeente beter te benutten. Deze ambitie laat zich samenvatten in de volgende stellingen:

- Vergroten van de mogelijkheden voor nevenactiviteiten en recreatie in voormalige agrarische bedrijfsgebouwen.
- Benutten van de recreatieve potenties van de kanaalzone tussen Nederweert en Budschop.
- Recreatieontwikkeling nabij de Kanalenviersprong.
- Ontwikkeling van Leisure-functies nabij de Stadspoort (omgeving McDonalds).

Alternatief 1A en 1B

In alternatief 1A en 1B blijven de bestaande N266 en N275 goeddeels op hun plek liggen. In alternatief 1A blijft er een gebiedsontsluitingsweg op maaiveld aanwezig, waardoor er sprake is van een verkeerskundige barrièrewerking tussen Nederweert en Budschop. Herinrichting van de kanaalzone om meer te doen met de recreatieve potenties van dit gebied is niet goed mogelijk, zo wordt gesteld in het Masterplan Nederweert – Budschop.

Ook al wordt in alternatief 1B de verkeerskundige barrièrewerking van de N266 opgeheven, is het ook in dit alternatief niet mogelijk om de kanaalzone herin te richten conform de hiervoor opgestelde visie. Beide alternatieven scoren niet goed op dit aspect. Daar staat tegenover dat beide alternatieven nagenoeg geen impact hebben op recreatieve routestructuren en recreatieve onderneming in het buitengebied. Hiermee is er ook geen sprake van negatieve invloed op het beleid ten aanzien van recreatieve ontwikkeling in/op voormalige agrarische bedrijfsgebouwen of –locaties. Ten opzichte van de ambities nabij de Kanalenviersprong en de Stadspoort scoren beide alternatieven neutraal.

Alternatief 2A en varianten

De realisatie van alternatief 2A en alle varianten heeft als resultaat dat de bestaande N266 tussen Nederweert en Budschop kan worden afgewaardeerd tot een erftoegangsweg. Hierdoor kan de visie op de herinrichting van de kanaalzone tot uitvoer worden gebracht. Wat betreft het benutten van de recreatieve potenties van de kanaalzone geldt dat dit alternatief goed scoort. Alternatief 2A heeft daarentegen wel tot gevolg dat het gebied ten westen van de kern Nederweert minder aantrekkelijk wordt voor recreanten. Dit staat niet direct de ambitie tot omvorming van het buitengebied in de weg, maar het belemmert deze wel. Voor de Kanalenviersprong heeft het aanleggen van alternatief 2A geen consequenties. Het alternatief komt wel te liggen nabij het voor leisure aangewezen gebied. Deze vorm van recreatie heeft geen last van hinder door verkeer over de randweg, maar kan hier zelfs baat bij hebben. Door de realisatie van de parallelstructuren blijft de locatie bereikbaar en door het grotere aantal passanten wordt het een nieuwe zichtlocatie.

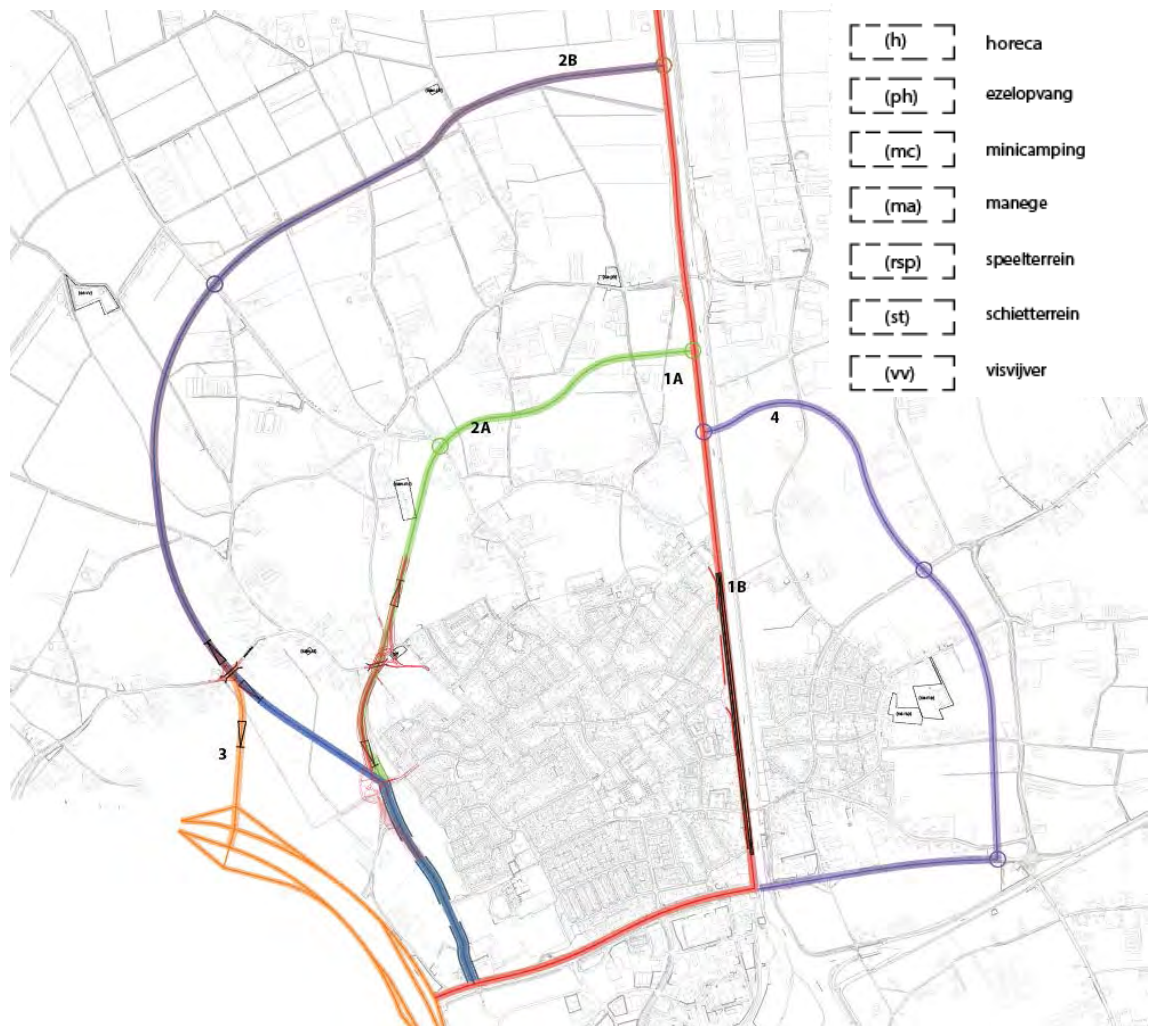
Alternatief 2B en 3

Ook voor alternatief 2B (en variant 2) en 3 geldt dat deze bijdragen aan de realisatie van de visie voor het gebied tussen Nederweert en Budschop, zoals deze in het Masterplan is verwoord. Daar staat tegenover dat ook deze alternatieven in het buitengebied een negatieve invloed hebben op de recreatieve waarde. De impact is minder groot dan in alternatief 2A, omdat de ligging van het tracé relatief ver verwijderd is van de meeste bebouwingslinten en –clusters waar kansen liggen voor recreatieve nevenactiviteiten of omvorming van voormalige agrarische bedrijven. Alternatief 2B en 3 lopen juist door een gebied waar de landbouw heeft ingezet op meer grootschaligheid in plaats van de ontwikkeling van nevenactiviteiten. Bovendien zijn hier meer relatief jonge bedrijven gevestigd. De impact op zowel de Kanalenviersprong als de Stadspoort wordt hetzelfde beoordeeld als in alternatief 2A.

Alternatief 4

Na realisatie van alternatief 4 kan de kanaalzone worden heringericht en omgevormd tot een zone die aantrekkelijk is voor recreanten. In dat opzicht scoort dit alternatief goed. De impact op de recreatieve ambities in het buitengebied is vergelijkbaar met die van alternatief 2B en 3. Het gebied aan de oostzijde van Budschop is wellicht wat minder geschikt voor omvorming tot een gebied dat aantrekkelijk is voor recreatieondernemers, ook de invloed van sluipverkeer aan de westzijde van Nederweert zorgt voor een afname van de belevingswaarde. Alternatief 4 heeft geen impact op de ambities in de Kanalenviersprong of Stadspoort.

afbeelding 10.11: Recreatieve bedrijven in het buitengebied, bron bestemmingsplan Buitengebied (zie ook kaartenbijlage)



10.2.7 Beoordeling alternatieven, criterium maatschappelijke voorzieningen

Te amoveren voorzieningen en verkeerskundige barrièrewerking

De invloed van de alternatieven op bestaande maatschappelijke voorzieningen is nihil. Wel zijn er enkele scholen gelegen binnen het (akoestisch) invloedsgebied van alternatief 1A en 1B, maar dit wordt behandeld bij de effectbeoordeling van het thema milieu. In algemene zin kan wel worden gesteld dat een afname van de verkeerskundige barrièrewerking (zie paragraaf 5.2.3) een positief effect heeft op de bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen voor de bewoners van Budschop. Alle alternatieven die in de verkeerskundige beoordeling een afname van de verkeerskundige barrièrewerking tot gevolg hebben, scoren daarom positief ten opzichte van de referentiesituatie. Alternatief 1B vormt weliswaar geen verkeerskundige barrière meer, maar er is wel nog een duidelijke visuele scheiding tussen de kernen. Barrièrewerking kan ook plaatsvinden doordat een alternatief een maatschappelijke voorziening moeilijk bereikbaar maakt. Aangezien er nagenoeg geen maatschappelijke voorzieningen in het buitengebied aanwezig zijn, is dit aspect niet aan de orde.

Beleid

De gemeente Nederweert heeft in het beleid dat is vastgelegd in het Masterplan Nederweert-Budschop duidelijk gesteld dat beide kernen één centrale zone (kanaalzone) moeten delen en dat deze zone een verbindend element tussen beide kernen moet vormen. Deze zone moet een ontmoetingsplek worden, waarbij aan de zijde van Budschop (beleidsmatig) mogelijkheden worden geschapen voor sociale voorzieningen. Nu is het niet zo dat het creëren van mogelijkheden voor sociale voorzieningen direct gekoppeld is aan de herinrichting van de N266, maar er is wel een duidelijke relatie. Elk alternatief dat de herinrichting van de kanaalzone mogelijk maakt, wordt daarom positief beoordeeld.

10.2.8 Conclusie

Bovenstaande constatering leiden tot de volgende effectbeoordeling

tabel 10.6: Beoordeling thema Ruimte

Criterium	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Wonen										
Te amoveren woningen en ruimtebeslag kavels ¹³	-	-	-	0/-	-	-	0/-	-	0/-	-
Ruimtebeslag woongebieden	0	0	0	--	--	--	0	0	0	--
Niet-agrarische bedrijvigheid										
Te amoveren niet-agrarische bedrijfsgebouwen	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0
Ruimtebeslag niet-agrarische gronden en bereikbaarheid (inclusief beleidsambities) ¹⁴	0	0/-	0/-	-	-	--	0	0	0	0/-
Agrarische bedrijvigheid										
Te amoveren agrarische bedrijfsgebouwen	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0
Ruimtebeslag landbouwgronden (inclusief beleidsambities)	0	0	0	-	-	-	--	--	--	--
Recreatie										
Ruimtebeslag recreatiegebieden/-bedrijven	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0	0	0	0
Routestructuren ¹⁵	0	0	0	-	0/-	0/-	0/-	-	0/-	-
Beleidsambities	0	0	0	0/+	0/+	0/+	+	+	+	0/+
Maatschappelijke voorzieningen										
Te amoveren maatschappelijke voorzieningen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Barrierewerking	0	0/+	0/+	+	0/+	0/+	+	0/+	+	+
Beleidsambities	0	0	0	+	+	+	+	+	+	+

¹³ Geen van de alternatieven of varianten heeft fysieke verwijdering van woningen tot gevolg. Wel zijn delen van woonpercelen benodigd.

¹⁴ Aanvullende inrichtingsmaatregelen aan de N275 zijn niet als separate variant meegewogen in het MER. De aanleg van een brug over de N275 nabij de Nikkelstraat heeft echter wel gevolgen voor de oppervlakte uit te geven bedrijventerrein aan de Pannenweg. Dit is een negatief gevolg van de keuze voor deze inrichtingsmaatregel voor het criterium werken.

¹⁵ Aanvullende inrichtingsmaatregelen aan de N275 zijn niet als separate variant meegewogen in het MER. De realisatie van verkeersveilige fietsoversteken over de N275 en de N266-N275 nabij het kanaal leveren voor alle alternatieven en varianten een positieve bijdrage aan het verbeteren van recreatieve routestructuren.

11. THEMA MILIEU – REFERENTIESITUATIE EN EFFECTBEOORDELING

11.1 Referentiesituatie

11.1.1 Referentiesituatie akoestiek

Toetsingskader

De beoordeling heeft plaatsgevonden door op verschillende wijzen de effecten van de verschillende alternatieven inzichtelijk te maken. Hierbij is onderscheid gemaakt in de volgende effecten:

- Aantal geluidbelaste woningen.
- Geluidbelaste oppervlakte.
- Verschilcontouren.
- Geluidbelasting op scholen en verzorgingscentra.
- Hinderbeleving.

Geluid belaste woningen

In het kader van het MER zijn voor woningen, andere geluidgevoelige gebouwen en geluidgevoelige terreinen de geluidbelastingen (in het maatgevende jaar 2030) ten gevolge van de verschillende tracéalternatieven inzichtelijk gemaakt ten opzichte van de huidige situatie inclusief autonome groei in 2030. Hiertoe zijn de geluidbelastingen door middel van geluidcontouren kwantitatief in beeld gebracht. Binnen het MER zijn ten behoeve van de vergelijking van de alternatieven de gecumuleerde geluidscontouren berekend voor een L_{den} van 48, 53, 58, 63 en 68 dB (exclusief aftrek artikel 110g). Deze waarden sluiten aan bij het stelsel van grenswaarden en maximale ontheffingswaarden uit de Wet geluidhinder. Zo kan worden geanticipeerd op eventuele overschrijdingen van normen uit de Wet geluidhinder. De ligging van de geluidgevoelige bestemmingen is bepaald met behulp van de Basisregistratie gebouwen (BAG) en gegevens van het kadaster (www.kadata.nl).

Geluid belast oppervlak

Op basis van de gecumuleerde geluidscontouren is naast het aantal geluid belaste woningen tevens het geluid belast oppervlak in elke geluidbelastingklasse per tracéalternatief weergegeven. Dit is ook gedaan voor het geluidbelaste oppervlakte van natuurgebieden.

Verschilcontouren

Per alternatief is een verschilcontour bepaald. De gepresenteerde contouren zijn per tracéalternatief vergeleken met de referentie-situatie. De verschilcontouren geven inzicht in de toenames en afnames van geluidbelasting binnen het aandachtsgebied.

Geluid belaste scholen en gezondheidscentra

Binnen het aandachtsgebied zijn in de kern van Nederweert twee scholen (basisschool de Bonger en Citaverde College) en één verpleeghuis (St. Joseph) gelegen. Per tracéalternatief is de gecumuleerde geluidbelasting ter plaatse van deze gevoelige bestemmingen bepaald.

Hinderbeleving

Op basis van de geluidcontouren en het aantal geluidgevoelige bestemmingen in het studiegebied is het aantal ernstig gehinderden met betrekking tot het milieuaspect geluid bepaald op basis van een landelijk gemiddelde van 2,3 inwoners per woning. Ten behoeve

van de bepaling van het aantal ernstig gehinderden is aansluiting gezocht bij de dosis-effectrelaties voor verkeerslawaaï uit het handboek: "Gezondheidseffectscreening; Gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen".

In navolgende tabel is de relatie weergegeven. In de tabel is tevens de GES-score weergegeven. Vanuit een worst-case is voor het aantal gehinderden bij de verdere berekeningen aangesloten bij de bovengrenzen uit de tabel.

tabel 11.1: Dosis-effectrelaties voor verkeerslawaaï

Geluidbelastingklasse	Ernstig gehinderden [%]	GES-score
48-53 dB	3 - 5	2
53-58 dB	5 - 9	4
58-63 dB	9 - 14	5
63-68 dB	14 - 21	6
68-73 dB	21 - 31	7
> 73 dB	≥ 31	8

Wettelijke normen

Normen met betrekking tot de geluidbelasting vanwege wegverkeer zijn in artikel 82 en 83 van de Wet geluidhinder opgenomen. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting op de gevel van woningen, andere geluidgevoelige gebouwen en geluidgevoelige terreinen bedraagt 48 dB.

Voor de nog te projecteren Randweg (alternatief 2A, 2B, 3 en 4) bedraagt de maximaal toelaatbare geluidbelasting 63 dB ter plaatse van woningen in stedelijk gebied en 58 dB ter plaatse van woningen in buiten stedelijk gebied. Voor de N275 en N266 bedraagt de maximaal toelaatbare geluidbelasting 63 dB ter plaatse van woningen in stedelijk gebied en 58 dB ter plaatse van woningen in buiten stedelijk gebied.

Referentiesituatie

Bij de beoordeling van de milieueffecten voor een type project als het project N266 Nederweert speelt akoestiek altijd een belangrijke rol. Aan een drukke weg door een bebouwde kom zijn doorgaans veel milieu- en meer specifiek geluidgevoelige bestemmingen gelegen. In artikel 1 van de Wet geluidhinder juncto artikel 1.2 van het Besluit geluidhinder is bepaald wat wordt verstaan

onder andere geluidgevoelige bestemmingen en geluidgevoelige terreinen:

- Woningen.
- Onderwijsgebouwen.
- Ziekenhuizen en verpleeghuizen.
- Verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en medische kleuterdagverblijven.
- Woonwagenstandplaatsen.
- Terreinen die behoren bij andere gezondheidszorggebouwen voor zover deze bestemd zijn voor de aldaar verleende zorg.

Om te beoordelen of er sprake is van geluidhinder die wordt veroorzaakt door het wegverkeer is eerst de situatie na autonome groei beschouwd. Dit is gedaan met behulp van het rekenmodel Geomilieu op basis van de SRMII-systematiek uit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Als input zijn de verkeersgegevens uit het verkeersmodel van de provincie

Limburg gebruikt. Voor een nadere onderbouwing van de gehanteerde systematiek wordt verwezen naar het rapport Milieueffectrapportage N266 Nederweert - Akoestisch onderzoek (Windmill, rapportnummer P2012.144.04-2 d.d. 21 juni 2013). Dit rapport is als separate bijlage bij het planMER gevoegd.

De verdeling van het aantal woningen in elke geluidbelastingklasse is per tracéalternatief bepaald. Hierbij zijn ook de woningen gelegen langs het onderliggend wegennet meegenomen. De verdeling in elke geluidklasse is weergegeven in tabel 11.2.

tabel 11.2: Aantal geluidbelaste woningen in de referentiesituatie (2030)

Geluidsklasse	Aantal geluidbelaste woningen
< 48 dB	832
48-53 dB	2181
53-58 dB	1307
58-63 dB	454
63-68 dB	128
68-73 dB	11
> 73 dB	0

Aan de N266 (Aan Vijftien) en de N275 is een aantal woningen gelegen met een geluidbelasting die hoger is dan de maximale wettelijke ontheffingswaarde (63 dB).

Naast het aantal geluidbelaste woningen is ook de geluidbelaste oppervlakte relevant. Dit is een maat voor de hinder buiten de woning of de gevoelige bestemming en kan bijvoorbeeld invloed hebben op natuurgebieden die tevens zijn aangeduid als stiltegebied.

tabel 11.3: Geluidbelaste oppervlakte in referentiesituatie

Geluidsklasse	Geluidbelaste oppervlakte [ha]
< 48 dB	455
48-53 dB	410
53-58 dB	309
58-63 dB	203
63-68 dB	74
68-73 dB	27
> 73 dB	16

Naast woningen komen er ook andere geluidgevoelige bestemmingen voor in het invloedsgebied van de te beschouwen wegen in het plangebied. In tabel 11.4 is de geluidbelasting op de overige gevoelige bestemmingen in de referentiesituatie weergegeven.

tabel 11.4: Overige geluidgevoelige bestemmingen

Geluidgevoelige bestemming	Geluidsbelasting [dB/A]
Basisschool De Bongerd	49
Cita Verde College	53
Verzorgingshuis St. Joseph	61

Tot slot kan met behulp van de systematiek “dosis-effectrelatie” worden bepaald hoeveel ernstig (geluid)gehinderde personen er in de referentiesituatie zijn.

tabel 11.5: Aantal ernstig gehinderden in de referentiesituatie

Geluidbelasting- klasse	Aantal ernstig gehinderden [Abs. aantal]
<48 dB	57
48 - 53 dB	251
53 - 58 dB	271
58 - 63 dB	146
63 - 68 dB	62
68 - 73 dB	8
> 73 dB	0

11.1.2 Huidige situatie luchtkwaliteit

Beleid

Beoordeling van de effecten op de lokale luchtkwaliteit vindt plaats op grond van de Wet milieubeheer. De basis hiervoor is te vinden in hoofdstuk 5, titel 2, van de Wet milieubeheer en in bijlage 2 bij de wet waarin de verschillende grens- en richtwaarden zijn opgenomen.

In Nederland zijn alleen de concentraties van fijnstof en stikstofdioxide relevant. Voor de overige stoffen wordt aangenomen dat deze aan de grenswaarden voldoen. De grenswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide worden onderstaand weergegeven.

Fijnstof (PM₁₀) 40 µg/m³ als jaargemiddelde concentratie;
50 µg/m³ als 24-uurgemiddelde concentratie, die 35 keer per jaar mag worden overschreden.

Stikstofdioxide 40 µg/m³ als jaargemiddelde concentratie(m.i.v. 2015) ;
200 µg/m³ als uurgemiddelde concentratie, die 18 keer per jaar mag worden overschreden.

Fijnstof (PM_{2,5})

Op 20 mei 2008 is de nieuwe Europese Richtlijn betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa van kracht geworden. De nieuwe richtlijn (2008/50/EG) is een samenvatting van de bestaande Europese luchtkwaliteit regelgeving met onder andere grenswaarden voor fijn stof (PM₁₀). Daarnaast legt de nieuwe richtlijn nieuwe normen vast voor de fijnere fractie van fijn stof (PM_{2,5}). Vanaf 2015 geldt een jaargemiddelde grenswaarde voor PM_{2,5} van 25 µg/m³.

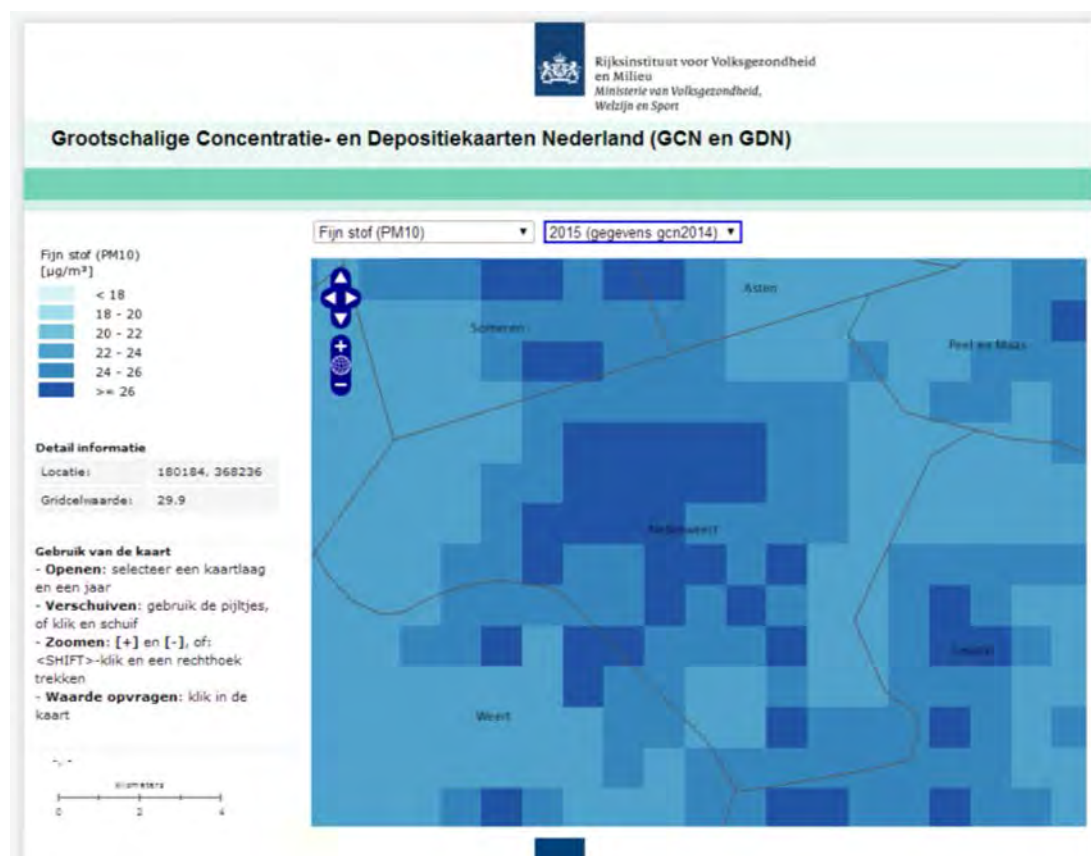
Tot 1 januari 2015 blijft het toetsen aan de grenswaarde buiten beschouwing bij de uitoefening van een bevoegdheid of toepassing van een wettelijk voorschrift (zie Wm artikel 5.16, lid 2 een opsomming van deze bevoegdheden en wettelijke voorschriften). Dit is ongeacht of een besluit van vóór 1 januari 2015 ook na de genoemde datum gevolgen voor de luchtkwaliteit heeft of kan hebben (zie Wm bijlage 2 voorschrift 4.4, lid 2).

Uit analyses verricht door het Planbureau voor de Leefomgeving volgt dat de huidige norm voor PM_{10} voor Nederland de meest stringente norm is. De norm voor $PM_{2,5}$ levert naar verwachting nauwelijks extra overschrijdingen op. In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht zullen wel aanvullende maatregelen getroffen worden.

Huidige situatie

Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu beheert een landelijk meetnet voor de luchtkwaliteit. Dit meetnet registreert onder meer ook de achtergrondconcentraties van fijnstof en stikstofdioxide. De meetgegevens worden vertaald naar Grootchalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (GCN en GDN kaarten). Navolgend wordt de GCN kaart voor fijnstof (PM_{10}) weergegeven voor de omgeving van het tracé. Hierbij is gebruik gemaakt van de GCN-gegevens "GCN2014" zoals deze in maart 2014 beschikbaar zijn gesteld.

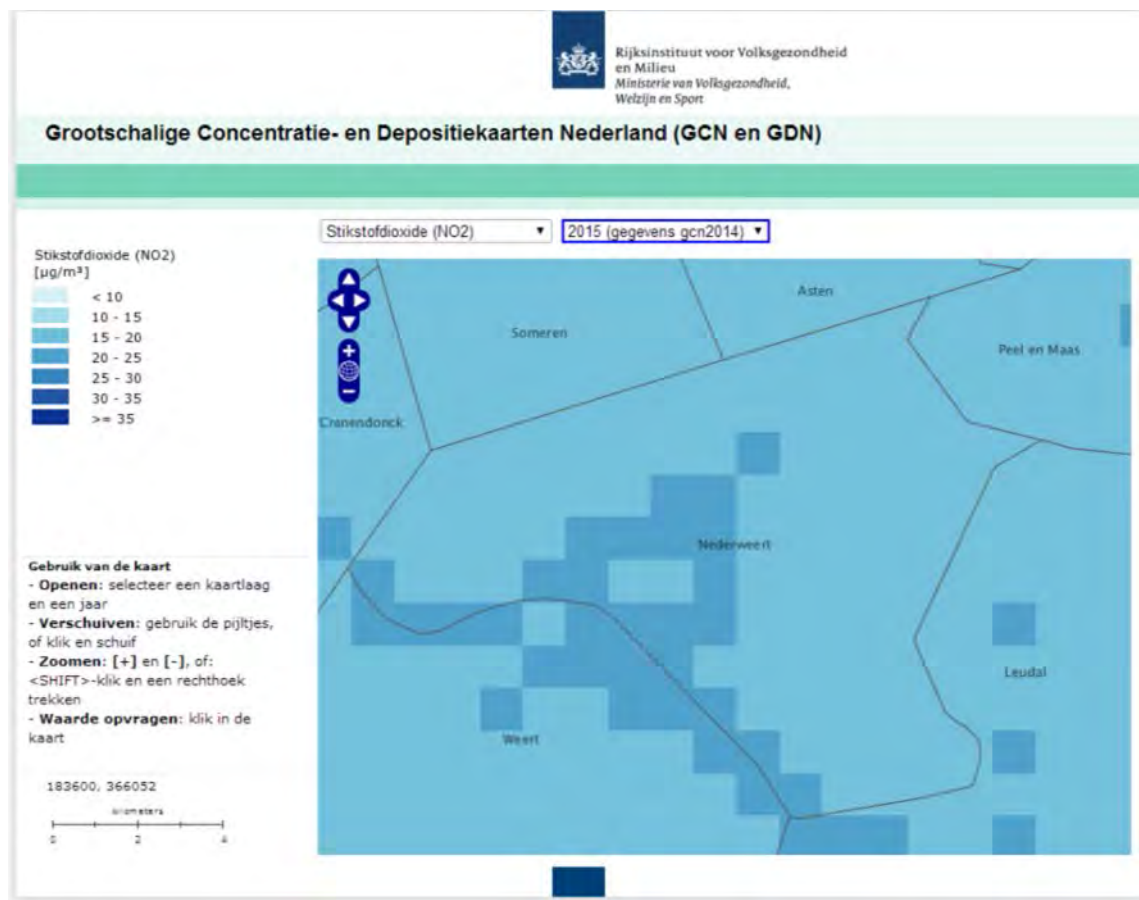
afbeelding 11.1: Jaargemiddelde concentratie fijnstof



Uit de voorgaande kaart volgt dat de jaargemiddelde concentratie voor fijnstof in de huidige situatie de grenswaarde niet overschrijdt. Lokaal worden jaargemiddelde concentraties waargenomen tot $34 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Voor stikstofdioxide is eveneens een GCN kaart beschikbaar. Onderstaand wordt de jaargemiddelde achtergrondconcentratie van stikstofdioxide weergegeven.

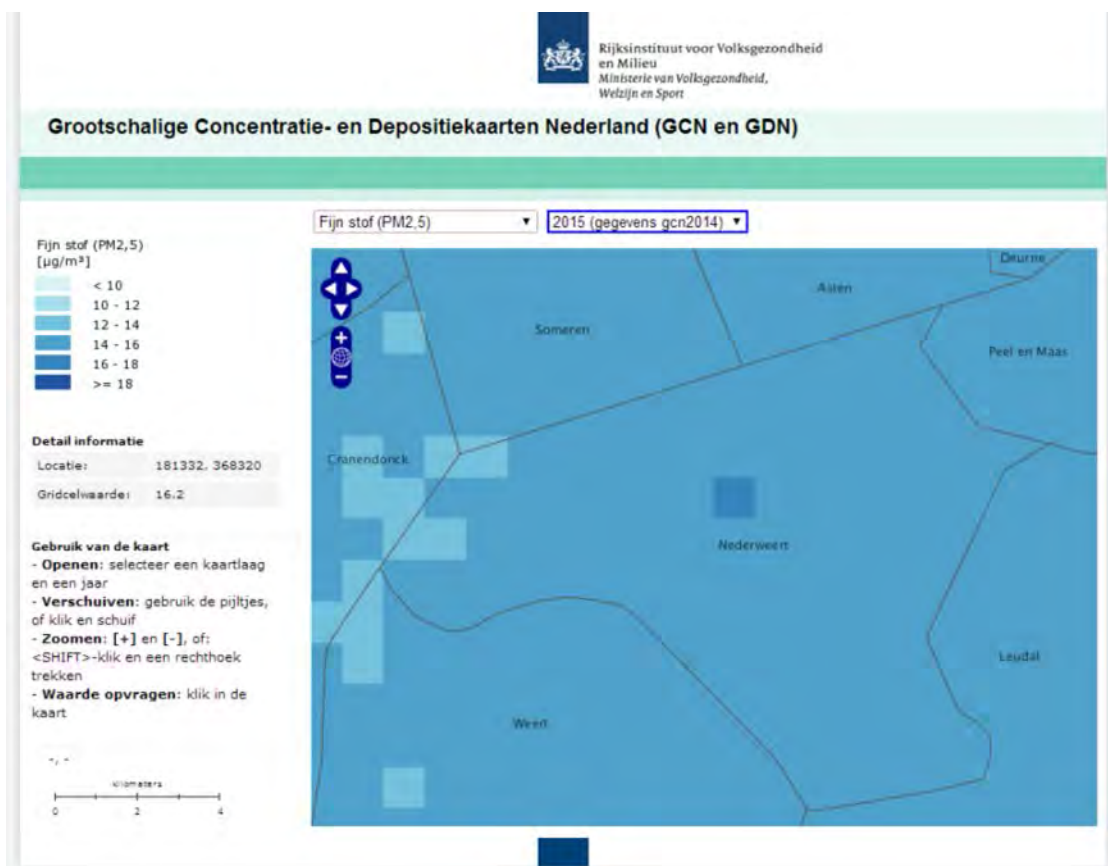
afbeelding 11.2: Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide



Uit de voorgaande kaart volgt dat de jaargemiddelde concentratie voor stikstofdioxide in de huidige situatie de grenswaarde niet overschrijdt. Lokaal worden jaargemiddelde concentraties waargenomen tot 23 µg/m³.

Voor ultrafijnstof (PM_{2,5}) geldt op dit moment nog geen normstelling. Dit ultrafijnstof is wel opgenomen in het landelijke meetnet luchtkwaliteit en hiervoor is ook al een GCN kaart beschikbaar. Navolgend wordt de GCN kaart voor ultrafijnstof weergegeven.

afbeelding 11.3: Jaargemiddelde concentratie ultrafijnstof



Uit de voorgaande kaart volgt dat de jaargemiddelde concentratie voor ultrafijnstof in de huidige situatie de grenswaarde niet overschrijdt. Lokaal worden jaargemiddelde concentraties waargenomen tot 17 µg/m³.

11.1.3 Huidige situatie trillingen

Trillinghinder wordt met name veroorzaakt door auto- en vrachtverkeer. In de nabijheid van een drukke weg kan sprake zijn van trillinghinder. Wetgeving op het gebied van trillingshinder is er niet. Wel is er de 'Meet- en Beoordelingsrichtlijnen van de Stichting Bouwresearch', voor meten van schade aan gebouwen of hinder ofwel de SBR-richtlijnen. Deze kunnen echter niet gebruikt worden voor milieu-effectstudies. Voor het bepalen van de effecten kan wel een afgeleide methode gebruikt worden volgens het rapport, "Overzicht voorspellingsmethoden voor toepassing in tracé/m.e.r.-studies voor rijkswegen".

Hierin wordt een methode beschreven om verschillende alternatieven te vergelijken op het aspect trillingen. Uitgangspunt hierbij is dat naarmate de afstand van de weg ten opzichte van woningen groter wordt het effect afneemt. De kritische afstand is daarbij 50 meter.

In de huidige situatie gaat al het zware verkeer door de kern, met name bij drempels en bochten zal er sprake zijn van trillingshinder. Er zijn geen metingen bekend ter plaatse, maar gelet op de hoeveelheid zwaar verkeer en het profiel van de weg is het aannemelijk dat woningen aan de N266 en in mindere mate (grotere afstand tot de weg) de N275 hinder kunnen ondervinden van trillingen. Met name ter plaatse van drempels en bochten zal dat het geval kunnen zijn.

11.1.4 Huidige situatie externe veiligheid

Beleid

Het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is gebaseerd op de Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvgs). Op basis van de Rnvgs heeft het ministerie van verkeer en waterstaat een aantal risicoatlassen opgesteld. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn er de risicoatlassen voor de weg, het spoor en het water.

Op 20 juli 2012 is de 'Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (verder de Circulaire) in de Staatscourant¹⁶ gepubliceerd. Deze is op 31 juli 2012 in werking getreden.

Het is de bedoeling dat de circulaire op termijn overgaat in een Besluit externe veiligheid transportroutes (het ontwerp-Bevt is op 10 december 2012 aan de Tweede Kamer aangeboden), dat qua opzet en normering grotendeels overeen zal komen met het Besluit externe veiligheid inrichtingen milieubeheer (Bevi).

Risiconormen

Het begrip risico wordt in beeld gebracht door middel van twee begrippen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De hoogte van het GR representeert de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van de transportroute in één keer het dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval op die transportroute.

Onderzoeksgebied

Overeenkomstig de Circulaire hoeven geen beperkingen aan het ruimtegebruik van een plan te worden gesteld in het gebied dat op meer dan 200 meter van een route of tracé ligt. Indien de risicobron op meer dan 200 meter afstand van het plangebied is gelegen hoeft geen berekening plaats te vinden van de ligging van de plaatsgebonden risicocontouren of de (toename van) de hoogte van het groepsrisico. Voor risicobronnen die op minder dan 200 meter afstand van een risicobron zijn gelegen, dienen deze berekeningen wel plaats te vinden. De systematiek van deze berekeningen volgt uit de concept Handleiding risicoanalyse transport (concept-HART).

In de Circulaire is aangegeven dat indien de hoogte van het groepsrisico wordt berekend, de bevolking binnen het invloedsgebied dient te worden meegenomen in de berekeningen. Onder het invloedsgebied wordt verstaan: het gebied waar dodelijke slachtoffers kunnen vallen als gevolg van een ongeluk met een gevaarlijke stof. Dit gebied wordt bepaald door de berekening van het grootst mogelijke ongeval waar nog bij 1 % van de blootgestelde personen dodelijk letsel optreedt (1 %-letaliteitsgrens). Binnen dit gebied worden de personen meegeteld voor de hoogte van het groepsrisico.

Momenteel wordt gewerkt aan het landelijk vastleggen van transportroutes voor gevaarlijke stoffen, het Basisnet. Verwacht wordt dat in de loop van 2013 het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen wordt vastgesteld, met daarin verplichte routes over de weg, water en het spoor. De

¹⁶ Staatscourant Nr. 14687 d.d. 20 juli 2012

N266 en N275 zijn hierin niet opgenomen. Transport van gevaarlijke stoffen voor lokale bestemmingen kan wel over de wegen blijven plaatsvinden.

Huidige situatie

De plaatsgebonden risico-contour (10-6-contour) vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over de N266 en het aansluitend deel van de N275 naar de A2 ligt op de weg. De hoogte van het groepsrisico wordt met name bepaald door het aantal aanwezige personen binnen een afstand van 200 meter van de weg. Omdat de N266 en N275 niet in het Basisnet worden opgenomen, zijn geen recente telgegevens van gevaarlijke transporten voorhanden. In september 2010 is een risicoberekening uitgevoerd waaruit blijkt dat de oriënterende waarde voor de hoogte van het groepsrisico niet wordt overschreden¹⁷.

11.2 Effectbeoordeling

11.2.1 Beoordelingscriteria

Het thema milieu wordt beoordeeld aan de hand van onderstaande criteria.

tabel 11.6: Beoordelingscriteria thema 'Milieu'

Thema	Criteria	Indicator en wijze van onderzoek
Milieu	Akoestiek	Aantal geluidbelaste woningen
		Geluidsbelasting gevoelige objecten
		Geluidbelaste oppervlak
		Aantal ernstig gehinderden (dosis-effectrelatie)
	Luchtkwaliteit	Grenswaarden luchtverontreinigende stoffen bij milieugevoelige bestemmingen (kwantitatief)
		Milieugevoelige objecten binnen contourklassen, inclusief in betekende mate toe- of afname (kwantitatief)
	Trillingen	Aantal gevoelige objecten die blootstaan aan trillingshinder (kwantitatief)
	Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico (kwantitatief)
		Groepsrisico (kwantitatief)

11.2.2 Beoordelingsscores

De beoordeling van de milieuthema's geschiedt aan de hand van rekenmodellen. De interpretatie van de rekenresultaten bepaalt de beoordelingsscore, waarbij een 7-puntsschaal wordt gehanteerd.

¹⁷ Bron: risicokaart.nl

11.2.3 Beoordeling alternatieven, criterium akoestiek

Wijze van scoren alternatieven

Bij de bepaling van de akoestische effecten van de alternatieven is, zoals te zien is in tabel 11.6, onderscheid gemaakt in verschillende criteria. Voor de bepaling van de score van het aantal geluidbelaste woningen en het aantal ernstig gehinderden wordt de systematiek uit tabel 11.7 gehanteerd.

tabel 11.7: Scores akoestiek_geluidbelaste woningen

Geluidbelaste woningen boven voorkeursgrenswaarde (48 dB)	Score	Beoordeling
Meer dan 10% toename van het aantal geluidbelaste woningen t.o.v referentiesituatie	--	Zeer negatief effect
5 – 10% toename	-	Negatief effect
0 – 5% toename	0/-	Enigszins negatief effect
Geen effect	0	Neutraal - effect nihil
0 – 5% afname	0/+	Enigszins positief effect
5 – 10% afname	+	Positief effect
Meer dan 10% afname	++	Zeer positief effect
Ernstig gehinderden	Score	Beoordeling
Meer dan 10% toename van het aantal ernstig gehinderden t.o.v referentiesituatie	--	Zeer negatief effect
5 – 10% toename	-	Negatief effect
0 – 5% toename	0/-	Enigszins negatief effect
Geen effect	0	Neutraal - effect nihil
0 – 5% afname	0/+	Enigszins positief effect
5 – 10% afname	+	Positief effect
Meer dan 10% afname	++	Zeer positief effect

De beoordeling van het criterium geluidgevoelige bestemmingen vindt plaats op basis van de berekende geluidbelasting. Het criterium geluidbelaste oppervlakte wordt kwalitatief beoordeeld, omdat er verschil is in het type gebied waar geluidbelasting optreedt.

Geluidgevoelige objecten boven 48 dB

In dit planMER wordt gekeken naar de gevolgen van de verscheidene alternatieve tracés op het akoestisch leefklimaat ten opzichte van de autonome situatie. Als referentiesituatie wordt de huidige situatie beschouwd inclusief autonome groei tot en met 2030. De verschillende alternatieven worden eveneens beschouwd voor het jaar 2030 en vergeleken met de referentiesituatie. Voor het modelleren van de ontwikkeling wordt uitgegaan van standaardwaarden, dan wel worst-case benaderingen waar aangegeven. Verder is aangesloten bij het advies van de commissie-m.e.r. zoals vastgelegd in het rapport: “N266, Randweg Nederweert; Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport” van 17 januari 2013 (rapportnummer 2718-33). De geluidbelasting van de verschillende varianten van de alternatieven 1B, 2A en 2B is eveneens bepaald. Voor de invoergegevens en

uitgebreide berekeningsresultaten wordt verwezen naar het rapport: Oplegnotitie akoestiek, luchtkwaliteit en externe veiligheid bij Milieueffectrapportage N266 – Randweg Nederweert” d.d. 12 mei 2014.

De verdeling van het aantal woningen in elke geluidbelastingklasse is per tracéalternatief bepaald. Hierbij zijn ook de woningen gelegen langs het onderliggend wegennet meegenomen. De verdeling in elke geluidklasse is weergegeven in tabel 11.8.

tabel 11.8: Geluidbelaste woningen in het studiegebied

Geluidbelasting- klasse	Aantal geluid belaste woningen [-]										
	Ref ¹⁸	Alt. 1a	Alt. 1b	1b-v2	Alt. 2a	2a-v3	2a-v4	Alt. 2b	2b-v2	Alt 3	Alt. 4
<48 dB	832	841 101%	951 114%	845 114%	1192 143%	950 114%	1165 140%	1238 149%	1098 132%	1270 153%	1124 135%
48 - 53 dB	2181	2179 100%	2269 104%	2271 104%	2125 97%	2164 99%	2127 98%	2052 94%	2057 94%	2065 95%	2202 101%
53 - 58 dB	1307	1309 100%	1139 87%	1229 94%	1082 83%	1237 95%	1130 86%	1106 85%	1205 92%	1081 83%	1110 85%
58 - 63 dB	454	445 98%	419 92%	433 95%	407 90%	436 96%	383 84%	406 89%	430 95%	387 85%	363 80%
63 - 68 dB	128	128 100%	128 100%	128 100%	102 80%	118 92%	103 80%	105 82%	116 91%	104 81%	107 84%
68 - 73 dB	11	11 100%	7 64%	7 64%	5 45%	7 64%	5 45%	6 55%	6 55%	5 45%	7 64%
> 73 dB	0	0 100%	0 100%	0 100%	0 100%	1 200%	0 100%	0 100%	1 200%	1 200%	0 100%
# woningen >48 dB	4081	4072 100%	3962 97%	3968 97%	3721 91%	3963 97%	3748 92%	3675 90%	3815 93%	3643 89%	3789 93%

Uit tabel 11.8 blijkt voor alle alternatieven en varianten m.u.v. alternatief 1A dat het aantal woningen in de hogere geluidbelastingklassen, en dus ook het aantal gehinderden, vermindert. Vooral voor de alternatieven 2A, 2B, 3 en 4 neemt het aantal woningen met een hogere geluidbelasting af. Dit is te verklaren door het feit dat er minder woningen zijn gelegen in het buitengebied dan in de kern Nederweert. Het aantal geluid belaste woningen neemt af als de geluidbelasting afneemt omdat de afstand van de weg tot de woningen groter wordt of omdat het aantal woningen langs het tracé afneemt.

Binnen het aandachtsgebied zijn in de kern van Nederweert twee scholen (basisschool de Bongerd en Citaverde College) en één verpleeghuis (St. Joseph) gelegen. In navolgende tabel is de geluidbelasting ter plaatse van deze geluidgevoelige objecten weergegeven.

¹⁸ Huidige situatie inclusief autonome groei in 2030

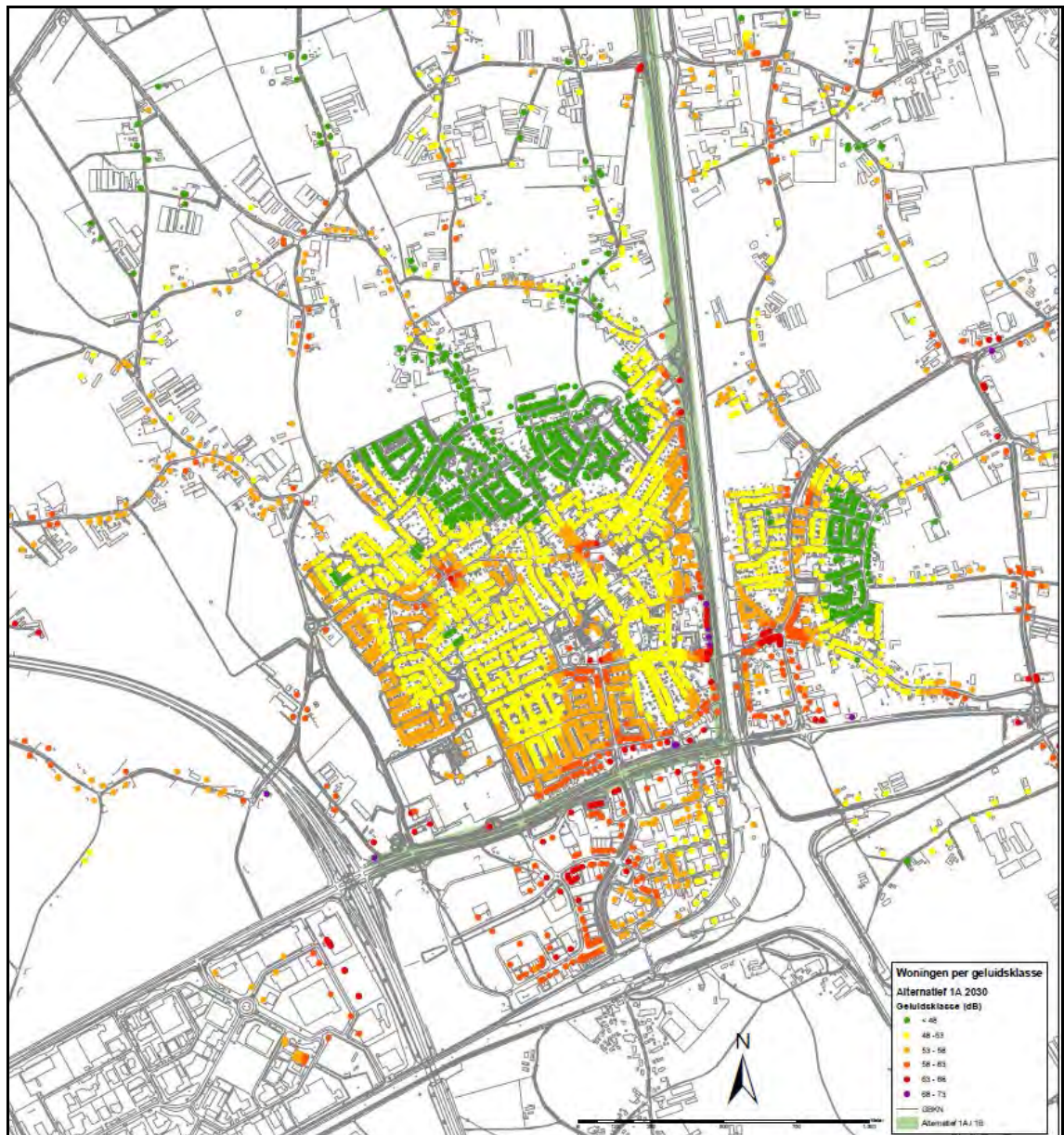
tabel 11.9: Overige geluidgevoelige bestemmingen

Geluid- gevoelige bestemming	Geluidbelasting [dB(A)]										
	Ref 19	1A	1B		2A			2B		3	4
		1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
De Bongerd	49	50	50	50	49	49	49	49	49	49	49
Citaverde College	53	53	45	45	51	51	51	51	51	51	51
St Joseph	61	61	47	59	53	53	53	53	53	53	53

Met name het verzorgingshuis St. Joseph heeft baat bij het alternatief 1B (verdiepte ligging) en de alternatieven 2A, 2B, 3 en 4 waarbij het verkeer om de kern wordt geleid. Variant 2 van alternatief 1B ligt echter niet verdiept ter plaatse van het verzorgingshuis St. Joseph. Het positieve effect van de verdiepte ligging is er dus niet. Ook het Citaverde College heeft baat bij de alternatieven 1B, 2A, 2B, 3 en 4 waarbij het verkeer om de kern wordt geleid. Ter plaatse van het Citaverde College ligt ook variant 2 van alternatief 1B verdiept. Het positieve effect is vergelijkbaar. Voor de basisschool De Bongerd zijn de effecten marginaal.

¹⁹ Huidige situatie inclusief autonome groei in 2030

afbeelding 11.4: Woningen per geluidsklasse voor alternatief 1A. In de kaartenbijlage zijn alle alternatieven opgenomen.



Geluidbelaste oppervlakte

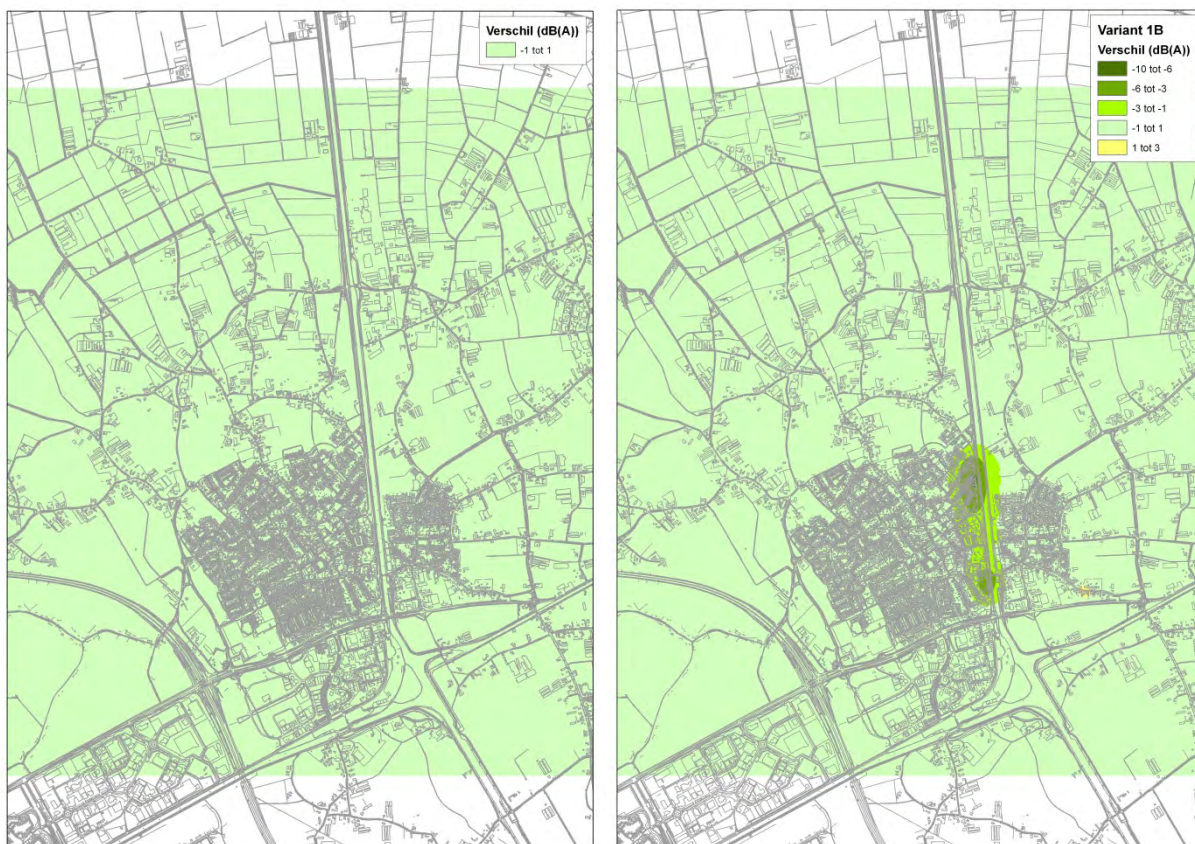
Binnen het invloedsgebied van de nieuwe weg zijn geen EHS of Natura2000 gebieden gelegen. Alle alternatieven scoren voor geluidbelasting van gevoelige gebieden dus neutraal ten opzichte van de referentiesituatie. Wel is bepaald wat de geluidbelaste oppervlakte per alternatief is. In tabel 11.10 het resultaat hiervan opgenomen.

tabel 11.10: Geluid belaste oppervlakte

Geluid belasting Klasse	Geluidbelaste oppervlakte [ha]										
	Ref 20	1A	1B		2A			2B		3	4
		1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
< 48 dB	454,8	454,9	465,5	459,4	464,9	429,2	475,6	415,9	382,0	413,2	439,7
48-53 dB	410,3	410,1	410,7	411,4	415,6	413,4	407,0	433,2	442,9	432,7	419,1
53-58 dB	308,6	309,0	305,7	307,2	301,8	307,9	297,6	319,9	317,9	328,6	307,5
58-63 dB	202,5	202,5	195,6	199,1	191,2	211,7	195,7	203,9	220,9	204,8	208,8
63-68 dB	73,5	73,4	72,8	73,1	76,6	83,1	74,8	77,9	84,2	70,5	76,1
68-73 dB	27,3	27,2	26,7	26,8	27,0	30,4	27,1	26,4	28,0	25,0	25,9
> 73 dB	16,0	16,0	16,0	16,0	15,8	17,3	15,2	15,8	17,1	18,2	15,9
Aantal ha	1493	1493	1493	1493	1493	1493	1493	1493	1493	1493	1493

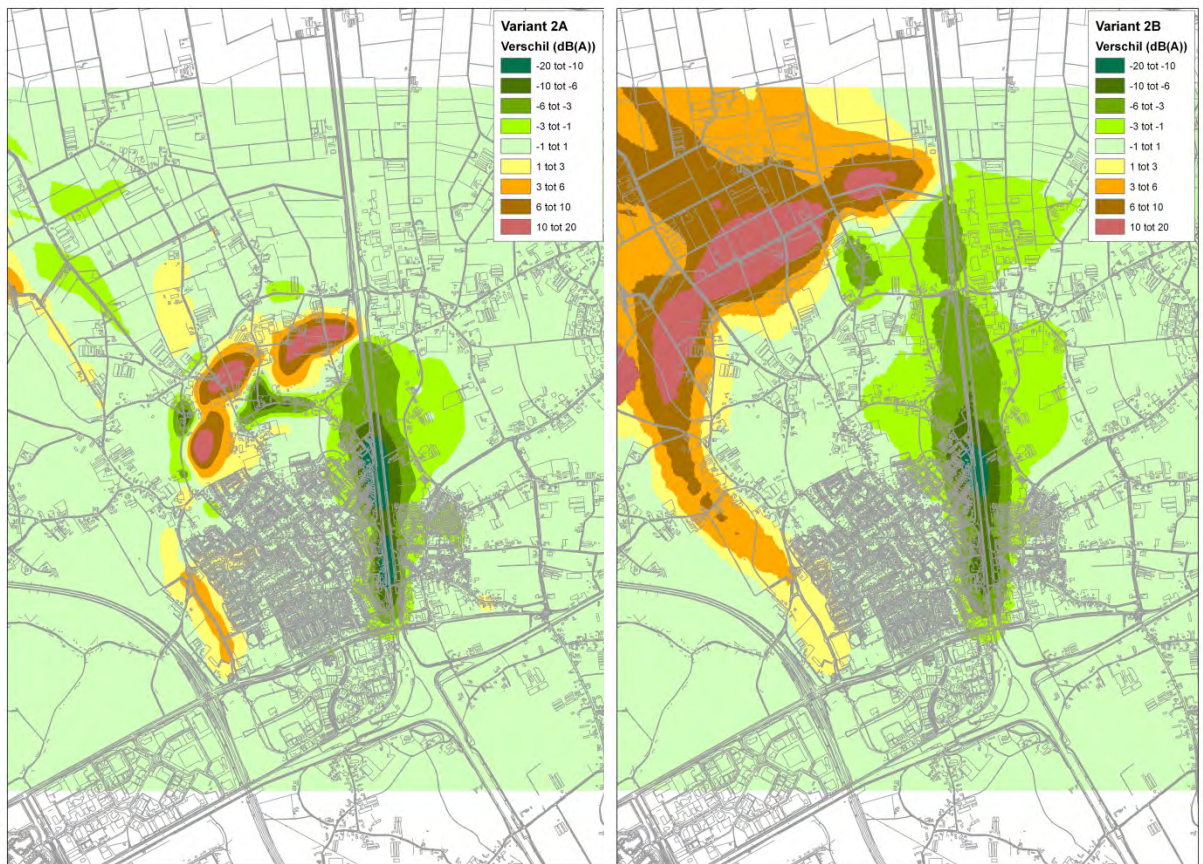
Uit tabel 11.10 blijkt dat in de hogere geluidbelasting klassen het geluid belast oppervlak voor alle alternatieven afneemt. De geluidbelaste oppervlakte is echter niet onderscheidend. In navolgende figuren zijn de verschilcontouren van de verschillende varianten ten opzichte van de referentie gepresenteerd.

afbeelding 11.5: Verschilcontouren alternatief 1A en 1B t.o.v. referentiesituatie.



²⁰ Huidige situatie inclusief autonome groei in 2030

afbeelding 11.6: Verschilcontouren alternatief 2A en 2B t.o.v. referentiesituatie



Uit de verschilcontouren volgt dat alternatief 1A en alternatief 1B weinig onderscheidend zijn ten opzichte van de referentie. De verdiepte ligging van een deel van de N266 heeft slechts een geringe invloed op de gecumuleerde geluidbelasting ter plaatse van de N266.

Voor alternatieven 2A en 2B blijkt dat de geluidbelasting aan de noord- westzijde van de kern van Nederweert toeneemt ten opzichte van de referentie. De geluidbelasting ter plaatse van het huidige tracé van de N266 neemt ten gevolge van deze alternatieven af.

Voor alternatief 3 blijkt dat de geluidbelasting aan de noord- westzijde van Nederweert toeneemt ten opzichte van de referentie. De geluidbelasting ter plaatse van het huidige tracé van de N266 neemt ten gevolge van dit alternatief af.

Alternatief 4 heeft voornamelijk een positief effect op de geluidbelasting ter hoogte van het huidige tracé van de N266. Verder neemt de geluidbelasting aan de westelijke zijde van de kern toe ten gevolge van stuipverkeer. Ter plaatse van de oostelijke rondweg neemt eveneens de geluidbelasting toe.

afbeelding 11.7: Verschilcontouren alternatief 3 en 4 t.o.v. referentiesituatie



Ernstig gehinderden

Op basis van het aantal woningen in een bepaalde geluidklasse is met de dosis-effectrelatie het aantal ernstig gehinderden bepaald.

tabel 11.11: Ernstig gehinderden

Geluidbelasting- klasse	Aantal ernstig gehinderden [Abs. aantal]										
	Ref ²¹	1A	1B	1B- v2	2A	2A- v3	2A- v4	2B	2B- v2	3	4
<48 dB	57	58 102%	66 116%	58 102%	82 144%	66 116%	80 140%	85 149%	76 133%	88 154%	78 137%
48 - 53 dB	251	251 100%	261 104%	261 104%	244 97%	249 99%	245 98%	236 94%	237 94%	237 94%	253 101%
53 - 58 dB	271	271 100%	236 87%	254 94%	224 83%	256 94%	234 86%	229 85%	249 92%	224 83%	230 85%
58 - 63 dB	146	143 98%	135 92%	139 95%	131 90%	140 96%	123 84%	131 90%	138 95%	125 86%	117 80%
63 - 68 dB	62	62 100%	62 100%	62 100%	49 79%	57 92%	50 81%	51 82%	56 90%	50 81%	52 84%
68 - 73 dB	8	8 100%	5 63%	5 63%	4 50%	5 63%	4 50%	4 50%	4 50%	4 50%	5 63%
> 73 dB	0	0 100%	0 100%	0 100%	0 100%	1 200%	0 100%	0 100%	1 200%	1 200%	0 100%
# gehinderden	795	793	764	780	734	774	736	736	761	728	734
Percentage t.o.v referentiesituatie		100%	96%	98%	92%	97%	93%	93%	96%	92%	92%

Uit de tabel blijkt dat voor alle alternatieven met name bij de hogere geluidbelastingen het aantal gehinderden afneemt ten opzichte van de huidige situatie inclusief autonome groei in 2030 (Referentiesituatie). Duidelijk is ook dat met name variant 3 van alternatief 2A minder goed scoort dan het oorspronkelijk alternatief door de ligging op maaiveld en de aanleg van parallelwegen. In mindere mate geldt dit voor variant 4 van alternatief 2A en variant 2 van alternatief 2B. Alternatief 1B, variant 2 heeft eveneens een minder positief effect op het aantal gehinderden dan alternatief 1B. Dit alternatief ligt ter plaatse van nagenoeg de gehele bebouwde kom verdiept, hetgeen een positief effect heeft op de geluidbelasting. De verschillen zijn echter beperkt.

Compenserende en mitigerende maatregelen

Om de geluidbelasting (in belangrijke mate) te verminderen en daarmee het aantal geluidgehinderden terug te dringen, kunnen mitigerende maatregelen worden getroffen.

Voor de alternatieven 1A en 1B wordt slechts een zeer geringe toename van de geluidbelasting berekend (ten hoogste 1 dB) ten opzichte van de huidige situatie (referentiesituatie 2030). Door het toepassen van een stiller wegdektype is het mogelijk om de geluidbelasting te verlagen. Door het toepassen van het wegdektype "dunne deklagen B" wordt de geluidbelasting met ten hoogste 3 dB gereduceerd. Langs de N266, waar de hoogste geluidbelastingen worden bepaald, is het niet mogelijk om schermen te realiseren omdat deze woningen via de N266 worden ontsloten. Langs de N275 zijn reeds afschermingen (wallen) aanwezig.

Voor de nieuwe Randweg Nederweert (alternatief 2A, 2B, 3 en 4) dienen ook mitigerende maatregelen te worden gedimensioneerd. Bij een aantal woningen wordt een hogere

²¹ Huidige situatie inclusief autonome groei in 2030

geluidbelasting berekend dan de maximale ontheffingswaarde. Ter plaatse van andere woningen bedraagt de geluidbelasting weliswaar minder dan de maximale ontheffingswaarde, maar meer dan de voorkeursgrenswaarde.

In eerste instantie dient te worden onderzocht of maatregelen aan de bron afdoende zijn. Daar de alternatieven betrekking hebben op een doorgaande weg zijn verkeerskundige maatregelen om de verkeersintensiteit te verlagen niet realistisch. Ook het verlagen van de maximale snelheid is in onderhavige situatie geen reële optie. Blijft het toepassen van een stiller wegdektype (bijvoorbeeld dunne deklaag B) als enige bronmaatregel over. Ten opzichte van het toepassen van het referentiewegdek (W0) heeft het toepassen van een stiller wegdektype een reducerend effect van circa 3 dB (zie rekenresultaten in bijlage II van het rapport van Windmill, rapportnummer P2012.144.04-8 d.d. 8 augustus 2014 dat als externe bijlage is bijgevoegd).

In tweede instantie kunnen overdrachtsmaatregelen worden beschouwd. Voor de solitaire woningen in het buitengebied waar niet aan de maximale ontheffingswaarde wordt voldaan, zijn schermen gedimensioneerd. In navolgende tabel zijn per alternatief en per woning de schermen opgenomen.

Voor een aantal woningen is in het verleden reeds een hogere waarde vastgesteld. In het kader van het MER is geen reconstructie-onderzoek uitgevoerd, omdat dit verder gaat dan de doelstelling van de m.e.r.; het vergelijken van de milieu hygiënische effecten van de verschillende alternatieven met elkaar en ten opzichte van de referentiesituatie.

Ook is er nog geen ontwerp, doch slechts een globale ligging van de diverse tracés voorhanden. Voor het dimensioneren van de schermen is hierom uitgegaan van de maximale ontheffingswaarde voor een nieuwe weg in het buitengebied van 58 dB, ook voor het alternatief 2A en 2B voor zover deze over de bestaande Randweg West gaan. Bij de definitieve keuze voor één van de alternatieven dient een reconstructie onderzoek plaats te vinden op basis van een definitief wegontwerp.

tabel 11.12: Schermen

Alternatief	Adres	Geluidbelasting* [dB]	Afmetingen scherm		Geluidbelasting na maatregel**
			Hoogten [m]	Lengte [m]	
2a	Braosheuf 32***	63	4	7	58
	Strateris 50	62	3,5	22,5	58
	Bloemerstraat 4	62	3	40	58
	Boeket 11***	60	2	10	58
	Molenweg 59	60	2,5	40	58
	Bloemerstraat 2d	59	1	28	58
2a, var 3	Braosheuf 32	64	5	16	58
	Boeket 11	64	5	15	58
	Strateris 50	62	3,5	22,5	58
	Bloemerstraat 4	62	3	40	58
	Boeket 2a	60	3	22	58
	Bloemerstraat 2d	60	1,5	28	58
2a, var 4	Braosheuf 32	65	5	19	58
	Boeket 1	62	3	13	58
	Strateris 50	62	3,5	22,5	58
	Bloemerstraat 4	62	3	40	58
	Boeket 11	62	5	17	58
	Bloemerstraat 2d	60	1,5	28	58
2b	Kleine Steeg 6	60	2	26	58
	Molenweg 59	60	2	60	58
2b, var 2	Kleine Steeg 6	61	2	33	58
	Heijsterstraat 2	59	4	7	58
3	Kleine steeg 6	60	2	28	58
4	Budschop 34	61	3	36	58

* Geluidbelasting na toepassen stiller wegdektype.

** Geluidbelasting na toepassen stiller wegdektype en afschermingen

*** Voor deze woningen is in het verleden reeds een hogere waarde vastgesteld.

Na het toepassen van de schermen uit tabel 11-12 wordt ter plaatse van de genoemde woningen voldaan aan de maximale ontheffingswaarde (58 dB). Om de geluidbelasting bij deze en andere solitaire woningen in het buitengebied verder te verlagen zijn schermen van niet realistische proporties noodzakelijk. Deze optie is dan ook niet verder onderzocht.

Voor de alternatieven 2A, 2B en 3 kan een scherm gedimensioneerd worden om de geluidbelasting ter plaatse van de woningen aan de zuidwestzijde van Nederweert te reduceren. Om de geluidbelasting in alternatief 2A, 2B en 3 te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde (48 dB) dient het scherm circa 840 meter lang te zijn. De hoogte varieert van 3 tot 5 meter.

Voor het alternatief 1b variant 2 wordt, gelijk aan de alternatieven 1a en 1b, slechts een zeer geringe toename van de geluidbelasting berekend (ten hoogste 1 dB) ten opzichte van de huidige situatie (referentiesituatie 2030). Door het toepassen van een stiller wegdektype is het mogelijk om de geluidbelasting te verlagen. Door het toepassen van het wegdektype "dunne deklagen B" wordt de geluidbelasting met ten hoogste 3 dB gereduceerd. Langs de N266, waar de hoogste geluidbelastingen worden bepaald, is het niet mogelijk om schermen te realiseren omdat deze woningen via de N266 worden ontsloten. Langs de N275 zijn reeds afschermingen (wallen) aanwezig.

Voor de uitgewerkte varianten van de nieuwe Randweg Nederweert (alternatief 2a variant 3, alternatief 2a variant 4 en alternatief 2b variant 2) dienen mitigerende maatregelen te worden gedimensioneerd. Bij een aantal woningen wordt een hogere geluidbelasting berekend dan de maximale ontheffingswaarde. Ter plaatse van andere woningen bedraagt de geluidbelasting weliswaar minder dan de maximale ontheffingswaarde, maar meer dan de voorkeursgrenswaarde. In eerste instantie dient te worden onderzocht of maatregelen aan de bron afdoende zijn. Daar de alternatieven betrekking hebben op een doorgaande weg zijn verkeerskundige maatregelen om de verkeersintensiteit te verlagen niet realistisch. Ook het verlagen van de maximale snelheid is in onderhavige situatie geen reële optie. Blijft het toepassen van een stiller wegdektype (bijvoorbeeld dunne deklaag B) als enige bronmaatregel over. Ten opzichte van het toepassen van het referentiewegdek (W0) heeft het toepassen van een stiller wegdektype een reducerend effect van circa 3 dB (zie rekenresultaten in bijlage II).

In tweede instantie kunnen overdrachtsmaatregelen worden beschouwd. Voor de solitaire woningen in het buitengebied waar niet aan de maximale ontheffingswaarde wordt voldaan, zijn schermen gedimensioneerd.

Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het aantal geluidgehinderden afneemt door het realiseren van een Randweg Nederweert conform één van de alternatieven 2A, 2B, 3 of 4. Voor de kern Nederweert is de verbetering van het akoestisch leefklimaat significant te noemen. Het verschil tussen de vier alternatieven is daarbij te gering om het aspect geluid zwaar te laten wegen bij de definitieve keuze.

Wat betreft de varianten 1A en 1B die uitgaan van verkeerskundige maatregelen, maar verder het huidige tracé volgen, levert met name het alternatief 1B (verdiepte ligging) een grote verbetering van het akoestisch leefklimaat voor de kern Nederweert ter plaatse van de verdiepte ligging.

Voor de alternatieven 2A, 2B, 3 en 4 geldt wel dat bij een aantal woningen in het buitengebied van Nederweert de geluidbelasting toeneemt. Voor een aantal van deze woningen zijn maatregelen noodzakelijk.

In alternatief 1A en 1B wordt het huidige tracé gevolgd waarbij ingrepen worden voorzien om de verkeersdruk en daarmee de geluidbelasting te verlagen. Omdat echter het verkeer nog steeds door de kern rijdt, is er met betrekking tot het totale aantal gehinderden slechts een gering verschil ten opzichte van de referentiesituatie.

Alternatief 2A is gesitueerd op geringe afstand van de kern Nederweert (de grootste concentratie woningen). Toch is het aantal gehinderden in de kern niet significant groter dan bij het alternatief 2B. Ten opzichte van de varianten 1A en 1B neemt vooral het aantal (ernstig) gehinderden bij de hogere geluidbelastingen (48 dB en meer) af. Verder is het ook voor dit alternatief mogelijk om bij een groot aantal woningen aan de zuidwestzijde van de kern Nederweert de geluidbelasting te verlagen door een scherm te plaatsen langs het nieuwe tracé.

In alternatief 2B wordt op grotere afstand van de kern Nederweert gesitueerd dan het alternatief 2A. Bij dit alternatief zijn voor slechts twee woningen aanvullende maatregelen noodzakelijk. Verder is het mogelijk om bij een groot aantal woningen aan de zuidwestzijde

van de kern Nederweert de geluidbelasting te verlagen door een scherm te plaatsen langs het nieuwe tracé. Dit is echter een scherm van behoorlijke afmetingen.

Alternatief 3 passeert de kern Nederweert op gelijke afstand als het alternatief 2b, waarbij de woningen aan de zuidwestzijde worden ontzien. Toch verschilt het aantal gehinderden slechts marginaal ten opzichte van het alternatief 2B. Ten opzichte van de referentie is wel een kleine vermindering van het aantal gehinderden te zien.

Alternatief 4 is eveneens op grote afstand van de kern Nederweert gesitueerd. Het tracé van alternatief 4 gaat door een erg dunbevolkt gebied, maar omdat het verkeer, eerst gebruik maakt van de bestaande N275 vooraleer het op het nieuwe tracé van de Randweg Nederweert komt, verbetert het aantal gehinderden slechts marginaal.

tabel 11.13: Effectbeoordeling akoestiek

Akoestiek	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Geluidbelaste oppervlakte gevoelige gebieden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Geluidbelaste woningen	0	0/+	0/+	+	0/+	+	+	+	++	+
Geluidbelaste gevoelige bestemmingen	0	+	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+
Ernstig gehinderden	0	0/+	0/+	+	0/+	+	+	0/+	+	+

11.2.4 Beoordeling alternatieven, criterium luchtkwaliteit

Onderzoeksmethodiek

In het rapport “Milieueffectrapportage randweg N266 te Nederweert – Onderzoek luchtkwaliteit” (Windmill, kenmerk P2012.144.01-4 d.d. 15 juli 2014) wordt uitgebreid ingegaan op het wettelijk kader voor het uitgevoerde onderzoek naar de lokale luchtkwaliteit en de gehanteerde onderzoeksmethodiek. Dit rapport is als bijlage bij het MER gevoegd. Onderstaand wordt kort op de belangrijkste aspecten ingegaan.

De werkwijze in het uitgevoerde onderzoek sluit aan bij de “Handreiking Meten en rekenen luchtkwaliteit” en de “Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007”. Daarnaast is de wijze van rekenen en beoordelen afgestemd op de richtlijnen van de Commissie m.e.r. (Commissie m.e.r., 17 januari 2013).

Achtergrondconcentraties

Bij de toetsing aan de Wet milieubeheer dient rekening te worden gehouden met de in het onderzochte gebied aanwezige achtergrondconcentraties. In onderhavig onderzoek is gebruik gemaakt van de achtergrondconcentraties zoals die in opdracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu door het RIVM worden aangeleverd. De immissieconcentraties van de momenteel aanwezige veehouderijen zijn in de achtergrondconcentraties verdisconteerd.

Immissiepunten

Op basis van het zogeheten blootstellingscriterium uit de Europese richtlijn luchtkwaliteit (Europees parlement, 2008) en de bepalingen in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit zijn rekenpunten bepaald. In

tabel 11.14 zijn de bepalingen uit het blootstellingscriterium uitgewerkt.

tabel 11.14: Blootstellingscriterium

Middelingsstijd	Op de volgende locaties dient te worden getoetst aan de grenswaarden	Op de volgende locaties hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden
Jaar	1. Alle locaties waar leden van het publiek regelmatig kunnen worden blootgesteld. 2. Bij de gevel van woningen en andere gebouwen bestemd voor wonen, scholen, ziekenhuizen, bibliotheken.	1. Alle trottoirs en elke andere locatie waar blootstelling van het publiek van korte duur is. 2. Bij de gevel van gebouwen en inrichtingen waar Arbovoorzieningen zijn toegepast en waar leden van het publiek geen toegang hebben
24 uur (etmaal)	1. Alle locaties als voorgaand, alsmede 2. Tuinen bij woningen en andere gebouwen bestemd voor wonen	Trottoirs en elke andere locatie waar blootstelling van het publiek van korte duur is
Uur	1. Alle locaties als voorgaand, alsmede trottoirs (bijvoorbeeld in drukke winkelstraten). 2. Die gedeelten van parkeerterreinen, stations voor openbaar vervoer e.d. die niet volledig zijn afgesloten en waar de wind vrije toegang heeft en waar het publiek naar redelijke verwachting een uur of langer verblijft. 3. Elke in de buitenlucht gelegen locatie waar het publiek naar redelijke verwachting een uur of langer verblijft.	Trottoirs waar het publiek naar mag worden aangenomen geen reguliere toegang heeft, zoals de middenberm van wegen.

Daar waar getoetst dient te worden, moet de luchtkwaliteit in principe voldoen aan de volgende grenswaarden.

tabel 11.15: Grenswaarden luchtkwaliteit

Component	Grenswaarden	Norm
Fijn stof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde	40 µg/m ³
	24-uursgemiddelde (jaarlijks maximaal 35 overschrijdingen)	50 µg/m ³
Stikstofdioxide (NO ₂)	Jaargemiddelde	40 µg/m ³
	24-uursgemiddelde (jaarlijks maximaal 18 overschrijdingen)	200 µg/m ³

De Europese richtlijn betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa legt nieuwe normen vast voor de fijnere fractie van fijnstof (PM_{2,5}). Vanaf 2015 geldt een jaargemiddelde grenswaarde voor PM_{2,5} van 25 µg/m³.

Naast het blootstellingscriterium kunnen op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 de concentraties van NO₂ en PM₁₀ op een minimale afstand van 10 meter afstand vanaf de rand van de weg worden berekend om het effect van de weg op de lokale luchtkwaliteit zichtbaar te maken. In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 wordt voorgeschreven dat de luchtkwaliteit berekend op plaatsen langs wegen representatief moet zijn voor een wegsegment van tenminste 100 meter. Voor de referentiesituatie en alle alternatieven is voor elk representatief wegsegment van elk tracé op 10 meter afstand van de rand van de weg de jaargemiddelde concentratie en het aantal overschrijdingsfrequenties berekend. De immissieconcentraties veroorzaakt door het verkeer zijn direct aan de bron het hoogst. Door de diffuse verspreiding van de emissies nemen de concentraties verder af naarmate de afstand tot de bron groter wordt.

Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

De concentratieberekeningen zijn uitgevoerd ter plaatse van voor luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen. De concentraties zijn gepresenteerd in concentratieklassen. Hierbij zijn klassengrenzen aangehouden. Voor de typering van de klassen is aansluiting gezocht bij de GES-methodiek (gezondheidseffectscreening). De gehanteerde klassengrenzen zijn in navolgende tabel 11.16 weergegeven.

tabel 11.16: Concentratieklassen

Concentratieklasse NO ₂ [µg/m ³]	Concentratieklasse PM ₁₀ [µg/m ³]	Score
> 45	> 35	Zeer onvoldoende
42 t/m 45	33 t/m 35	Ruim onvoldoende
38 t/m 42	31 t/m 33	Onvoldoende
35 t/m 38	29 t/m 31	Zeer matig
30 t/m 35	27 t/m 29	Matig
25 t/m 30	25 t/m 27	Vrij matig
20 t/m 25	20 t/m 25	Redelijk
< 20	< 20	Voldoende

Voor het aantal bestemmingen per concentratieklasse en de significante toe- of afnamen is gerekend ter plaatse van een grid dat dekkend is voor het studiegebied. Binnen het studiegebied wordt per alternatief bepaald hoeveel adressen met gevoelige bestemmingen aanwezig zijn binnen een bepaalde concentratieklasse. Deze gevoelige bestemmingen betreffen wonen, gezondheidszorg en onderwijsfuncties. Binnen het studiegebied is sprake van 4.960 gevoelige bestemmingen voor luchtkwaliteit.

Invoergegevens

De betreffende verkeersgegevens voor de alternatieven en referentiesituatie zijn aangereikt voor het jaar 2030. Daarnaast zijn voor de referentiesituatie tevens de verkeersgegevens voor 2011 aangereikt. Deze gegevens zijn afgeleid uit het verkeersmodel dat voor dit planMER is opgesteld en is beschreven in hoofdstuk 5.

Voor de alternatieven is voor het peiljaar 2018 gebruik gemaakt van een autonome jaarlijkse afname van 1% ten opzichte van 2020, waarbij op basis van het verkeersmodel wordt uitgegaan dat er tussen 2020 en 2030 geen groei meer plaatsvindt. Zodoende zijn de aangeleverde verkeersgegevens voor 2030 gelijkgesteld aan 2020 en zijn vanuit 2020 de verkeersgegevens voor de alternatieven bepaald in het zichtjaar 2018. De intensiteiten voor de referentiesituatie zijn voor zichtjaar 2018 op basis van de verkeersgegevens van 2011 en 2030 (=2020) lineair geïnterpoleerd tussen 2011 en 2020. De aangereikte verkeersintensiteiten zijn aantallen lichte, middelzware en zware voertuigen in de dag-, avond- en nachtperiode op weekdays.

Wegbreedte en congestie zijn aangeleverd door de opdrachtgever. Waar van belang zijn niet aangeleverde gegevens bepaald met behulp van kaartmateriaal. In het gehanteerde rekenprogramma hebben alle wegen een weghoogte van 0 meter, en geen afscherming. De Rijksweg A2 is gemodelleerd als een snelweg met een maximum snelheid van 120 km/uur op het zuidelijk deel en 130 km/uur op het noordelijk deel. De maximumsnelheden op de Rijksweg A2 zijn ontleend aan de Wegenkaart NL_Snelheden²² per 14-05-2014 (6.00-19.00). De op- en afritten van de Rijksweg A2 zijn gemodelleerd als een snelweg met een maximum snelheid van 80 km/uur. De overige wegen zijn gemodelleerd als wegtipe "normaal".

Rekenresultaten

De referentiesituatie voor de MER-beoordeling betreft de situatie inclusief (zekere) autonome ontwikkelingen. Zoals reeds aangegeven is het verwachte jaar van openstelling van het tracé als referentiesituatie gekozen. Het jaar van openstelling is naar verwachting 2018. Voor de duidelijkheid: dit wijkt af van de referentiesituatie 2030 die elders in het MER wordt gehanteerd. Dit heeft te maken met het feit dat door het schoner worden van motoren de berekende concentraties in 2030 aanzienlijk lager uitvallen en geen reëel beeld geven van de lokale luchtkwaliteit ten tijde van de openstelling van de weg.

Ten behoeve van het bepalen van de jaargemiddelde concentratie is een rekenmodel opgesteld. In onderstaande tabel is de hoogst berekende jaargemiddelde concentratie voor zowel fijn stof als stikstofdioxide weergegeven. Tevens zijn de hoogst berekende overschrijdingsfrequenties weergegeven van de 24-uurgemiddelde concentratie voor fijn stof en de uurgemiddelde concentratie voor stikstofdioxide. Naast de immissieconcentraties voor stikstofdioxide en fijn stof is ook de immissieconcentratie aan zeer fijn stof (PM_{2,5}) inzichtelijk gemaakt. De weergegeven immissieconcentraties zijn de berekende concentraties op maximaal 10 meter van de wegrand.

²² [http://www.rijkswaterstaat.nl/images/Wegenkaart%20NL_Snelheden%20per%2014-05-2014%20\(6.00-19.00\)_tcm174-346176.pdf](http://www.rijkswaterstaat.nl/images/Wegenkaart%20NL_Snelheden%20per%2014-05-2014%20(6.00-19.00)_tcm174-346176.pdf)

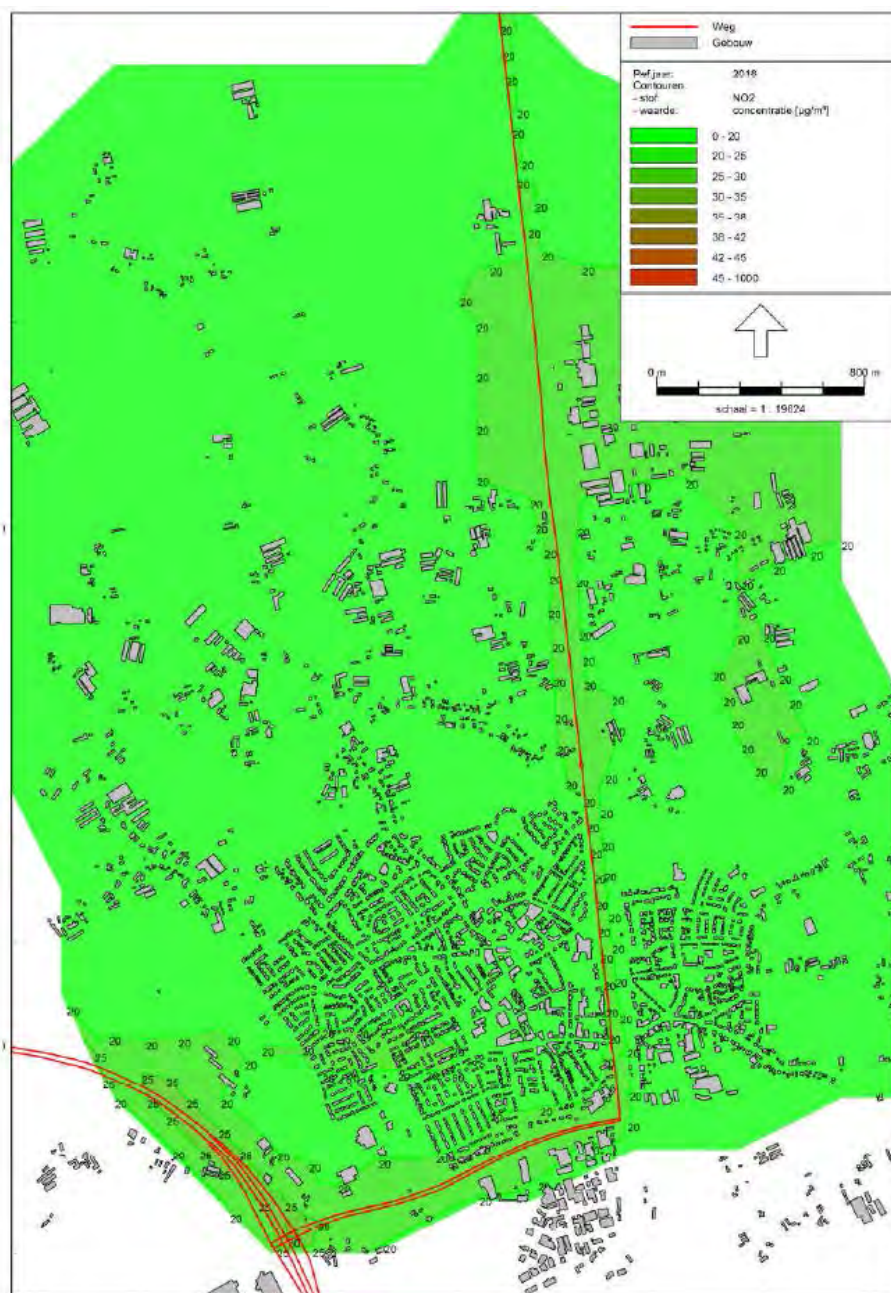
tabel 11.17: Luchtkwaliteit 2018

Alternatief	NO ₂		PM ₁₀		PM _{2,5}
	jaargemiddeld	overschrijdingen	jaargemiddeld	overschrijdingen	jaargemiddeld
Ref 2018	31,81	0	28,55	27	15,51
1A 2018	30,92	0	28,55	27	15,51
1B 2018	30,88	0	28,55	27	15,51
1B-v2	30,88	0	28,55	27	15,51
2A 2018	31,31	0	28,71	27	15,54
2A-v3	31,39	0	28,34	27	15,54
2A-v4	31,35	0	28,72	27	15,53
2B 2018	31,30	0	28,55	27	15,54
2B-v2	31,48	0	28,55	27	15,55
3 2018	30,84	0	28,54	27	15,57
4 2018	30,88	0	28,77	27	15,52
Norm	40	18	40	35	25

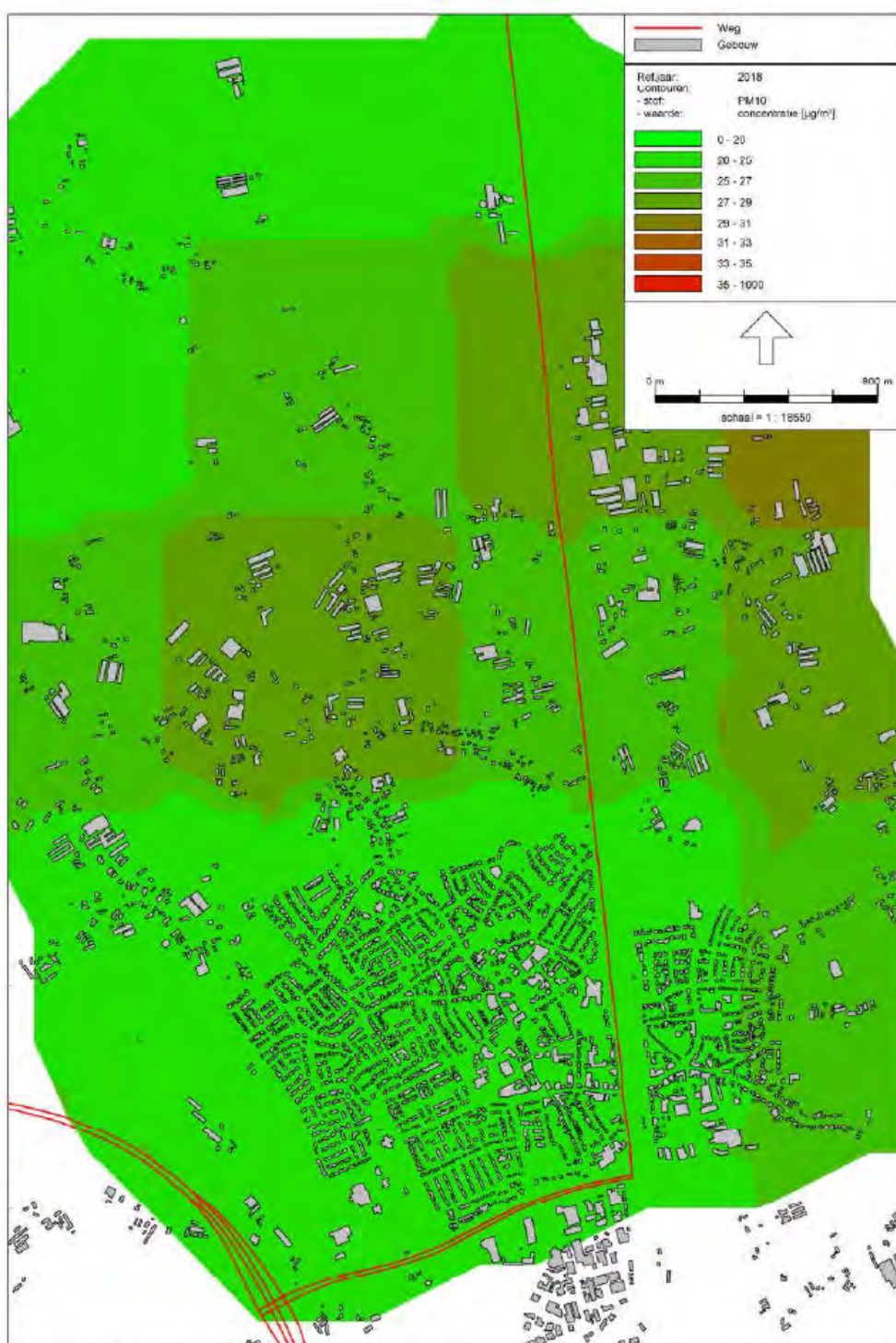
Op basis van voorgaande tabel blijkt dat de hoogst berekende immissieconcentraties van alle alternatieven ruimschoots voldoen aan de geldende normstelling zoals deze voortvloeit uit de Wet milieubeheer. Verder blijkt dat ook ruimschoots wordt voldaan aan de (toekomstige) normstelling voor de zeer fijnstof (PM_{2,5}) concentraties.

Zoals beschreven is, naast het bepalen van de luchtkwaliteit op 10 meter van de wegrand, tevens gerekend aan de luchtkwaliteit ter plaatse van gevoelige bestemmingen. Dit is in eerste instantie gedaan voor de referentiesituatie 2018 om hier de alternatieven mee te kunnen vergelijken. In onderstaande afbeeldingen is een overzicht weergegeven van de berekende jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ middels contouren in de referentiesituatie (2018).

afbeelding 11.8: Contouren jaargemiddelde concentratie NO₂-referentiesituatie 2018



afbeelding 11.9: Contouren jaargemiddelde concentratie PM_{10} -referentiesituatie 2018



Op basis van de voorgaande berekende contouren is het aantal gevoelige bestemmingen per contourklasse bepaald. De resultaten zijn in navolgende tabel gepresenteerd.

tabel 11.18: Aantal gevoelige bestemmingen binnen contourklasse referentiesituatie

Concentratieklasse NO ₂ [µg/m ³]	Aantal gevoelige bestemmingen	Concentratieklasse PM ₁₀ [µg/m ³]	Aantal gevoelige bestemmingen
> 45	0	> 35	0
42 t/m 45	0	33 t/m 35	0
38 t/m 42	0	31 t/m 33	0
35 t/m 38	0	29 t/m 31	35
30 t/m 35	0	27 t/m 29	164
25 t/m 30	0	25 t/m 27	417
20 t/m 25	367	20 t/m 25	4344
< 20	4593	< 20	0
Totaal	4960	Totaal	4960

Uit de tabel valt op te maken dat ten aanzien van de component stikstofdioxide 4.593 van de 4.960 gevoelige bestemmingen in de concentratieklasse kleiner dan 20 µg/m³ valt. Een dergelijke concentratie komt overeen met de score 'voldoende'. Voor de overige 367 beschouwde bestemmingen is sprake van een concentratie van ten hoogste 25 µg/m³, overeenkomstig met de score 'redelijk'. De hoogste concentraties zijn berekend ter plaatse van de gevoelige objecten die gelegen zijn in de directe omgeving van de Rijksweg A2 en de bestaande N275.

Verder valt uit de voorgaande tabel op te maken dat ten aanzien van de component fijn stof 4.344 van de 4.960 gevoelige bestemmingen in de concentratieklasse 20 t/m 25 µg/m³ valt. Een dergelijke concentratie komt overeen met de score 'redelijk'. Voor 35 gevoelige bestemmingen is sprake van een concentratie van ten hoogste 31 µg/m³, overeenkomstig met de score 'zeer matig'. Deze hoogste concentraties zijn berekend op een afstand van circa 800 meter vanaf de wegrand. Deze concentraties worden derhalve volledig bepaald door de huidige achtergrondconcentratie. Zoals reeds aangegeven wordt de huidige achtergrondconcentratie aan fijn stof voornamelijk bepaald door de bestaande aanwezige veehouderijen.

Beoordeling in het kader van het MER

Het kader voor de vergelijking in het MER is het advies van de commissie-m.e.r.: "N266, Randweg Nederweert; Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport d.d. 17 januari 2013 met rapportnummer 2718-33. In dit document worden, naast een toelichting van de achtergrond van het project, per milieuaspect een aantal richtpunten gegeven voor het MER. Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken, is het noodzakelijk om de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en NO₂ op woningen en andere gevoelige bestemmingen te beschrijven, ook onder de grenswaarden. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. De meest eenvoudige rekenmethoden uit deze Regeling volstaan wanneer hiermee keuzes tussen alternatieven en conclusies voldoende onderbouwd kunnen worden.

De verschillen tussen de alternatieven zijn dermate klein dat de berekende waarden alleen, niet voldoende onderscheidend zijn voor een beoordeling. De tracés hebben met name invloed op de aanwezige concentratie NO₂. Voor NO₂ geldt dat met een toename van de afstand van de weg de concentratie afneemt. Daarnaast geldt eveneens dat een lagere

concentratie (ook onder de grenswaarde) een minder negatief effect op de volksgezondheid heeft. Nu de immissieconcentraties langs de verschillende tracés niet onderscheidend zijn, kan een beoordeling plaatsvinden door te bepalen hoeveel gevoelige bestemmingen aanwezig zijn binnen een bepaalde concentratieklasse. Gevoelige bestemmingen zijn woningen, zorg- en onderwijsgebouwen. De concentraties zijn in een dekkend grid berekend. Ter plaatse van het grid is middels contouren de oppervlakken en locaties van de concentratieklassen bepaald. Binnen de bepaalde oppervlakken is het aantal gevoelige bestemmingen bepaald. In navolgende tabel is voor de beschouwde alternatieven het aantal gevoelige bestemmingen per concentratieklassen stikstofdioxide berekend.

tabel 11.19: aantal gevoelige bestemmingen per concentratieklasse NO₂

Concentratie -klasse NO ₂ [µg/m ³]	aantal gevoelige bestemmingen										
	Refe- rentie	1a	1b	2a	2b	3	4	1bv2	2av3	2av4	2bv2
> 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
42 t/m 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38 t/m 42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35 t/m 38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30 t/m 35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25 t/m 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20 t/m 25	367	375	369	407	356	301	442	364	435	420	373
< 20	4593	4585	4591	4553	4604	4659	4518	4596	4525	4540	4587
Totaal	4960	4960	4960	4960	4960	4960	4960	4960	4960	4960	4960

Uit de tabel valt op te maken dat het aantal bestemmingen weinig onderscheid tussen de verschillende alternatieven laat zien. Zowel in de referentiesituatie als in de alternatieven valt het overgrote deel van de bestemmingen binnen de concentratieklasse kleiner dan 20 µg/m³. Indien de marginale verschillen worden vergeleken, valt op te maken uit de tabel dat in alternatief 3 het minst aantal gevoelige bestemmingen is gelegen in de klasse die nog altijd is aan te merken als “redelijk”. In alternatief 2a-variant 3 is het meeste aantal woningen gelegen in de concentratieklasse “redelijk”. Feit blijft dat het aantal gevoelige bestemmingen per concentratieklasse nagenoeg gelijk zijn per alternatief en daardoor dit aspect (stikstofdioxide) niet onderscheidend is voor de keuze van een bepaald alternatief. Daarnaast is ter plaatse van alle gevoelige bestemmingen in geen geval sprake van een overschrijding van de norm (40 µg/m³).

Om te kunnen beoordelen of een alternatief invloed heeft op de luchtkwaliteit in de bebouwde kom of in het buitengebied is tevens het aantal woningen per gebied bepaald. Voor de grens van de bebouwde kom is de grens van het bestemmingsplan Buitengebied aangehouden. Dit levert de volgende resultaten op.

tabel 11.20: aantal gevoelige bestemmingen per concentratieklasse NO₂ binnen de bebouwde kom

Concentra- tieklaas NO ₂	aantal gevoelige bestemmingen binnen de kom										
[µg/m ³]	ref	1a	1b	2a	2b	3	4	1bv2	2av3	2av4	2bv2
> 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
42 t/m 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38 t/m 42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35 t/m 38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30 t/m 35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25 t/m 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20 t/m 25	307	313	309	318	306	259	331	304	341	328	321
< 20	4147	4141	4145	4136	4148	4195	4123	4150	4113	4126	4133
Totaal	4454	4454	4454	4454	4454	4454	4454	4454	4454	4454	4454

tabel 11.21: aantal gevoelige bestemmingen per concentratieklasse NO₂ buitengebied

Concentra- tieklaas NO ₂	aantal gevoelige bestemmingen buitengebied										
[µg/m ³]	ref	1a	1b	2a	2b	3	4	1bv2	2av3	2av4	2bv2
> 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
42 t/m 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38 t/m 42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35 t/m 38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30 t/m 35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25 t/m 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20 t/m 25	60	62	60	89	50	42	111	60	94	92	52
< 20	446	444	446	417	456	464	395	446	412	414	454
Totaal	506	506	506	506	506	506	506	506	506	506	506

Uit tabel 11.20 blijkt dat de alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie en ten opzichte van elkaar binnen de bebouwde kom weinig onderscheidend zijn. In alternatief 3 is nog de grootste afname te zien van het aantal gevoelige objecten in de klasse redelijk ten faveure van de beste klasse “voldoende tot goed” (< 20 µg/m³). Het betreft echter maar 48 gevoelige objecten op een totaal van 4454. Dit kan geen significante verbetering van de luchtkwaliteit in de kom worden genoemd.

Uit tabel 11.21 blijkt dat er in het buitengebied ook relatief weinig onderscheid is tussen de alternatieven en de referentiesituatie en de alternatieven onderling. De verschillen zijn gering, maar er valt toch een aantal zaken op. In de alternatieven 2B en 3 verbetert de luchtkwaliteit voor wat betreft stikstofdioxide ten opzichte van de referentiesituatie. Ondanks dat de weg in het buitengebied wordt aangelegd, is het aantal gevoelige objecten in de klasse 20 t/m 25 µg/m³ (redelijk) kleiner dan in de referentiesituatie en is het aantal gevoelige objecten in het buitengebied in de klasse “voldoende tot goed” groter. Verder valt op dat met name alternatief 4 een relatief grote toename van het aantal gevoelige objecten in het buitengebied in de klasse “redelijk” tot gevolg heeft.

In navolgende tabel is voor de beschouwde alternatieven het aantal gevoelige bestemmingen per concentratieklassen fijn stof berekend.

tabel 11.22 :aantal gevoelige bestemmingen per concentratieklasse PM₁₀

Concentratie- klasse PM ₁₀ [µg/m ³]	aantal gevoelige bestemmingen										
	Refe- rentie	1a	1b	2a	2b	3	4	1bv2	2av3	2av4	2bv2
> 35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33 t/m 35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31 t/m 33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29 t/m 31	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
27 t/m 29	164	164	164	164	164	164	164	164	164	164	164
25 t/m 27	417	417	417	415	415	415	417	417	415	415	415
20 t/m 25	4344	4344	4344	4346	4346	4346	4344	4344	4346	4346	4346
< 20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	4960	4960	4960	4960	4960	4960	4960	4960	4960	4960	4960

Ook het aantal bestemmingen per concentratieklasse fijn stof laat nauwelijks verschil zien tussen de verschillende alternatieven. Het overgrote deel van de bestemmingen valt in de concentratieklasse 20 t/m 25 µg/m³. Er is nagenoeg geen onderscheid tussen de alternatieven en de referentiesituatie. Zowel in de referentiesituatie als in de verschillende planalternatieven is sprake van 35 bestemmingen in de concentratieklasse 29 t/m 31 µg/m³ (concentratieklasse zeer matig). Deze bestemmingen zijn gesitueerd ten noordoosten van de kern van Nederweert in het buitengebied. De concentratie is relatief hoog door een plaatselijke piek in de achtergrondconcentraties. De concentratiebijdrage van het wegverkeer is in het betreffende gebied zeer beperkt (maximale bijdrage circa 0,03 µg/m³).

Zoals tevens bleek bij het beschouwen van de concentratie stikstofdioxide is het aantal bestemmingen per concentratieklasse fijn stof niet onderscheidend. In geen geval is sprake van een overschrijding van de norm van 40 µg/m³. De hoogst berekende concentraties fijn stof vallen in de concentratieklasse 29 t/m 31 µg/m³. Bij dergelijke jaargemiddelde concentraties is er sprake van circa 27 overschrijdingsdagen van de norm voor de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof. Er wordt dus voldaan aan de norm van 35 overschrijdingsdagen. Verwacht mag dus worden dat in de uiteindelijke plansituatie aan de normen voor fijn stof PM₁₀ wordt voldaan.

Ook voor fijnstof is een uitsplitsing gemaakt tussen de bebouwde kom en het buitengebied.

tabel 11.23 :aantal gevoelige bestemmingen per concentratieklasse PM₁₀ in de bebouwde kom

Concentratieklasse PM10	aantal gevoelige bestemmingen binnen de kom										
[µg/m³]	ref	1a	1b	2a	2b	3	4	1bv2	2av3	2av4	2bv2
> 35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33 t/m 35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31 t/m 33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29 t/m 31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
27 t/m 29	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
25 t/m 27	214	214	214	212	212	212	214	214	212	212	212
20 t/m 25	4216	4216	4216	4218	4218	4218	4216	4216	4218	4218	4218
< 20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	4454	4454	4454	4454	4454	4454	4454	4454	4454	4454	4454

tabel 11.24 :aantal gevoelige bestemmingen per concentratieklasse PM₁₀ in buitengebied

Concentratieklasse PM10	aantal gevoelige bestemmingen buitengebied										
[µg/m³]	ref	1a	1b	2a	2b	3	4	1bv2	2av3	2av4	2bv2
> 35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33 t/m 35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31 t/m 33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29 t/m 31	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
27 t/m 29	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140
25 t/m 27	203	203	203	203	203	203	203	203	203	203	203
20 t/m 25	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
< 20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	506	506	506	506	506	506	506	506	506	506	506

Voor PM10 blijkt zowel binnen de bebouwde kom als erbuiten geen onderscheid is tussen de alternatieven en de referentiesituatie en de alternatieven onderling.

Vergelijking rekenresultaten

Uit bovenstaande rekenresultaten blijkt dat de alternatieven weinig onderscheidend zijn. Dit geldt voor fijnstof, maar ook voor stikstofdioxide. Bovendien wordt in alle gevallen voldaan aan de grenswaarden. Om toch een vergelijking te kunnen maken zijn de resultaten voor stikstofdioxide het meest bruikbaar. Dit is gedaan op basis van het aantal gevoelige bestemmingen dat in een hogere of lagere concentratieklasse komt.

Er is een saldo bepaald van het aantal toe- en afnamen. Bij meer gevoelige bestemmingen in een concentratieklasse met hogere concentraties is sprake van een positief saldo, waarmee sprake is van een negatief effect. Indien meer gevoelige bestemmingen in een concentratieklasse met een lagere concentratie terecht komen, is sprake van een negatief saldo, waarmee het voornemen leidt tot een positief effect. Navolgende tabel geeft het

opgestelde beoordelingskader weer teneinde een vergelijk van de alternatieven te kunnen maken op basis van het aspect stikstofdioxide.

tabel 11.25:beoordelingskader luchtkwaliteit

Saldo (stikstofdioxide)	Score	Beoordeling
Meer dan +300 bestemmingen	--	Zeer negatief effect
+ 200 t/m +300 bestemmingen	-	Negatief effect
+100 t/m +200 bestemmingen	0/-	Enigszins negatief effect
+100 t/m -100 bestemmingen	0	Neutraal - effect nihil
-100 t/m -200 bestemmingen	0/+	Enigszins positief effect
- 200 t/m -300 bestemmingen	+	Positief effect
Meer dan -300 bestemmingen	++	Zeer positief effect

In tabel 11.26 is te zien hoeveel gevoelige bestemmingen in een hogere concentratieklasse terecht komen ten opzichte van de referentiesituatie.

tabel 11.26:aantal gevoelige bestemmingen per concentratieklasse (saldo)

Saldo aantal gevoelige bestemmingen (stikstofdioxide)										
Ref. 2018	1A	1B	1B-v2	2A	2A-v3	2A-v4	2B	2B-v2	3	4
0	8	2	-3	40	68	53	-11	6	-66	75

Dit leidt tot de volgend effectbeoordeling voor het aspect luchtkwaliteit.

tabel 11.27:Beoordeling luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Saldo gevoelige bestemmingen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

11.2.5 Beoordeling alternatieven, criterium externe veiligheid

Beoordelingscriteria externe veiligheid

De contour van het plaatsgebonden risico ligt op de weg. Met de komst van het Basisnet wordt geen toename van de externe veiligheidstransporten over de N266 en N275 verwacht. Het plaatsgebonden risico zal bij alle alternatieven op de weg blijven liggen en zorgt daarmee niet voor een onderscheidend vermogen tussen de verschillende alternatieven. Transporten van gevaarlijke stoffen met een lokale bestemming (met name GF3) zullen wel nog over de alternatieven kunnen plaatsvinden.

De hoogte van het groepsrisico van de verschillende alternatieven zal wel verschillend zijn en zorgt daarmee voor een onderscheidend vermogen. Voor de hoogte van het groepsrisico is het aantal aanwezige personen binnen een afstand van 200 meter tot de weg maatgevend. Dit leidt ertoe dat ten behoeve van deze MER-afweging een kwalitatieve beoordeling van het

extern veiligheidsrisico gemaakt kan worden op basis van het aantal aanwezige woningen binnen een afstand van 200 meter tot de verschillende alternatieven.

Beoordelingsscores externe veiligheid

De invloed van enkele woningen op de hoogte van het groepsrisico is beperkt. Alleen indien er een substantieel verschil is tussen het aantal woningen dat op minder dan 200 meter afstand van de weg is gelegen, zal dit ook tot uitdrukking komen in de hoogte van het groepsrisico. Daarmee zal ook alleen een substantieel verschil in het aantal aanwezige personen leiden tot een andere score. Een exacte inventarisatie van het aantal aanwezige woningen of personen is daarbij niet noodzakelijk om een goede beoordeling tussen de verschillende alternatieven te kunnen maken.

Alternatieven

Onderstaand worden de alternatieven weergegeven en het aantal personen dat verblijft binnen een zone van 200 meter van het tracé. Het betreft het aantal personen dat woonachtig en of werkzaam is binnen het gebied. Bij deze inventarisatie is geen rekening gehouden met passanten. Het aantal personen is bepaald met behulp van het populatiebestand van de risicokaart professionele gebruiker.

tabel 11.28: Personen wonen en werken binnen 200 meter

Alternatief	Personen wonen en werken binnen 200 meter
Referentiesituatie	3723
Alternatief 1A	3723
Alternatief 1B	3723
Alternatief 2A	1112
Alternatief 2B	862
Alternatief 3	87
Alternatief 4	1551

Uit de voorgaande tabel volgt dat de alternatieven 1a en 1b (en variant 2) niet afwijken ten opzichte van de referentiesituatie. De overige alternatieven vormen allen een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. Bij alternatief 3 zijn de minste personen aanwezig binnen een afstand van 200 meter tot de rand van de weg.

De MER score is een vertaling van het aantal aanwezige personen binnen de 200 meter zone. De referentiesituatie heeft hierbij de score 0. Er zijn geen alternatieven aanwezig waarbij meer personen aanwezig zijn binnen een afstand van 200 meter dan in de referentiesituatie. Daarmee scoren alle alternatieven gelijk of beter dan de referentiesituatie.

tabel 11.29: Scores alternatieven op basis van personendichtheid

Alternatief	score
Referentiesituatie	0
Alternatief 1A	0
Alternatief 1B	0
Alternatief 1B-variant 2	0
Alternatief 2A	+
Alternatief 2A-variant 3	+
Alternatief 2A-variant 4	+
Alternatief 2B	+
Alternatief 2B-variant 2	+
Alternatief 3	++
Alternatief 4	+

11.2.6 Beoordeling alternatieven, criterium trillingen

Trillingshinder wordt met name veroorzaakt door auto- en vrachtverkeer. Aan de N266 kan sprake zijn van trillingshinder. Wetgeving op het gebied van trillingshinder is er niet. Wel is er de 'Meet- en Beoordelingsrichtlijnen van de Stichting Bouwresearch', voor meten van schade aan gebouwen of hinder ofwel de SBR-richtlijnen. Deze kunnen echter niet gebruikt worden voor milieu-effectstudies. Voor het bepalen van de effecten kan wel een afgeleide methode gebruikt worden volgens het rapport, "Overzicht voorspellingsmethoden voor toepassing in tracé/m.e.r.-studies voor rijkswegen". Hierin wordt een methode beschreven om verschillende alternatieven te vergelijken op het aspect trillingen. Uitgangspunt hierbij is dat naarmate de afstand van de weg ten opzichte van woningen groter wordt het effect afneemt. De kritische afstand is daarbij 50 meter. Om de alternatieven t.o.v. elkaar te vergelijken zal daarom gekeken worden welk alternatief de meeste woningen heeft in de nabijheid van de weg.

tabel 11.30: Trillingshinder

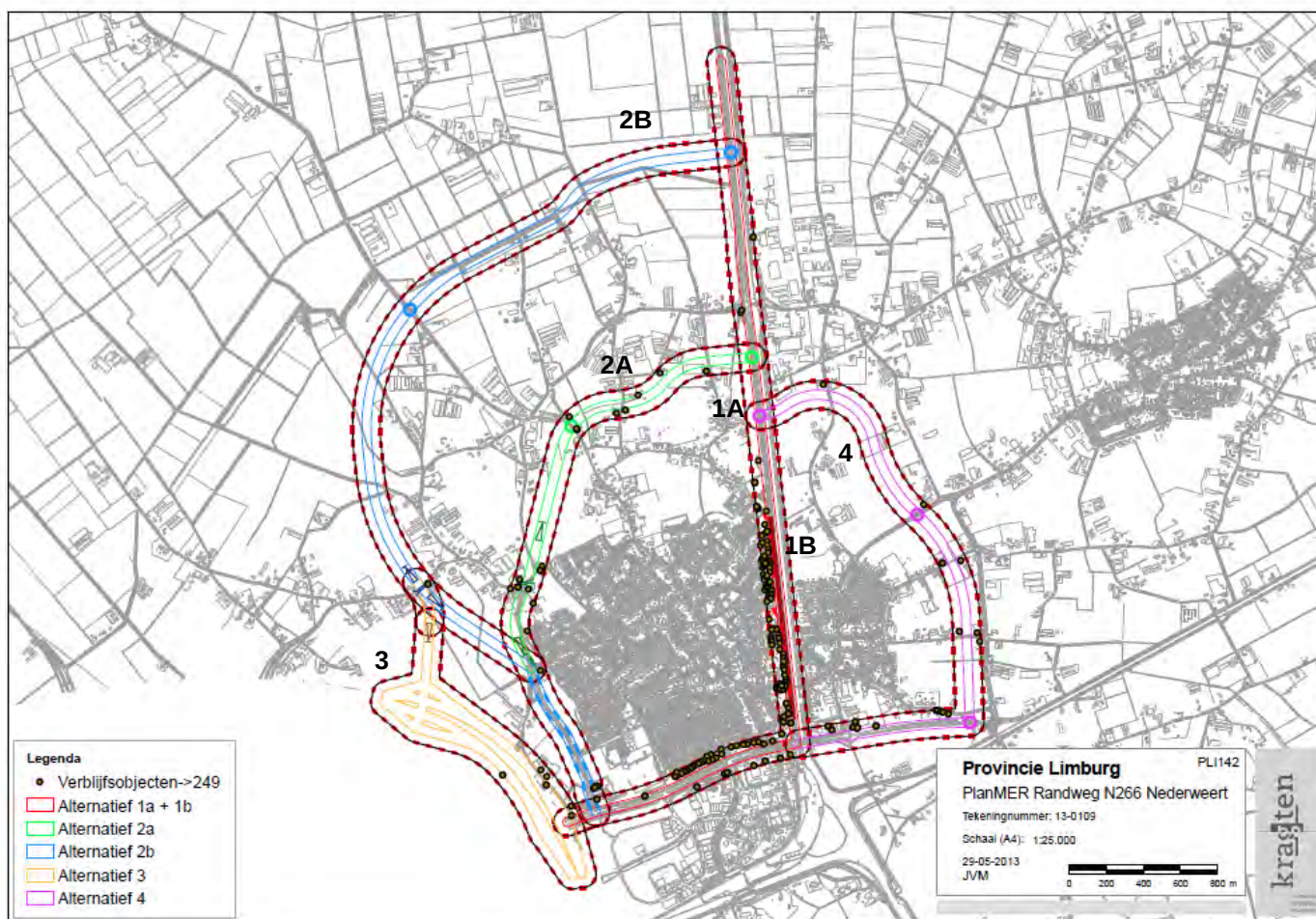
Alternatieven:	Aantallen woningen
Referentie	141
Alternatief 1A + 1B + variant 2	141
Alternatief 2A	15
Alternatief 2A- variant 3	17
Alternatief 2A- variant 4	16
Alternatief 2B	5
Alternatieve	6
Alternatief 3	5
Alternatief 4	34

Geconcludeerd kan worden dat ten opzichte van de referentiesituatie alternatieven 1A en 1B geen positief of negatief effect hebben. In alle overige alternatieven zijn er significant minder gevoelige objecten binnen 50 meter van de weg gelegen, waarbij duidelijk is dat alternatief 2B en 3 het meest gunstig uitpakken. Alternatief 4 gaat voor een deel over de bestaande N275. Ten westen van de Zuid-Willemsvaart leidt dit ertoe dat een aantal woningen binnen de 50 meter van het tracé liggen. Dit is in de bestaande situatie ook zo.

tabel 11.31: Effectbeoordeling trillingshinder

Trillingen	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Aantal woningen	0	0	0	+	+	+	++	++	++	0/+

afbeelding 11.10: Trillingshinder (zie ook kaartenbijlage)



11.2.7 Conclusie

De beoordeling van de alternatieven op basis van de in dit hoofdstuk beschreven criteria leidt tot de volgende beoordelingstabel. Uit de onderzoek voor luchtkwaliteit en externe veiligheid is gebleken dat de geformuleerde indicatoren onvoldoende onderscheidend vermogen hadden. Om die reden is in onderstaande tabel een alternatieve beoordeling opgenomen.

tabel 11. 21: Effectbeoordeling thema 'Milieu'

Criterium	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Akoestiek										
Geluidbelaste oppervlakte gevoelige gebieden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Geluidbelaste woningen	0	0/+	0/+	+	0/+	+	+	+	++	+
Geluidbelaste gevoelige objecten	0	+	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+
Ernstig gehinderden	0	0/+	0/+	+	0/+	+	+	0/+	+	+
Luchtkwaliteit										
Saldo gevoelige bestemmingen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Externe veiligheid										
Aantal personen binnen 200 m	0	0	0	+	+	+	+	+	++	+
Trillingen										
Aantal gevoelige objecten binnen invloedsgebied	0	0	0	+	+	+	++	++	++	0/+

12. THEMA LEEFBAARHEID – REFERENTIESITUATIE EN EFFECTBEOORDELING

12.1 Referentiesituatie

Leefbaarheid is een begrip dat op verschillende manieren wordt gehanteerd. Aan de ene kant heeft het te maken met het woon- en leefklimaat in een kern, waarbij voornamelijk wordt gekeken naar het aanbod aan geschikte en betaalbare woningen, openbaar groen en voorzieningen. Aan de andere kant heeft leefbaarheid een relatie met milieuproblematiek. Met name geurhinder en akoestisch hinder zijn thema's die herkenbaar zijn en die vaak worden geschaard onder de term leefbaarheid. Hetzelfde geldt voor veiligheid, zowel sociale veiligheid als verkeersveiligheid.

Leefbaarheid is een begrip, waarin veel van de reeds beschreven thema's in dit rapport een relatie mee hebben. In deze paragraaf wordt gefocust op de leefbaarheidsissues die in de divers beleidsstukken worden signaleerd. Ook de effectbeoordeling is op deze geconstateerde problemen gestoeld.

12.1.1 Huidige situatie/beleid

DOP Budschop

In 2008 is er een Dorpsontwikkelingsplan (DOP) voor de kern Budschop gemaakt. Voorafgaand aan het dorpsontwikkelingsplan voor Budschop is er een dorpsontwikkelingsvisie opgesteld waarin projecten worden benoemd die op middellange termijn worden uitgevoerd. De dorpsraad Budschop heeft dit samen met de inwoners gedaan. Een dorpsontwikkelingsvisie, als onderdeel van een dorpsomgevingsprogramma (DOP), is een concept, waarmee in de Provincie Limburg reeds de nodige ervaring is opgedaan. Een DOP is een concept dat is ontwikkeld om doelen uit de reconstructie van het landelijk gebied te relateren aan door bewoners gewenste verbeteringen. Belangrijk in een DOP is het ontmoetingstraject, de dialoog tussen diverse betrokken partijen, zoals de overheden, maatschappelijke organisaties en burgers. Deze dialoog moet leiden tot projecten, waarmee deze partijen concreet aan de slag kunnen om een dorp een kwaliteitsimpuls te geven. Een DOP is een integrale visie, die diverse thema's uit de verschillende sectoren integreert. Dat betekent tevens dat niet alleen de kern, maar ook de kernrandzone en de omgeving van het dorp in de analyse en de visie worden betrokken. Hierdoor kan integraal de problematiek rondom leefbaarheid in beeld worden gebracht en kunnen de gewenste oplossingen met een sterke betrokkenheid en zelfwerkzaamheid van bewoners, gebruikers en overheid worden gerealiseerd. Daarbij kijkt een dorpsontwikkelingsvisie niet alleen naar de problemen van nu maar ook naar die van over tien jaar. Het DOP geeft antwoord op de vraag hoe de inwoners het leven in hun dorp beoordelen en op welke wijze hun dorp zich zou moeten ontwikkelen. Het DOP zet alle wensen en ideeën die spelen in het dorp in een soort agenda (uitvoeringsprogramma). Hierdoor is het voor verschillende initiatiefnemers, dorpsraad en gemeente inzichtelijk waar zij hun activiteiten in de toekomst op kunnen richten. De bevindingen uit het DOP zijn voor een belangrijk deel overgenomen in het Masterplan en de structuurvisie Nederweert – Budschop.

Enkele benoemde projecten zijn:

- Woon-zorgcomplex in de kanaalzone.
- Woningbouw Merenveld.
- Herinrichting van het Rochusplein en de St. Rochusstraat.
- Verbindingen met Nederweert.
- Vijfhoek (herinrichting pleingebied).

Bovenstaande projecten zijn bedoeld om voldoende, betaalbare en geschikte woningen te behouden en het voorzieningenniveau in Budschop op peil te houden. De barrière van de N266 en het kanaal bemoeilijkt de relatie met Nederweert-centrum. Dit kan worden verbeterd door de herinrichting van de St. Rochusstraat en het aanpakken van Brug 15. Beide projecten zijn uitgevoerd.

Masterplan Nederweert – Budschop en herijking Masterplan

Op 21 juli 2009 heeft de gemeenteraad van Nederweert het Masterplan Nederweert-Budschop vastgesteld. In paragraaf 10.1.1 is hier reeds kort op ingegaan. Doel van het masterplan is een visie weer te geven op welke wijze een aantrekkelijk en levendig centrumgebied tot stand kan worden gebracht. Een centrum waarmee Nederweert haar verzorgingspositie binnen de regio behoudt en versterkt. Ook biedt dit een uitgelezen kans om het wonen in het centrum te bevorderen en een betere relatie tot stand te brengen tussen de kernen Nederweert en Budschop. Het masterplan voor de dubbelkern Nederweert-Budschop omvat drie pijlers:

- Centrumgebied Nederweert.
- Centrumgebied Budschop.
- Uitbreidingswijk Merenveld.

Ten aanzien van de kanaalzone is in het Masterplan het volgende opgenomen:

“De kanaalzone hoort ruimtelijk noch bij Nederweert noch bij Budschop. Dit wordt veroorzaakt door de diepe ligging van het kanaal en door de parallel lopende bomenrijen. Functioneel gezien wordt weinig gebruik gemaakt van de potentie van het kanaal en de kanaalzone. Dit biedt kansen voor functionele ingrepen, waardoor deze zone meer gebruikt gaat worden door bewoners aan beide zijden. Hierdoor komt een betere koppeling tot stand tussen Nederweert en Budschop. Op langere termijn wordt verwacht dat de drukke N266, die aan de Nederweertse zijde parallel loopt met de kanaalzone, om Nederweert heen wordt geleid. Een alternatief hiervoor is een nieuwe aftakking vanaf de A2. Het min of meer verdwijnen van de N266 biedt in de toekomst nog meer mogelijkheden om de barrière tussen Nederweert en Budschop te verminderen. Vooralsnog is de N266 een gegeven”.

Ten aanzien van het voorzieningenniveau wordt geconstateerd dat Nederweert met name een functie heeft als lokale verzorgingskern, waar ruimte is voor uitbreiding van winkelaanbod in de dagelijkse verzorgingssfeer. Als probleem van Budschop wordt het volgendeesignaleerd:

“De aansluiting op de kern Budschop, waar zich nog een zeer beperkt aantal winkel- en aanverwante voorzieningen bevindt, is matig. De aansluiting loopt via de Brugstraat en kruist vervolgens de drukke Rijksweg N266 en de Zuid-Willemsvaart. Zowel de Rijksweg als de Zuid-Willemsvaart zijn belangrijke fysieke barrières”.

Voor de kern Budschop kan langs de kanaalzone een concentratie van maatschappelijke en culturele voorzieningen komen. Deze zijn gericht op de bewoners van de gehele gemeente.

Met betrekking tot de woningvoorraad wordt geconstateerd dat deze momenteel wordt gekenmerkt door een relatief groot aanbod van nieuwbouw appartementen (koop én huur) en een gering aanbod van eengezinswoningen. Er ligt een ambitieus programma om de woningvoorraad uit te breiden en dynamischer en meer divers te maken. Dit geschiedt voor

een deel in uitbreidingswijken, maar ook in het centrum van Nederweert. Een deel van de woningvoorraad aan de Julianastraat in Budschop sluit niet meer aan op de kwaliteitseisen van de huidige tijd.

Deze woningen zijn in handen van Woningvereniging Nederweert en zijn volgens haar oordeel op niet al te lange termijn aan vervanging of opwaardering toe. Dit betekent niet dat betaalbare woonruimte verloren gaat. De corporatie zorgt voor handhaving van betaalbare huisvesting. Dit is van wezenlijk belang voor het goed functioneren van de woningmarkt, hoe groot of klein deze ook is. Opmerkelijk is het gebrek aan seniorenhuisvesting in Budschop. Veel ouderen trekken naar Nederweert, omdat daar woningen, toegesneden op hulpbehoevende mensen, aanwezig zijn.

In het Masterplan wordt ingezet op versterking van het centrumgebied, dat zich zowel uitstrekt over de kern Nederweert als over de kern Budschop. Dit gaat niet zonder versterking van het verzorgingsgebied of anders gezegd zonder te kijken naar de toekomstkansen van Nederweert. Daarvoor moeten de mogelijke toekomstige ontwikkelingslocaties van Nederweert ook meegenomen worden.

Een van de doelstellingen van het Masterplan luidt betere verbindingen tot stand te brengen tussen de kernen Nederweert en Budschop, zowel ruimtelijk als functioneel. Een directe functionele aansluiting tussen het kernwinkelgebied van Nederweert en de winkels in Budschop door middel van winkels en andere commerciële publieksverzorgende voorzieningen is niet realistisch. Een dergelijk aaneengesloten winkelgebied zal moeilijk tot stand komen omdat allereerst de afstand te groot is en vervolgens de Zuid-Willemsvaart en N266 een te grote barrière vormen. Doordat nu al diverse winkelveorzieningen gevestigd zijn langs de Brugstraat, is toch een zekere winkelrelatie met Budschop aanwezig.

Desalniettemin is de opgave om op meerdere wijzen te zoeken naar een betere samenhang tussen Nederweert en Budschop:

- Ruimtelijk, door een nieuwe brug over de Zuid-Willemsvaart aan te leggen, door aanpak van de Kanaalzone en door verbetering van de huidige verbinding via de bestaande Brug 15.
- Functioneel, door de inrichting van een aantrekkelijke kanaalzone waar ontmoeting centraal staat.

Overleg Rijkswaterstaat

Over de mogelijke herinrichting van de kanaalzone is in het kader van dit masterplan overleg geweest met de eigenaar ervan, Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat is niet onwelwillend tegen herinrichting van deze zone. Eventuele bebouwing mag de scheepvaart op geen enkele manier hinderen, bijvoorbeeld door hinder op te leveren voor de scheepsradar. Daardoor moet eventuele bebouwing minimaal 20 meter vanuit de oeverlijn worden gesitueerd. Verder dient in de kanaalzone rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van een hoofdtransportleiding voor aardgas, waarboven in geen geval mag worden gebouwd. Deze leiding kan door haar verhoogde ligging ook worden opgenomen als landschappelijk element in de kanaalzone.

De bestaande bebouwde kom van Budschop keert zich voor een belangrijk deel af van het kanaal. Het is gewenst meer voorkanten naar de Kanaalzone te creëren. In het ontwerp van de nieuwe wijk Merenveld dient daarmee rekening te worden gehouden. Ook het situeren van Het Huis van Cultuur & Welzijn kan in combinatie met aanliggende bebouwing een duidelijk gezicht geven aan de Kanaalzone en daarmee de visuele en functionele relatie tussen Nederweert en Budschop versterken.

Visie Kanaalzone (gemeente Nederweert)

MTD Landschapsarchitecten heeft in opdracht van de gemeente Nederweert een visie opgesteld voor de kanaalzone Nederweert-Budschop. Deze visie is opgeleverd in maart 2013 en getiteld “Visie Zuid-Willemsvaart – Nederweert en Budschop”.

De visie is een uitwerking van het Masterplan Nederweert Budschop (21 juli 2009). Doel van deze visie is het verkennen van de mogelijkheden voor en het verbeelden van een verbindende Vaartzone tussen Nederweert en Budschop, om het Masterplan op dit punt te verdiepen. De achterliggende gedachte is dat de Zuid-Willemsvaartzone de kans biedt om de kernen Nederweert en Budschop te verbinden: een groene, parkachtige ruimte, nieuwe gebruiksmogelijkheden en zicht op het water en de overkant bieden een vergroting van de leefbaarheid en versterking van de verzorgingspositie. Deze Vaartzone kan worden omgevormd van een barrière tot een verbinding.

Voor een herinrichting van de kanaalzone in Budschop doet MTD concrete voorstellen. De kanaalzone kan worden gekenschetst als de circa 40 meter brede kanaaloever langs de Zuid-Willemsvaart aan de Budschopse zijde. De kanaalzone begint bij de bestaande brug tussen Nederweert en Budschop (Brug 15) en loopt door tot en met de nieuw te realiseren woonwijk Merenveld. De huidige situatie is, van zuid naar noord, eerst parkachtig dan een versmalde zone langs achterkanten van huizen en dan eindigend in een maïsveld. Over de gehele lengte ligt een fietspad, in het begin smal, later eindigend in een smalle landweg. De kanaalzone ligt centraal tussen Nederweert en Budschop, en wordt enerzijds begrensd door de vaart en anderzijds door ‘de achterkant’ van Budschop. Om recht te doen aan de centrale positie van de kanaalzone tussen Nederweert en Budschop is een aantal ingrepen nodig.

MTD benoemt de volgende “ingrediënten voor de visie”:

Er ligt tussen de kernen Nederweert en Budschop een wonderlijk gebied: een combinatie van verschillende infrastructurele lijnen en (groene) ruimtes welke niet ten volle beleefd kunnen worden. Het scheidt de beide kernen: door het gebrek aan oversteekmogelijkheden van de Zuid-Willemsvaart en de verkeersintensiteiten op de N266 is de verblijfskwaliteit voor inwoners van beide kernen nu onder de maat. Om deze zone tot een volwaardig en bruikbaar onderdeel te maken dienen de volgende ingrediënten meegenomen te worden:

- De ruimte ontdekken.
- De Zuid-Willemsvaart in zicht.
- De recreatieve potenties verzilveren.
- De leefbaarheid versterken.

De ruimte ontdekken

De visie ziet in inspirerende voorbeelden van parken met een belangrijk onderdeel water herkenningspunten voor de Vaartzone. Het gebied kan worden omgevormd, maar er is wel een belangrijke voorwaarde: het downgraden van de N266 tot een erftoegangsweg. De provinciale weg is op dit moment minimaal oversteekbaar en geeft door de hoge verkeersintensiteiten geen prettige beleving (geluid en lucht). Bovendien ontstaat door het downgraden meer ruimte voor groen.

De Zuid-Willemsvaart in zicht

Ingrediënten voor de visie:

- het behouden en versterken van de stijkenmerken van de Zuid-Willemsvaart
- het weghalen van onderbeplanting die het zicht op het water en op de overzijde blokkeren

De recreatieve potenties verzilveren

Ingrediënten voor de visie:

- het maken van een ontbrekende schakel in het fietsknooppunten-netwerk
- het mogelijk maken van ommetjes tussen Nederweert en Budschop
- het toevoegen van groen en gezond programma, zoals spelen, wandelen, sporten e.d.

De leefbaarheid versterken

Ingrediënten voor de visie:

- Het toevoegen van een langzaam verkeerbrug aan de noordzijde van de kernen, gekoppeld aan historische zichtlijnen op de kerk van Nederweert
- Het maken van twee oevers met een verschillend accent: Nederweertoever als groene promenade,
- Budschoptoever als actief park.

afbeelding 12.1: Voorbeeld van een heringerichte Vaartzone. Bron MTD Landschapsarchitecten



12.1.2 Autonome ontwikkeling

In de autonome ontwikkeling zal de N266 een verkeerskundige barrière blijven vormen. Gezien de landelijke trend in de kleine kernen zal het voorzieningenniveau in Budschop verder onder druk komen te staan. Inwoners van Budschop zullen daarom nog vaker de genooddaakt zijn om de N266 over te steken naar de voorzieningen in Nederweert.

12.2 Effectbeoordeling

12.2.1 Beoordelingscriteria

Aan de hand van de criteria die zijn benoemd in tabel 12.1 is het effect van de alternatieven op het thema 'Leefbaarheid' beoordeeld.

tabel 12.1: Beoordelingscriteria leefbaarheid

Thema	Criteria	Indicator en wijze van onderzoek
Leefbaarheid	Barrièrewerking	Barrièrewerking Nederweert – Budschop (kwalitatief)
		Barrièrewerking buitengebied (kwalitatief)
	Gezondheidsaspecten	GES-scores
	Voorzieningenniveau	Voorzieningen (kwalitatief)

12.2.2 Beoordelingsscores

De beoordeling op basis van de criteria bovenstaande wordt kwalitatief uitgevoerd, met uitzondering van het bepalen van de Gezondheids Effect Scores (GES). Voor de beoordelingsscores is een 7-puntsschaal gehanteerd. Dit houdt bijvoorbeeld in dat een alternatief ++ scoort op het criterium gezondheidsaspecten, indien er sprake is van een zeer goede integrale GES-score. Zo wordt voor elk aspect een beoordeling uitgevoerd, die tekstueel wordt toegelicht.

12.2.3 Beoordeling alternatieven

Barrièrewerking

Barrièrewerking is een criterium dat reeds in een aantal thema's de revue is gepasseerd. Barrièrewerking heeft namelijk visuele en verkeerskundige gevolgen, maar ook gevolgen voor beleidsambities op het gebied van recreatie en maatschappelijke voorzieningen. In deze paragraaf wordt de nadruk gelegd op de gevolgen voor de leefbaarheid, zowel in de kern als daarbuiten. De leefbaarheid van de kern Budschop hangt samen met de bereikbaarheid en toegankelijkheid van voldoende en adequate voorzieningen. In het DOP voor Budschop wordt geconstateerd dat het voorzieningenaanbod in Budschop onder druk staat. Dit ligt in lijn met de landelijke trend voor kleine kernen, waarin door bijvoorbeeld vergrijzing en bevolkingskrimp het draagvlak voor voorzieningen afneemt. Dit zijn niet alleen maatschappelijke voorzieningen, maar ook voorzieningen voor vermaak, zoals horeca en restaurants. De inwoners van Budschop zijn daarom meer en meer aangewezen op de voorzieningen in de grotere kern Nederweert. De bereikbaarheid van deze voorzieningen is cruciaal. Om deze te verbeteren is reeds een aantal projecten opgestart, zoals de herinrichting van de Rochusstraat en de verbreding van Brug 15. Toch blijft er met name voor langzaam verkeer een beperktere relatie tussen Nederweert en Budschop bestaan (zie ook de effectbeoordeling voor het thema verkeer). De alternatieven die hier verbetering in brengen scoren positief. Dit zijn de alternatieven 1B (en variant 2), 2A (en varianten 3 en 4), 2B, 3 en 4.

Barrièrewerking is in dit thema echter meer dan de verkeerskundige barrière. Het heeft ook te maken met de beleefde sociale en verkeersveiligheid in de zone tussen Nederweert en Budschop en de visuele barrière. In de visie Kanaalzone van MTD wordt betoogd dat deze barrière alleen kan worden opgelost door een afwaardering van de N266.

In het DOP voor Budschop wordt een aantal zaken genoemd die ertoe bijdragen dat de leefbaarheid in Budschop wordt verbeterd. Enkele dingen zijn reeds verwezenlijkt of er wordt aan gewerkt. Dit zijn de realisatie van de wijk Merenveld en de herinrichting van de Rochustraart en Brug 15. Enkele andere punten kunnen in de visie van de gemeente (verwoord in het Masterplan en de Visie Kanaalzone) worden verbeterd door een herinrichting van de kanaalzone. Dit is met name het versterken van de verbindingen met Nederweert. Daarnaast is het voor het woon- en leefklimaat prettig wanneer er voldoende openbare ruimte is met een aantrekkelijke inrichting. Locaties waar de mensen elkaar kunnen ontmoeten of waar inwoners voor een ommetje naar toe kunnen. Dit geldt vanzelfsprekend niet alleen voor de inwoners van Budschop, maar ook voor die van Nederweert. Met de herinrichting van de kanaalzone is de doelstelling van de gemeente om dit te bieden aan de inwoners van Budschop, maar ook Nederweert. In alle alternatieven die buiten de bestaande tracés van de N266 lopen, is het mogelijk de weg af te waarderen en een nieuwe, aantrekkelijke kanaalzone in te richten. Het kanaal, zo staat in de visie te lezen, wordt niet langer gezien als een ruimtelijke barrière, maar als een structuurdrager. Alternatief 2A (en alle varianten), 2B, 3 en 4 scoren in dit opzicht positief.

Het verplaatsen van de gebiedsontsluitingsweg naar buiten de bebouwde kom heeft echter ook een keerzijde. Daar waar de kernen Nederweert en Budschop beter met elkaar worden verbonden, wordt een deel van het buitengebied (afhankelijk van de ligging van het tracé) juist gescheiden van de kern. Dit kan zowel een visueel-ruimtelijke, verkeerskundige als een sociale barrière zijn. Daar waar de inwoners van Budschop een betere toegang tot voorzieningen krijgen, moeten de inwoners van het buitengebied in sommige gevallen omrijden of een drukke weg oversteken om deze te bereiken. In alternatieven 2A en 4 is de impact relatief groot. Beide alternatieven zijn gelegen in een gebied met relatief veel woningen, waardoor ook relatief veel mensen aan de “ongunstige” kant van de randweg komen te wonen, dit geldt met name voor alternatief 2A. Variant 3 van alternatief 2A moet negatiever worden beoordeeld dan alternatief 2A. De ligging van de randweg op maaiveld zorgt voor een grotere barrièrewerking in het buurtschap Boeket. Waar in alternatief 2A en variant 2 van dit alternatief de randweg ongelijkvloers kan worden gekruist, ontstaan er in variant 3 extra omrijdafstanden (parallelwegen). Voor variant 4 geldt dit in mindere mate, omdat er uitwisseling via de rotonde mogelijk is.

In alternatieven 2B en 3 is de hoeveelheid inwoners die aan de “ongunstige kant” van de randweg komen te wonen kleiner, omdat deze voor een deel om de grotere bebouwingsclusters heen gaan.

Op basis van voorgaande beschrijving wordt aan de alternatieven de volgende waardering toegekend.

tabel 12.2: Beoordeling alternatieven op leefbaarheid (barrièrewerking)

Criterium	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Barrièrewerking Nederweert - Budschoep	0	0/+	0/+	++	++	++	++	++	++	++
Barrièrewerking buitengebied – kern	0	0	0	--	--	-- ²³	0/-	-	0/-	-

Gezondheidseffectscores

Een ander criterium voor het bepalen van de leefbaarheid is het milieukundig woon- en leefklimaat. Voor de belangrijkste milieuthema's is dit uitgedrukt in gezondheidseffectscores. Hiervoor zijn de afzonderlijke scores voor de thema's gekoppeld aan een GES score per categorie (bijvoorbeeld geluidbelasting klasse) en is op basis hiervan een totaalbeoordeling gegeven.

Akoestiek

Op basis van de geluidcontouren en het aantal geluidgevoelige bestemmingen in het studiegebied is het aantal ernstig gehinderden met betrekking tot het milieuaspect geluid bepaald op basis van een landelijk gemiddelde van 2,3 inwoners per woning. Ten behoeve van de bepaling van het aantal ernstig gehinderden is aansluiting gezocht bij de dosis-effectrelaties voor verkeerslawaaï uit het handboek: "Gezondheidseffectscreening; Gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen".

In navolgende tabel is de relatie weergegeven. In de tabel is tevens de GES-score weergegeven. Vanuit een worst-case is voor het aantal gehinderden bij de verdere berekeningen aangesloten bij de bovengrenzen uit de tabel.

tabel 12.3: GES-scoresystematiek akoestiek

Geluidbelastingklasse	Ernstig gehinderden	GES-score
48-53 dB	3 – 5%	2
53-58 dB	5 – 9%	4
58-63 dB	9 – 14%	5
63-68 dB	14 – 21%	6
68-73 dB	21 – 31%	7
> 73 dB	≥ 31%	8

In navolgende tabel is de gemiddelde GES-score per alternatief weergegeven.

tabel 12.4: GES-scores akoestiek

GES-score per alternatief	Ref	1A	1B		2A			2B		3	4
		1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Akoestiek	3,52	3,44	3,33	3,39	3,21	3,37	3,22	3,23	3,33	3,19	3,21

²³ In een 7-puntsschaal is het verschil in barrièrewerking tussen alternatief 2A en varianten 3 en 4 niet tot uitdrukking te brengen. De barrièrewerking van genoemde varianten op maaiveld is echter wel groter dan in alternatief 2A en variant 2 van alternatief 2A.

Uit de voorgaande tabel volgt dat alle alternatieven marginaal afwijken qua gemiddelde GES score. Wel is op te maken dat alternatief 3 en alternatief 4 marginaal beter scoren dan de overige alternatieven. Echter dit is zo marginaal dat hier geen conclusies aan verbonden kunnen worden. Opvallend is de hogere score van alternatief 2A-variant 3 ten opzichte van het oorspronkelijke alternatief. De realisatie van parallelwegen heeft een relatief grote impact op de GES-score voor het criterium akoestiek.

Luchtkwaliteit

In de rekenmethodiek voor het aspect luchtkwaliteit is aansluiting gezocht bij de wijze van beoordelen die wordt gehanteerd in de GES-scoremethodiek. De concentratieberekeningen voor PM₁₀, PM_{2,5} en NO₂ zijn uitgevoerd ter plaatse van voor luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen. De concentraties zijn gepresenteerd in concentratieklassen. Hierbij zijn klassengrenzen aangehouden. Voor de typering van de klassen is aansluiting gezocht bij de GES-methodiek (gezondheidseffectscreening). De gehanteerde klassengrenzen zijn in navolgende tabel 12.5 weergegeven.

tabel 12.5: GES-scores akoestiek

Concentratieklasse NO ₂ [µg/m ³]	Concentratieklasse PM ₁₀ [µg/m ³]	Score
> 45	> 35	Zeer onvoldoende
42 t/m 45	33 t/m 35	Ruim onvoldoende
38 t/m 42	31 t/m 33	Onvoldoende
35 t/m 38	29 t/m 31	Zeer matig
30 t/m 35	27 t/m 29	Matig
25 t/m 30	25 t/m 27	Vrij matig
20 t/m 25	20 t/m 25	Redelijk
< 20	< 20	Voldoende

Omdat in de beoordeling van de effecten voor het criterium luchtkwaliteit aansluiting is gezocht bij de GES-scoresystematiek is de beoordeling van de GES-scores gelijk aan de beoordeling van de luchtkwaliteitseffecten.

tabel 12.6: GES-beoordeling luchtkwaliteit

GES-score per alternatief	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Score	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Externe veiligheid

De GES-score voor externe veiligheid kent de volgende scores; 0, 2, 4 en 6. Als de oriënterende waarde van het groepsrisico overschreden wordt, wordt een GES-score van 6 toegekend. Indien een PR 10-6 contour over het gebied ligt, wordt eveneens een GES-score van 6 toegekend. Onderstaand worden de GES-scores weergegeven afhankelijk van het aanwezige risico.

tabel 12.7: GES-scoresystematiek externe veiligheid

Plaatsgebonden risico	PR en invloedsgebied	Overschrijding oriënterende waarde	GES-score
$<10^{-8}$	>200 m	Nee	0
$10^{-8} - 10^{-7}$	200 m – $PR \leq 10^{-6}$	Nee	2
$10^{-7} - 10^{-6}$	-	Nee	4
$>10^{-6}$	$PR > 10^{-6}$	Ja/nee	6

Indien geen 10^{-7} of 10^{-8} contour bekend is, wordt een GES-score 2 toegekend aan de afstand van het invloedsgebied. Op basis van de Ges-systematiek wordt voor het invloedsgebied een zone van 200 meter gehanteerd waarin rekening gehouden moet worden met het groepsrisico.

In berekeningen die in 2010 zijn uitgevoerd voor de N275 buiten de bebouwde kom ten oosten van Nederweert is de PR 10^{-7} contour vastgesteld op 58 meter van de weg (zie bijlage 2). Een GES-score van 6 wordt binnen het plangebied niet aangetroffen. Voor de aanwezigen binnen een zone tot 58 meter van de weg geldt een GES-score van 4. Voor personen in de zone van 58 meter tot 200 meter langs de verschillende tracés geldt een GES-score 2.

Om de alternatieven op basis van een GES-score met elkaar te vergelijken, is het aantal mensen waaraan een bepaalde GES-score wordt toegekend, met elkaar vergeleken. In onderstaande tabel wordt per variant weergegeven hoeveel personen aan een bepaalde GES-score worden blootgesteld.

tabel 12-8: GES-scores externe veiligheid

Alternatief	Personen in gebied 10^{-6} tot 10^{-7}	Personen in gebied 10^{-7} tot 10^{-8}	Product GES score x aantal personen
	GES score 4	GES score 2	
Referentiesituatie	1013	2710	9472
Alternatief 1A	1013	2710	9472
Alternatief 1B	1013	2710	9472
Alternatief 1B-variant 2	1013	2710	9472
Alternatief 2A	267	845	2758
Alternatief 2A-variant 3	267	845	2758
Alternatief 2A-variant 4	267	845	2758
Alternatief 2B	103	759	1930
Alternatief 2B-variant 2	103	759	1930
Alternatief 3	25	62	224
Alternatief 4	279	1272	3660

Door het aantal personen te vermenigvuldigen met de GES-score waaraan zij worden blootgesteld wordt voor het gezondheidseffect een totaal score gekregen voor de verschillende varianten, waardoor deze met elkaar te vergelijken zijn. Hoe lager het product hoe gunstiger het gezondheidseffect is voor het betreffende alternatief.

Uit de gepresenteerde scores blijkt dat alternatief 3 het beste scoort. Alternatief 1A en 1B zijn gelijk aan de referentiesituatie en de alternatieven 2A, 2B en 4 scoren beter dan de referentiesituatie maar minder dan alternatief 3.

Conclusie

Bovenstaande rekenresultaten leiden tot de volgende beoordeling.

tabel 12.9: GES scores alternatieven

GES-score	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Akoestiek	0/+	+	0/+	+	0/+	+	+	+	+	+
Luchtkwaliteit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Externe veiligheid	0	0	0	+	+	+	+	+	++	+

Voorzieningenniveau

Het voorzieningenniveau is, zoals eerder aangehaald, ook belangrijk om de leefbaarheid in een kern op peil te houden. Voor de inwoners van Budschop is het belangrijk dat de voorzieningen van Nederweert goed bereikbaar zijn. Elk alternatief dat de verkeerskundige barrièrewerking opheft door het creëren van veilige verbindingen scoort positief op dit aspect. Wanneer daar er echter tegenover staat dat relatief veel inwoners van het buitengebied geconfronteerd worden met moeilijker bereikbare voorzieningen moet het alternatief slechts als gematigd positief worden beoordeeld. Herinrichting van de kanaalzone om mogelijk meer voorzieningen te trekken is in dit opzicht uitsluitend een bonus en geen noodzaak.

Op het gebied van voorzieningenniveau scoren de alternatieven als volgt.

tabel 12.10: Beoordeling op criterium voorzieningenniveau

Criterium	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Beschikbare en toegankelijke voorzieningen	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	+	+	+	0/+

Conclusie

Aan de hand van de beschreven criteria is de totale effectbeoordeling voor het aspect leefbaarheid als volgt.

tabel 12.11: Totaalbeoordeling alternatieven op aspect leefbaarheid

Criterium	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Barrièrewerking										
Barrièrewerking Nederweert-Budschop	0	0/+	0/+	++	++	++	++	++	++	++
Barrièrewerking buitengebied-kern	0	0	0	--	--	-- ²⁴	0/-	-	0/-	-
GES-Score										
Akoestiek	0/+	+	0/+	+	0/+	+	+	+	+	+
Luchtkwaliteit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Externe Veiligheid	0	0	0	+	+	+	+	+	++	+
Voorzieningenniveau										
Beschikbare en toegankelijke voorzieningen	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	+	+	+	0/+

²⁴ In een 7-puntsschaal is het verschil in barrièrewerking tussen alternatief 2A en varianten 3 en 4 niet tot uitdrukking te brengen. De barrièrewerking van genoemde varianten op maaiveld is echter wel groter dan in alternatief 2A en variant 2 van alternatief 2A.

13. OVERIGE THEMAS

13.1 Kabels en leidingen

In het plangebied is een aantal grote kabels en leidingen aanwezig. Middels een Klic-melding en het raadplegen van de Risicokaart zijn deze in beeld gebracht. Onderstaand wordt kort ingegaan op de aandachtspunten.

In het plangebied is een aantal gastransportleidingen gelegen. Deze leidingen kennen een beschermingszone en een risicocontour. Bij de realisatie van het project N266 Nederweert dient hier rekening mee te worden gehouden.

Langs de N266 en ten westen van Nederweert zijn de volgende gastransportleidingen gelegen:

1. Z-532-01-KR-003 (aardgas).
2. A521-KR-068 (aardgas).
3. A521-KR-069 (aardgas).
4. Z-540-01-KR-067 (aardgas).

De alternatieven 1B en 2B (en variant 2) en 3 zijn in de nabijheid van deze leidingen gelegen. In de planuitwerking dient hiermee rekening te worden gehouden.

tabel 13-1: Beoordeling alternatieven t.o.v. ligging kabels en leidingen

Criterium	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Kabels en leidingen	0	-	-	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0

13.2 Duurzaamheid

De beoordelingscriteria voor het thema duurzaamheid zijn in dit planMER als volgt uitgewerkt:

tabel 13-2: Beoordelingscriteria thema Duurzaamheid

Thema	Criteria	Indicator en wijze van onderzoek
Duurzaamheid	Potenties voor duurzame aanleg, inrichting, beheer en gebruik	– Het zoveel mogelijk terugdringen van het gebruik van (fossiele) energie en het gebruik van duurzame energie. – Het duurzaam materiaalgebruik en duurzame productiemethoden, het zoveel mogelijk terugdringen van het gebruik van grondstoffen en het zo sterk mogelijk reduceren van het ontstaan van afvalstoffen en emissies. – Ruimtelijke kwaliteit van de infrastructuur.

Het thema duurzaamheid heeft een status aparte in de beoordeling in dit MER. Duurzaamheid is een breed begrip. Door in het MER goed te onderbouwen wat het nut en de noodzaak van de ingreep is en door de diverse milieueffecten goed te onderzoeken wordt de basis gelegd voor een duurzame oplossingsrichting. Een beoordeling van het thema duurzaamheid door alternatieven te vergelijken met de referentiesituatie is niet aan de orde. Bij dit aspect gaat het

er veel meer om welke alternatieven de meeste mogelijkheden bieden voor een duurzame inrichting en aanleg, zoals opgenomen in tabel 13-2: Beoordelingscriteria thema Duurzaamheid. Ten aanzien van de indicator “Het zoveel mogelijk terugdringen van het gebruik van (fossiele)energie en het gebruik van duurzame energie” is er geen onderscheidend vermogen tussen alternatieven. Hetzelfde geldt voor het duurzaam materiaalgebruik. In alle alternatieven kan de nieuw aan te leggen weg (of de inrichtingsmaatregelen in alternatief 1A) met duurzame technieken worden ingericht/ontworpen.

Ten aanzien van het gebruik van grondstoffen en het reduceren van afvalstoffen en emissies is er wel een verschil, dat een relatie heeft met de weglengte en de mate van grondverzet in de aanlegfase. Alternatief 1B, 2A en 3 vergen een grote hoeveelheid grondverzet. Hierdoor is er sprake van de aanvoer van aanzienlijke hoeveelheden grondstoffen en emissies als gevolg van de aan- en afvoer van grondstoffen en niet-buikbare grond. Dit heeft te maken met de verdiepte ligging van alternatief 1B en 2A over een aanzienlijke lengte en de noodzakelijke ophoging om parallelstructuren langs de A2 te kunnen aanleggen in alternatief 3. De varianten van alternatief 2A scoren in dit opzicht beter. Dit blijkt ook uit de grondbalans die is beschreven in hoofdstuk 6. In varianten 3 en 4 is er aanzienlijk minder grondwerk noodzakelijk.

Daarnaast is er een relatie met de weglengte. De lange tracés 2B en 3 vergen meer grondstoffen om de weg te kunnen aanleggen. Alternatieven 1B, 2A, 2B en 3 hebben dus op dit gebied minder duurzaamheidspotentie dan de overige alternatieven.

De mogelijkheden voor het bieden van ruimtelijke kwaliteit van de infrastructuur zijn in alle alternatieven gelijk. Het wegprofiel, inclusief bermen, kan door het gebruik van hoogwaardige materialen en groene inkleding kwaliteit krijgen. Dat geldt niet voor de landschappelijke inpassing van de weg in zijn omgeving. In hoofdstuk 9 is hier echter al ruimschoots op ingegaan. Gezien de relatie van duurzaamheid met dit thema en de overige milieuthema's wordt hier in deze paragraaf niet nader op ingegaan.

14. SAMENVATTING EFFECTEN

De effecten van de alternatieven, zoals deze zijn gescoord per thema, zijn onderstaand samengevat. De samenvattende tabel is niet los te lezen van de tekstuele toelichting. Deze is opgenomen in de betreffende hoofdstukken per thema.

tabel 14-1: Samenvattende tabel effectbeoordeling

Thema Verkeer	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Verkeersafwikkeling en doorstroming										
Kruispuntafwikkeling	0	0	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	+	0
Doorstroming N266-N275	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0
Reistijd doorgaand verkeer	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	-	-	-	--
Robuustheid	0	0/+	0/+	+	+	+	+	+	++	0
Sluipverkeer	0	0	0	0	0	0	-	-	-	--
Barrièrewerking										
Reistijden lokale routes	0	0/+	0/+	-	0/-	-	-	-	-	-
Reistijden langzaam verkeer	0/+	+	+	-	0/-	-	--	--	--	-
Oversteekbaarheid wegen	0/+	+	+	-	-	-	--	--	--	-
Bereikbaarheid										
Omrijdafstanden doorgaand verkeer	0	0	0	-	-	-	--	--	--	-
Bereikbaarheid agrarische percelen	0	0	0	-	0/-	-	--	--	--	-
Lokale ontsluiting	0	0/-	0/-	0/+	0/+	0/+	-	-	-	-
Regionale ontsluiting	0	0/+	0/+	+	+	+	+	+	+	0/-
Ontsluitings- en routestructuren fiets	0/+	+	+	-	0/-	-	0/-	0/-	0/-	--
Ontsluitings- en routestructuren OV	0	0/+	0/+	0	0	0	0	0	0	--
Verkeersveiligheid										
Kans op ongevallen	0	0/+	0/+	+	+	+	0/+	0/+	0/+	-
Duurzaam Veilig	0	0/+	0/+	+	+	+	+	+	+	0/-
Thema Bodem	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Bodemkwaliteit										
Saneringslocaties	0	0	0	0	0	0	-	-	--	0
Risico op verspreiding bodemverontreiniging	-	-	-	-	-	-	0/-	0/-	0/-	-
Grondbalans										
Mate van grondverzet/transport ²⁵	0	-	0/-	-	0/-	0/-	-	0/-	--	-

²⁵ De verschillen in grondtransport komen in een 7-puntsschaal niet geheel tot uitdrukking. Zie hiervoor de tekstuele uitleg in paragraaf 6.2.3

Geologie en geomorfologie										
Invloed op aardkundige waarden	0	0	0	-	-	-	0/-	0/-	0/-	-
Thema Water	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Grondwater										
Grondwaterkwaliteit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grondwaterkwantiteit	0	-	0/-	-	0	0	0/-	0	0/-	0
Oppervlaktewater										
Waterkwaliteit	0	0	0	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0
Waterkwantiteit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Thema Natuur	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Beschermde soorten	0	-	-	-	-	-	--	--	--	-
Natura2000-gebieden	0/-	0/-	0/-	-	-	-	-	-	-	--
Ecologische Hoofdstructuur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Overige beschermde gebieden	0	0	0	-	-	-	--	--	--	-
Ecologische structuren	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-
Thema Landschap, cultuurhistorie en archeologie	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Landschap										
Kenmerkende landschapstypen en structuren	0	0/-	0/-	--	--	-- ²⁶	--	--	--	-
Belevingswaarde	0	0	0	--	--	--	-	-	-	-
Cultuurhistorie										
Historische geografie	0/-	0/-	0/-	--	--	--	--	--	--	-
(Steden)bouwkunde	0/-	--	--	-	-	-- ²⁷	-	-	-	-
Archeologie										
Gekende kwaliteit	0	0/-	0/-	-	-	-	0/-	0/-	0/-	0/-
Verwachte kwaliteit	0/-	-	-	--	--	--	-	-	-	--
Thema Ruimte	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Wonen										
Te amoveren woningen en ruimtebeslag kavels ²⁸	-	-	-	0/-	-	-	0/-	-	0/-	-
Ruimtebeslag woongebieden	0	0	0	--	-	--	0	0	0	--
Niet-agrarische bedrijvigheid										
Te amoveren niet-agrarische bedrijfsgebouwen	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0
Ruimtebeslag niet-agrarische gronden	0	0/-	0/-	-	-	--	0	0	0	0/-

²⁶ Zoals beschreven in de tekst is de impact van een randweg op maaiveld groter dan wanneer deze verdiept wordt aangelegd. In de 7-puntsschaal komt dit (beperkte) verschil niet tot uiting.

²⁷ Zoals beschreven in de tekst is de impact van een randweg op maaiveld groter dan wanneer deze verdiept wordt aangelegd (met name voor het object Boeket 11). In de 7-puntsschaal komt dit (beperkte) verschil niet tot uiting.

²⁸ Geen van de alternatieven of varianten heeft fysieke verwijdering van woningen tot gevolg. Wel zijn delen van woonpercelen benodigd.

(inclusief beleidsambities) ²⁹										
Agrarische bedrijvigheid										
Te amoveren agrarische bedrijfsgebouwen	0	0	0	-	-	-	0	0	0	0
Ruimtebeslag landbouwgronden (inclusief beleidsambities)	0	0	0	-	-	-	--	--	--	--
Recreatie										
Ruimtebeslag recreatiegebieden/-bedrijven	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0	0	0	0
Routestructuren ³⁰	0	0	0	-	0/-	0/-	0/-	-	0/-	-
Beleidsambities	0	0	0	0/+	0/+	0/+	+	+	+	0/+
Maatschappelijke voorzieningen										
Te amoveren maatschappelijke voorzieningen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Barrièrewerking	0	0/+	0/+	+	0/+	0/+	+	0/+	+	+
Beleidsambities	0	0	0	+	+	+	+	+	+	+
Thema milieu	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Akoestiek										
Geluidbelaste oppervlakte gevoelige gebieden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Geluidbelaste woningen > 48 dB	0	0/+	0/+	+	0/+	+	+	+	++	+
Geluidbelaste gevoelige objecten	0	+	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+
Ernstig gehinderden	0	0/+	0/+	+	0/+	+	+	0/+	+	+
Luchtkwaliteit										
Saldo gevoelige bestemmingen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Externe veiligheid										
Aantal personen binnen 200 m	0	0	0	+	+	+	+	+	++	+
Trillingen										
Aantal gevoelige objecten binnen invloedsgebied	0	0	0	+	+	+	++	++	++	0/+
Thema Leefbaarheid	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Barrièrewerking										
Barrièrewerking Nederweert-Budschop	0	0/+	0/+	++	++	++	++	++	++	++

²⁹ Aanvullende inrichtingsmaatregelen aan de N275 zijn niet als separate variant meegewogen in het MER. De aanleg van een brug over de N275 nabij de Nikkelstraat heeft echter wel gevolgen voor de oppervlakte uit te geven bedrijventerrein aan de Pannenweg. Dit is een negatief gevolg van de keuze voor deze inrichtingsmaatregel voor het criterium werken.

³⁰ Aanvullende inrichtingsmaatregelen aan de N275 zijn niet als separate variant meegewogen in het MER. De realisatie van verkeersveilige fietsoversteken over de N275 en de N266-N275 nabij het kanaal leveren voor alle alternatieven en varianten een positieve bijdrage aan het verbeteren van recreatieve routestructuren.

Barrièrewerking buitengebied-kern	0	0	0	--	--	-- ³¹	0/-	-	0/-	-
GES-Score										
Akoestiek	0/+	+	0/+	+	0/+	+	+	+	+	+
Luchtkwaliteit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Externe Veiligheid	0	0	0	+	+	+	+	+	++	+
Voorzieningenniveau										
Beschikbare en toegankelijke voorzieningen	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	+	+	+	0/+
Overige Thema's	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Kabels en leidingen	0	-	-	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0

³¹ In een 7-puntsschaal is het verschil in barrièrewerking tussen alternatief 2A en varianten 3 en 4 niet tot uitdrukking te brengen. De barrièrewerking van genoemde varianten op maaiveld is echter wel groter dan in alternatief 2A en variant 2 van alternatief 2A.

15. DOELBEREIK VAN DE ALTERNATIEVEN

Op basis van de doelstellingen, zoals opgenomen in paragraaf 3.3.2 wordt in dit hoofdstuk beoordeeld in hoeverre de verschillende alternatieven aan de geformuleerde doelstellingen voldoen.

Op basis van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de reactie van de Commissie m.e.r. (zoals verwoord in de richtlijnen voor dit planMER) is de doelstelling geconcretiseerd in doelstellingen per relevant thema. Tevens is aangegeven wanneer een alternatief in voldoende mate bijdraagt aan het behalen van een doelstelling. Belangrijke opmerking hierbij is dat deze beoordeling plaatsvindt op een abstractieniveau dat past bij deze planfase: de POL-aanvulling.

tabel 15-1: Beoordeling doelbereik van alternatieven

Thema	Doelstelling	Doelbereik	Wanneer is het doel bereikt
Verkeer	Verbeteren van de doorstroming op de N266-N275	I/C-verhouding op traject door/rond Nederweert	I/C-verhouding < 0,7 in 2030
		Geen (afwikkelings)knelpunten op kruispunten en rotondes	Gemiddelde vertraging < 1,0 minuut per voertuig per kruispunt in 2030
	Verminderen barrièrewerking Nederweert – Budschop (autoverkeer en langzaam verkeer)	Verbetering van de oversteekbaarheid van de N266 voor langzaam verkeer (kwantitatief)	Wachttijd voor langzaam verkeer worden beperkt
		Verbetering van de oversteekbaarheid voor autoverkeer (kwantitatief)	Afname verkeer op de N266 of parallelstructuren ten opzichte van de referentiesituatie
		Afname fysieke barrières fietsers	Geen helling voor een VRI
	Verbeteren van de bereikbaarheid van economische centra en kernen in de regio	Reistijdverbetering tussen economische centra en kernen	Minder reistijd tussen Helmond en A2/Weert via de N266
			Minder reistijd tussen Weert en Venlo via de N275
		Voldoende uitwisselingsmogelijkheden randweg en onderliggend wegennet (kwalitatief)	Belangrijkste lokale wegen behouden hun functie/worden aangesloten op randweg.
		Voorkomen omrijdafstanden (kwalitatief)	Economische kerngebieden in de gemeente of belangrijke woongebieden hebben zo min mogelijk te maken met omrijdafstanden
		Bereikbaarheid bedrijventerreinen	Bedrijventerrein blijven goed ontsloten

	Terugdringen sluipverkeer	Niet meer sluipverkeer op Booldersdijk en overige wegen in het buitengebied (kwantitatief)	Geen toename van sluipverkeer op Booldersdijk en overige wegen in buitengebied in 2030
		Minder sluipverkeer door Budschoep (N266-N275, kwantitatief)	Afname van de verkeersintensiteiten op doorgaande wegen in Budschoep in 2030
	Verbeteren verkeersveiligheid	Duurzaam Veilige weginrichting (kwalitatief)	Alternatieven zijn duurzaam veilig ingericht
		Afname aantal ongevallen (kwantitatief)	Afname van het (verwachte) aantal ongevallen t.o.v. basissituatie
	Verkeerskundige inpassing (alternatieven)	Beperken omrijdafstanden langzaam verkeer (kwalitatief)	Belangrijke fietsroutes worden zo min mogelijk geconfronteerd met omrijdafstanden
		Garanderen bereikbaarheid agrarische percelen (kwalitatief)	Agrarische percelen blijven bereikbaar via de openbare weg (of op de wijze zoals dat in de huidige situatie is geregeld).
		Beperken omrijdafstanden landbouwverkeer (kwalitatief)	Belangrijke routes voor landbouwverkeer worden zo min mogelijk geconfronteerd met omrijdafstanden.
Woon- leefklimaat	Reduceren geluidshinder (in plangebied)	Afname geluidbelaste oppervlakte (kwantitatief)	Afname
		Afname aantal overbelaste (gevoelige) bestemmingen (kwantitatief)	Afname
	Verbetering van de lokale luchtkwaliteit in de bebouwde kom van Nederweert en Budschoep	Verbetering van de luchtkwaliteit door een “in betekende mate” afname van luchtverontreinigende stoffen bij grootschalige gevoelige objecten (PM ₁₀ , PM _{2,5} , NO _x , kwantitatief)	Verbetering
		Verbetering luchtkwaliteit op basis van contourklassen (kwantitatief)	Verbetering
	Luchtkwaliteit in buitengebied	Voldoen aan wettelijke kwaliteitseisen.	Er wordt voldaan aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit

	Reduceren trillingshinder (in plangebied)	Afname aantal gehinderde objecten (kwantitatief)	Afname
Ruimtelijke inpassing	Landschappelijke en ruimtelijke inpassing	Inpassing in bestaande (waardevolle) landschapsstructuren (kwalitatief)	Aantasting van houtwallen, historische laanbeplanting en kenmerkende landschappen (open akkers, ontginningspatronen) wordt zo veel mogelijk voorkomen
		Minimaliseren barrièrewerking buitengebied (kwalitatief)	Visuele verstoring door de randweg wordt zoveel mogelijk voorkomen
	Cultuurhistorische inpassing	Inpassing in bestaande waardevolle structuren en landschappen (kwalitatief)	Aantasting van cultuurhistorische landschappen (essen/akkers, historische bomen en wegen en bebouwing) wordt zoveel mogelijk voorkomen.
	Ecologische inpassing	Bijdragen aan het instandhouden en/of herstel van ecologische waarden	Beschermde soorten en gebieden worden zo min mogelijk aangetast
	Ruimtelijke kwaliteit	Verbeteren ruimtelijke kwaliteit kanaalzone zoals verwoord in masterplan	Visie voor de kanaalzone Nederweert-Budschop kan worden uitgevoerd: – Budschop en Nederweert zijn niet meer naar binnen gericht. – het samenhangend dorpshart manifesteert zich door een centrale ruimte tussen Nederweert en Budschop, die beide kernen verbindt. – de beleving van de zone tussen Nederweert en Budschop wordt verbeterd. – de visuele relatie tussen beide kernen is verbeterd – Bewoners kunnen op prettige en sociaal veilige manier door kanaalzone naar andere dorp

Totaalbeoordeling doelbereik

De verschillende doelstellingen zijn gebundeld in een totaalbeoordeling per thema op basis van een 3-puntsschaal.

tabel 15-2: 3-puntsschaal beoordeling doelbereik

-	Voldoet niet aan de doelstelling
0	Voldoet deels wel / deels niet aan de doelstelling
+	Voldoet wel aan de doelstelling

15.1 Verkeer

Doelstelling: Verbeteren van de doorstroming op de N266-N275

Op het aspect doorstroming en verkeersafwikkeling voldoen alle alternatieven en varianten aan het doelbereik. Dit blijkt uit de I/C-berekeningen en het bepalen van de wachttijden op kruispunten op basis van het verkeersmodel. Met de aanpassingen aan de bestaande infrastructuur in de referentiesituatie worden knelpunten op deze aspecten reeds teruggedrongen. Dit betekent dat zowel op wegvak- als kruispuntniveau geen doorstromingsknelpunten te verwachten zijn. Met de maatregelen die in de diverse alternatieven worden toegepast wordt de verkeerssituatie op de doorgaande structuur verder geoptimaliseerd, waardoor alle alternatieven positief scoren op dit aspect van het doelbereik.

Doelstelling: Verminderen verkeerskundige barrièrewerking Nederweert – Budschop

De verkeerskundige barrièrewerking tussen Nederweert en Budschop is bepaald aan de hand van de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer, de oversteekbaarheid voor autoverkeer en de aanwezigheid van fysieke barrières voor fietsers. Door de herinrichting van de Brugstraat en Brug15 zijn de fysieke barrières voor fietsers, in dit kader gedefinieerd als een helling voor een VRI, deels opgeheven. Alle alternatieven en varianten voldoen aan dit doelbereik. Ook de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer is door de herinrichting van Brug 15 en de Brugstraat reeds aanzienlijk verbeterd. De oversteek is veiliger, maar het blijft een door een VRI geregeld kruispunt. Er zijn dus nog altijd wachttijden voor langzaam verkeer, maar ook voor autoverkeer. Alternatief 1A voldoet in dit opzicht niet aan de doelstelling. In alternatief 1B wordt de randweg ongelijkvloers gekruist. Voor de oversteek van de hoofdrijbaan houdt dit in dat er geen wachttijden meer zijn.

Doelstelling: Verbeteren van de bereikbaarheid van economische centra en kernen in de regio

De bereikbaarheid van economische centra en kernen heeft een directe relatie met de doorstroming en verkeersafwikkeling op de N266-N275. Dit betekent dat door alle alternatieven en varianten wordt voldaan aan het doelbereik betreffende bereikbaarheid van economische centra en kernen op basis van onderlinge reistijden, met uitzondering van alternatief 4. Vanwege de lengte van het alternatief en ruimere omrijafstanden is met name de reistijd op de relatie Weert-Helmond negatief beoordeeld.

Wanneer wordt gekeken naar de uitwisselingsmogelijkheden van de alternatieven en varianten met de onderliggende wegenstructuur, dan hebben alle alternatieven en varianten, met uitzondering van 1A, enige negatieve bijdrage aan dit aspect. Alternatief 1B heeft tot gevolg dat rechtstreekse uitwisseling vanuit Budschop en Nederweert ter hoogte van Brug 15

niet meer mogelijk is. Hierdoor dient het gemotoriseerd verkeer van en naar deze bestemmingen enigszins om te rijden.

Voor de alternatieven 2 tot en met 4 (en alle varianten) geldt dat bestaande structuren in het buitengebied worden doorsneden, ondanks dat er uitwisselmogelijkheden met enkele bestaande structuren gehandhaafd blijven. Dit betekent ook dat bestaande relaties vanuit het buitengebied richting de kernen worden doorsneden, waardoor omrijafstanden ontstaan voor verkeer van en naar de centra van Nederweert en Budschop. Voor de bereikbaarheid van economische centra en kernen in de regio is het effect echter beperkt.

De bereikbaarheid van de bedrijventerreinen is met alle alternatieven gewaarborgd, aangezien er qua doorstroming en verkeersafwikkeling geen knelpunten aanwezig zijn in de alternatieven.

Doelstelling: Ontmoedigen sluipverkeer

De toename van verkeer op Uliker nabij Brug 14 is opvallend bij Alternatief 2A (en de varianten 3 en 4) en in iets mindere mate bij alternatieven 2B (en variant 2) en 3. De hoeveelheid verkeer op deze route neemt toe als gevolg van verkeer op de relatie oost-noord (Venlo-Helmond) die geen gebruik wenst te maken van de langere route via een westelijk randweg alternatief. Daarentegen neemt de hoeveelheid verkeer op de Booldersdijk Zuid en Peelsteeg af in deze alternatieven en varianten. In de referentiesituatie wordt de Booldersdijk reeds als sluiproute gebruikt richting Someren.

De Booldersdijk Noord wordt in de alternatieven 2B (en variant 2) en 3 duidelijk intensiever gebruikt dan in de referentiesituatie. Vanwege de ligging van deze alternatieven in het verre buitengebied van Nederweert is de verbinding met Someren relatief kort, waardoor deze route een aantrekkelijk alternatief vormt voor de N266.

Van sluipverkeer is met name sprake bij alternatief 4. In dit alternatief wordt aan de oostzijde van Budschop een randweg geprojecteerd. Echter, omdat de belangrijkste verkeersstroom aanwezig is op de relaties oost-west en west-noord, biedt dit alternatief met name voor het verkeer op de relatie west-noord een behoorlijke omrijafstand. Dit uit zich in een toename van (sluip)verkeer op de route Randweg west-Peelsteeg.

Op het doelbereik ten aanzien van sluipverkeer kan worden geconcludeerd dat de alternatieven 1A en 1B (en variant 2) nauwelijks afwijken van de referentiesituatie, ook bij alternatief 2A is per saldo geen duidelijke toename van sluipverkeer zichtbaar. Bij de overige alternatieven en varianten is duidelijk sprake van extra sluipverkeer in de kernen en/of het buitengebied van Nederweert en/of Budschop.

Doelstelling: Verbeteren verkeersveiligheid

Ten aanzien van het doelbereik inzake verkeersveiligheid voldoen zowel de alternatieven 1A en 1B (en variant 2). In beide alternatieven wordt de bestaande hoofdroute over de N266 ingericht conform de principes van Duurzaam Veilig. Aanvullend positief aspect van alternatief 1B is dat, door de verdiepte ligging van de N266, lokaal verkeer gescheiden wordt van regionaal verkeer.

De alternatieven 2A, 2b en 3 voldoen eveneens aan het doelbereik ten aanzien van de verkeersveiligheid. De randweg wordt ingericht conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig, door middel van gescheiden rijrichtingen en de aanleg van rotondes. Niet alleen wordt de randweg veiliger ingericht, ook op het bestaande tracé vindt een verbetering van de verkeersveiligheid plaats als gevolg van de te nemen maatregelen. Ondanks dat op sommige

wegen in het buitengebied meer menging van verkeer plaatsvindt, leidt dit niet tot verwachte knelpunten. Per saldo zal de kans op ongevallen in het plangebied dan ook afnemen, waardoor aan het doelbereik wordt voldaan.

In alternatief 4 is sprake van een andere situatie. Weliswaar wordt de randweg conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig ingericht en kan de bestaande N266 worden afgewaardeerd, ook leidt deze variant tot een verschuiving van verkeer. Met name aan de noordwest zijde van Nederweert is sprake van aanzienlijk veel meer sluipverkeer. Als gevolg hiervan neemt het aantal conflicten in de omgeving van de Peelsteeg aanzienlijk toe, wat een sterk negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid. Zodoende voldoet dit alternatief niet aan het doelbereik.

Doelstelling: Verkeerskundige inpassing

Het doelbereik inzake de verkeerskundige inpassing heeft betrekking op zowel fietsroutes als routing voor het agrarisch verkeer. Ten aanzien van fietsroutes voldoen de alternatieven 1 tot en met 3 (en de varianten) in principe allen aan het doelbereik. In de alternatieven 1A en 1B vindt geen extra doorsnijding van bestaande routes plaats, waardoor voor het fietsverkeer geen negatieve effecten te verwachten zijn. In de alternatieven 2 en 3 worden hoofd fietsroutes weliswaar doorsneden (met uitzondering van variant 3 van alternatief 2A) door de tracés van deze alternatieven en varianten, maar op de betreffende locaties wordt voorzien in de aanleg van een rotonde. Op deze wijze blijft de bereikbaarheid op de betreffende fietsroutes gewaarborgd in deze alternatieven, al worden bepaalde routes geconfronteerd met omrijafstanden. Alternatief 2A, variant 3 scoort op dit punt overigens beter dan de overige varianten.

Alternatief 4 voldoet niet aan het doelbereik inzake fietsroutes. Met de aanleg van dit tracé wordt zowel een utilitaire fietsroute (woon-werk) als een recreatieve fietsroute doorsneden en wordt op de betreffende doorsnijdingen niet voorzien in de aanleg van een aansluiting. Zodoende worden de betreffende routes onmogelijk gemaakt en wordt het fietsverkeer met omrijafstanden geconfronteerd.

Ten aanzien van de routing en bereikbaarheid voor agrarisch verkeer voldoen de alternatieven 1A en 1B (en variant 2) aan het doelbereik. Weliswaar is het in de toekomstige situatie niet toegestaan gebruik te maken van de N266, maar zowel aan de westzijde van Nederweert als aan de oostzijde van Budschoop zijn voldoende geschikte alternatieve routes aanwezig.

Voor de alternatieven 2 en 3 en varianten geldt dat zowel belangrijke agrarische routes worden doorsneden, alsmede dat een behoorlijk areaal landbouwpercelen wordt doorsneden (voornamelijk alternatief 2B en 3). Dit heeft een negatieve invloed op de bereikbaarheid van percelen waardoor deze alternatieven niet voldoen aan dit aspect van het doelbereik. In Alternatief 2A, variant 3, wordt de route via de Heersteeg intact gelaten, waardoor het effect van deze variant beperkt is.

Voor alternatief 4 geldt dat in hoofdlijnen wordt voldaan aan het doelbereik inzake agrarische routes en bereikbaarheid. Met de aanleg van het tracé worden geen hoofd routes voor agrarisch verkeer doorsneden. Weliswaar worden enkele percelen doorsneden, maar dit leidt slechts beperkt tot een afname van de bereikbaarheid.

Totaalbeoordeling alternatieven thema verkeer

tabel 15-3: Totaalbeoordeling doelstellingen thema verkeer

VERKEER	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Verbeteren doorstroming	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Verkeerskundige barrièrewerking verminderen	0	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Verbeteren bereikbaarheid centra en regio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Ontmoedigen sluipverkeer	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
Verbeteren verkeersveiligheid	+	+	+	+	+	+	+	+	+	0
Verkeerskundige inpassing	+	+	+	-	0	-	-	-	-	0

15.2 Woon- en leefklimaat

Voor het woon- en leefklimaat in het studiegebied zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

- Reduceren van geluidshinder in het plangebied/studiegebied.
- Verbetering van de lokale luchtkwaliteit in de bebouwde kom van Nederweert en Budschop.
- Voldoen aan de wettelijke kwaliteitseisen voor luchtkwaliteit in het buitengebied.
- Reduceren van trillingshinder in het plan/studiegebied.

Doelstelling: reduceren van de geluidshinder in het plangebied

De doelstelling om de geluidshinder in het plangebied te reduceren is opgedeeld in een tweetal doelcriteria:

- Reduceren van de geluidbelaste oppervlakte.
- Reduceren van het aantal geluidbelaste gevoelige bestemmingen en het aantal gehinderden.

Ad a)

De geluidbelaste oppervlakte is bepaald aan de hand van een geluidcontourenkaart die is vervaardigd op basis van de gemodelleerde verkeersintensiteiten. Uit de resultaten blijkt dat het geluidbelast oppervlak weinig onderscheidend is voor de verschillende alternatieven en derhalve niet onderscheidend is voor de score van de alternatieven.

Ad b)

Dit is een doelstelling waarmee de daadwerkelijke hinder die bewoners van het gebied ervaren moet worden gereduceerd. Om de effecten van de alternatieven in beeld te brengen, is tevens het aantal geluidbelaste woningen en gevoelige bestemmingen in beeld gebracht. In hoofdstuk 11 van dit document zijn enkele rekenresultaten weergegeven.

Geconcludeerd kan worden dat zowel met betrekking tot het aantal gehinderden als met betrekking tot het aantal geluid belaste woningen alternatieven 1B, 2A , 2B , 3 en 4 (en de varianten) aan de doelstelling voldoen. Alternatief 3 laat de grootste afname van geluidgevoelige bestemmingen met geluidhinder en het aantal ernstig gehinderden zien.

Opvallend is wel dat de verschillen tussen de alternatieven 2A (en varianten), 2B (en variant 2), 3 en 4 zeer gering zijn. Ook het verschil met de referentiesituatie is beperkt. Omdat aan de doelstelling wordt voldaan indien er sprake is van een afname, worden de alternatieven en varianten met uitzondering van alternatief 1A positief beoordeeld op doelbereik.

Doelstelling: Verbetering van de lokale luchtkwaliteit in de bebouwde kom van Nederweert en Budschop

De verbetering van de lokale luchtkwaliteit in de bebouwde kom van Nederweert en Budschop is als volgt bepaald:

- Verbetering van de luchtkwaliteit door een “in betekenende mate” afname van verontreinigende stoffen nabij gevoelige objecten.
- Verbetering luchtkwaliteit op basis van contourklassen (kwantitatief).

De lokale luchtkwaliteit is bepaald in het gehele studiegebied rond Nederweert en Budschop. Op basis van berekende contouren per luchtkwaliteitsklasse, waarbij aansluiting is gezocht bij de GES-methodiek, is bepaald hoeveel gevoelige objecten te maken hebben met een bepaalde luchtkwaliteit. De hoeveelheid gevoelige objecten per luchtkwaliteitsklasse (PM₁₀ en NO₂) is berekend. Vervolgens is er op basis van de komgrens uit het bestemmingsplan Buitengebied een onderscheid gemaakt tussen het aantal gevoelige objecten per klasse binnen en buiten de bebouwde kom van Nederweert en Budschop.

Voor het gehele studiegebied blijkt uit het luchtkwaliteitsonderzoek dat er voor zowel fijnstof als stikstofdioxide weinig onderscheid tussen alternatieven is te zien en ook dat het onderscheid met de referentiesituatie 2018 gering is. Stikstofdioxide is hierin nog het meest onderscheidend. Uit tabel 11.22 In het planMER blijkt dat het grootste aantal gevoelige bestemmingen in de klassen “voldoende tot goed (< 20 µg/m³)” wordt bereikt bij realisatie van alternatief 3. In dit alternatief is per saldo ook de grootste afname van luchtverontreinigende stoffen zichtbaar. In dit alternatief is er sprake van een beperkte verbetering van de luchtkwaliteit voor wat betreft stikstofdioxide.

Voor de bebouwde kom van Nederweert en Budschop blijkt tevens dat er weinig onderscheid is tussen de referentiesituatie en de alternatieven. Voor fijnstof is er geen verschil, voor stikstofdioxide zijn zeer beperkte verschillen waar te nemen. De grootste toename van het aantal gevoelige objecten in de klasse “voldoende tot goed” bedraagt echter maar 48 gevoelige objecten op een totaal van bijna 4454. Er is geen sprake van een significante verbetering van de lokale luchtkwaliteit in de bebouwde kom, zelfs niet in het best scorende alternatief. Op basis van een beoordeling van de luchtkwaliteit per contourklasse voldoet geen van de alternatieven aan de doelstelling.

Grootschalige gevoelige objecten in de kern betreffen het verzorgingshuis St Joseph, basisschool De Bongerd en het Cita Verde College. De luchtkwaliteit ter plaatse wordt bepaald door de achtergrondconcentratie. De verschillen alternatieven hebben hier geen onderscheidende invloed op.

Doelstelling: Luchtkwaliteit in het buitengebied: voldoen aan de wettelijke normen

Op basis van de berekeningen kan worden geconcludeerd dat in 2018 en 2030 alle alternatieven voldoen aan de wettelijke normen inzake luchtkwaliteit. Zodoende voldoen alle alternatieven en varianten aan dit doelbereik.

Doelstelling: reduceren trillingshinder

Trillingshinder wordt met name veroorzaakt door auto- en vrachtverkeer op woningen met een afstand tot 50 meter van de weg.

tabel 15-4: Aantal woningen binnen 50m van de weg

Alternatieven:	Aantallen woningen
Referentie	141
Alternatief 1A + 1B + variant 2	141
Alternatief 2A	15
Alternatief 2A- variant 3	17
Alternatief 2A- variant 4	16
Alternatief 2B	5
Alternatief 2B- variant 2	6
Alternatief 3	5
Alternatief 4	34

Geconcludeerd kan worden dat alternatief 2A (en variant 3 en 4) , 2B (en variant 2), 3 en 4 aan deze doelstelling voldoen, 1A en 1B (en variant 2) voldoen niet aan de doelstelling om de trillingshinder te reduceren.

Totaalbeoordeling alternatieven thema woon- en leefklimaat

tabel 15-5: Totaalbeoordeling doelstellingen thema woon- en leefklimaat

WOON- EN LEEFKLIKAAT	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Reduceren geluidshinder plangebied	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Afname hinder verontreinigende stoffen binnen bebouwde kom	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Luchtkwaliteit buitengebied	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Reduceren trillingshinder	-	-	-	+	+	+	+	+	+	+

15.3 Ruimtelijke inpassing

De ruimtelijke inpassing van alternatieven en varianten dient tevens te worden beoordeeld om na te kunnen gaan in hoeverre wordt beantwoord aan de doelstellingen van het project. De volgende doelstellingen zijn hierbij benoemd:

- Landschappelijke en ruimtelijke inpassing;
- Cultuurhistorische inpassing;
- Ecologische inpassing;
- Ruimtelijke kwaliteit.

Doelstelling: landschappelijke en ruimtelijke inpassing

De doelstelling met betrekking tot landschappelijke en ruimtelijke inpassing is onderverdeeld in de volgende doelcriteria:

- a. Inpassing in bestaande (waardevolle) landschapsstructuren (kwalitatief)
- b. Minimaliseren barrièrewerking buitengebied (kwalitatief).

Ad a)

De inpassing in bestaande waardevolle landschapsstructuren heeft als doel de aantasting van houtwallen, historische laanbeplanting en kenmerkende landschappen (open akkers, ontginningsspatronen) zo veel mogelijk te voorkomen. In alternatief 1A vindt geen aantasting van bestaande waardevolle landschappen of structuren plaats. Dit alternatief beantwoordt aan de doelstelling. In alternatief 1B wordt een laanstructuur naast het kanaal voor een deel verwijderd, de aantasting is echter beperkt. Ook alternatief 1B beantwoordt zodoende aan de doelstelling. Variant 2 van alternatief 1B kent een nog beperktere aantasting, omdat de tunnelbak korter is. Alternatieven 2A (en variant 3 en 4), 2B (en variant 2), 3 en 4 voldoen niet aan de doelstelling. Op verschillende plekken worden laanstructuren doorsneden die langs bestaande wegen aanwezig zijn (bijvoorbeeld de Booldersdijk). Daarnaast is er sprake van aantasting van waardevolle open gebieden (essen). Ook de 'Landschapselementen Laarderheide' worden door alternatief 2B (en variant 2) en 3 aangetast. Door de weg ontwerptechnisch dusdanig vorm te geven dat er zoveel mogelijk aansluiting wordt gezocht bij het bestaande landschap, kunnen effecten wel deels worden gemitigeerd. Ook kan in de uitwerking van de alternatieven nog worden geschoven met het tracé om kwaliteitswinst te boeken, met name in alternatief 2B en 3. Dit is beschreven in paragraaf 9.3.

Ad b)

De barrièrewerking in het buitengebied is binnen het thema "ruimtelijke kwaliteit" uitgedrukt in visuele verstoring (in het buitengebied). Deze dient zoveel mogelijk te worden voorkomen. In de problematiek van de stedelijke context van Nederweert heeft de knelpuntgerichte aanpak van alternatief 1A nauwelijks effect. De N266 blijft in samenhang met de Zuid-Willemsvaart een fysieke barrière tussen de kernen Nederweert en Budschoep en vormen samen een doorsnijding van het verstedelijkte gebied. Dit heeft een visuele verstoring, naast overige aspecten van barrièrewerking, tot gevolg. In het buitengebied is er echter geen sprake van visuele verstoring. Dit alternatief beantwoordt aan de doelstelling.

In alternatief 1B ontstaat een volledig andere situatie, doordat het doorgaande verkeer op de N266 en de ontsluiting van de kernen Nederweert en Budschoep door de verdiepte ligging worden losgekoppeld. De N266 heeft in dit geval nog nauwelijks direct contact met de aangrenzende bebouwing, waardoor de aanwonenden het gevoel krijgen aan de Zuid Willemsvaart te wonen en niet aan een provinciale weg. De extra parallelle structuren die aangebracht dienen te worden voor de ontsluiting van het stedelijke gebied Nederweert en Budschoep kunnen dit gevoel echter teniet doen. Ontsluitingsstructuren komen dicht op de gevel te liggen, waardoor ter plekke een verslechtering ontstaat in de ruimtelijke problematiek. Binnen de context Nederweert / Budschoep blijven de N266 en de Zuid Willemsvaart een fysieke barrière vormen. Variant 2 van alternatief 1B heeft een kortere tunnelbak, waardoor over een grotere tracélengte een fysieke barrière tussen de kernen Nederweert en Budschoep blijft bestaan. In de kern blijft er dus sprake van een ruimtelijke barrière, gevormd door de provinciale weg. Het doelbereik binnen de doelstelling "landschappelijke en ruimtelijke inpassing" is echter geformuleerd als "het minimaliseren van de barrièrewerking in het buitengebied". Dit wordt bereikt indien visuele verstoring door een randweg zoveel mogelijk wordt voorkomen. In het buitengebied is in alternatief 1B geen sprake van visuele verstoring. Alternatief 1B voldoet aan de doelstelling.

Visuele verstoringen in de kern kunnen na aanleg van de alternatieven 2A, 2B, 3 en 4 en alle varianten worden opgelost door de afwaardering van de N266 en een herinrichting van de kanaalzone. In het buitengebied ontstaat echter een nieuw verstorend element. Met name daar waar grote open gebieden worden doorkruist, is dit een probleem. Alternatief 2A heeft met name een grote impact, omdat de grote es nabij de dorpsrand wordt doorsneden. Dit levert een visuele verstoring op en maakt de beleving van het landschap vanuit de kern (en de aangelegde nieuwbouwwijk Hoebeakker) beperkt. Deze visuele verstoring is nog groter in de varianten 3 en 4, omdat deze niet verdiept, maar op maaiveld worden aangelegd.

Alternatief 2B (en variant 2) en 3 lopen deels door een grootschaliger gebied met jonge ontginningen. Ook hier is de visuele impact groot. Deze kan worden verminderd door de weg zoveel mogelijk op maaiveld aan te leggen en geen opgaande, wegbegeleidende beplanting toe te passen. Doordat de "landschapselementen Laarderheide" worden verwijderd, is er sprake van verwijdering van opgaande elementen die de overgang tussen het jonge ontginningenslandschap en de oude ontginningen nabij Nederweert markeren.

Ten aanzien van de doelstelling voldoen alternatief 1A en 1B aan de gestelde criteria, alternatief 2 tot en met 4 en varianten voldoen hieraan echter niet. Evenals bij het criterium landschappelijke inpassing kan door de weg goed te ontwerpen de visuele verstoring deels worden gemitigeerd en visuele hinder ten dele worden voorkomen.

Doelstelling: cultuurhistorische inpassing

De geformuleerde doelstelling met betrekking tot cultuurhistorische inpassing komt in dit geval op nagenoeg hetzelfde neer als de doelstelling die m.b.t. landschap is geformuleerd. Waardevolle landschapsstructuren hebben in dit gebied vaak ook een cultuurhistorische waarde. Cultuurhistorie is echter meer dan alleen landschap: er is ook sprake van bebouwing of stedenbouwkundige structuren met een cultuurhistorische waarde.

Ten eerste zijn er de historische wegen. Deze worden in alternatieven 2A (en variant 3 en 4), 2B (en variant 2) en 3 met name aangetast. Alternatieven 1A, 1B en 4 hebben relatief minder gevolgen voor deze cultuurhistorische elementen. Geen van de alternatieven, behoudens de bestaande tracés, voldoen voor wat betreft de aantasting van cultuurhistorische landschappen en historische laanbeplanting aan het doelbereik

Aantasting van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing is alleen aan de orde in alternatief 1B (en variant 2).. Dit alternatief heeft de aantasting van een (rijks)monument tot gevolg. In dit opzicht voldoet dit alternatief niet aan het doelbereik. De overige alternatieven hebben geen aantasting van monumenten tot gevolg. Er wordt ten dele wel en ten dele niet voldaan aan de doelstelling.

Doelstelling: Ecologische inpassing

Op basis van de effectbeoordeling inzake 'Natuur' kan worden gesteld dat de aanwezige ecologische waarden in een groot deel van het plangebied relatief gering zijn. Dit geldt niet voor de "Landschapselementen Laarderheide". Alternatief 2B (en variant 2) en 3 doorsnijden deze structuur en voldoen daarom niet aan de doelstelling. De overige alternatieven voldoen in dat opzicht wel. Opgemerkt dient te worden dat er mogelijk wel sprake is van significante effecten op Natura2000-gebieden. Dit is het geval in alternatieven 2A, 2B, 3 en 4. Om die reden voldoen ook 2A en 4 niet aan de doelstelling. Alleen door het nemen van mitigerende maatregelen, voldoen deze wel.

Doelstelling: Ruimtelijke kwaliteit

Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de kanaalzone is afhankelijk van een afwaardering van de bestaande N266. Dit betekent dat de doelen voor de kanaalzone uitsluitend kunnen worden bereikt indien een nieuwe (rand)weg wordt gerealiseerd. Deze doelen betreffen hoofdzakelijk:

- Het realiseren van fysieke verbindingen.
- Het verbeteren van het verblijfsklimaat in de kanaalzone tussen beide kernen.
- Het verbeteren van de visuele relatie tussen beide kernen.
- Fysieke ruimte voor verbindingen.
- Het verbeteren van de recreatieve en toeristische potenties van de kanaalzone.

Op basis van deze doelen kan worden geconcludeerd dat uitsluitend de alternatieven 2 tot en met 4 en alle varianten voldoen aan deze doelstelling. De alternatieven over het bestaande tracé voldoen hier niet aan.

Totaalbeoordeling alternatieven thema ruimtelijke inpassing

tabel 15-6: Totaalbeoordeling doelstellingen thema ruimtelijke inpassing

RUIMTELIJKE INPASSING	1A	1B		2A			2B		3	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Landschappelijke en ruimtelijke inpassing	+	+	+	-	-	-	-	-	-	-
Cultuurhistorische inpassing	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ecologische inpassing	+	+	+	-	-	-	-	-	-	-
Ruimtelijke kwaliteit kanaalzone	-	-	-	+	+	+	+	+	+	+

16. LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE

Het planMER en de ondersteunende onderzoeken zijn conform de richtlijnen van de Commissie m.e.r. uitgevoerd ter ondersteuning van de besluitvorming rond de POL-aanvulling die het realiseren van de doelstellingen van het project N266 Nederweert beleidsmatig verankert. Op dit schaalniveau zijn de onderzoeken dan ook uitgevoerd. De alternatieven zijn nog niet uitgewerkt tot definitief ontwerp. Dit wordt in latere planfasen gedaan.

Bij het milieuonderzoek zijn, behoudens de normale onzekerheden in modellen, enkele leemten in kennis en informatie geconstateerd.

- Akoestiek: Bij het modelleren van de alternatieven is een aanname voor de hoogteligging van de alternatieven gedaan, omdat vanzelfsprekend geen uitgewerkte technische plannen voor alle alternatieven zijn vervaardigd. Bij het uitwerken van een alternatief in een bestemmingsplan of een provinciaal inpassingsplan moet worden gezien of er sprake is van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. Ook kan dan de invloed van stil asfalt of andere bron- of overdrachtsmaatregelen worden onderzocht.
- Flora en fauna: het flora en faunaonderzoek is voor een groot deel gebaseerd op literatuuronderzoek. In de uitwerking van de plannen moet een aanvullend veldonderzoek worden uitgevoerd. Hetzelfde geldt voor het opstellen van een mitigatieplan voor Natura2000-gebieden in het kader van een aanvraag van een NB-wetvergunning. Dan dient tevens te worden gezien welke voorwaarden er worden gesteld op basis van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS).
- Bodem: voor het aspect bodem is gebruik gemaakt van informatie uit bestaande onderzoeken. In het kader van de voorbereiding van de aanleg van de weg dient te worden beoordeeld of aanvullend onderzoek moet worden uitgevoerd.
- Archeologie: hetgeen voor bodem geldt, geldt ook voor archeologie. Bij het vaststellen van een juridisch plan voor het gekozen alternatief (bestemmingsplan of provinciaal inpassingsplan) dient te worden beoordeeld of het uitvoeren van archeologisch veldonderzoek aan de orde is.

17. LITERATUUR

Opgestelde literatuur t.b.v planMER N266 – Nederweert

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport N266, Randweg Nederweert, Commissie m.e.r., 17 januari 2013, rapportnummer 2718 – 33.

Milieueffectrapportage N266 – Randweg Nederweert, Akoestisch onderzoek, Windmill, 8 augustus 2014, rapportnummer P2012.144.04-8

Milieueffectrapportage N266 – Randweg Nederweert, Luchtkwaliteitsonderzoek, Windmill, 15 juli 2014, rapportnummer P2012.144.01-4

Milieueffectrapportage N266 – Randweg Nederweert, Onderzoek externe veiligheid, Windmill, 21 juni 2013, rapportnummer P2012.144.02-3

N266 Nederweert – Passende beoordeling, Bureau Viridis en Kragten, 24 juni 2014, rapportnummer PLI142-PB-def.

Notitie Reikwijdte en detailniveau N266 – Randweg Nederweert – Fase 1 Verkenningfase PlanMER, Provincie Limburg, 25 maart 2013

Oplegnotitie akoestiek, luchtkwaliteit en externe veiligheid bij Milieueffectrapportage N266 – Randweg Nederweert, Windmill, 12 mei 2014, notitie 2012.144.05-02

Randweg N266 te Nederweert – Stikstofdepositie ten behoeve van MER en Passende Beoordeling, Windmill, 8 augustus 2014, rapportnummer P2012.144.03-07

Geraadpleegde literatuur

Beleidskader bodem 2010, Provincie Limburg, 2010

Beleidsplan Verkeer en vervoer Nederweert, gemeente Nederweert en Kragten, december 2007

Bestemmingsplan Centrum Nederweert, gemeente Nederweert, 31 mei 2011

Bestemmingsplan Kern Budschoep 2004, gemeente Nederweert en Arcadis, 30 januari 2007

Bestemmingsplan Pannenberg Oost, gemeente Nederweert en Arcadis, 24 oktober 2006

Bestemmingsplan Pannenberg West, gemeente Nederweert en Arcadis, 18 december 2012

Bestemmingsplan Buitengebied Nederweert - 2^e herziening, gemeente Nederweert, 17 december 2013.

Bodemkwaliteitskaart en bodemfunctieklassenkaart, gemeente Nederweert en Grontmij, 29 juni 2010

Dorpsontwikkelingsplan Budschop, dorpsraad Budschop, 2008.

Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan, Kragten, april 2009

Geodataportaal provincie Limburg.

Geologisch booronderzoek, DINOloket, 7 mei 2013

Handreiking Kwaliteit Landschap, ministerie van Verkeer en Waterstaat en VROM, 2006.

Kencijfers wijken en buurten, Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen, 8 mei 2013

Kwaliteitsprogramma landelijk gebied – nieuw ruimtelijk beleid voor het buitengebied gebaseerd op ontwikkelingsplanologie, gemeente Nederweert, november 2006.

Kwaliteitsplan natuur en landschap Nederweert 2008, Bureau Meervelt, 6 november 2008.

Landschapskader Noord- en Midden Limburg, Provincie Limburg, 2006 (actualisatie 2009).

Masterplan Nederweert-Budschop, Synchroon ontwikkelaars en gemeente Nederweert, 21 juli 2009.

Masterplan Nederweert-Budschop - Herijking Plandeel Budschop, gemeente Nederweert, mei 2012.

Nationaal Waterplan, ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, 22 december 2009.

Nota Archeologiebeleid gemeenten Weert en Nederweert – naar een implementatie van de Wet op de archeologische monumentenzorg in het gemeentelijk beleid, ArchAeO, 27 juni 2010, rapport 0915

Nota Mobiliteit, Ministerie's Verkeer en Waterstaat en VROM, september 2004.

Provinciaal Natuurbeheerplan Limburg 2013 – Partiële herziening X, Provincie Limburg, 18 september 2012

Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2006) en aanvullingen, Provincie Limburg, 2011.

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan, Provincie Limburg, maart 2007.

Regiovisie "Het oog van Midden Limburg", Bakker en De Cloe, december 2008.

Regionale kencijfers Nederland, Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen, 8 mei 2013

Strategische visie Nederweert 2020, gemeente Nederweert, 18 december 2007.

Structuurvisie Nederweert, Gemeente Nederweert en BRO, november 2011.

Structuurvisie Infrastructuur en ruimte, Ministerie I&M, maart 2012.

Stimuleringsplan Natuur, Bos & Landshap Midden Limburg West, provincie Limburg, 2008.

Visie Zuid-Willemsvaart Nederweert-Budschop, MTD Landschapsarchitecten, maart 2013

Zeldzame en schaarse broedvogels van Nederweert in 2012, Loven T. 2013, Uitgave Vogelwerkgroep Nederweert.