

N266 - Randweg Nederweert

Samenvatting planMER



Opdrachtgever:
Projectnr:
Rapportnr:
Datum:

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

krachten

Provincie Limburg

N266 - Nederweert

planMER - SAMENVATTING

Projectnummer: PLI142
Rapportnummer: M015
Status: Definitief
Datum: 24-10-2014

Opstellers:
ing. M. Kersten, ir. E. van
Hees,



Verificatie:
ing. M. Kersten

Validatie:
ing. P. van Zandvoort



COLOFON

Titel: Samenvatting 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

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	9
1.1	Aanleiding	9
1.2	Doel van de samenvatting	9
1.3	Opbouw van de notitie	10
2	PROBLEEM- EN DOELSTELLING	11
2.1	Achtergronden en probleemstelling	11
2.2	Doelstelling	11
3	ALTERNATIEVEN	13
3.1	Onderzochte alternatieven	13
3.2	Inrichtingsmaatregelen	15
4	EFFECTEN EN DOELBEREIK VAN DE ALTERNATIEVEN	17
4.1	Effecten van de alternatieven	17
4.1.1	Verkeer	17
4.1.2	Bodem	21
4.1.3	Natuur	22
4.1.4	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	24
4.1.5	Ruimte	26
4.1.6	Milieu	28
4.1.7	Leefbaarheid	33
4.1.8	Totaal beoordeling effecten	36
4.2	Doelbereik van de alternatieven	39
4.2.1	Verkeer	40
4.2.2	Woon- en leefklimaat	42
4.2.3	Ruimtelijke inpassing	43
5	KOSTEN	47
6	ADVIES WERKGROEP STAKEHOLDERS	49

VOORWOORD

Ten behoeve van het planMER N266 Nederweert is uitgebreid onderzoek verricht om de milieueffecten van de zes alternatieven (en een viertal varianten op alternatieven) in beeld te brengen. Op in totaal 8 hoofdthema's zijn de effecten van de alternatieven en bijbehorende varianten onderzocht en beschreven in het MER:

- Verkeer.
- Bodem.
- Water.
- Natuur.
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie.
- Ruimte.
- Milieu.
- Leefbaarheid.

Het MER is een onafhankelijk document, waarin alle effecten per thema zijn beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. In deze samenvatting zijn de belangrijkste resultaten en conclusies van de afzonderlijke thema's beschreven, echter vanwege het samenvattende karakter zijn deze nooit volledig. Voor een volledig beeld van de alternatieven en varianten en hun invloed op de omgeving dient zodoende het MER te worden gelezen. In het MER is geen vergelijking gemaakt tussen alternatieven en varianten onderling, waarbij kosten in de afweging zijn betrokken. In deze samenvatting komen deze aspecten wel aan de orde.

Zowel het MER als de samenvatting zijn verstrekt aan de werkgroep stakeholders, waarbij aan stakeholders de kans is geboden hierover vragen te stellen en uiteindelijk hun advies te geven over de onderzochte alternatieven. Het advies over de alternatieven dat door de stakeholders is geformuleerd is in hoofdstuk zes (PM) van deze samenvatting opgenomen.

1 INLEIDING

Ter bevordering van de leesbaarheid van het planMER en de samenvatting zijn in een 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.

In het Masterplan Nederweert – Budschop heeft de gemeente Nederweert haar plannen voor de kernen Nederweert en Budschop bepaald. Een belangrijke ambitie uit dit plan is om beide kernen functioneel en fysiek beter met elkaar te verbinden. Voor deze ambitie vormt de N266 een knelpunt. Deze weg ligt in de kanaalzone tussen beide kernen. Het verkeer leidt tot negatieve effecten op de leefbaarheid in Nederweert en Budschop, bijvoorbeeld ten aanzien van geluidsoverlast. Daarnaast is er met de ligging van de N266 in de smalle strook tussen de bebouwing en het kanaal weinig ruimte om die kwalitatieve verbetering van de openbare ruimte door te voeren die in het kader van het Masterplan gewenst is. Deze barrière van de N266 maakt de situatie van Nederweert redelijk uniek.

In bovenbeschreven problematiek met betrekking tot de ambities van het Masterplan is de ligging van de N266 cruciaal. In het kader van het Masterplan is dan ook de gedachte neergelegd dat het omleggen van de N266 als een randweg om Nederweert een mogelijke oplossing biedt. Om deze en andere alternatieven te onderzoeken is een m.e.r.-procedure¹ opgestart. De alternatieven zijn in het MER² op hun effecten en doelbereik beoordeeld. De volledige resultaten hiervan zijn weergegeven in het rapport 'planMER N266-randweg Nederweert'. De hoofdlijnen van het MER zijn beschreven in deze samenvatting.

1.2 Doel van de samenvatting

Ten eerste beschrijft voorliggende samenvatting op hoofdlijnen de milieueffecten van de in het planMER onderzochte alternatieven. Per thema worden de belangrijkste conclusies van de effectbeoordeling weergegeven, waarbij de alternatieven zijn vergeleken met de referentiesituatie. Om een volledig beeld te krijgen van alle effecten en het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven dient ook hoofdrapport 'planMER N266 Randweg Nederweert' te worden gelezen. Daarnaast is de in het kader van het planMER uitgevoerde analyse van het doelbereik opgenomen.

¹ Wettelijk verplicht onderzoek volgens een vaststaand protocol

² MER: Milieueffectrapport

Aanvullend zijn in het kader van dit document de kosten voor de aanleg van de alternatieven en varianten globaal geraamd. Dit maakt het mogelijk om alternatieven met elkaar te vergelijken. Hiermee wordt de basis gelegd voor het bepalen van een Voorkeursalternatief (VKA). De uiteindelijke keuze voor een voorkeursalternatief komt voort uit het politiek-bestuurlijk afwegingstraject. De informatie uit het MER en deze samenvatting maakt het mogelijk een gefundeerde keuze te maken, waarbij de mogelijke milieueffecten goed in de besluitvorming kunnen worden betrokken.

1.3 Opbouw van de notitie

In hoofdstuk twee wordt ingegaan op de probleemstelling van het project en de doelstellingen waaraan dient te worden voldaan. In hoofdstuk drie is vervolgens een beschrijving opgenomen van de alternatieven, waarna de effecten van deze alternatieven vervolgens in hoofdstuk vier zijn beschreven. Eveneens is in hoofdstuk vier opgenomen in welke mate de alternatieven voldoen aan het doelbereik. Hoofdstuk vijf geeft inzicht in de kosten per alternatief, waarna in hoofdstuk zes het advies van de werkgroep stakeholders is opgenomen.

2 PROBLEEM- EN DOELSTELLING

2.1 Achtergronden en probleemstelling

De kanaalzone vormt door de dominante aanwezigheid van de N266 en de beperkte fysieke ruimte daarlangs in de huidige situatie een scheidend element tussen de kernen 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 voor een sterk verbindend element waar te maken. Door de beperkte ruimte ontbreekt het 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) ten opzichte van de twee kernen. 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 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

Het doel van het project N266 – Randweg 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 het kader van Notitie Reikwijdte en Detailniveau zijn reeds doelstellingen en doelcriteria opgesteld waaraan de alternatieven dienen te voldoen. Ten behoeve van het MER zijn deze nader gespecificeerd op basis van de laatste inzichten en uitgangspunten. In Bijlage 1 zijn de doel- en effectcriteria opgenomen waarop de alternatieven zijn beoordeeld.

3 ALTERNATIEVEN

In dit hoofdstuk is een beknopte beschrijving van de alternatieven en varianten opgenomen. Belangrijk daarbij is te vermelden dat de alternatieven zijn ontworpen op een abstractie- en detailniveau dat past bij de huidige planfase, namelijk ten behoeve van een POL-aanvulling. Voor een volledige omschrijving van de te nemen maatregelen wordt verwezen naar het planMER.

3.1 Onderzochte alternatieven

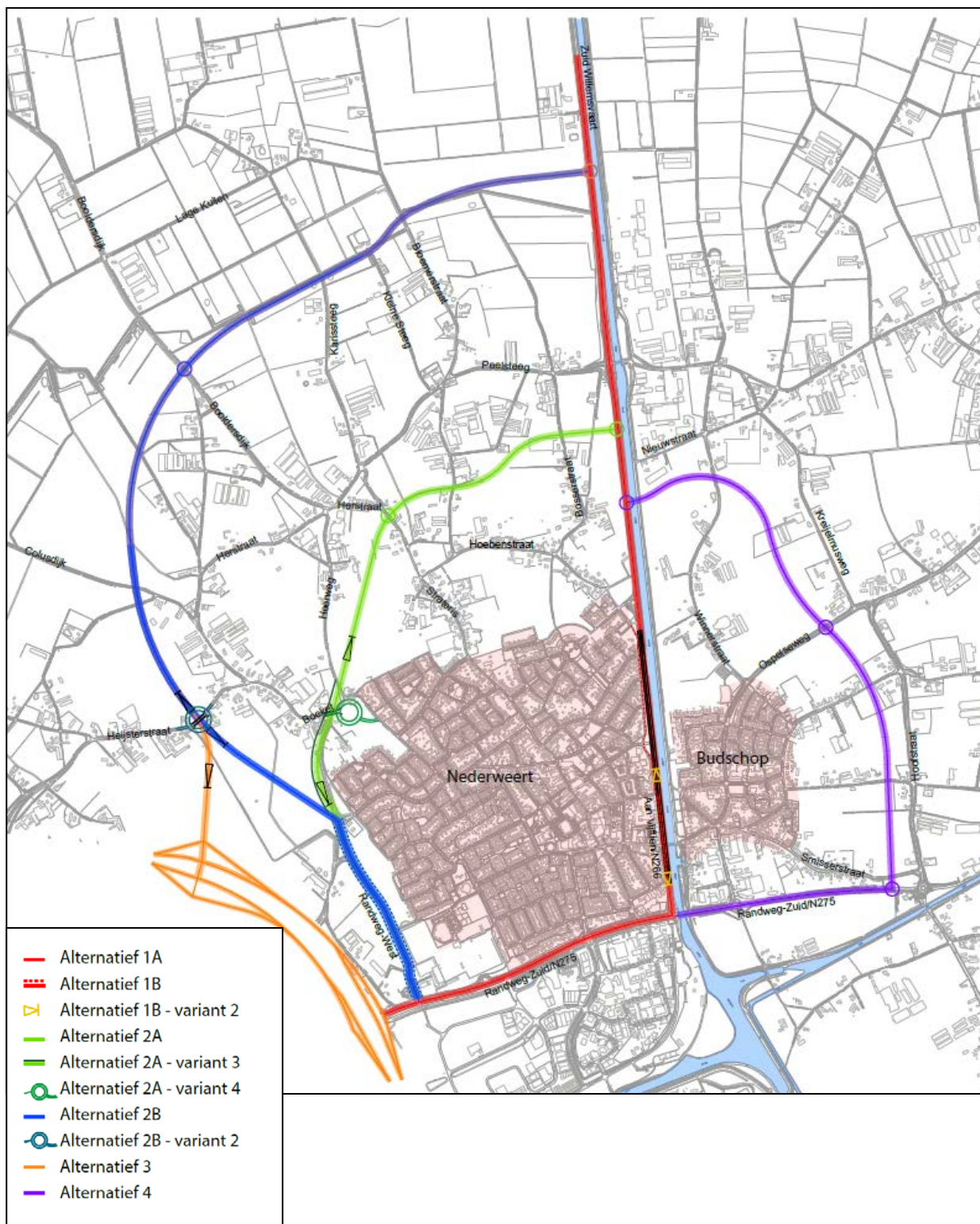
In het planMER voor het project N266 – Randweg Nederweert zijn de volgende alternatieven en varianten onderzocht:

- Alternatief 1, aanpassingen van de bestaande N266 en N275:
 - o Alternatief 1A: knelpuntgerichte aanpak, waarbij inrichtingsmaatregelen op maaiveldniveau op de N266 worden getroffen om de verkeersveiligheid, de verkeersafwikkeling en de doorstroming te verbeteren en de leefbaarheid te bevorderen.
 - o Alternatief 1B: verdiepte aanleg van de N266 tussen de aansluiting met de N275 en de rotonde Hoebenakker voor regionaal verkeer en aanleg van parallelstructuren langs de N266 voor lokaal verkeer.
 - Variant 2 van alternatief 1B: variant met een kortere tunnelbak. De randweg ligt verdiept ter plaatse van Brug 15, maar de lengte van het verdiepte gedeelte is beperkter.
- Alternatief 2, westelijke randweg N266 - N275:
 - o Alternatief 2A: randweg tussen kruispunt N275 – Randweg-West en een nieuwe aansluiting op de N266 ten zuiden van de Peelsteeg. Nabij Boeket wordt de randweg over een lengte van circa 700 meter verdiept aangelegd.
 - Variant 3 van alternatief 2A: randweg op maaiveld met parallelwegen tussen Heerweg en Molenweg.
 - Variant 4 van alternatief 2A; randweg op maaiveld met nieuwe rotonde tussen Boeket en de Heerweg.
 - o Alternatief 2B: randweg tussen kruispunt N275 – Randweg-West en een nieuwe aansluiting op de N266 ten noorden van de Peelsteeg. Vanaf de Randweg-West volgt dit tracé een westelijke route met een ongelijkvloerse kruising van de Heisterstraat (randweg verdiept).
 - Variant 2 van alternatief 2B: randweg op maaiveld met een nieuwe rotonde ter hoogte van de Heisterstraat.
- Alternatief 3, westelijke randweg N266 – A2: westelijke randweg tussen een nieuwe aansluiting op de A2, aanleg van parallelstructuren langs de A2 en een nieuwe aansluiting op de N266 ten noorden van de Peelsteeg. Volgt grotendeels het tracé van alternatief 2B.
- Alternatief 4, randweg ten oosten van Budschop: randweg tussen nieuwe aansluiting op de N275 ten westen van de rotonde N275 – Hoofstraat en een nieuwe brug over de Zuid-Willemsvaart met een aansluiting op de N266 ten zuiden van de Nieuwstraat.

In alle alternatieven, met uitzondering van de alternatieven over de bestaande N266 en de N275, gaat de aanleg van een randweg gepaard met een afwaardering van de huidige N266 van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg.

De onderzochte alternatieven zijn in navolgende figuur gevisualiseerd. Een vergrote weergave van deze kaart is eveneens opgenomen in de kaartenbijlage.

Afbeelding 3.1: Alternatieven en varianten N266 Nederweert



3.2 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).

4 EFFECTEN EN DOELBEREIK VAN DE ALTERNATIEVEN

In het hoofdrapport 'planMER N266-Randweg Nederweert' zijn de in hoofdstuk 3 beschreven alternatieven uitgebreid beoordeeld op hun effecten op de verschillende thema's. Er vindt een objectieve toets plaats van de impact van de alternatieven (positief of negatief) op de beschreven thema's. Voor een volledige beschrijving van de effecten per thema en per criterium wordt verwezen naar het planMER. In dit document zijn de opvallende, en de voor het bepalen van een voorkeursalternatief meest relevante, zaken behandeld³. Belangrijk hierbij te vermelden is dat twee jaartallen zijn beoordeeld in het kader van deze beoordeling:

- 2018 is het rekenjaar voor de verschillende milieuonderzoeken als zijnde het jaar dat de weg gerealiseerd kan worden.
- 2030 is het referentiejaar, de effecten van de verschillende alternatieven op de beschreven thema's zijn vergeleken voor de impact in dit referentiejaar.

Overigens geeft het MER (en deze samenvatting) een feitelijke weergave van de effecten weer. De effecten op de verschillende thema's kunnen worden gewijzigd door het nemen van mitigerende en/of compenserende maatregelen. Deze maatregelen zijn beschreven in het MER en aangegeven is hoe deze maatregelen kunnen bijdragen aan het beperken van negatieve effecten op het betreffende thema. De mitigerende maatregelen kunnen overigens ook weer negatieve effecten hebben op andere thema's dan hetgeen waarvoor ze een positief effect teweeg brengen. Een voorbeeld hiervan is het schuiven met een tracé om een bosgebied te ontzien, waardoor tegelijkertijd de impact op een nabijgelegen woning wordt vergroot. Om deze reden zijn deze maatregelen in de beoordeling van de alternatieven niet betrokken om de effecten zuiver in beeld te brengen.

4.1 Effecten van de alternatieven

4.1.1 Verkeer

In hoofdstuk 5 van het MER wordt uitgebreid ingegaan op de effecten van de verschillende alternatieven en varianten op verkeerskundige aspecten. Aan de basis van de effectbeoordeling voor een groot aantal thema's liggen de geprognosticeerde verkeersintensiteiten per alternatief. Deze gegevens zijn bepaald met behulp van een verkeersmodel. Dit verkeersmodel is opgesteld voor de regio Midden-Limburg en gebaseerd op landelijk gehanteerde uitgangspunten en technieken voor verkeersmodellering.

Bij de beoordeling van het thema "Verkeer" zijn de volgende aspecten beschouwd:

- Verkeersafwikkeling en doorstroming.
- Verkeerskundige barrièrewerking.
- Bereikbaarheid.
- Verkeersveiligheid.

³ De aspecten water, externe veiligheid en trillingshinder zijn in deze afwegingsnotitie niet opgenomen omdat de effecten van ondergeschikt belang zijn of weinig onderscheidend vermogen kennen. In het MER zijn deze aspecten overigens wel uitgebreid opgenomen voor een volledige effectvergelijking.

Referentiesituatie

In de referentiesituatie bedraagt de verkeersintensiteit op de N266 in Nederweert ongeveer 9.500 motorvoertuigen per etmaal. Dergelijke verkeersaantallen passen bij de categorisering van de weg als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Op piekmomenten kunnen er capaciteitsbeperkingen ontstaan bij de aansluiting op de A2 en de kruising met de Randweg-west. Ook de kruising N266 – Brugstraat vormde enige belemmering in de doorstroming van verkeer. Ook wordt hier verkeersonveiligheid ervaren in de oversteek van de N266 richting de brug over het kanaal. Er is hier echter al veel verbeterd door de herinrichting van de Brugstraat (één-richtingsverkeer) en het aanpassen van de kruising en Brug 15. De oversteekbaarheid van de N266 en de verkeersveiligheid van de fietser zijn hierdoor gewaarborgd. Door het instellen van éénrichtingsverkeer op de Brugstraat is ook de verkeersafwikkeling verbeterd. Met behulp van het verkeersmodel is voor de referentiesituatie 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.

De verkeerskundige barrièrewerking van de N266 bestaat in de referentiesituatie uit het feit dat het smalle profiel van de weg in relatie tot het talud en het kanaal het beeld versterkt 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. Dit is ook na herinrichting van Brug 15 en het kruispunt Brug 15 - N266 – Brugstraat het geval, al zijn de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid verbeterd.

Alternatief 1A

Alternatief 1A, de knelpuntgerichte aanpak, kent nauwelijks afwijkende verkeersintensiteiten ten opzichte van de referentiesituatie. Dit houdt in dat er geen noemenswaardige verschillen zijn in verkeersafwikkeling en doorstroming met de situatie zonder aanvullende maatregelen in 2030. Dit houdt tevens in dat de verkeerskundige barrière (beperkte oversteekbaarheid) tussen Nederweert en Budschoep blijft bestaan. De bereikbaarheid is vergelijkbaar met de referentiesituatie, omdat alle bestaande verbindingen en aansluitingen op het bestaande wegennet gehandhaafd blijven en de verkeersintensiteiten nauwelijks afwijken. Door de Duurzaam Veilige inrichting van de N266 zal de verkeersveiligheid overigens licht verbeteren. Voor langzaam verkeer (fietzers) zijn er echter geen noemenswaardige verschillen met de referentiesituatie. Als uitgangspunt voor de studie naar agrarisch verkeer geldt dat de N266 vanaf de N275 tot en met de rotonde Hoebenakker gesloten wordt verklaard voor landbouwverkeer indien deze heringericht wordt. Als alternatieve route voor deze structuur zijn zowel aan de oost- als westzijde geschikte wegen aanwezig.

Alternatief 1B en variant 2

De scheiding van doorgaand en lokaal verkeer in Alternatief 1B en variant 2 van alternatief 1B zorgt voor een betere doorstroming en verkeersafwikkeling, met name op de doorgaande rijbanen. Het opheffen van het kruispunt N266 – Brugstraat – Brug 15 zorgt voor een betere doorstroming van verkeer. Door de verdiepte aanleg van de N266 wordt de verkeerskundige barrière die werd veroorzaakt door een slechte oversteekbaarheid grotendeels opgelost. Ook neemt de verkeersveiligheid toe. Fietsverkeer heeft niet langer te maken met het aandeel regionaal verkeer op de N266, waardoor de kans op ongevallen afneemt. De bereikbaarheid van Budschop verslechtert licht voor gemotoriseerd verkeer, omdat er vanaf de N266 geen directe verbinding meer is richting de kern. Men moet hiervoor gebruik maken van parallelstructuren. Als uitgangspunt voor de studie naar agrarisch verkeer geldt dat de N266 vanaf de N275 tot en met de rotonde Hoebenakker gesloten wordt verklaard voor landbouwverkeer indien deze heringericht wordt. Als alternatieve route voor deze structuur zijn zowel aan de oost- als westzijde geschikte wegen aanwezig.

Alternatief 2A en varianten 3 en 4

Alternatief 2A zorgt voor een aanzienlijke afname van verkeer op de bestaande N266 tussen Nederweert en Budschop. De randweg wordt gebruikt door maximaal ongeveer 14.000 motorvoertuigen per etmaal. Zowel op de bestaande N266 als op de nieuwe randweg zijn de verkeersafwikkeling en de doorstroming goed. Aandachtspunt zijn de kruispunten op de N275 en de toe- en afritten van de A2. Deze dienen voldoende ruim te worden gedimensioneerd. Alternatief 2A laat een lichte afname zijn van de verkeersintensiteiten op de Peelsteeg en Booldersdijk en een toename op Uliker.

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 wordt de Heerweg nu via een parallelstructuur aangesloten op Boeket en vervolgens op de rotonde bij de Molenweg. Deze oplossing sluit beter aan op de bestaande wegenstructuur in het buitengebied. De bestaande routes voor het landbouwverkeer en de recreatieve fietsroutestructuren blijven hierdoor in tact. Bij variant 3 is een lichte afname zichtbaar op de Heijsterstraat en op het wegvak Randweg 2A-1. Vanwege het doorsnijden van de verbinding Bredeweg - Boeket 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 de directe verbinding tussen de kern Nederweert behouden blijft, doch dat er geen oplossing is voor het wegvallen van de verbinding tussen de Heerweg en Boeket. De verkeerskundige verbinding kern - buitengebied wordt ten opzichte van alternatief 2A minder beperkt. Het verkeer op de randweg neemt licht toe.

De verkeerskundige barrière die in de huidige situatie wordt gevormd door de N266 verdwijnt. In het buitengebied ontstaat daarentegen een nieuwe barrière. Weliswaar blijven de belangrijkste ontsluitingswegen bestaan door de aanleg van uitwisselingsmogelijkheden (rotondes), maar tegelijkdoorsnijdt de randweg enkele wegen in het buitengebied, worden woonkavels doorsneden en agrarische percelen 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. De barrièrewerking is bij variant 3 minder groot door de aanleg van de parallelstructuur tussen Heerweg, Boeket en de rotonde Molenweg. Hierdoor kan een belangrijke agrarische route worden gehandhaafd. Variant 4 wijkt slechts in beperkte mate af van alternatief 2A.

De bereikbaarheid van de kernen Nederweert en Budschop verbetert in dit alternatief. Er ontstaat een volledige ring om de kern Nederweert, waardoor herkomst- en bestemmingsverkeer de meest gewenste ontsluitingsroute kan kiezen. In variant 4 van alternatief 2A wordt dit geoptimaliseerd doordat verkeer ter hoogte van de Heijsterstraat middels een rotonde kan uitwisselen.

Binnen de kernen Nederweert en Budschop verbetert de verkeersveiligheid duidelijk door de afname van verkeer. Dit geldt met name voor de verbinding tussen beide kernen bij Brug 15, waar de N266 dient te worden gekruist, voor de aansluiting van de Schoolstraat op de N266 en de kruising van de N266 op de N275 die komt te vervallen. Ook bij de aansluiting McDonalds verbetert de verkeerssituatie door een gewijzigde ontsluiting. Een nadeel van alternatief 2A en de varianten 3 en 4 is dat de hoeveelheid verkeer op de Ulikerstraat toeneemt. Hier neemt het aantal conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer toe. Aan de westzijde van het buitengebied is een lichte afname van het verkeer zichtbaar. De consequenties voor verkeersveiligheid zijn hier dan ook beperkt.

Alternatief 2B en variant 2

Ook alternatief 2B zorgt voor een aanzienlijke afname van verkeer op de bestaande N266, maar de randweg wordt minder intensief benut dan in alternatief 2A. Dit heeft te maken met de lengte van het tracé en de ligging ver van de kern. In variant 2 van alternatief 2B neemt als gevolg van de aanleg van een rotonde op de Heijsterstraat in plaats van een ongelijkvloerse kruising 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. Ook in dit alternatief en variant 2 zijn de verkeersafwikkeling en de doorstroming op zowel de bestaande als de nieuwe wegen goed (met als aandachtspunt de kruisingen met de N275 en de toe- en afritten van de A2) en wordt de verkeerskundige barrièrewerking van de N266 opgeheven. In het buitengebied wordt een nieuwe barrière geïntroduceerd. Evenals in alternatief 2A worden in alternatief 2B plattelandswegen doorsneden. In alternatief 2B zijn dit meer wegen dan in de overige alternatieven. Bovendien is de impact hiervan op de landbouw relatief groot. Alternatief 2B loopt door een gebied dat door de landbouw intensief wordt gebruikt en waar relatief veel bedrijven zijn gevestigd (zie ook paragraaf 10.1.5 van het MER). Met name in het gebied tussen alternatief 2A en 2B hebben veel agrarisch ondernemers hun bedrijf. De gronden van deze bedrijven zijn echter ook gelegen ten noordwesten van alternatief 2B. Dit maakt de barrièrewerking voor de landbouw relatief groot. Hier tegenover staat dat alternatief 2B in een relatief dunbevolkt gebied is gelegen. Er zijn dus minder personen die door de aanleg van de randweg met een barrière tussen hun woning en de kern te maken krijgen.

Qua verkeersveiligheid zijn er ook in dit alternatief (en variant 2) plussen en minnen ten opzichte van de referentiesituatie. Tussen Nederweert en Budschop is er sprake van een verbetering van de verkeersveiligheid die vergelijkbaar is met alternatief 2A. In het buitengebied is sprake van een verslechtering van de verkeersveiligheid vanwege de toename van conflicten op wegen in het buitengebied. Met name op de Booldersdijk Noord en Uliker is dit het geval, waardoor de verkeersveiligheid hier in meerdere mate negatief wordt beïnvloedt.

Alternatief 3

Alternatief 3 kent voor een groot deel hetzelfde tracé als alternatief 2B en wordt gelijkwaardig beoordeeld. Het kruispunt randweg – N275 is in dit alternatief echter niet meer aanwezig en vormt zodoende geen aandachtspunt.

Alternatief 4

Alternatief 4 zorgt eveneens voor een aanzienlijke afname van verkeer op de N266 tussen Nederweert en Budschop. 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. 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.

Bewoners van het gebied aan de oostzijde van Budschop worden geconfronteerd met omrijafstanden, terwijl op de bestaande N266 de verkeerskundige barrière wordt opgeheven. Het tracé van dit alternatief is zodanig geprojecteerd dat geen hoofdroutes voor het agrarisch verkeer worden doorsneden. Wel verslechtert de bereikbaarheid van percelen van in de omgeving gelegen agrarische bedrijven, omdat er omrijafstanden ontstaan.

De beoordeling van de verkeersveiligheid is evenals in de overige alternatieven buiten de bestaande tracés tweeledig. Belangrijk extra aandachtspunt is de afname van de verkeersveiligheid op de westelijke sluiproute (Peelsteeg/Heerweg/Randweg West) als gevolg van de toename van verkeer. De hoeveelheid verkeer neemt hier aanzienlijk toe, waardoor de verkeersveiligheid wordt verslechterd.

4.1.2 Bodem

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. 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.

Grondbalans

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.

Bij de alternatieven waarbij een verdiepte ligging wordt gerealiseerd moet veel grond worden afgegraven en worden afgevoerd, zodoende scoren deze op basis van dit aspect negatiever. Voor alle alternatieven en varianten is echter grondverzet noodzakelijk, mede vanwege de aanleg van het cunet voor de weg. Voor dit aspect scoren de kortere tracés beter dan de lange tracés. Met name Alternatief 3 scoort zeer negatief omdat voor de verkeerskundige oplossing bij de A2 ruimschoots het meeste grondverzet noodzakelijk is, ten behoeve van de te realiseren grondlichamen.

Invloed op bodemopbouw

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.

4.1.3 Natuur

Beschermde soorten

De beschermde soorten zijn onderzocht aan de hand van literatuurstudie en een biotopenonderzoek. Geconcludeerd wordt dat in het plangebied een aantal beschermde soorten voorkomen, die zich met name bevinden in de akkergebieden aan de oost- en westzijde van de kern en in het bijzonder in het gebied “landschapselementen Laarderheide” ten oosten van de Booldersdijk in het noordelijke deel van het plangebied.

Alternatief 1A heeft door de beperkte omvang van de herinrichtingsmaatregelen en de ligging op het bestaande tracé geen gevolgen voor beschermde soorten. Om de aanleg van alternatief 1B en variant 2 mogelijk te maken, dient een bestaande bomenrij en de opgaande beplanting nabij het kanaal te worden verwijderd. Voor vleermuizen kan dit alternatief daarom leiden tot negatieve effecten. Nader onderzoek in een vervolgfase moet hier meer duidelijkheid over geven.

Alternatief 2A en de varianten 3 en 4 hebben met name invloed op (meer algemene) soorten akker- en weidevogels en foerageergebied voor enkele vleermuissoorten, de steenmarter en mogelijk de das. Voor een deel is dit echter te ondervangen door faunavoorzieningen en andere ontsnipperende maatregelen. De effecten op vleermuizen hangen samen met de inrichting van de nieuwe weg. De aanplant van bomen kan bepaalde effecten mitigeren.

Alternatief 2B, variant 2 van alternatief 2B en 3 doorsnijden het gebied “landschapselementen Laarderheide” en hebben in de nu geprojecteerde ligging de aantasting van een aantal soorten flora – en fauna tot gevolg. Dit zijn de Rode Lijstsoorten rosse vleermuis, de alpenwatersalamander, de heikikker, de levendbarende hagedis, de keizersmantel en de Spaanse vlag. Ook vormt de randweg in deze alternatieven een barrière voor vlinders, amfibieën en reptielen.

Alternatief 4 heeft niet alleen invloed op soorten flora en fauna die voorkomen in het oostelijk deel van het plangebied, maar ook op soorten in het westen. Door de toename van de verkeersintensiteiten in dit deel van het plangebied wordt de versnipperende werking van de bestaande wegen hier groter.

Beschermde gebieden

In het plangebied van het project N266 – Randweg Nederweert zijn geen gebieden gelegen die zijn aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur (EHS), Ecologische Verbindingszone (EHS) of Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG). Evenmin zijn er in het plangebied Natura2000-gebieden gelegen. Directe invloed op de Natura2000 gebieden die bestaat uit fysieke ingrepen in de gebieden is er dus niet. Wel kan sprake zijn van indirecte effecten op in de omgeving van Nederweert gelegen Natura2000-gebieden. Deze effecten treden op als gevolg van een toename van de stikstofdepositie. Gebieden waarvan onderzocht moet worden of er sprake is van invloed zijn:

- Weerter- en Budelerbergen & Ringselven (met Weerterbos als dichtstbijgelegen Habitatrichtlijngebied) .
- Sarsven en De Banen.
- De Groote Peel.

Middels het uitvoeren van stikstofdepositieberekeningen is bepaald of er al dan niet sprake is van een toename van stikstofdepositie in Natura2000 gebieden als gevolg van de aanleg van een alternatief. Voor de planjaren 2018 en 2030 blijkt voor alle alternatieven en varianten buiten het bestaande tracé (dus m.u.v. 1A en 1B) een significante bijdrage te worden berekend ter plaatse van tenminste één van de Natura2000-gebieden. Om die reden is een Passende Beoordeling uitgevoerd. Deze is als bijlage van het MER opgenomen.

Laarderheide en akkervogelgebieden

Het gebied “landschapselementen Laarderheide” kent geen beschermde status, maar heeft wel een natuurwaarde die wordt onderkend. Het gebied is opgenomen in het Natuurbeheerplan 2013 en valt onder de Beleidsregel “Mitigatie en compensatie”. Ook twee akkervogelgebieden ten oosten van Budschoep en ten westen van Nederweert zijn opgenomen.

Alternatieven 2B (en variant 2) en 3 hebben de grootste invloed op het gebied Laarderheide en de akkervogelgebieden. Het gebied Laarderheide wordt bijna geheel verwijderd door de aanleg van alternatief 2B (en variant 2) en 3. Daarnaast wordt het akkervogelgebied Laar doorsneden op een plek waar nu geen wegen zijn gelegen. Alternatief 4 heeft beperkte invloed op een akkervogelgebied ten oosten van Budschoep. Alternatief 2A en de varianten 3 en 4 kennen door de ligging grenzend aan het akkervogelgebied Laar alleen een beperkte versturende invloed.

Compenserende en mitigerende maatregelen

Stikstofdepositie

In hoofdstuk 6 van de Passende beoordeling zijn de effecten van stikstofdepositie 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.

Beschermde soorten en gebieden

Door het nemen van ontsnipperende maatregelen, zoals faunavoorzieningen, kan een deel van de effecten op beschermde soorten worden gemitigeerd. Dit geldt met voor alle alternatieven buiten het bestaande tracé. In alternatief 2B en 3 kan door te schuiven met het tracé en dit niet over de “landschapselementen Laarderheide” te leggen, maar er parallel aan op de nodige afstand, veel van de impact worden voorkomen. De zone zal nog altijd worden doorsneden, maar door het nemen van ontsnipperende maatregelen kan dit ten dele worden gemitigeerd. In deze alternatieven zal te allen tijden tevens compensatie van verloren gegane natuurwaarden op basis van de Beleidsregel “Mitigatie en compensatie” noodzakelijk zijn.

4.1.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Grote delen van het studiegebied en het plangebied voor het project N266 - Randweg Nederweert kennen een lange bewoningsgeschiedenis die terug te voeren is op de geologische en geomorfologische situatie. Hierdoor zijn cultuurhistorisch waardevolle structuren ontstaan, die eveneens een significante landschappelijke waarde hebben. Het studiegebied ten westen van de kern Nederweert en ten oosten van Budschop, 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.

Effectbeoordeling landschap en cultuurhistorie

Alternatief 1A, 1B en 1B-variant 2

Alternatieven 1A, 1B en variant 2 van alternatief 1B hebben ten opzichte van de referentiesituatie een minimale impact op bestaande landschapstypen en structuren, omdat slechts marginaal wordt afgeweken van de bestaande tracés van de N266 en de N275.

Belangrijk aandachtspunt bij alternatief 1B is de aanwezigheid van enkele rijksmonumenten in het talud tussen N266 en de Zuid-Willemsvaart. Er is een tweetal kazematten uit de 2^{de} Wereldoorlog gelegen die deel uitmaakten van de Peel-Raamstelling. Beide monumenten zijn beschermd. Eén van de kazematten ligt ter plaatse van de aan te leggen tunnelbak, zowel in alternatief 1B als in variant 2.

Alternatief 2A en varianten 3 en 4

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. Alternatief 2A is bovendien gelegen in een gebied met een fijnmazig patroon van oude wegen, die door de randweg worden doorsneden. De impact van de varianten 3 en 4 op de oude essen en het open karakter ervan is nog groter dan wanneer de randweg verdiept wordt aangelegd, zoals in het oorspronkelijke alternatief.

Alternatieven 2B, 2B-variant 2 en 3

Voor alternatief 2B, 2B-variant 2 en 3 gelden feitelijk vergelijkbare effecten. 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. De

randweg loopt vervolgens verder van de kern Nederweert af door een open zone agrarisch gebied met landelijke wegen. Op het punt waar de randweg afbuigt in de richting van de N266 loopt de randweg nagenoeg volledig in een recent ontwikkelde zone met natte natuur. Door dit tracé zal deze natuurontwikkeling teniet gedaan worden. Het gebied ten noorden hiervan is het jonge ontginningengebied. Dit gebied wordt gekenmerkt door een relatief grote openheid. 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.

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 Landbouwon ontwikkelingsgebied gepland. Dit heeft echter geen directe impact op de es, omdat deze niet in het LOG is opgenomen. Aannemelijk is wel dat het gebied ten oosten van Budschop als totaal een grotere mate van aantasting door grootschalige agrarische bebouwing zal kennen door de aanwijzing als LOG. 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. De invloed op cultuurhistorische lijnen of punten (zoals historische wegen of MIP-objecten) is in dit alternatief gering.

Compenserende en mitigerende maatregelen

Landschappelijke inpassing van de weg is uitgangspunt bij elk van de onderzochte tracés. Dit begint bij het bepalen van de exacte ligging van een tracé, maar ook ontwerptechnisch dient te worden aangesloten bij de 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. In alternatief 2B en 3 kan veel winst worden behaald door de verschuiving van het tracé buiten de “landschapselementen Laarderheide”. Daarnaast kan kwaliteitswinst in het studiegebied worden behaald door inrichtingsmaatregelen elders in het studiegebied. Zo kan in alle alternatieven buiten de kern om het kanaalzone worden benut om de ambities uit het Masterplan Nederweert-Budschop te realiseren.

4.1.5 Ruimte

Wonen

Ten opzichte van de landelijke gemiddeldes is Nederweert een relatief dunbevolkte gemeente met relatief weinig woningen per km². Opvallend is wel het relatief grote aantal (burger)woningen in het buitengebied in directe omgeving van de kernen Nederweert en Budschop (zie afbeelding 10.5 van het planMER). Dit heeft te maken met het ontstaan van de oude bebouwingslinten. Pas op enige afstand van de kernen wordt de woningdichtheid geringer. Ondanks de hoge woningdichtheid is er in géén van de alternatieven sprake van de sloop van bestaande woningen. 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 het buitengebied van Nederweert is een relatief groot aantal (kleinschalige) toekomstige woningbouwlocaties gelegen. Dit zijn met name ruimte-voor-ruimtelocaties waar één tot maximaal 4 woningen per locatie zijn vergund. Veelal zijn er nu nog geen woningen aanwezig, waardoor in het landschap nog niets zichtbaar is. Dit maakt het tot een belangrijk aandachtspunt, omdat er wel bouwrechten bestaan. In alternatief 2A, alternatief 2A-variant 3, alternatief 2A-variant 4 en 4 worden enkele van deze locaties geraakt. Daarnaast is er sprake van invloed van alternatief 2A (en varianten) en 4 op de uitbreidingslocaties Hoebeakker en Merenveld. Beide locaties komen binnen het invloedsgebied van de randweg te liggen.

Niet-agrarische bedrijvigheid

In het buitengebied rond de kernen Nederweert en Budschop is een beperkt aantal niet-agrarische bedrijven gelegen (zie afbeelding 10.7 van het planMER). Ook aan de N266 in de kern is een aantal bedrijven gevestigd.

In géén van de alternatieven m.u.v. van variant 4 van alternatief 2A is er sprake van het amoveren van bedrijfsgebouwen. In variant 4 van alternatief 2A betreft dit een bedrijfsgebouw van de voormalige mengvoederfabriek aan Boeket.

Wel heeft de aanleg van verschillende alternatieven gevolgen voor gronden die in eigendom zijn bij bedrijven en/of voor de bereikbaarheid van niet-agrarische bedrijvigheid. In de directe omgeving van de N266 door de kern Nederweert is een aantal bedrijven gevestigd. In de uitwerking van het ontwerp van alternatief 1B kan blijken dat er gronden van deze bedrijven benodigd zijn voor de herinrichting van de weg of de aanleg van de nieuwe parallelwegen. De ruimtelijke consequenties zijn echter beperkt. De bereikbaarheid van de bedrijven is gewaarborgd.

Alternatief 2A en alternatief 2A-variant 3 komen binnen de inrichtingsgrenzen van een tweetal bedrijven te liggen. In alternatieven 1A, 2B (en variant 2), 3 en 4 is hiervan geen sprake. In alternatief 4 is er wel een tweetal bedrijven in de nabijheid van het tracé gelegen dat mogelijk slechter bereikbaar wordt door de aanleg van een randweg hier.

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. In het plangebied zijn de volgende bedrijven gevestigd:

- Intensieve veehouderijen: 76.
- Melkveehouderijen: 8.
- Glastuinbouwbedrijven: 9.

- Grondgebonden agrarische bedrijven: 17.
- Paardenhouderijen: 3.
- Intensieve kwekerijen: 3.

Ondanks de hoeveelheid bedrijven in het buitengebied heeft slechts één alternatief de sloop van een bedrijfsgebouw tot gevolg. Het betreft een oude kas die in alternatief 2A (en de varianten 3 en 4) zal moeten wijken. Dit houdt echter niet in dat er geen invloed is op de bouw- en uitbreidingsmogelijkheden van bedrijven. Om dit te beoordelen is gekeken naar de bouwvlakken van de bedrijven die in het bestemmingsplan Buitengebied zijn toegekend.

Alternatief 1A en 1B hebben geen invloed op de bouwvlakken van agrarische ondernemers. In alternatief 2A (en varianten 3 en 4) wordt, in aanvulling op de kas, ook het bouwvlak van de betreffende ondernemer doorsneden. In alternatieven 2B, 2B-variant 2 en alternatief 3 wordt het bouwvlak van een intensieve veehouderij doorsneden. Daarnaast doorsnijden beide alternatieven een bouwvlak van een grondgebonden agrarisch bedrijf ter plaatse van de Brekensteeg. Alternatief 4 heeft gevolgen voor een drietal ondernemingen. In twee gevallen gaat het om een kleine hoek van de percelen van een glastuinbouwbedrijf en een intensieve veehouderij. Daarnaast wordt het bouwvlak van een intensieve kwekerij gehalveerd.

Naast de invloed op de bouwmogelijkheden is ook gekeken naar de hoeveelheid agrarische grond die benodigd is. Over het algemeen kan worden gesteld dat voor een groot deel gronden van intensieve veehouderijen worden doorsneden. Deze bedrijven zijn voor een bedrijfsvoering minder afhankelijk van hun kavels (huiskavel) dan bijvoorbeeld de melkveehouderij. Met name in alternatief 4 is er wel enige invloed op de kavels van melkveehouderijen. Daarnaast betekent de doorsnijding van de gronden van een grondgebonden bedrijf in alternatieven 2B, 2B-variant 2 en alternatief 3 natuurlijk een forse impact. Niet alleen worden agrarische percelen doorsneden, ook betekent de doorsnijding van agrarische percelen en het beperkt aantal aansluitingen op de randweg dat veel agrariërs worden geconfronteerd met grote omrijdafstanden om percelen te bereiken,

Opvallend is dat, hoewel alternatief 2B, 2B-variant 2 en alternatief 3 een groot gebied doorsnijden (langste tracé), de invloed op agrarische gronden met name in het noordelijk deel van het plangebied relatief gering is. Dit heeft te maken met de ligging van het tracé in het gebied "Landschapselementen Laarderheide" dat niet in agrarisch gebruik is. Daar staat tegenover dat deze alternatieven wel het geplande Landbouwonwikkelingsgebied (LOG) doorsnijden.

Bij de beoordeling van het aspect "Verkeer" is reeds gekeken naar de invloed van omrijdafstanden en barrièrewerking voor de landbouw.

Recreatie en maatschappelijke voorzieningen

Recreatieve of maatschappelijke voorzieningen zijn er in en buiten de kernen Nederweert en Budschoep relatief weinig. De effecten op recreatieve of maatschappelijke voorzieningen zijn in de meeste alternatieven zeer beperkt. Wel is er een minicamping gelegen aan de Heerweg. Het tracé van alternatief 2A en de varianten 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.

Hoewel er relatief weinig recreatieve voorzieningen zijn gelegen in het buitengebied, wordt dit wel benut voor recreatie. Met name routegebonden recreatie, zoals fietsen en wandelen, vindt er plaats. De invloed van de alternatieven op deze routes is dan ook in het MER beoordeeld. Wandelroutes worden met name doorkruist door het randwegtracé. In alternatief 2B en 3 loopt het randwegtracé ter plaatse van de "landschapselementen Laarderheide" over de

wandelroute. De invloed van alternatief 4 is zeer beperkt; slechts één route wordt doorsneden.

De invloed op de recreatieve fietsroutes in het gebied is gelijk aan de invloed op de langzaamverkeersroutes die bij het thema verkeer is besproken. Recreatieve en utilitaire fietsroutes zijn in dit geval namelijk nagenoeg gelijk. 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. In alternatief 4 wordt de recreatieve route over de Winnerstraat doorsneden.

In het Masterplan Nederweert-Budschop zijn ambities verwoord voor het uitbouwen van de recreatieve en maatschappelijke functie van de kanaalzone. Alle alternatieven die het uitvoeren van het Masterplan mogelijk maken, zijn in dat opzicht positief beoordeeld.

4.1.6 Milieu

Akoestiek

Om te bepalen wat de effecten zijn van de aanleg van de verschillende alternatieven en varianten is een aantal zaken onderzocht:

- Aantal geluidbelaste woningen;
- Geluidbelasting van (grootschalige) gevoelige objecten;
- Geluidbelaste oppervlakte;
- Aantal ernstig gehinderden.

Bij de bepaling van het effect op woningen is het aantal woningen in het studiegebied met een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB in de referentiesituatie vergeleken met het aantal woningen bij aanleg van de verschillende alternatieven en varianten. In onderstaande tabel zijn de berekeningsresultaten weergegeven.

Tabel 4.1: Aantal geluidbelaste woningen

Geluidbelasting- klasse	Aantal geluid belaste woningen [-]										
	Ref ⁴	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%

De geluidbelasting van gevoelige objecten en het geluidbelaste oppervlakte bleken weinig onderscheidend. Wel heeft verzorgingshuis St Joseph baat bij een verdiepte ligging van de N266 in alternatief 1B. Alleen in dit alternatief wordt een geluidbelasting berekend beneden de voorkeursgrenswaarde.

Op basis van de geluidbelasting bij woningen en gevoelige objecten is tevens het aantal ernstig gehinderden (personen die ernstige hinder ervaren als gevolg van wegverkeerslawaaï) bepaald. De resultaten zijn te zien in onderstaande tabel.

⁴ Huidige situatie inclusief autonome groei in 2030

Tabel 4.2: Aantal ernstig gehinderden

Geluidbelasting- klasse	Aantal ernstig gehinderden [Abs. aantal]										
	Ref ⁵	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%

In de beoordeling van deze gegevens wordt een toe- of afname van meer dan 10% van het aantal woningen of gehinderden als een sterk positief danwel sterk negatief effect beoordeeld. Tussen de 5 en 10% is er sprake van een positief danwel negatief effect. Tussen 0 en 5 procent is er een beperkt positief of een beperkt negatief effect.

Uit de tabellen 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. 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.

⁵ Huidige situatie inclusief autonome groei in 2030

Luchtkwaliteit

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.

Tabel 4.3: Immissieconcentraties

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.

Op basis van een berekening van contouren op basis van concentratieklassen is het aantal gevoelige bestemmingen per contourklasse bepaald. De resultaten zijn in navolgende tabel gepresenteerd.

Tabel 4.4: 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.

Vervolgens is gekeken naar het aantal gevoelige bestemmingen binnen en buiten de bebouwde kom binnen de geformuleerde contourklassen. Op basis hiervan is een vergelijking gemaakt van de alternatieven en varianten met de referentiesituatie.

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 4.5: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 4.6 is te zien hoeveel gevoelige bestemmingen in een hogere concentratieklasse terecht komen ten opzichte van de referentiesituatie.

Tabel 4.6: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 4.7: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

4.1.7 Leefbaarheid

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 gesignaleerd. Ook de effectbeoordeling is op deze geconstateerde problemen gestoeld.

De effectbeoordeling splitst zich toe op de volgende aspecten:

- Barrièrewerking, zowel tussen Nederweert en Budschop als in het buitengebied;
- Gezondheidsaspecten, uitgedrukt in GES-scores;
- Voorzieningen.

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. 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 alle alternatieven die buiten de bestaande tracés van de N266 lopen, is het mogelijk de weg af te waarden 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.

De impact op het voorzieningenniveau kent geen onderscheidend vermogen tussen alternatieven en speelt een marginale rol. De gezondheidsaspecten zijn uitgedrukt in GES-

scores voor de verschillende milieuthema's die in hoofdstuk 11 van het MER aan de orde zijn gekomen.

GES-scores zijn bepaald voor de volgende milieuthema's:

- Akoestiek;
- Luchtkwaliteit;
- Externe veiligheid.

Aan de hand van een door het RIVM bepaalde methodiek zijn de berekeningsresultaten voor akoestiek, luchtkwaliteit en externe veiligheid uitgedrukt in GES-scores. Opvallend zijn de geringe verschillen in scores voor de thema's akoestiek en luchtkwaliteit. Voor externe veiligheid zijn er wel duidelijke verschillen. Dit heeft te maken met het feit dat voor dit criterium de hoeveelheid personen binnen het invloedsgebied van de weg van doorslaggevend belang is. Duidelijk komt dan terug dat het alternatief, waarbij binnen 200 meter van de weg het minst aantal personen woont of langdurig verblijft, de meest gunstige GES-score krijgt. Alternatief 3 en 2B scoren dan ook goed vanwege de ligging ver buiten de kern Nederweert.

4.1.8 Totaal beoordeling effecten

De totaalscore van de voorgaand beschreven effecten is opgenomen in onderstaande tabel. De beoordeling is uitgevoerd op basis van een 7-puntsschaal. In deze tabel zijn de beoordelingen van de diverse thema's in het planMER onder elkaar gezet. De tabel is niet los te lezen van de tekstuele toelichting. Voor een uitgebreide toelichting van de wijze van beoordeling wordt verwezen naar de betreffende hoofdstukken in het MER N266 – Randweg Nederweert.

Tabel 4-8: 7-puntsschaal beoordeling alternatieven

--	-	0/-	0	0/+	+	++
----	---	-----	---	-----	---	----

Tabel 4.9: Samenvatting effecten

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 ⁶	0	-	0/-	-	0/-	0/-	-	0/-	--	-
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/-	--	--	-- ⁷	--	--	--	-
Belevingswaarde	0	0	0	--	--	--	-	-	-	-
Cultuurhistorie										
Historische geografie	0/-	0/-	0/-	--	--	--	--	--	--	-
(Steden)bouwkunde	0/-	--	--	-	-	-- ⁸	-	-	-	-
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 ⁹	-	-	-	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

⁶ De verschillen in grondtransport komen in een 7-puntsschaal niet geheel tot uitdrukking. Zie hiervoor de tekstuele uitleg in paragraaf 6.2.3

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.

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 Geen van de alternatieven of varianten heeft fysieke verwijdering van woningen tot gevolg. Wel zijn delen van woonpercelen benodigd.

Ruimtebeslag niet-agrarische gronden (inclusief beleidsambities) ¹⁰	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 ¹¹	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/+	++	++	++	++	++	++	++

¹⁰ 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.

¹¹ 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	--	--	-- ¹²	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

4.2 Doelbereik van de alternatieven

In het planMER wordt uitgebreid ingegaan op het doelbereik van de verschillende alternatieven en varianten. In deze samenvatting worden de belangrijkste bevindingen weergegeven. Voor een volledige beschrijving dient het MER te worden geraadpleegd.

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 van het project 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.

De volgende thema's en doelstellingen per thema zijn bepaald:

1. Verkeer:

- Verbetering van de doorstroming op de N266 – N275;
- Verminderen van de barrièrewerking Nederweert – Budschop voor autoverkeer en langzaam verkeer;
- Verbeteren van de bereikbaarheid van economische centra en kernen in de regio;
- Terugdringen van sluipverkeer;
- Verbeteren van de verkeersveiligheid;
- Verkeerskundige inpassing van alternatieven;

2. Woon- en leefklimaat:

- Reduceren van geluidshinder in het plangebied;
- Verbetering van de lokale luchtkwaliteit in de bebouwde kom van Nederweert en Budschop;
- Voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit in het buitengebied;
- Reduceren van trillingshinder in het plangebied;

3. Ruimtelijke inpassing:

- Landschappelijke en ruimtelijke inpassing, waarbij visuele verstoring en feitelijke aantasting van waardevolle elementen zoveel mogelijk dient te worden voorkomen;

¹² 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.

- b. Cultuurhistorische inpassing, waarbij aantasting van waardevolle elementen zoveel mogelijk wordt voorkomen;
- c. Ecologische inpassing, waarbij beschermde soorten en gebieden zo min mogelijk worden aangetast;
- d. Toevoegen van ruimtelijke kwaliteit, toegespitst op de ruimtelijke kwaliteit in de kanaalzone tussen Nederweert en Budschop.

Bij de beoordeling van het doelbereik is gekeken in hoeverre een alternatief wel of niet beantwoordt aan de geformuleerde doelstellingen en het hieraan gekoppelde doelbereik. Wanneer een alternatief maar ten dele voldoet, scoort het neutraal.

Tabel 4-10: 3-puntsschaal beoordeling doelbereik

-	Voldoet niet aan de doelstelling
0	Voldoet deels wel / deels niet aan de doelstelling
+	Voldoet wel aan de doelstelling

4.2.1 Verkeer

Doorstroming en verkeersafwikkeling

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.

Barrièrewerking

Door de herinrichting van de Brugstraat en Brug 15 zijn fysieke barrières voor fietsers, in dit geval gedefinieerd als een helling voor een VRI, deels opgeheven. 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.

Bereikbaarheid

Op basis van reistijden wordt door alle alternatieven en varianten met uitzondering van alternatief 4 voldaan aan het doelbereik betreffende bereikbaarheid van economische centra en kernen. 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. In alternatieven 2 tot en met 4 worden bestaande relaties vanuit het buitengebied richting de kernen doorsneden, waardoor omrijdafstanden 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.

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 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 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 Budschoep.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid neemt door de Duurzaam Veilige inrichting van de nieuwe weg in alle alternatieven en varianten met uitzondering van alternatief 4. 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.

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 hoofdroutes voor agrarisch verkeer doorsneden. Weliswaar worden enkele percelen doorsneden, maar dit leidt slechts beperkt tot een afname van de bereikbaarheid.

Tabel 4.11: Beoordeling doelbereik 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

4.2.2 Woon- en leefklimaat

Reduceren van geluidshinder

Uit de berekeningsresultaten van het aspect akoestiek blijkt dat in alle alternatieven en varianten met uitzondering van alternatief 1A sprake is van een beperkte afname van het aantal woningen met een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde en een beperkte afname van het aantal ernstig gehinderden. Hiermee wordt voldaan aan de doelstelling. 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 en de alternatieven over het huidige tracé is beperkt.

Verbetering van de lokale luchtkwaliteit in de bebouwde kom van Nederweert en Budschoop

Voor de bebouwde kom van Nederweert en Budschoop blijkt 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

Luchtkwaliteit buitengebied

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.

Trillingshinder

Trillingshinder wordt met name veroorzaakt door auto- en vrachtverkeer op woningen met een afstand tot 50 meter van de weg. Geconcludeerd wordt dat alternatief 2A (en variant 3 en 4) , 2B (en variant 2), 3 en 4 aan de doelstelling voldoen, 1A en 1B (en variant 2) voldoen niet aan de doelstelling om de trillingshinder te reduceren. Er vindt namelijk geen afname plaats van het aantal woningen binnen 50 meter van de weg.

Tabel 4.12: Beoordeling doelbereik woon- en leefklimaat

WOON- EN LEEFKLIMAAT	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	-	-	-	+	+	+	+	+	+	+

4.2.3 Ruimtelijke inpassing

Landschappelijke en ruimtelijke inpassing

De inpassing in bestaande waardevolle landschapsstructuren heeft als doel de aantasting van houtwallen, historische laanbeplanting en kenmerkende landschappen (open akkers, ontginningspatronen) 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.

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 alternatief 1A en 1B (en variant 2) is er weliswaar sprake van een ruimtelijke barrière tussen Nederweert en Budschop, maar is er in het buitengebied geen sprake van visuele verstoring als gevolg van de aanleg van een weg. Deze alternatieven voldoen 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. In alle alternatieven en varianten buiten de kernen om (2 t/m 4) worden waardevolle open essen doorkruist. Er wordt niet voldaan aan de doelstelling om barrièrewerking te minimaliseren. . 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.

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.

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.

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.

Tabel 4.13: Beoordeling doelbereik 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	-	-	-	+	+	+	+	+	+	+

5 KOSTEN

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de investeringskosten van de verschillende alternatieven. Om deze kosten te kunnen bepalen zijn SSK-ramingen van de diverse alternatieven vervaardigd. Elk alternatief is in de raming opgedeeld in objecten en sub-objecten. De indeling is dusdanig opgebouwd zodat één object uit zoveel mogelijk gelijke eenheden bestaat. Zo zijn bijvoorbeeld het profiel van de weg, kruisingen en kunstwerken als aparte objecten benoemd. Bij sub-objecten kan het bijvoorbeeld gaan om een duiker.

Voorliggende kostenraming is opgesteld conform de SSK-2010 Standaard systematiek voor kostenramingen, zoals deze is beschreven in de CROW-publicatie 137 (Handreiking voor kostenmanagement en kostenramen).

De SSK-Systematiek gaat uit van vier hoofdcategorieën, te weten:

- Bouwkosten.
- Vastgoedkosten.
- Engineeringskosten.
- Overige bijkomende kosten.

In Tabel 5-1 zijn de belangrijkste resultaten weergegeven, waarin met een bandbreedte is aangegeven welke totaalkosten per alternatief en varianten zijn berekend (probabilistische raming, waarbij de investeringskosten met 85% kans op overschrijding en de investeringskosten met 15% kans op overschrijding zijn bepaald). De inrichtingsmaatregelen aan de N275 en de op- en afritten van de A2 en de maatregelen voor langzaam verkeer zijn in de raming opgenomen. Voor een uitgebreidere toelichting op de kostenraming wordt verwezen naar Bijlage 2.

Tabel 5-1: Investeringskosten o.b.v. SSK ramingen

Criterium	1A	1B		2A			2B		3*	4
	1A	1B	Variant 2	2A	Variant 3	Variant 4	2B	Variant 2	3	4
Bandbreedte totale investeringskosten in € (incl. btw)	5.047.141	50.925.486	33.116.357	43.412.244	15.905.946	17.626.045	26.248.847	17.380.489	85.745.977	15.317.183
	9.367.359	91.813.962	61.988.329	72.024.315	27.338.331	30.689.123	44.044.432	30.431.747	115.618.55	24.981.672

6 ADVIES STAKEHOLDERS

Gedurende het proces dat is doorlopen om het MER op te stellen is een werkgroep stakeholders in het leven geroepen om lokale en regionale belangen te behartigen. De werkgroep stakeholders bestaat onder andere uit vertegenwoordigers van diverse dorpsraden en buurtschappen in de omgeving van Nederweert, alsmede uit vertegenwoordigers van belanghebbende groeperingen, zoals Veilig Verkeer Nederland, de Fietzersbond, de Milieufederatie, CUMELA (Brancheorganisatie voor ondernemers in groen, grond en infra die de loonwerk- en grondverzetbedrijven (o.a.) in Nederweert vertegenwoordigt) en de Limburgse Land- en tuinbouwbond LLTB (afdelingen Weerterland en Roermond). De werkgroep stakeholders heeft medio 2014 mogen adviseren over de onderzochte alternatieven, tot een unaniem advies heeft dit echter niet geleid. Eveneens hebben de aangrenzende wegbeheerders, gemeente Weert en gemeente Someren hun advies uitgebracht.

In totaal zijn op basis van het concept planMER vijf adviezen ontvangen van stakeholders:

- Advies gemeente Someren.
- Advies alliantie van 15 stakeholders, bestaande uit:
 - o Buurtschap Molenweg-Ouwijck.
 - o Buurtvereniging Boeket.
 - o Buurtvereniging Bosserstraat.
 - o Buurtvereniging Kerneel.
 - o Cumela.
 - o Dorpsraad Laar.
 - o Dorpsoverleg Someren-Heide.
 - o Fietzersbond.
 - o Lage Kuilen e.o.
 - o Leefbaar buitengebied Nederweert.
 - o LLTB Roermond.
 - o LLTB Weerterland.
 - o Milieufederatie Limburg.
 - o Stichting Gezond en Leefbaar Milieu Nederweert.
 - o WBE de Oude Graaf.
- Advies dorpsraad Budschoop - Rijksweg N266 - Riva.
- Advies VVN.
- Advies gemeente Weert.

De adviezen zijn bijgevoegd als bijlage 3 van dit document.

Bijlagen

Bijlage 1 Doel- en effectcriteria

Bijlage 2 Toelichting op de kostenraming

Bijlage 3 Adviezen stakeholders



Herten
Schoolstraat 8
6049 BN Herten

Postbus 14
6040 AA Roermond

's-Hertogenbosch
Hambakenwetering 5-J
5231 DD 's-Hertogenbosch

Postbus 2309
5202 CH 's-Hertogenbosch