

1107-89

Voorontwerpplan/MER
Herinrichting Peelvenen
onderdeel Deurnsche Peel - Mariapeel
Achtergronddocument Verkeer

Het onverenigbare verenigd



dienst landelijk gebied
voor ontwikkeling en beheer



**VOP/MER Landinrichtingsproject PEELVENEN
Onderdeel Deurnsche Peel-Mariapeel**

Het onverenigbare verenigd

Achtergronddocument Verkeer en infrastructuur

Roermond, 4 december 2002

Auteur(s):
Martin Brand (DLG)
Wim Hauptmeijer (Bureau Hauptmeijer Verkeer)

INHOUD

1. INLEIDING	3
Aanleiding	3
Doel van het Landinrichtingsplan	3
Opbouw rapportage	3
Leeswijzer achtergronddocument	3
2. HUIDIGE SITUATIE	5
2.1. Beleid	5
2.2. Gebiedsbeschrijving	6
2.3. Globale inventarisaties	7
3. DOELSTELLINGEN	8
Functies	8
Natuur	8
Recreatie	8
4. KNELPUNTEN	9
4.1. Gemotoriseerd versus (recreatief) fietsverkeer	9
4.2. Versnippering en verstoring natuurgebieden	9
4.3. Sluipverkeer	9
4.4. Verkeersonveiligheid	9
5. MAATREGELEN EN ALTERNATIEVEN	11
5.1. Achtergronden bij de alternatieven	11
5.2. Autonome ontwikkeling (zie ook bijlage 2)	12
5.3. Voorkeursalternatief	12
5.4. Natuuralternatief	13
5.5. Cultuurhistorisch - Natuuralternatief	13
5.6. Meest Milieuvriendelijk Alternatief	13
5.7. Maatregelen per alternatief	13
6. EFFECTEN, DOELBEREIK EN VERGELIJKING ALTERNATIEVEN	16
6.1. Methodiek effectbeschrijving en doelbereik	16
6.2. Bepaling effecten per alternatief	16
7. LEEMTEN IN KENNIS EN ONZEKERHEDEN	21
8. AANZET VOOR EEN EVALUATIEPROGRAMMA	22
Literatuur	23
Bijlage 1 De categorisering op basis van het concept "Duurzaam veilig"	24
Bijlage 2 Categorisering wegen in A.O. en per alternatief	25

Kaarten

Algemeen thema, overzichtskaart

Themakaart Verkeer en Recreatie: Autonome Ontwikkeling

Themakaart Verkeer en Recreatie: Voorkeursalternatief

Themakaart Verkeer en Recreatie: Cultuurhistorisch-Natuuralternatief

Themakaart Verkeer en Recreatie: Natuuralternatief

Themakaart Verkeer en Recreatie: Meest Milieuvriendelijk Alternatief

1. INLEIDING

Voor u ligt het achtergronddocument 'Verkeer en Infrastructuur' dat hoort bij het VOP/MER Landinrichtingsproject Peelvenen, onderdeel Deurnsche Peel - Mariapeel. Dit achtergronddocument bevat informatie over de analyse en motieven om dit onderdeel te integreren in het landinrichtingsproject.

Aanleiding

Voor het Rijk is het behoud en herstel van de hoogveennatuur in het gebied de Peelvenen een beleidsprioriteit. Derhalve is het Peelvenengebied aangemerkt als Strategisch groenproject in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR). Dat houdt mede in dat met voorrang hier nieuwe natuur gerealiseerd moet worden. Zonder het instrument landinrichting en de extra middelen worden de doelstellingen voor de Peelvenen niet bereikt want het realiseren van de doelstellingen voor het gebied vraagt om ingrijpende maatregelen.

De Landinrichtingscommissie heeft besloten om de komende periode in te zetten op het noordelijk deel van de Peelvenen, het gebied in en rond de Deurnsche Peel en de Mariapeel met een oppervlakte van 6.600 ha. De plannen betreffen onder meer de ontwikkeling van 1.178 ha natuur en bos op huidige landbouwgronden. De reden voor de gefaseerde aanpak ligt in de ingrijpende functiewijziging in het Peelvenengebied, geconcentreerd in het noordelijk deel, en het moeizaam verkregen draagvlak.

Doel van het Landinrichtingsplan

Enkele jaren na het verschijnen van het SGR heeft het rijk ook aangegeven dat de cultuurhistorische waarden in Griendtsveen-Helenaveen sterker richtinggevend moeten zijn bij planvorming. In de nota Belvedere heeft het rijk Griendtsveen-Helenaveen namelijk aangewezen als Belvedere-gebied; een gebied waarin sprake is van een accumulatie van waarden en/of een integrale samenhang van waarden, die maken dat dit gebied vanuit de cultuurhistorie bijzondere aandacht verdienen. De wensen vanuit het SGR en de nota Belvedere voor het gebied zijn deels strijdig en op het eerste zicht moeilijk op elkaar af te stemmen.

De belangrijkste doelstellingen voor het project zijn het realiseren van hoogveen in overeenstemming is te brengen met het gewenste behoud van het dorpsgezicht en de ontginningsstructuur en het welbevinden van de bewoners van Griendtsveen en Helenaveen. De landinrichtingscommissie stelt een (Voorontwerp-)Landinrichtingsplan op met oplossingsrichtingen voor de herinrichting.

Opbouw rapportage

Een functieverandering van meer dan 500 ha is m.e.r.-plichtig, overeenkomstig het Besluit milieueffectrapportage 1994 zoals gewijzigd bij Besluit van 7 mei 1999 (stb. 224 onderdeel C categorie 9.2). Daarom moet voor dit plan een milieueffectrapport (MER) worden opgesteld. Dit rapport wordt gecombineerd met het voorontwerpplan; een voorontwerpplan/MER (VOP/MER).

Achtergrondgegevens (die conclusies en voorspellingen onderbouwen) zijn niet in de hoofdtekst van het VOP/MER opgenomen maar in achtergronddocumenten. Per functie/thema is een achtergronddocument opgesteld, waarin de methodiek en de meer gedetailleerde gegevens zijn opgenomen. De achtergronddocumenten zorgen daarmee voor verdere onderbouwing van het VOP/MER. Het voorliggende achtergronddocument behandelt het thema Verkeer en Infrastructuur.

Leeswijzer achtergronddocument

Na de inleiding in dit hoofdstuk is in hoofdstuk 2 de huidige situatie in het plangebied beschreven.

In hoofdstuk 3 zijn de doelstellingen in relatie tot ruimtelijke functies weergegeven.

In hoofdstuk 4 staan de knelpunten beschreven. Een knelpunt is het verschil dat aanwezig is tussen de doelstelling en de huidige situatie.

Hoofdstuk 5 vormt de kern van het plan voor de recreatie en toerisme. In dit hoofdstuk wordt de ingeschatte autonome ontwikkeling zonder uitvoering van de Landinrichting en vier alternatieven, elk met een eigen visie, gepresenteerd.

In het voorkeursalternatief (dit alternatief geniet de voorkeur van de Landinrichtingscommissie) is er ruimte voor een breed scala aan activiteiten.

In het Natuuralternatief worden de ecologische potenties optimaal benut. In het Cultuurhistorisch-Natuuralternatief vormen zowel de ecologische potenties als de cultuurhistorische waarden de basis voor de herinrichting.

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief is toegevoegd om zichtbaar te maken welke inspanningen nodig zijn / kosten & effecten zouden optreden als natuur doelen volledig gerealiseerd worden.

Hoofdstuk 6 bevat de beschrijving van de effecten per alternatief en vervolgens een vergelijking van de alternatieven. In dit hoofdstuk worden deze effecten afgezet tegen de doelstellingen die in hoofdstuk 3 zijn geformuleerd. Hiermee wordt de mate van doelbereik aangegeven. Per doelstelling kunnen op deze manier de alternatieven naast elkaar worden gezet en vergeleken op doelbereik. Het resultaat is een vergelijkingstabel met daarin de scores van de voorgestelde alternatieven.

In hoofdstuk 7 worden de leemten in kennis en de onzekerheden beschreven die voor de verdere besluitvorming van belang kunnen zijn. De voorspelde effecten en het aangegeven doelbereik zoals beschreven in het MER, dienen in een later stadium beschouwd te worden ten opzichte van de daadwerkelijk optredende effecten. Zo nodig kunnen dan aanvullende maatregelen worden genomen om milieueffecten te beperken of het doel te realiseren.

In hoofdstuk 8 is een aanzet tot een evaluatieprogramma opgenomen.

2. HUIDIGE SITUATIE

2.1. Beleid

2.1.1. Verkeer en vervoer

Voor het verkeer zijn algemene – en gebiedsspecifieke doelstellingen geformuleerd afkomstig uit het Beleidsvoornemen van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020 (NVVP) en het Ontwerp Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL). Verder zijn van toepassing: de Verkeersveiligheidsplannen van de gemeenten en het in opdracht van de gemeenten gemaakte rapport door Goudappel Coffeng, 28 oktober 1997 'Duurzaam Veilig in de Peel'.

Het onderscheiden beleid resulteert in de volgende doelstellingen:

- Vergroting van de doelmatigheid van het netwerk van wegen en paden o.a. door categorisering van het wegennet (NVVP en een afgeleide doelstelling van het concept Duurzaam Veilig)
- Aanpassing van infrastructuur op de voorgestane ruimtelijke inrichting of invulling ruimtelijke inrichting afgestemd op de aanwezige hoofdinfrastructuur (Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening).
- Bevordering van het gebruik van fiets, openbaar vervoer en carpoolen (NVVP);
- Tegengaan van de verstoring en versnippering van natuurgebieden (Structuurschema Groene Ruimte)
- Verhoging van de verkeersveiligheid. De doelstelling voor 2010 voor de verkeersveiligheid op de weg is een reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden met 25% ten opzichte van het huidige niveau (NVVP);
- Het verhinderen van het gemotoriseerde verkeer door kernen en dorpen is verder van belang om de kwaliteit van het woonklimaat voor de bewoners te behouden (NVVP).

Naast het beleid van rijk en provincie bepaalt de voorgestane ontwikkeling van het project als grootse halig gebied voor extensieve recreatie mede de gewenste infrastructuur.

2.1.2. Verkeersveiligheid

Voor het bevorderen van de verkeersveiligheid in het gebied is een structurele en preventieve aanpak nodig. Het concept "Duurzaam Veilig" levert hiervoor een goede basis.

Belangrijke opties zijn:

- Het aanpassen van het wegennet, zodat de kans op ongevallen sterk wordt gereduceerd; bij de nog optredende ongevallen dient de ernst van de afloop minimaal te zijn;
- Het inpassen van de verkeersveiligheid in het mobiliteitsbeleid: minder kilometers;
- Het inpassen van de verkeersveiligheid in de ruimtelijke ordening
- Het intensiveren van communicatie en gedragsbeïnvloeding.

In november 1997 hebben Min. V&W, IPO, de VNG en de Unie van Waterschappen een convenant gesloten: het Startprogramma Duurzaam Veilig. Dit houdt in

- Het indelen van het wegennet in verkeersaders en verkeersluwe gebieden
- Sober inrichten van 30 en 60 km/h zones;
- Voorrang voor fietsers van rechts binnen de zones;
- Bromfiets op de rijbaan binnen de kom;
- Voorrang voor verkeer op rotondes.

2.1.3. Provinciaal beleid

- Provincie Limburg. PMP 1996 – 1999. Beleidsnotitie Verkeer en Vervoer en Ontwerp Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL).
- Provincie Noord-Brabant: "Kruispunt van wegen" het verkeers- en vervoersbeleid voor Noord-Brabant
- 1996 SRE (Samenwerkingsorgaan Regio Eindhoven): Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP).

2.1.4. Gemeentelijk beleid

- Deurne: Verkeersveiligheidsplan 1997;
- Horst: Verkeersveiligheidsplan 1992, geactualiseerd 1997.
- Omschrijving van de verkeerssituatie in de gemeenten Sevenum door dhr. A. Schoester.

- Het in opdracht van de gemeenten gemaakte het rapport door Goudappel Coffeng 'Duurzaam Veilig in de Peel', 28 oktober 1997.

2.2. Gebiedsbeschrijving

2.2.1. De wegenstructuur

Voor de beschrijving van de structuur van het wegennet is het Categoriseringsplan volgens het principe van Duurzaam Veilig Verkeer (DV) genomen (zie bijlage 1). Voor de realisatie van de inrichting van het wegennet volgens DV is in 1997 een convenant gesloten tussen het Ministerie van V&W, het IPO, de VNG en de UvW.

De categorisering van het wegennet is in 2000 uitgevoerd door de gemeenten in overleg met de provincies Noord-Brabant en Limburg. Deze categorisering is nog niet sluitend; bij diverse wegen staat de functie nog ter discussie.

Dwars door het gebied van de Peelvenen ligt de Rijksweg A 67 (Eindhoven – Venlo). Dit is een "Stroomweg" volgens het categoriseringsplan Duurzaam Veilig, die geschikt is voor continue doorstroming met hoge snelheid voor motorvoertuigen. De afslagen Liessel en Sevenum zijn direct voor het gebied van belang.

De "Gebiedsontsluitingswegen type I" N 270 (Helmond – Venray) en de N277 (Middenpeelweg), alsmede de "Gebiedsontsluitingswegen type II" de Hoofdstraat / Liesselseweg (Afslag Liessel/ A 67 – Deurne), de Heitrak (Afslag Liessel A67 – Neerkant – Meijel) en de Oude Peelstraat / Helenaveenseweg (Afslag Liessel/ A 67 – Middenpeelweg), verzorgen de verdere ontsluiting van het gebied.

Alle vermelde gebiedsontsluitingswegen zijn voorzien van vrijliggende fietspaden. Een dergelijk voorziening ontbreekt op het deel Helenaveenseweg in de gemeente Sevenum.

"Erftoegangswegen I en II" zijn bedoeld voor het toegankelijk maken van erven binnen de verblijfsgebieden.

Erftoegangswegen I hebben daarbij nog een verbindende functie. Dit zijn voor dit gebied: de Griendtsveenseweg (Deurne – Griendtsveen), Kanaalweg (Griendtsveen – Middenpeelweg), Soemeersingel (Griendtsveen – Helenaveen) en de St-Vicentiusstraat / Lagebrugseweg (Neerkant – Helenaveen). Erftoegangswegen type I hebben bij voorkeur een vrijliggende fietsvoorziening. Geen van de genoemde wegen zijn voorzien van een fietspad.

De overige wegen zijn erftoegangswegen II. Hier ligt het accent geheel op de erffunctie.

2.2.2. De gebruikers van de weginfrastructuur.

Bewoners zijn de belangrijkste gebruikers die de mobiliteit in het gebied bepalen. Het overgrote deel van het vervoer vindt per auto plaats.

De kernen Griendtsveen en Helenaveen zijn aantrekkelijke dorpen, die recreatief autoverkeer aantrekken. Ook wandelaars in de Peelvenen komen gemotoriseerd naar het gebied.

Verder worden de wegen zeer intensief recreatief medegebruikt. Er ligt een netwerk van fietsknooppunten rondom en deels door het gebied (Gids: Fietsen in Noord- en Midden-Limburg; Land van Peel en Maas).

Enkele erftoegangswegen worden oneigenlijk gebruikt. Vooral verkeer van Liessel van en naar Venray, dat probeert de kern Deurne te vermijden, gebruikt het Leegveld en omgeving als "sluiproute".

Het gezamenlijk gebruik van de wegen door fietsers en gemotoriseerd verkeer geeft een subjectief gevoel van onveiligheid. Het daadwerkelijke aantal verkeersslachtoffers valt mee. Op de Middenpeelweg en de spoorwegovergangen vallen wel meer slachtoffers te betreuren.

2.2.3. Kernen

In het Landinrichtingsproject Peelvenen bevinden zich de volgende kernen:

- Griendtsveen;
- Helenaveen;
- Neerkant;

Deze kernen hebben een laag voorzieningenniveau en zijn voor regionale voorzieningen aangewezen op omringende plaatsen zoals Deurne, Horst, Sevenum en Meijel.

2.2.4. Overige verkeersaantrekkende objecten in en om het gebied.

In het Landinrichtingsproject Peelvenen bevinden zich :

- Recreatiegebieden
- Meerdal
- Loohorst
- Schatberg
- Toverland

2.3. Globale inventarisaties

Er zal geen uitputtende inventarisatie plaats vinden, zoals verkeerstellingen., gedetailleerde onderzoeken naar de kwaliteit van de verhardingen, verkeersenquetes, e.d..

Er is zo veel mogelijk gebruikt gemaakt van bij de wegbeheerders (gemeenten, provincies en rijk) beschikbare gegevens, zoals:

2.3.1. Wegkenmerken:

- bestaande wegenstructuur
- lengte van een weg
- breedte
- soort verharding
- bermen
- aanwezigheid fietspaden.

De beplantingen zijn geïnventariseerd d.m.v. het "Laanbomenonderzoek".

2.3.2. Verkeersongevallen:

Voor een analyse van de verkeersveiligheid (leefbaarheid) is een globaal onderzoek naar de verkeersongevallen over de periode van 1996 tot en met juni 1999 uitgevoerd (uit de BLIK (Blackspots in Kaart van de Rijkswaterstaat) (zie kaart 2). Voor de voorstellen in deze nota is hiervan uitgegaan.

De ongevallen vonden hoofdzakelijk plaats op:

wegvakken

- St. Vincentiusstraat/ Lagebrugweg (Neerkant – A67)
- Oude Peelstraat (Liessel-Helenaveen)
- Heitrak (Afslag Liessel A67 – Neerkant – Meijel)

kruispunten

- Spoorweg overgang Halte
- Nabij spoorwegovergang Grauwveenweg.

2.3.3. Verkeerstellingen:

Er hebben geen verkeerstellingen plaats gevonden op de plattelandswegen. Aan de hand van informatie van de gemeenten en de terreinverkenningen zijn enige opmerkingen te maken.

- Op de Soemeersingel zijn 450 p.a.e. / etmaal geregistreerd;
- Aan bermbeschadigingen aan het Leegveld (3 m breed) en de Paardekopweg (5 m breed) kan afgelezen worden dat deze wegen overbelast zijn.
- Waarschijnlijk ontwijkt verkeer van Liessel en Neerkant richting Ysselsteyn / Venray v.v. de daarvoor bestemde gebiedsontsluitingswegen, maar gebruikt hiervoor de erftoegangswegen ten westen van de Deurnse Peel (Eikenlaan, Leegveld, e.d.).
- Op het Leegveld worden nogal wat dassen dood gereden.

3. DOELSTELLINGEN

In het projectgebied moet met voorrang nieuwe natuur gerealiseerd worden. Hiermee is feitelijk het hoofdprogrammadoel samengevat. De uitgangspunten voor de na te streven natuurdoeltypen moeten worden ingevuld door functiewijziging, aanpassing van waterhuishouding en inrichting van het gebied. Ook voor andere beleidsdoelstellingen zijn inrichtingsmaatregelen nodig. Voor de uitvoering van het plan is het van belang zorgvuldig met de belangen van de bewoners en gebruikers van het gebied en de overige waarden om te gaan. Deze opdracht is verwoord in hoofddoelstellingen (zie VOP/MER) en uitgewerkt in doelstellingen per functie (natuur, landschap, cultuurhistorie, landbouw, recreatie en verkeer) en kwaliteit (water en leefbaarheid). In dit hoofdstuk zijn de doelstellingen voor verkeer en infrastructuur verwoord. Voor de andere doelstellingen wordt verwezen naar de andere achtergrondrapporten.

In onderstaande tabel zijn de doelstellingen voor infrastructuur in een tabel weergegeven.

<u>Doel</u>	<u>Doelbereik *</u>
Functies	
Landbouw	
• Basisinrichting	• Alle landbouwbedrijven en kavels dienen goed ontsloten te zijn. • Goede aansluiting op het hoofdwegennet. • Beperkt over en weer gebruik auto- en spoorwegen
Natuur	
• Tegengaan versnippering en verstoring	• Verminderen van de druk (wandelen, fietsen, paardrijden, gemotoriseerd verkeer) in natuurgebieden door omlegging routes, afsluiting van wegen, verminderen parkeergelegenheid. • <i>Ontmoedigen autoverkeer in kwetsbare delen.</i>
Recreatie	
• Routegebonden, incl recreatief medegebruik	• Fiets- en wandelroutestructuren op elkaar afstemmen • Vriendelijker inrichten aan de hand van het gebruik. • Gevaarlijke punten opheffen • Verbeteren fietsroutes met omliggende verblijfsrecreatiecentra
Landschap	
• Behoud en herstel van bestaande landschapskwaliteit	• Patroon van oude wegen handhaven en versterken. • Historisch-geografische waarden, zoals het evenwijdig of loodrecht lopen van wegen op de Peelrandbreuk
Kwaliteiten	
Leefbaarheid	
• Woonklimaat	• Verbeteren woonomgeving. • Verminderen niet-noodzakelijk autogebruik • Verminderen geluidshinder
• Bereikbaarheid	• Doelmatigheid wegennet (creëren van een zo kort mogelijke route naar het hoofdwegennet) • Weren sluipverkeer • Bundeling autoverkeer • Beperken omrijtijd voor utilitair fietsverkeer
• Verkeersveiligheid	• Verbeteren verkeersveiligheid • Nagaan welke wegen afgesloten of verkeersluw gemaakt moeten/kunnen worden • Verbeteren objectief onveilige locaties (zie bijlage 2) • Verbeteren veiligheid langzaam verkeer

4. KNELPUNTEN

De Peelvenen is een gebied met vele waarden en functies. Het gebied kent echter ook de nodige conflicterende belangen en problemen vanuit de verschillende doelstellingen en de huidige situatie. In dit hoofdstuk zijn de knelpunten voor verkeer en infrastructuur beschreven.

In het kader van het VOP/MER worden de bestaande knelpunten en de ontstaansgeschiedenis daarvan in beeld gebracht. Daarmee is aangegeven voor welke bestaande en verwachte knelpunten het voornemen een oplossing moet bieden. Tevens is beschreven waar de huidige situatie strijdig is met beleidsdoelen zoals die voor het gebied zijn geformuleerd. In dit achtergrondrapport is voor infrastructuur aangegeven wat de belangrijkste knelpunten en kansen zijn in de huidige situatie en in de toekomst uitgaande van de autonome ontwikkelingen.

De genoemde inventarisaties en doelstellingen leveren knelpunten op. Deze knelpunten betreffen conflicten tussen het gemotoriseerd verkeer en het (recreatieve) fietsverkeer. Ook leidt de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer in en nabij de natuurgebieden tot verstoring en versnippering. Daarnaast vormen ook het sluipverkeer en de verkeersonveiligheid knelpunten in het gebied.

4.1. Gemotoriseerd versus (recreatief) fietsverkeer

De aanwezigheid van het gemotoriseerde verkeer en de recreatieve fietsers op de plattelandswegen in het gebied geeft een gevoel van onveiligheid en gestoorde beleving van de aantrekkelijkheid van het gebied.

Er zijn relatief weinig vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig (alleen langs de Oude Peelstraat). Vooral op recreatief aantrekkelijke dagen geeft dit overlast.

Veel wegen zijn recreatief te gebruiken, waarvan sommige wegen deel uitmaken van het fietsroutenetwerk (knooppuntensysteem) zoals:

- Timmermansweg (Venray)
- Ijsselsteinseweg (Horst)
- Grauwveenweg (Venray)
- Paardekopweg / Leegveld / Zonnewende (Deurne)
- Soemeersingel / Helenaveenseweg (Deurne en Horst)
- Zwarte Plakweg (Horst)/ Driekooienweg / Kerkkuilenweg Sevenum)
- Oude Peelstraat (Deurne) / Helenaveenseweg (Sevenum)
- St. Vincentiusstraat (Deurne)

Andere belangrijke routes voor fietsers tussen grote verblijfscentra en het gebied zijn:

- Kanaalweg (Horst)
- Griendtveenseweg (Deurne)
- Eikenlaan (Deurne)

4.2. Versnippering en verstoring natuurgebieden

Door het toenemende verkeer worden natuurgebieden steeds meer belast met b.v. geluid, licht, etc. Ook de aanwezigheid van verharde wegen verstoort een optimale natuurontwikkeling. De hoge rijsnelheid van het autoverkeer in combinatie met de trek van herpetofauna leidt tot verminderde leefomstandigheden voor deze dieren. Dit geldt voor de volgende wegen:

- Leegveld, Eikenlaan en het fietspad Verlengde Leegveld (Deurne)
- Einderweg en Centuriweg (Deurne)
- **Soemeersingel / Helenaveenseweg (Deurne en Horst)**
- Kerkkuilenweg (Horst)
- Griendtsveenseweg / Kanaalweg (Horst)

4.3. Sluipverkeer

Sluipverkeer houdt in dat verkeer, dat afgewikkeld dient te worden op wegen van hogere orde, dit om bepaalde redenen niet doet en gebruik maakt van het wegennet van lagere orde. In de Peelvenen wordt de route Leegveld, Eikenlaan (Deurne) aangemerkt als sluiproute.

4.4. Verkeersonveiligheid

In paragraaf 4.2 zijn de verkeersongevallen geïnventariseerd (zie kaart 2). Knelpunten zijn onderstaande wegvakken en kruispunten:

wegvakken

- Keulsebaan-Heitrak (Meijel-Neerkant-Liessel)
- St. Vincentiusstraat/ Lagebrugweg (Neerkant – A67)
- Oude Peelstraat (Liessel-Helenaveen)

kruispunten

- De spoorwegovergangen Grauwveen, Halte en Paardekop.

5. MAATREGELEN EN ALTERNATIEVEN

Het VOP/MER bevat vier alternatieven, elk met een eigen visie:

- Het nulalternatief (autonome ontwikkeling);
- Het voorkeursalternatief van de Landinrichtingscommissie;
- Het natuuralternatief;
- Het cultuurhistorisch natuuralternatief.
- Het meest milieuvriendelijke alternatief.

De essentie van het werken met alternatieven is om in een zo vroeg mogelijk stadium inzicht te krijgen in de mogelijke oplossingsrichtingen en de milieueffecten die daarmee gepaard gaan. Elk alternatief vormt een samenhangend pakket van maatregelen voor de gesignaleerde knelpunten, teneinde de plandoelstellingen voor dit gebied te realiseren.

In dit hoofdstuk worden de maatregelen beschreven die in de alternatieven zijn opgenomen voor het realiseren van doelstellingen en het aanpakken van de knelpunten voor Verkeer en Infrastructuur.

5.1 Achtergronden bij de alternatieven

Waarom vijf alternatieven?

Op beleidsniveau is er, gedurende de planvormingsfase van het Strategisch Groen Project de Peelvenen, een strijdigheid ontstaan in het realiseren van doelstellingen voor de verschillende beleidsvelden. Door de komst van de nota Belvédère worden er andere prioriteiten gegeven aan delen van het gebied naast het versneld realiseren van de Ecologische Hoofdstructuur.

De vraag is dan ook hoe het realiseren van de gewenste natuur (hoogveen) in overeenstemming is te brengen met het gewenste behoud van het dorpsgezicht, de ontginningsstructuur en het welbevinden van de bewoners van Griendtsveen en Helenaveen. Door de sterke verwevenheid van de cultuurhistorie in en tussen de natuurgebieden kan realisering van het ene doel ten koste gaan van realisatie van andere doelen. Dit is de aanleiding geweest om drie alternatieven op te nemen.

Het betreft twee 'uiterste alternatieven binnen de range van draagvlak in de streek': een Natuuralternatief dat gericht is op de realisatie van de natuurdoelen en een Cultuurhistorisch-natuuralternatief dat gericht is op behoud van de cultuurhistorie en dorpsgezichten; op plekken met cultuurhistorische waarden schikken de natuurdoelen zich hier naar. Elders worden zoveel mogelijk de natuurdoelen gerealiseerd.

De LI-commissie heeft een Voorkeursalternatief toegevoegd waarbij de schijnbare onverenigbare doelstellingen zijn verenigd. De definitieve keuze tussen de alternatieven wordt pas gemaakt na afronding van de inspraakprocedure.

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief is toegevoegd om zichtbaar te maken welke inspanningen nodig zijn / kosten & effecten zouden optreden als natuur doelen volledig gerealiseerd worden; (= "drastische aanpak van vernatting").

Om de effecten van de planalternatieven te beschrijven, zijn ze vergeleken met de huidige situatie (= de ontwikkeling van het gebied zonder landinrichting) zou hebben: de Autonome Ontwikkeling. De alternatieven geven elk een eigen visie op de ontwikkeling van het gebied in de komende 10 tot 15 jaar.

Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

In een MER is het wettelijk verplicht om een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) te beschrijven. In de richtlijnen voor het MER is aangegeven dat het MMA moet uitgaan van het zo snel en zeker mogelijk realiseren van hoogveen in het centrale deel afgestemd op behoud of versterking van cultuurhistorische waarden. Daarnaast is het belangrijk dat aandacht wordt besteed aan gunstige maatregelen voor het milieu: zoals verminderen van verkeersdruk, emissiebeperkingen, bevorderen van milieuvriendelijke vormen van recreatie, sanering van bodemverontreinigingen en rioleren van bebouwing in het 'buitengebied'.

Het natuuralternatief kan worden beschouwd als het MMA. Het natuuralternatief vormt een optimalisatie voor de natuurwaarden zonder de cultuurhistorische waarden uit het oog te verliezen en er zijn maatregelen opgenomen voor het verbeteren van de leefbaarheid en het milieu.

Alternatieven verkeer en infrastructuur

Maatregelen aan de wegen en paden in het buitengebied worden afgestemd op de gewenste structuur. Deze structuur wordt bepaald door de wegbeheerders (Rijk, provincie en gemeenten). De wegbeheerders hebben hun wegennet gecategoriseerd volgens de convenant "Duurzaam Veilig". Het categoriseringsplan vormt per alternatief de basis voor de te nemen maatregelen. Hierna wordt per alternatief de structuur van het wegennet beschreven met de bijbehorende maatregelen. Deze alternatieven zijn systematisch beschreven in bijlage 2.

5.2. Autonome ontwikkeling (zie ook bijlage 2)

Deze variant beschrijft de ontwikkelingen zonder het instrument van landinrichting. In deze variant zal in 2008 maar een deel van de EHS aangekocht zijn. Pas na 2018 zal het gebied volledig zijn ingericht.

In 1997 is in opdracht van de gemeenten Horst, Deurne en Sevenum door het bureau Goudappel Coffeng het rapport 'Duurzaam Veilig in de Peel' opgesteld. Op basis van dit rapport zijn onderstaande indicatieve maatregelen voorgesteld. In deze gemeenten moet de besluitvorming rond deze voorgestelde maatregelen nog plaatsvinden.

De indicatieve maatregelen zijn:

- De aanleg van fietsstroken langs:
 - de Griendtveenseweg/Kanaalweg (tussen Griendtsveen en America);
 - de St. Vincentiusstraat / Lagebrugweg (Helenaveen-Neerkant);
 - de Soemeersingel (Griendtsveen-Helenaveen).
- De aanleg van fietspaden langs:
 - De Helenaveenseweg (van Helenaveen tot de N277);
 - A67 afslag Liessel - Snoertsebaan - Regenweg;
 - Eikenlaan (ged. Liessel - Snoertsebaan);
 - de Griendtveenseweg (tussen Griendtsveen en Deurne); N.B. De gemeente Deurne heeft in 2001 - 2002 echter fietsstroken gerealiseerd met 60 km/h zones ter plaatse van de kruispunten.
- Het afsluiten van wegen of een selectieve toegang verlenen:
 - Leegveld;
 - Grauwveenweg. N.B. De gemeente Horst en de NS hebben vergaande overeenstemming over het opheffen van spoorwegovergang Grauwveenweg bereikt. Tussen de afgesloten overgang en spoorwegovergang Halte zal een weg parallel met de spoorlijn aangelegd worden.
- De herinrichting van het buitengebied tot een 60 km/h-gebied. Dit houdt in:
 - Aanleg van snelheidsremmende voorzieningen op wegvakken;
- Het inrichten van 30 km-zones in de bebouwde kommen tot van:
 - Griendtsveen;
 - Helenaveen;
 - Neerkant.

Een belangrijke rol voor de vestiging van dagattracties is weggelegd voor Park De Peelbergen, gepland langs de Middenpeelweg (N277) ter hoogte van Horst/Sevenum.

Ten westen van het gebied (maar wel erbuiten) liggen de Snoertsebaan en de Kanaalstraat, die van belang zijn voor de verkeerskundige ontsluiting aan de westzijde van het projectgebied. De gemeente Deurne start binnenkort met een projectverkenning over de verbinding Deurne - Liessel - A67.

5.3. Voorkeursalternatief.

In de twee onderzoeksvarianten Natuuralternatief en Cultuurhistorisch - Natuuralternatief is de bandbreedte van mogelijke oplossingsrichtingen bepaald. Beide relatief extreme varianten zijn onderwerp van discussie geweest.

De uitkomsten uit deze discussies en rekening houdend met de doelstellingen uit de eerder genoemde Projectnota hebben geleid tot het opstellen van een z.g. Voorkeursalternatief.

Bij het opstellen van het voorkeursalternatief zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het gebied mag niet toegankelijker worden voor gemotoriseerd verkeer;
- Sluipverkeer moet worden tegengegaan
- Fietsverkeer moet worden bevorderd, in relatie met routestructuren voor recreatie;
- De leefbaarheid en verkeersveiligheid moet worden verhoogd
- Verstoring en versnippering van natuurgebieden moet worden tegengegaan
- Daar waar de wegen barrières vormen voor de ontwikkeling van natuurgebieden, wordt dit met technische middelen opgelost (o.a. faunapassages).

5.4. Natuuralternatief

Het uitvoeren van inrichtingsmaatregelen voor de realisatie van natuurdoeltypen zijn in dit alternatief het uitgangspunt. Van belang voor de weginfrastructuur is het beperken van de toegankelijkheid van het gebied. De maatregelen aan de wegen en paden zijn hierop gericht.

5.5. Cultuurhistorisch - Natuuralternatief

Dit alternatief richt zich op vormen waarop inhoud kan worden gegeven aan het beschermde dorpsgezicht. Het beschermde dorpsgezicht tezamen met de kwaliteit van de natuurgebieden vormt een essentieel belang voor de Peelbeleving van de recreanten waarbij de kwaliteit van het gebied niet door overbelasting verstoord mag worden.

Met betrekking tot de infrastructuur betekent dit een goede ontsluiting ten behoeve van met name de recreanten in en om het gebied, zowel voor het autoverkeer met goede parkeervoorzieningen aan de randen van het gebied en een optimale en veilige ontsluiting voor de fietsers.

5.6. Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Dit alternatief komt voor de effecten op de infrastructuur in zijn geheel overeen met het **Natuuralternatief**.

5.7. Maatregelen per alternatief

In bijlage 2 is per alternatief de visie op de structuur van het wegen- en fietspadennet in de vorm van het categoriseringsplan resp. knooppuntensysteem weergegeven.

In onderstaande tabel is deze visie per alternatief vertaald naar de daarbijbehorende maatregelen.

Maatregelen verkeer en infrastructuur in A.O. en per alternatief

A.O.	Natuuralternatief	Cultuurhistorische-natuuralternatief	Meest Milieuvriendelijk Alternatief	Voorkeursalternatief
Indicatieve maatregelen conform rapport Goudappel-Coffeng	Maatregelen	Maatregelen	Maatregelen	Maatregelen
– Fietsstroken	– fietsstroken	– fietsstroken	– fietsstroken	– fietsstroken
Griendtveenseweg/Kanaaldijk (Horst)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Lagebrugweg-St. Vincentius-straat	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Soemeersingel (Deurne): insteekweg	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Soemeersingel (Horst): insteekweg	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
– vrijliggende fietspaden (completeren routestructuren c.q. verkeersveiligheid)	– vrijliggende fietspaden (completeren routestructuren c.q. verkeersveiligheid)	– vrijliggende fietspaden (completeren routestructuren c.q. verkeersveiligheid)	– vrijliggende fietspaden (completeren routestructuren c.q. verkeersveiligheid)	– vrijliggende fietspaden (completeren routestructuren c.q. verkeersveiligheid)
	n.v.t.	Helenaveenseweg (Sevenum)	n.v.t.	Helenaveenseweg (Sevenum)
		Patersweg (Sevenum)		Patersweg (Sevenum)
Griendtveenseweg (Deurne)	n.v.t.	Griendtveenseweg (Deurne)	n.v.t.	Griendtveenseweg (Deurne)
De Dorperpeelweg / Grauwveenseweg / parallelweg langs het spoor	n.v.t.	Wordt aantrekkelijker gemaakt voor recreatief fietsen.	n.v.t.	Wordt aantrekkelijker gemaakt voor recreatief fietsen.
– wegen afsluiten of selectieve toegang	– wegen afsluiten of selectieve toegang	– wegen afsluiten of selectieve toegang	– wegen afsluiten of selectieve toegang	– wegen afsluiten of selectieve toegang
Leegveld	Soemeersingel (Deurne) : insteekweg		Soemeersingel (Deurne) : insteekweg	Leegveld (Deurne)
Grauwveenweg	Helenaveenseweg (Horst) : insteekweg		Helenaveenseweg (Horst) : insteekweg	
	Leegveld (Deurne)		Leegveld (Deurne)	
	Lagebrugseweg (Deurne)		Lagebrugseweg (Deurne)	
– verkeersluwe inrichting	– verkeersluwe inrichting	– verkeersluwe inrichting	– verkeersluwe inrichting	– verkeersluwe inrichting
	Soemeersingel (Deurne) : insteekweg	Soemeersingel (Deurne)	Soemeersingel (Deurne) : insteekweg	Soemeersingel (Deurne)
	Helenaveenseweg (Horst) : insteekweg	Helenaveenseweg (Horst)	Helenaveenseweg (Horst) : insteekweg	Helenaveenseweg (Horst)
	Griendtveenseweg (Deurne)	Leegveld (Deurne)	Griendtveenseweg (Deurne)	Ged. Helenaveenseweg (Sevenum))
	Griendtveenseweg/Kanaaldijk (Horst)	Eikenlaan (Deurne)	Griendtveenseweg/Kanaaldijk (Horst)	
	Leegveld (Deurne)	Ged. Helenaveenseweg (Sevenum))	Leegveld (Deurne)	
	Eikenlaan (Deurne)		Eikenlaan (Deurne)	
	Kanaalweg (Horst);	Kanaalweg (Horst);	Kanaalweg (Horst);	Kanaalweg (Horst);
– opheffen spoorwegovergangen	– opheffen spoorwegovergangen	– opheffen spoorwegovergangen	– opheffen spoorwegovergangen	– opheffen spoorwegovergangen
* Grauwveen	* Grauwveen	* Halte	* Grauwveen	* Halte
	* Paardekop	* Grauwveen	* Paardekop	* Grauwveen

		- aanleg parkeervoorzieningen		- aanleg parkeervoorzieningen
		* Halte (100 pl.)		* Halte (20 pl.)
		Peelmuseum (Horst) (20 pl.)		* Peelmuseum (Horst) (20 pl.)
		P & B 't Kanaaltje (200 pl.)		* P & B 't Kanaaltje (100 pl.)

6. EFFECTEN, DOELBEREIK EN VERGELIJKING ALTERNATIEVEN

Het VOP/MER heeft een tweedelig doel, namelijk het presenteren van de mogelijkheden en het beschrijven van de effecten van de inrichtingsmaatregelen. In dit hoofdstuk worden de effecten van de vier alternatieven beschreven voor verkeer en infrastructuur. De effecten zijn getoetst aan de doelstellingen die in hoofdstuk 3 zijn vermeld (doelbereik). Het doelbereik is betrokken in de uiteindelijke afweging van de alternatieven.

6.1 Methodiek effectbeschrijving en doelbereik

De voorgenomen landinrichting kan leiden tot meer of minder ingrijpende gevolgen voor het plangebied. Inzicht in de relatie tussen de 'ingreep' en de effecten en het uiteindelijke doelbereik is van belang bij de besluitvorming. Bij de effectbeschrijving wordt gebruik gemaakt van de BEL (beslissingsondersteunend evaluatiesysteem voor de landinrichting) methode. De methode BEL is een middel om zeer verschillende effecten op een zelfde manier te beoordelen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van (kwantitatieve) uitkomsten van onderzoek, een kwalitatieve beschrijving op basis van een deskundigen oordeel of een combinatie daarvan. In dit achtergronddocumenten is een onderbouwing van de effectbeschrijving vastgelegd.

Voor een juiste afweging van de bijdrage aan de doelrealisatie worden de effecten van de alternatieven vergeleken met de huidige situatie. De peildatum voor de effectbepaling is het moment waarop het plan (ingrepen en ruilproces) naar verwachting in belangrijke mate zal zijn gerealiseerd (2018). Na de gekozen peildatum worden de effecten als constant verondersteld, tenzij er duidelijk aanwijzingen zijn dat er temporele verschillen tussen de alternatieven optreden.

Het beoordelingskader vormt de aanpak voor het beoordelen en vergelijken van de alternatieven. Om dit op verschillende niveaus mogelijk te maken, kent het beoordelingskader een hiërarchische opbouw. Het hoogste niveau wordt gevormd door de functies/kwaliteiten. Binnen dit niveau zijn toetsingscriteria en subcriteria onderscheiden. Deze vormen de 'meetlat' waarmee de verwachte effecten inzichtelijk worden gemaakt.

De effecten zijn afgezet tegenover de projectdoelstellingen. Hiermee wordt de mate van doelbereik aangegeven. Het gaat erom inzicht te bieden in de mate waarin de gebiedsspecifieke doelen worden gerealiseerd in de verschillende alternatieven en in de autonome ontwikkeling. Als het streefdoel volledig wordt gerealiseerd is de doelrealisatie 100%. Als een streefdoel helemaal niet wordt gerealiseerd is de doelrealisatie 0%. Bij het bepalen van het doelbereik is een zevendelige klasse—indeling gehanteerd (zie Tabel 1).

Tabel 1: Klasse-indeling voor het bepalen van het doelbereik

Score	Doelbereik	Effect
+++	zeer grote bijdrage doelrealisatie (> 65%)	zeer positief effect
++	grote bijdrage doelrealisatie (35-65%)	positief effect
+	matig grote bijdrage (0-35%)	Verbetering
0	geen bijdrage	geen verandering
-	strijdig (0-35%)	Achteruitgang
--	sterk strijdig	Negatief
---	Functie vervalt/kwaliteit verdwijnt	zeer negatief

De evaluatie heeft plaats gevonden passend in de bij DLG gebruikelijke BEL-systematiek. (BEL= Beslissingsondersteunend Evaluatiesysteem voor de Landinrichting).

6.2. Bepaling effecten per alternatief

In onderstaande tabel wordt het doelbereik (effect) van de voorgestelde maatregelen middels deze scoringswijze per alternatief weergegeven.

Doel	Maatregel	AO	Natuur - alternatief	Cultuurhist. Natuur- alternatief	Meest Milieuvriendelijk Alternatief	Voorkeurs - alternatief
			effect	effect	effect	effect
Voorkomen sluisverkeer c.q. verbeteren verkeersveiligheid	Afsluiten Leegveld voor gemotoriseerd verkeer	n.v.t.	Hierdoor ontstaat een betere uitwisseling tussen de huidige en toekomstige natuurgebieden. Ook wordt het een aantrekkelijker en veiliger fietsroute. Andere wegen (zoals de Snoertse Baan) zullen meer verkeer te verwerken krijgen.(+++)	n.v.t.	Hierdoor ontstaat een betere uitwisseling tussen de huidige en toekomstige natuurgebieden. Ook wordt het een aantrekkelijker en veiliger fietsroute. Andere wegen (zoals de Snoertse Baan) zullen meer verkeer te verwerken krijgen.(+++)	Hierdoor ontstaat een betere uitwisseling tussen de huidige en toekomstige natuurgebieden. Ook wordt het een aantrekkelijker en veiliger fietsroute. Andere wegen (zoals de Snoertse Baan) zullen meer verkeer te verwerken krijgen. (+++)
	Aanbrengen snelheidsremmen-de maatregelen Leegveld	n.v.t.	n.v.t.	Hierdoor ontstaat een betere uitwisseling tussen de huidige en toekomstige natuurgebieden. Ook wordt het een aantrekkelijker en veiliger fietsroute. (+)	n.v.t.	n.v.t.
	Afsluiten Soemeersingel (Deurne) en Helenaveensweg (Horst) voor gemotoriseerd verkeer	n.v.t.	Er zal beduidend minder verstoring optreden in de omringende natuurgebieden. Ook wordt het een aantrekkelijker en veiliger fietsroute. (+++)	n.v.t.	Er zal beduidend minder verstoring optreden in de omringende natuurgebieden. Ook wordt het een aantrekkelijker en veiliger fietsroute. (+++)	n.v.t.
	Aanbrengen snelheidsremmen-de maatregelen Soemeersingel (Deurne) en Helenaveensweg (Horst)	n.v.t.	n.v.t.	Er zal minder verstoring optreden in de omringende natuurgebieden. Ook wordt het een aantrekkelijker en veiliger fietsroute. (+)	n.v.t.	Er zal minder verstoring optreden in de omringende natuurgebieden. Ook wordt het een aantrekkelijker en veiliger fietsroute. (+)
	Aanleg fietspad Griendtveenseweg (Deurne)	Uit een haalbaarheidsstudie van de gemeente Deurne kwam naar voren dat een fietspad aan te bevelen is. De gemeente heeft echter snelheidsremmende maatregelen en fietssuggestiestroken aangelegd.	n.v.t.	Dit zal de veiligheid voor fietsers zowel utilitair als recreatief ten goede komen. (++)	n.v.t.	Dit zal de veiligheid voor fietsers zowel utilitair als recreatief ten goede komen. (++)

	Aanbrengen snelheidsremmen-de maatregelen Eikenlaan (Deurne)	n.v.t.	n.v.t.	Er zal minder verstoring optreden in de omringende natuurgebieden. Ook wordt het een aantrekkelijker en veiliger fietsroute. (+)	n.v.t.	Geen snelheidsremmers, omdat het Leegveld reeds wordt afgesloten.
	Afsluiten Lagebrugseweg voor gemotoriseerd verkeer	n.v.t.	Er zal beduidend minder verstoring optreden in de omringende natuurgebieden. Ook wordt het een aantrekkelijker en veiliger fietsroute. (+++)	n.v.t.	Er zal beduidend minder verstoring optreden in de omringende natuurgebieden. Ook wordt het een aantrekkelijker en veiliger fietsroute. (+++)	n.v.t.
	Aanbrengen snelheidsremmen-de maatregelen Helanaveensweg en Patersweg (Sevenum)	n.v.t.	Er zal een veiliger situatie ontstaan voor langzaam verkeer. (+)	n.v.t.	Er zal een veiliger situatie ontstaan voor langzaam verkeer. (+)	n.v.t.
	Aanbrengen snelheidsremmen-de maatregelen Helenaveensweg (Sevenum), ged. Patersweg – Middenpeelweg.		n.v.t.,	Er zal een veiliger situatie ontstaan voor langzaam verkeer. (+)	n.v.t.,	Er zal een veiliger situatie ontstaan voor langzaam verkeer. (+)
	Duurzaam Veilig inrichten Kanaalweg (Horst)	n.v.t.	Het fietsen op de Kanaalweg wordt daardoor iets veiliger door. (0)	Het fietsen op de Kanaalweg wordt daardoor iets veiliger door. (0)	Het fietsen op de Kanaalweg wordt daardoor iets veiliger door. (0)	Het fietsen op de Kanaalweg wordt daardoor iets veiliger door. (0)
Scheiding fiets – en andere verkeer	Aanbrengen fietspad Helenaveensweg - Patersweg (Sevenum)	n.v.t.	n.v.t.	Dit zal de veiligheid voor fietsers zowel utilitair als recreatief ten goede komen. (++)	n.v.t.	Dit zal de veiligheid voor fietsers zowel utilitair als recreatief ten goede komen. (++)
	Verbeteren recreatieve fietsvoorziening Middenpeelweg naar Griendtsveen via Dorperpeelweg / Grauwveenseweg.	n.v.t.	n.v.t.	Dit zal de veiligheid voor recreatieve fietsers als recreatief ten goede komen. (+)	n.v.t.	Dit zal de veiligheid voor recreatieve fietsers als recreatief ten goede komen. (+)
Verbeteren veiligheid spoorweg-overgangen						
	Opheffen overgang Grauwveen en aanleg parallelweg (smal) spoorlijn Grauwveen – Halte	Binnenkort wordt de overgang afgesloten. Dit komt de veiligheid ten goede.	Idem. (++)	Idem. (++)	Idem. (++)	Idem. (++)
	Opheffen spoorwegovergang Halteweg. Aanleg	n.v.t.	Dit is gunstig voor de ecologische verbindingzones. Dit komt ook de veiligheid ten	n.v.t.	Dit is gunstig voor de ecologische verbindingzones. Dit komt ook de veiligheid ten	n.v.t.

	parallelweg (breed)spoorlijn Grauwveen – Halte – Paardekop. Verbreden Dorperpeelweg / Grauwveenseweg (Horst)		goede.(+) Het is wel een langere afstand Middenpeelweg – Griendtsveen. (-)		goede.(+) Het is wel een langere afstand Middenpeelweg – Griendtsveen. (-)	
	Opheffen spoorwegovergang Paardekop. Aanleg parallelweg (breed)spoorlijn Grauwveen – Halte – Paardekop. Aanleg verlengde Halteweg.	n.v.t.		Hierdoor wordt Grauwveen minder verstoord dan in de variant “verbrede Grauwveenseweg”. Fietsverkeer kan over de Kanaalweg. Minder spoorwegovergangen. (++)		n.v.t.
	Aanleg verlengde Halteweg. Zowel spoorwegovergang Halte als Paardekop blijft open.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Omdat Leegveld afgesloten wordt zal er minder verkeer aangeboden worden. (o)
Opheffen barrièrewerking van wegen t.g.v. natuur (zie ook item natuur)						
	Aanbrengen faunapassages in de diverse wegen (zie bijdrage natuur)	Vooralsnog niet voorzien in passage door wegen in gebied. Rijkswaterstaat heeft dit al wel voor de A – 67 ontwikkeld in Ontsnipperingsnota	In ruime mate faunapassages ontwikkeld; gunstig voor natuur. (+) Minder onveilige manoeuvres van verkeer door ontwijken fauna. (+).	In ruime mate faunapassages ontwikkeld; gunstig voor natuur. (+) Minder onveilige manoeuvres van verkeer door ontwijken fauna. (+).	In ruime mate faunapassages ontwikkeld; gunstig voor natuur. (+) Minder onveilige manoeuvres van verkeer door ontwijken fauna. (+).	In ruime mate faunapassages ontwikkeld; gunstig voor natuur. (+) Minder onveilige manoeuvres van verkeer door ontwijken fauna. (+).

Leefbaarheid					
	Maatregel	AO	Natuur - alternatief	Cultuurhistorisch - Natuur alternatief	Voorkeurs - alternatief
			effect	effect	effect
Vergroten bereikbaarheid en toegankelijkheid voor inwoners					
	Doelmatiger indelen van het wegennet	n.v.t.	Door meer af te sluiten wegen wordt de bereikbaarheid en toegankelijkheid voor gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer minder. (-)	Door het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen en af te sluiten wegen wordt de bereikbaarheid en toegankelijkheid van gemotoriseerd minder. Door de aanleg van fietsvoorzieningen wordt het voor fietsers veiliger. (+)	Door het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen en af te sluiten wegen wordt de bereikbaarheid en toegankelijkheid van gemotoriseerd minder. Door de aanleg van fietsvoorzieningen wordt het voor fietsers veiliger. (+)
	Aanpassen van de wegen aan de categorisering in kader "Duurzaam Veilig".	Het beleid van de gemeenten zal het komende decennium uitgevoerd worden. De bebouwde kom heeft hierbij wel prioriteit.	Vele wegen zullen binnen de kaders van dit alternatief versneld "Duurzaam Veilig" ingericht worden. (+)	Het merendeel van de wegen zullen binnen de kaders van dit alternatief versneld "Duurzaam Veilig" ingericht worden. (+)	Het merendeel van de wegen zullen binnen de kaders van dit alternatief versneld "Duurzaam Veilig" ingericht worden. (+)

7. LEEMTEN IN KENNIS EN ONZEKERHEDEN

Dit hoofdstuk geeft aan op welk gebied leemten in kennis bestaan. Deze zijn hoofdzakelijk gebaseerd op onzekerheden die in eerdere hoofdstukken van het VOP/MER naar voren zijn gekomen. Door deze leemten in kennis is aan de beschreven alternatieven en effecten een aantal onzekerheden verbonden. Daarbij wordt aangegeven wat hun betekenis is voor de besluitvorming over het voorkeursalternatief, voor de verdere uitwerking van het landinrichtingsplan en het evaluatieprogramma.

Bij de opstelling van het VOP/MER is zoveel mogelijk noodzakelijke informatie over het gebied verzameld. Voor de belangrijke besluiten heeft de commissie voldoende kennis kunnen gebruiken. Toch zijn er enkele zaken waarover onvoldoende kennis bestaat om een volledige (kwantitatieve) beschrijving van de effecten en maatregelen te geven. Dit betreft geen essentiële kennis voor de besluitvorming op dit moment, maar wel voor de verder uitwerking van de plannen. De volgende leemten in kennis en onzekerheden ten aanzien van de weginfrastructuur zijn geconstateerd.

- Er zijn slechts op zeer beperkte schaal gegevens over verkeersintensiteiten op de wegen en de spoorwegovergangen beschikbaar. Hierdoor kan maar op beperkte schaal inzicht worden verkregen in de verkeerskundige effecten van de voorgestelde maatregelen. Het betreft met name de toe- c.q. afname van het veronderstelde sluipverkeer en de omvang van het (recreatieve) fietsverkeer.
- Ook het ontbreken van gegevens over herkomst- en bestemming van het verkeer maakt het moeilijk om op een correcte wijze inzicht te verkrijgen over het effect van met name af te sluiten wegen en spoorwegovergangen.
- Er is maar op beperkte schaal informatie voorhanden over aangereden fauna. Met name is het wel bekend dat er op het Leegveld relatief veel dode dassen worden gevonden. De precieze omvang is niet bekend; levensgevaarlijk aangereden dieren vluchten van de weg af en worden daardoor niet geregistreerd.
- De gegevens m.b.t. de aangeleverde verkeersongevallen bestrijken de periode 1993 t/m juni 1999. Door voortschrijding van dit project in de tijd treedt met name voor deze gegevens veroudering op.
- Ook blijken er ruimtelijke ontwikkelingen vlak buiten de blokgrens gaande te zijn (zoals de omleiding Snoertse Baan om Liessel, ontwikkelingen rondom Peelbergen, etc.), waarover tot op heden geen heldere informatie is verkregen. Veel plannen zijn in zo'n pril stadium dat instanties hierover geen gegevens beschikbaar willen/kunnen stellen.

8. AANZET VOOR EEN EVALUATIEPROGRAMMA

Bij het te nemen besluit door Gedeputeerde Staten van Limburg en van Noord-Brabant moet worden aangegeven hoe en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden. Dit onderzoek leidt tot een vergelijking van de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten om zo nodig aanvullende maatregelen te kunnen treffen.

Hiertoe is in het MER een aanzet gegeven tot een programma voor dit onderzoek, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

Belangrijke aandachtspunten in het evaluatieprogramma zullen zijn:

- Uitvoeren verkeerstellingen voor en na het uitvoeren van de voorgestelde maatregelen.
- Het uitvoeren van snelheidsmetingen voor en het uitvoeren van de voorgestelde snelheidsremmende maatregelen, teneinde het effect te kunnen bepalen.
- Verkeerskundig onderzoek (bijv. kentekenonderzoek) naar effecten van af te sluiten / afgesloten wegen en spoorwegovergangen.
- Het uitvoeren van een gedetailleerdere verkeersongevallen analyse, met name op die wegvakken waar maatregelen worden voorgesteld.
- Betere registratie opzetten t.a.v. door verkeer omgekomen / aangereden fauna, met name dassen.
- Inspectie laanbomen i.v.m. verkeersveiligheid door gemeenten.

Literatuur

'Duurzaam Veilig in de Peel', Met een uitwerking voor het buitengebied van de twee gemeenten (Deurne en Horst); Goudappel Coffeng, 28 oktober 1997.

Bijlage 1 De categorisering op basis van het concept “Duurzaam veilig”.

Algemeen

Voor de beschrijving is gebruik gemaakt van de structuur die is bepaald door de wegbeheerders (Rijk, provincie en gemeenten). De wegbeheerders hebben hun wegennet gecategoriseerd volgens de convenant “Duurzaam Veilig” (kaart 6 en bijlage 4). Voor de categorisering van de wegen in het reconstructiegebied is gebruik gemaakt van de aanpak die door de Provincie en de betrokken gemeenten wordt voorgestaan en is als volgt:

- *Stroomwegen:* *Belangrijkste kenmerken: ongelijkvloerse aansluitingen, gescheiden rijbanen en een ontwerpsnelheid van 120 of 100 km/h;*
- *Gebiedsontsluitingswegen:* *Belangrijkste kenmerken: gelijkvloerse kruisingen, eventueel gescheiden rijbanen en een ontwerpsnelheid 80 km/h;*

Erftoegangswegen (ontwerpsnelheid 60 en 30 km/h).

Deze categorie heeft betrekking op vrijwel alle plattelandswegen. Ook bij plattelandswegen dient duidelijk onderscheid te worden aangebracht in wegen met een verbindende functie (b.v. tussen kleine kernen) waarbij er vaak behoefte is aan een vrijliggend fietspad en/of snelheidsremmende maatregelen (z.g. **Erftoegangswegen A**) en de overige plattelandswegen met het accent op de erffunctie (z.g. **Erftoegangswegen B**). Om de gewenste rijsnelheid af te dwingen kunnen deze wegen met name op de kruispunten ingericht worden met snelheidsremmende maatregelen.

De categorie-indeling is als volgt:

Stroomwegen

Belangrijkste kenmerken:

- ongelijkvloerse aansluitingen;
- gescheiden rijbanen met vluchtstroken;
- geen langzaam verkeer;
- ontwerpsnelheid van 120 of 100 km/h;

Gebiedsontsluitingswegen

Belangrijkste kenmerken:

- gelijkvloerse kruisingen;
- eventueel gescheiden rijbanen;
- parallelvoorzieningen voor langzaam verkeer;
- geen uitritten op de hoofdrijbaan;
- ontwerpsnelheid 80 km/h;

Er worden twee typen gebiedsontsluitingswegen (typen A en B) onderscheiden

Erftoegangswegen

Deze categorie heeft betrekking op vrijwel alle plattelandswegen. Hierbij komen alle verkeersdeelnemers in dezelfde ruimte voor.

Erftoegangswegen A

De belangrijkste kenmerken zijn:

- een verbindende functie tussen kernen (“van kerk naar kerk”);
- eventueel voorrangsweg;
- naar behoefte een vrijliggend fietspad en/of snelheidsremmende maatregelen;
- ontwerpsnelheid 60 km / h.

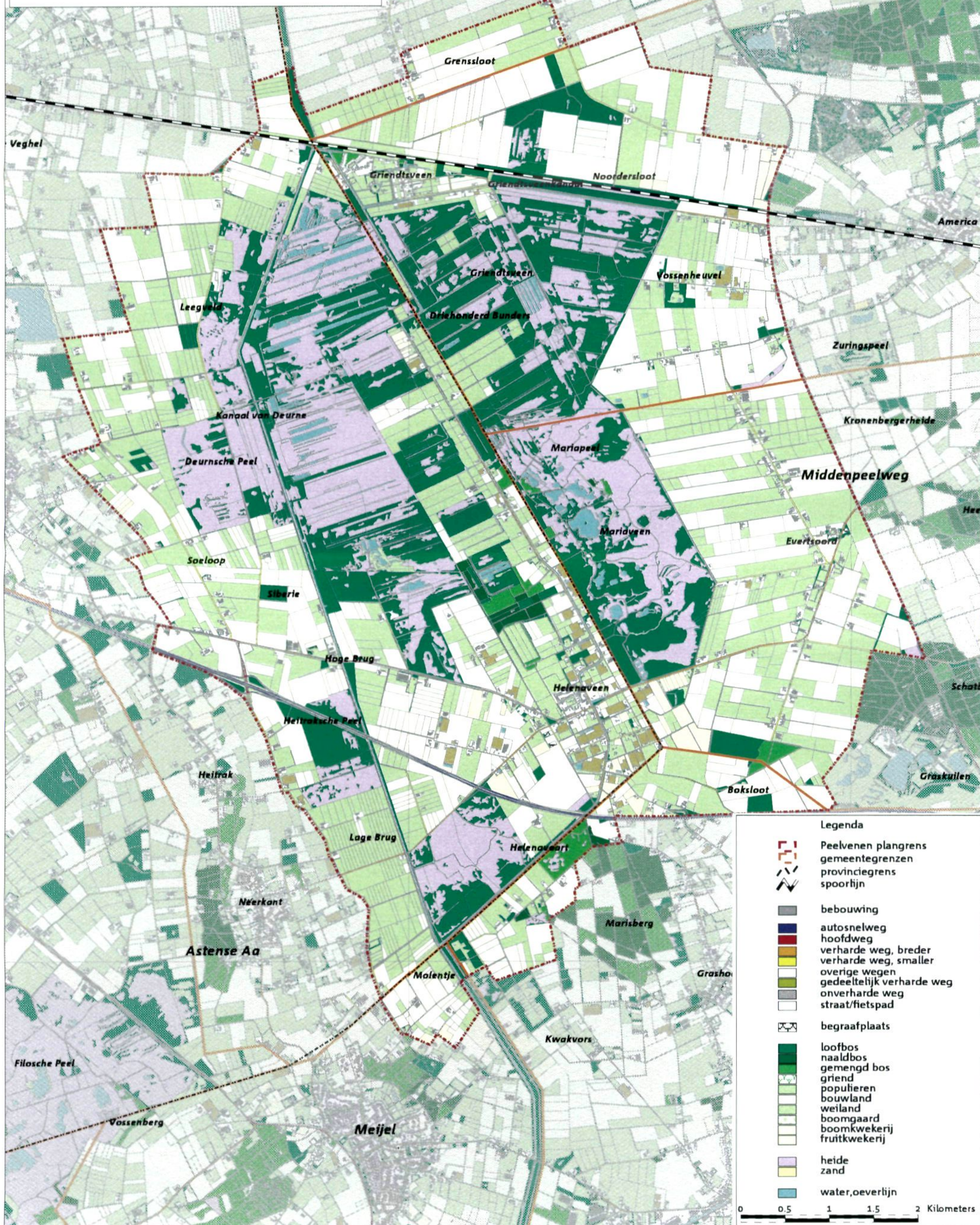
Erftoegangswegen B

De belangrijkste kenmerken zijn:

- accent ligt op de verblijfsfunctie;
- geen voorrangsweg (gelijkwaardigheid op de kruispunten);
- met name op kruispunten snelheidsremmende maatregelen;
- ontwerpsnelheid 60 km / h (kan binnen de bebouwde kom 30 km / h).

Bijlage 2 Categorisering wegen in A.O. en per alternatief

A.O.	Natuuralternatief	Cultuurhistorische-natuuralternatief	Meest milieuvriendelijk Alternatief	Voorkeursalternatief
<i>Categorisering</i>	<i>Categorisering</i>	<i>Categorisering</i>	<i>Categorisering</i>	<i>Categorisering</i>
Stroomwegen	Stroomwegen	Stroomwegen	Stroomwegen	Stroomwegen
A67	A67	A67	A67	A67
Gebiedsontsluitings-wegen I	Gebiedsontsluitings-wegen I	Gebiedsontsluitings-wegen I	Gebiedsontsluitings-wegen I	Gebiedsontsluitings-wegen I
N277 Middenpeelweg	N277 Middenpeelweg	N277 Middenpeelweg	N277 Middenpeelweg	N277 Middenpeelweg
Gebiedsontsluitings-wegen II	Gebiedsontsluitings-wegen II	Gebiedsontsluitings-wegen II	Gebiedsontsluitings-wegen II	Gebiedsontsluitings-wegen II
Helenaveenseweg (Sevenum)	Helenaveenseweg (Sevenum)	Helenaveenseweg (Sevenum)	Helenaveenseweg (Sevenum)	Helenaveenseweg (Sevenum)
Oude Peelstraat/Kanaalstraat (Deurne)	Oude Peelstraat/Kanaalstraat (Deurne)	Oude Peelstraat/Kanaalstraat (Deurne)	Oude Peelstraat/Kanaalstraat (Deurne)	Oude Peelstraat/Kanaalstraat (Deurne)
Snoertsebaan (Deurne)	Snoertsebaan (Deurne)	Snoertsebaan (Deurne)	Snoertsebaan (Deurne)	Snoertsebaan (Deurne)
Heitrak (Deurne)	Heitrak (Deurne)	Heitrak (Deurne)	Heitrak (Deurne)	Heitrak (Deurne)
Erftoegangsweg I	Erftoegangsweg I	Erftoegangsweg I	Erftoegangsweg I	Erftoegangsweg I
Griendtveenseweg (Deurne)	n.v.t.	Griendtveenseweg (Deurne)	n.v.t.	Griendtveenseweg (Deurne)
Soemeersingel (Deurne)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Soemeersingel (Horst)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Lagebrugweg-St. Vincentiusstraat	Lagebrugweg-St. Vincentiusstraat	Lagebrugweg-St. Vincentiusstraat	Lagebrugweg-St. Vincentiusstraat	Lagebrugweg-St. Vincentiusstraat
Griendtveenseweg/Kanaal dijk (Horst)	n.v.t.	Griendtveenseweg/Kanaal dijk (Horst)	n.v.t.	Griendtveenseweg/Kanaal dijk (Horst)
Erftoegangsweg II	Erftoegangsweg II	Erftoegangsweg II	Erftoegangsweg II	Erftoegangsweg II
n.v.t.	Soemeersingel (Deurne) : insteekweg	Soemeersingel (Deurne)	Soemeersingel (Deurne) : insteekweg	Soemeersingel (Deurne)
n.v.t.	Helenaveenseweg (Horst) : insteekweg	Helenaveenseweg (Horst)	Helenaveenseweg (Horst) : insteekweg	Helenaveenseweg (Horst)
n.v.t.	Griendtveenseweg (Deurne)	n.v.t.	Griendtveenseweg (Deurne)	n.v.t.
n.v.t.	Griendtveenseweg/Kanaal dijk (Horst)	n.v.t.	Griendtveenseweg/Kanaal dijk (Horst)	n.v.t.
Leegveld (Deurne)	Leegveld (Deurne)	Leegveld (Deurne)	Leegveld (Deurne)	Leegveld (Deurne)
Eikenlaan (Deurne)	Eikenlaan (Deurne)	Eikenlaan (Deurne)	Eikenlaan (Deurne)	Eikenlaan (Deurne)
Overige wegen	Overige wegen	Overige wegen	Overige wegen	Overige wegen
Alle overige wegen zijn Erftoegangswegen II	Voor de overige erftoegangswegen II wordt geen functiewijziging voorgesteld	Voor de overige erftoegangswegen II wordt geen functiewijziging voorgesteld	Voor de overige erftoegangswegen II wordt geen functiewijziging voorgesteld	Voor de overige erftoegangswegen II wordt geen functiewijziging voorgesteld

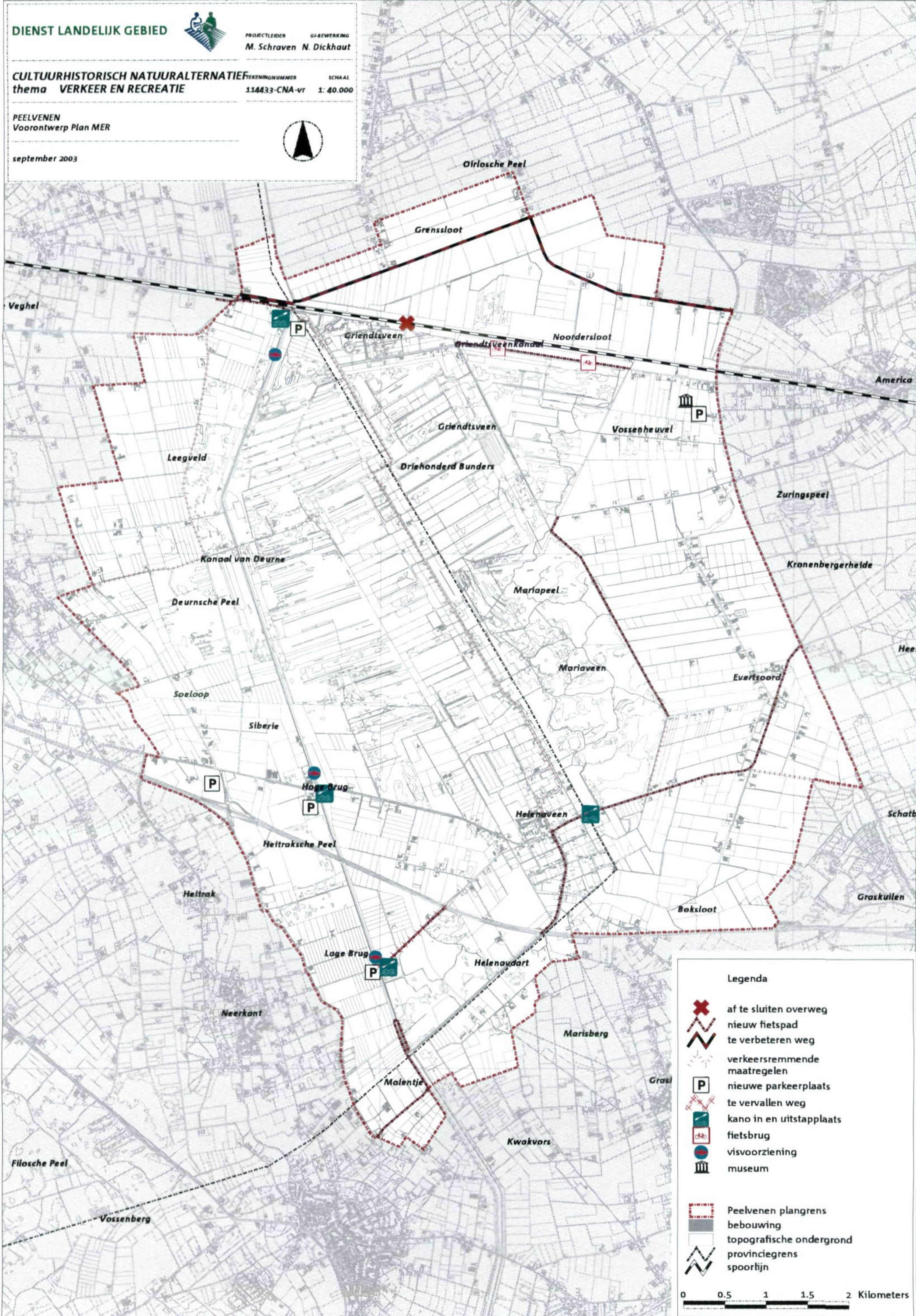


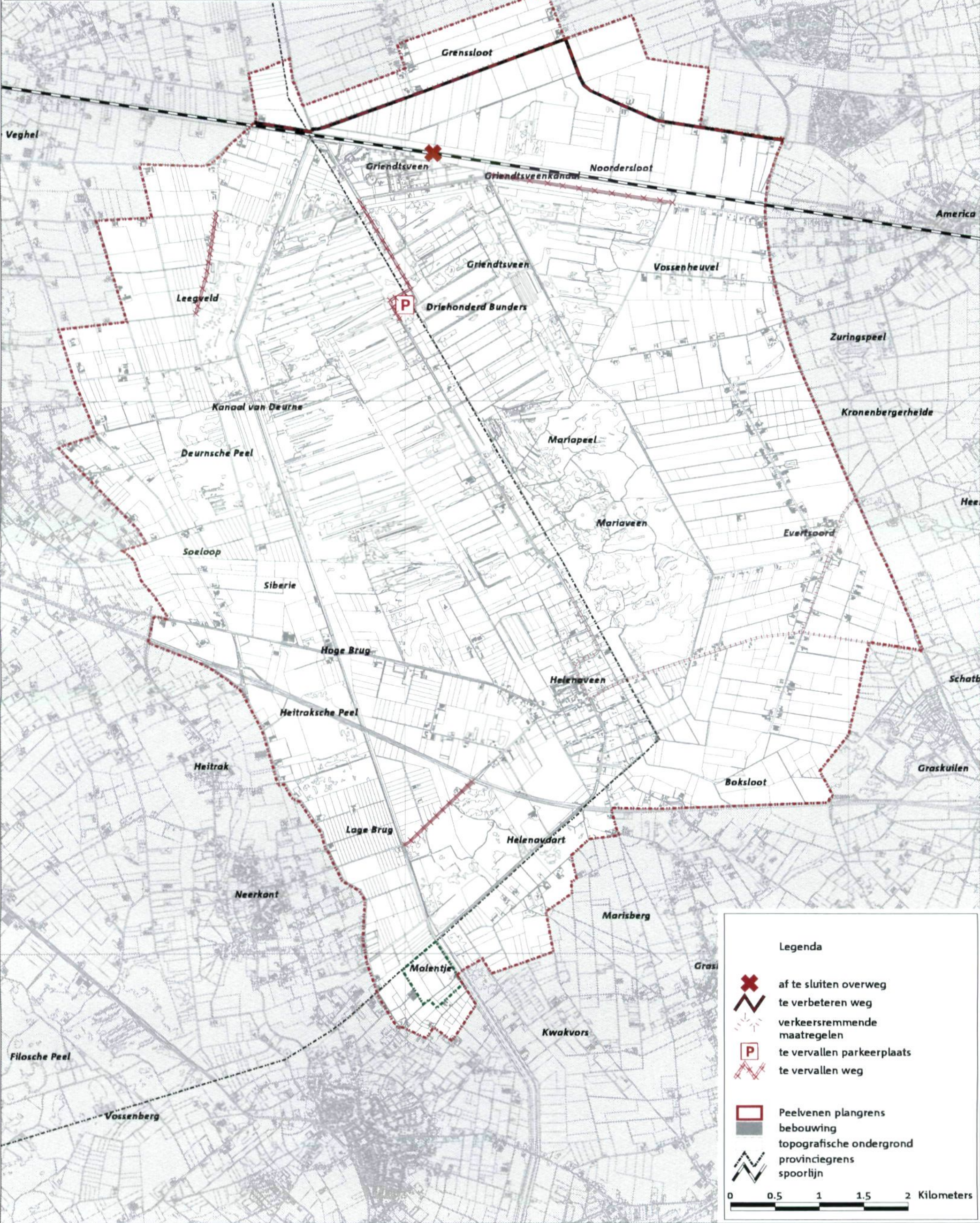


VOORKEURSALETERNATIEF
thema VERKEER EN RECREATIETEKENINGNUMMER
114433-VKA-VTSCHAAL
1: 40.000PEELVENEN
Voorontwerp Plan MER

september 2003



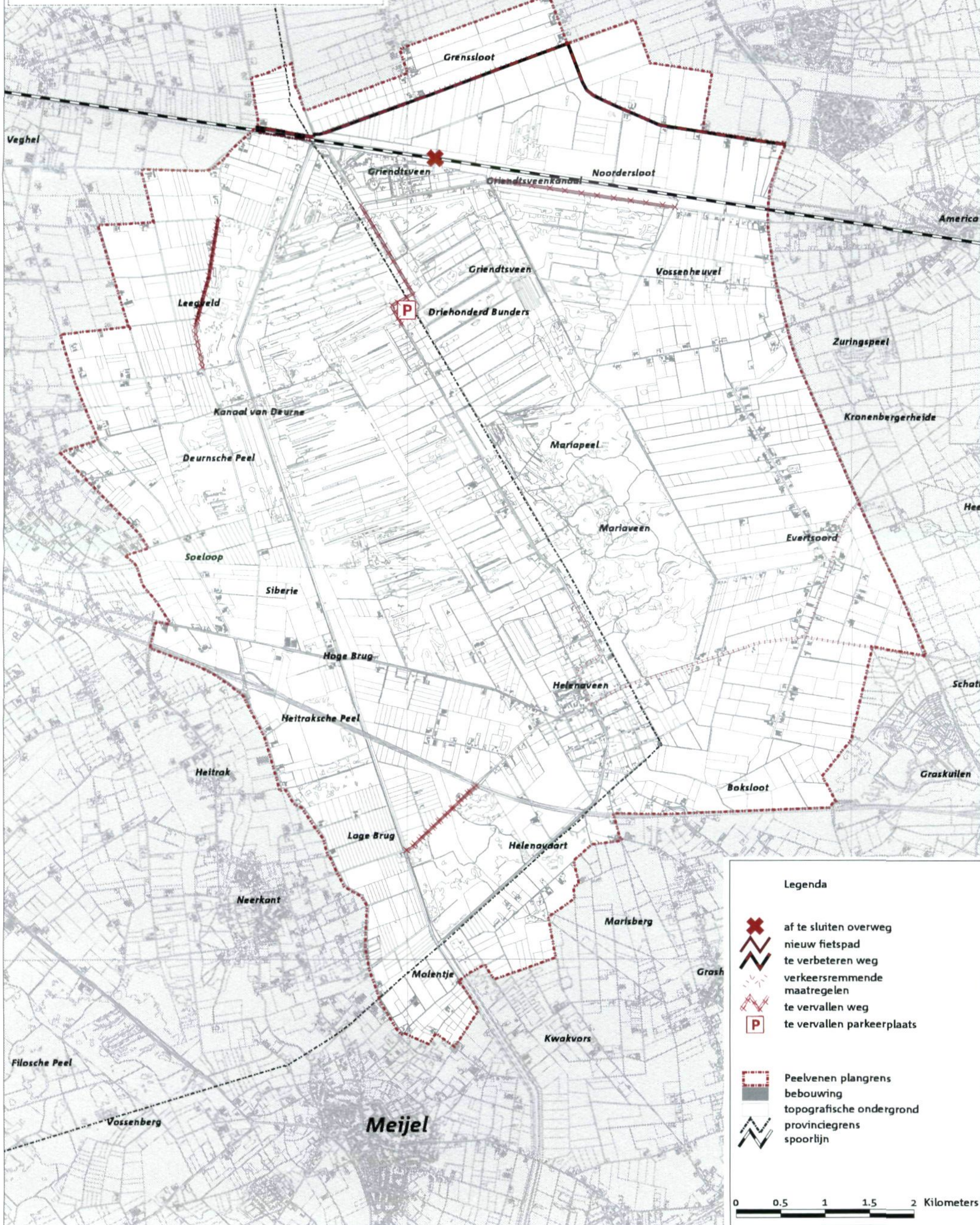




Legenda

- af te sluiten overweg
- te verbeteren weg
- verkeersremmende maatregelen
- te vervallen parkeerplaats
- te vervallen weg
- Peelvenen plangrens
- bebouwing
- topografische ondergrond
- provinciegrens
- spoorlijn

0 0.5 1 1.5 2 Kilometers



Legenda

- af te sluiten overweg
- nieuw fietspad
- te verbeteren weg
- verkeersremmende maatregelen
- te vervallen weg
- te vervallen parkeerplaats

- Peelvenen plangrens
- bebouwing
- topografische ondergrond
- provinciegrens
- spoorlijn

0 0.5 1 1.5 2 Kilometers



Provincie
Limburg

Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht
tel. (043) 389 99 99

Provincie Noord-Brabant



Provincie Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's Hertogenbosch
tel. (073) 681 28 12



dienst landelijk gebied
voor ontwikkeling en beheer

Dienst Landelijk Gebied
Postbus 1237
6040 KE Roermond
tel. (0475) 35 67 56