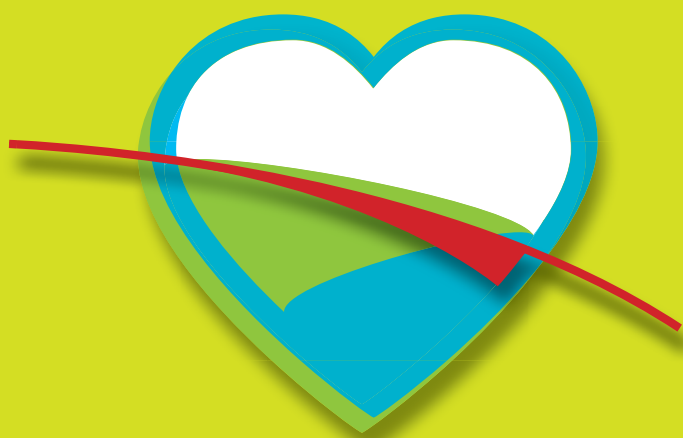




STARTDOCUMENT
ONTWIKKELAS Weert-Roermond
studie n280 West

07/12

2010

*Midden-Limburg is een regio met veel kansen voor de toekomst.
De unieke mogelijkheden op het gebied van wonen, werken, leven
en recreëren zetten Midden-Limburg onderscheidend op de kaart.
Goede verbindingen zijn hierbij van doorslaggevend belang.
Verbindingen tussen plaatsen én verbindingen tussen mensen.*

*De N280 is zo'n verbinding. Het is een belangrijke schakel tussen
Midden-Limburgse steden en kernen. Voor de toekomst heeft de
regio echter behoefte aan een oost-west-verbinding die beter
aansluit op regionale, nationale en internationale verbindingswegen.*

Colofon

Uitgave:

Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht
Tel.: +31 (0)43 389 99 99
Fax: +31 (0)43 361 80 99

E-mail: postbus@prvlimburg.nl
Internet: www.limburg.nl

Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Tekst:

Grontmij Nederland B.V. en ECORYS

Grontmij Nederland B.V.

Bredeweg 239
6043 GA Roermond
Postbus 410
6040 AK Roermond
Tel. 0475 – 39 00 00
Fax 0475 – 31 96 95
www.grontmij.nl

Auteurs: ir. G. Minten, drs. A. Leppens, dr. ir. M. Kraan
Controle: ir. G. Minten, mr. M. Blokland, ir. M. Willekens

ECORYS Nederland B.V.

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
www.ecorys.nl
Tel. 010 – 453 88 00
Fax. 010 – 453 07 68

Auteurs: drs. K. Vervoort, W. van Dijk MSc

Inhoud

1	Inleiding	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Betrokken partijen.....	7
1.3	Doel van dit document.....	8
1.4	M.e.r.-plicht	9
1.5	Leeswijzer.....	9
2	Voorgeschiedenis	11
2.1	Algemeen.....	11
2.2	Uitgevoerde studies	11
2.2.1	Verkenning verkeersproblematiek N280 tussen Weert en Roermond (jan. 2007).....	11
2.2.2	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (mrt. 2007)	12
2.2.3	Second opinion N280-West (sept. 2007)	13
2.2.4	Regiovisie (dec. 2008).....	13
2.2.5	Verkeersstudie DHV (nov. 2009).....	13
3	Huidige situatie en ontwikkelingen	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Kenschets N280-West.....	15
3.3	Verkeers- en leefbaarheidsaspecten.....	17
3.4	Autonome ontwikkelingen.....	17
3.5	Ambities	20
4	Probleem- en doelstellingen	24
4.1	Probleemstelling	24
4.2	Doelstellingen	25
5	Oplossingsrichtingen en varianten	27
5.1	Algemeen.....	27
5.2	Oplossingsrichting 1: Nul-oplossingsrichting.....	29
5.3	Oplossingsrichting 2: Nulplus-oplossingsrichting	30
5.4	Oplossingsrichting 3: Opwaarderen N280-West	32
5.5	Oplossingsrichting 4: Omleidingsalternatief Napoleonsweg	33
5.6	Oplossingsrichting 5: Omleidingsalternatief Rijkswegennet.....	34
5.7	Oplossingsrichting 6: Tracé ten zuiden van het spoor	35
5.8	Oplossingsrichting 7: Tracé ten noorden van het spoor.....	36
6	Beoordeling en effectenstudies	37
6.1	Algemeen.....	37
6.2	Elementen in de beoordelingstabel	37
6.3	Resulterende beoordelingstabel.....	43
7	Overzicht uit te voeren effectenstudies	46
7.1	Algemeen.....	46
7.2	De verkeersstudie.....	47
7.3	Het plan-MER	47
7.4	Regionaal-Economische EffectenStudie (REES).....	48
7.5	Kostenraming.....	49

7.6	Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA)	49
7.7	Afwegingsdocument	50
8	Reikwijdte en detailniveau	51
8.1	Reikwijdte plan-MER	51
8.2	Inhoud plan-MER.....	52
8.3	Beoordeling effecten.....	52
8.4	Onderzoeken	53
9	Vervolgtraject	54
9.1	De procedure	54

Bijlagen

1. Literatuurlijst
2. Relevante beleidsstukken voor in het Plan-MER
3. Begrippenlijst
4. Belangrijke beleidsstukken en rapporten
5. Uit te voeren onderzoeken
6. Beoordeling effecten N280-West in afwegingsdocument (inclusief bronrapport)

1. Inleiding

1.1. AANLEIDING

De N280-West is een provinciale weg die deel uitmaakt van het regionaal verbindende wegennet in Midden-Limburg. De weg heeft zowel een ontsluitende als een verbindende functie. De N280-West verbindt Weert met Roermond en het Duitse achterland. Daarnaast vormt de verbinding samen met de A2 de verbinding van Roermond met de regio Eindhoven en grote delen van Midden- en West-Nederland. Voor onder meer de kernen Swartbroek, Kelpen, Baexem en Horn heeft de N280-West een belangrijke ontsluitende functie.

De doorstroming van het verkeer op de N280-West staat onder druk. Onder meer ter hoogte van de aansluiting met de A2 en ter hoogte van Baexem is de doorstroming van het verkeer niet optimaal. Tegelijkertijd leidt de hoeveelheid verkeer op een aantal locaties tot leefbaarheidsknelpunten waarbij de situaties ter hoogte van Baexem, ter hoogte van Roermond en in de bebouwde kom van Weert, het meest urgent zijn.

Zeker zo belangrijk is dat de huidige N280-West en de wijze waarop ze functioneert een belemmering vormt voor de verdere ruimtelijk-economische en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van Midden-Limburg. De huidige N280-West zorgt niet voor een optimale verbinding met Duitsland en via Eindhoven naar de rest van Nederland. Dit heeft een impact op het vestigings- en ondernemingsklimaat. Daarnaast zijn er een aantal voorziene specifieke (gebieds)-ontwikkelingen in de regio, zoals de plannen voor een zorgstrip en de ambities voor Jazz City/City Meadow, waarvoor aanpassingen aan de N280 een stimulans kunnen geven.

In 2008 zijn de gemeenten in de regio Midden-Limburg (Echt-Susteren, Leudal, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert) en de Provincie Limburg van start gegaan met een regionale gebiedsontwikkeling. Het doel hiervan is om gezamenlijk de gewenste ontwikkelingen in Midden-Limburg vorm te geven.

Het belang van de N280-West voor Midden-Limburg in combinatie met de ruimtelijk-economische ambities voor deze verbinding heeft ertoe geleid dat de *Ontwikkelingsas¹ N280 Weert – Roermond* in 2008 tot één van de vier programmalijnen in de regiovisie *Het oog van Midden-Limburg* is benoemd naast de Programmalijnen (1) Maasplassen, (2) Wonen en (3) Landbouw, Natuur en Recreatie.

In de programmalijn Ontwikkelingsas N280 Weert-Roermond staat de oost-west verbinding (de N280-West) tussen de kernen Weert en Roermond centraal. Dit deel van de N280 wordt in het vervolg van dit document N280-West genoemd. Deze N280-West nadert zijn maximale capaciteit waarmee de bereikbaarheid onder druk komt te staan. Daarnaast is er op een aantal locaties sprake van leefbaarheidsknelpunten waarbij de situatie ter hoogte van Baexem het meest urgent is. Tenslotte vormen de bestaande bereikbaarheidsproblemen een belemmering voor de verdere ontwikkeling van de regio. De verbetering van de infrastructuur vormt hiervoor een randvoorwaarde [1]. In figuur 1.1 is de ligging van de N280-West weergegeven.

¹ In de regiovisie werd gesproken over ontwikkelingsas, inmiddels wordt gesproken over ontwikkelas. Daar waar in het Startdocument gesproken wordt over ontwikkelingsas heeft dit dan ook betrekking op de Regiovisie.

Figuur 1.1 Ligging van de N280-West (oranje lijn)



Voor de knelpunten rondom de N280-West zijn de afgelopen jaren meerdere oplossingsrichtingen op een rij gezet en verkend. In 2009 is de *Verkeersstudie Midden-Limburg* [4] uitgevoerd waarin 17 oplossingsvarianten zijn onderzocht. Op basis van deze studie hebben de betrokken partijen uit het GOML (Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg) uiteindelijk zeven varianten gekozen. Deze 7 varianten zullen in het vervolgtraject als mogelijke oplossingsrichtingen verder onderzocht worden. In een aantal oplossingsrichtingen betreft het de realisatie van een nieuwe weg.

De Provincie Limburg is, afhankelijk van de keuze voor een bepaalde oplossingsrichting, voornemens om een aanvulling op het Provinciale Omgevingsplan (POL) op te stellen voor de N280-West. Aangezien het hier mogelijk gaat om de aanleg van een nieuwe autoweg, is het volgens de Wet milieubeheer (Wm) wettelijk verplicht om, gekoppeld aan de besluitvorming over de aanvulling op het POL, een milieueffectrapportage (Plan-m.e.r.) uit te voeren.

1.2. BETROKKEN PARTIJEN

Het project is een initiatief van het GOML (Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg). Vanuit het GOML zijn bij het project N280-West, naast de Provincie Limburg, de volgende gemeenten betrokken (in willekeurige volgorde):

- Gemeente Roermond;
- Gemeente Weert;
- Gemeente Leudal;

- Gemeente Maasgouw;
- Gemeente Nederweert;
- Gemeente Roerdalen;
- Gemeente Echt-Susteren.

Daarnaast is Rijkswaterstaat, op een adviserende en toetsende wijze, betrokken bij het project als eigenaar van de Maasbrug, de brug over de Zuid-Willemsvaart, de A2 en de A73.

1.3. DOEL VAN DIT DOCUMENT

In dit document staat de uitwerking van de Ontwikkelas Weert-Roermond centraal (de N280-West). Dit Startdocument vormt de basis voor de verdere trechtering van de oplossingsrichtingen tot 1 of meerdere voorkeursoplossingsrichting(en) voor de N280-West. Besloten is om deze 7 oplossingsrichtingen aan een uitgebreid effectenonderzoek te onderwerpen. Dit document heeft als doel de kaders en de uitgangspunten voor deze effectenstudies op een rij te zetten. Het Startdocument vormt het spoorboekje voor de effectstudies, die leiden tot de beslisinformatie voor het Afwegingsdocument. In dit Startdocument wordt tevens het planvoornemen uiteengezet.

Voorliggend document heeft vijf hoofddoelen:

- Het op een rij zetten van de probleem- en doelstellingen voor de N280-West;
- Beschrijving en afbakening van de oplossingsrichtingen (en varianten) voor de N280-West die na vaststelling van voorliggend document aan een uitgebreide effectenstudies worden onderworpen;
- Beschrijving van het beoordelingskader ('de beslisinformatie') met daarin de criteria / effecten waaraan de oplossingsrichtingen voor de N280-West worden getoetst;
- Beschrijving van de uit te voeren studies;
- In het kader van de m.e.r.-procedure dient dit document als Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en vormt daarbij de formele start van de m.e.r.-procedure voor de N280-West. In een NRD geeft het Bevoegd Gezag (Provinciale Staten) de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de Plan-m.e.r. aan en wordt het detailniveau van het op te stellen milieuraapport (Plan-MER) bepaald. Gedeputeerde Staten stellen het Startdocument vast.

Voorliggend Startdocument wordt gebruikt om iedereen (onder andere betrokken bestuursorganen en organisaties) te informeren en te raadplegen over de aanpak, het document zal ook de inspraakprocedure doorlopen (zie hoofdstuk 9). Het Startdocument is het eindproduct van de eerste fase van de studie. Het Startdocument beoogt een overkoepelend beeld te geven van het project N280-West en stelt nauwgezet de kaders en scope vast voor de inhoudelijke onderzoeken en de besluitvorming in de fase hierna.

De tweede fase van de studie betreft het uitvoeren van de verschillende onderzoeken, zijnde een milieuraapport (Plan-MER) een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA, een Regionaal Economische Effectenstudie (REES) en kostenramingen. De derde fase wordt gevormd door het opstellen en uiteindelijk vaststellen van het Afwegingsdocument als eindresultaat van de studie. Afhankelijk van de uiteindelijk gekozen voorkeursoplossingsrichting(en) is het mogelijk noodzakelijk om een aanvulling op het Provinciale Omgevingsplan (POL) op stellen voor de N280-West.

Voor een verklaring van de bovengenoemde begrippen wordt verwezen naar de begrippenlijst in bijlage 3.

1.4. M.E.R.-PLICHT

Het doel van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is om het milieubelang een volwaardige en vroegtijdige plaats in het plan- en besluitvormingsproces te geven. De plan-m.e.r.-procedure is gekoppeld aan plannen die kunnen leiden tot concrete projecten of activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De plan-m.e.r.-plicht geldt in geval van wettelijk of bestuursrechtelijk verplichte plannen [3]:

Die het kader vormen voor toekomstige m.e.r.-(beoordelings)plichtige besluiten, of; waarvoor een passende beoordeling nodig is op grond van de Europese Habitatrichtlijn.

De aanleg van een nieuwe N280-West is m.e.r.-plichtig conform het Besluit m.e.r. 1994 [2]. De m.e.r.-plicht geldt voor de aanleg van een autoweg, niet zijnde een hoofdweg (categorie 1.2 van onderdeel C van het Besluit m.e.r.). Dit betreft een weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of via door verkeerslichten geregelde kruispunten, waarop het verboden is te stoppen of te parkeren. Rotondes hebben dezelfde werking als door verkeerslichten geregelde kruispunten, omdat het gaat om toeritdoserend en doorstroming van verkeer.

Door middel van een milieueffectrapportage wordt inzicht verkregen in de milieueffecten die optreden als gevolg van een voorgenomen activiteit, in dit geval het treffen van maatregelen op de N280-West of het realiseren van een geheel of gedeeltelijk nieuwe weg. Aangezien het plan een globaal karakter heeft dat later verder uitgewerkt dient te worden, is sprake van een plan-m.e.r. dat wordt gekoppeld aan een POL-aanvulling. Te zijner tijd bij de (deel)uitwerking van het bestemmingsplan/provinciaal inpassingsplan zal, afhankelijk van de gekozen oplossingsrichting, een project-MER moeten worden opgesteld. De in hoofdstuk 5 beschreven oplossingsrichtingen vormen de alternatieven voor in het plan-MER.

Initiatiefnemer van het project is het GOML in combinatie met de Provincie Limburg. In de formele procedures (o.a. MER) zal de provincie (Gedeputeerde Staten) optreden als initiatiefnemer. De rol van bevoegd gezag wordt vervuld door Provinciale Staten.

m.e.r.	= Milieueffectrapportage (de procedure)
MER	= milieueffectrapport (het product)
Plan-m.e.r.	= procedure voor plannen die een kader stellen voor m.e.r.-plichtige activiteiten, zoals een structuurvisie of een herziening van het POL. Ook geldt de plan-m.e.r.-plicht voor wettelijke of bestuursrechtelijke plannen waarvoor op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 een passende beoordeling moet worden gemaakt.
Project-m.e.r.	= procedure voor projecten die m.e.r.-plichtig zijn, zoals de aanleg van een weg of de realisatie van woningen.
Oplossingsrichting	= een brede totaaloplossing voor de problematiek
Variant	= mogelijkheid om via iets andere deeloplossingen voor een voorkeursoplossingsrichting de doelstelling te realiseren.
Alternatief	= een oplossingsrichting in MER-terminologie.

1.5. LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 wordt de voorgeschiedenis van het project uiteengezet. Hoofdstuk 3 schetst de huidige situatie en autonome ontwikkelingen. De probleem- en doelstelling die de aanleiding vormen voor de aanpak van de N280-West worden in hoofdstuk 4 beschreven. De, te onderzoeken oplossingsrichtingen en varianten voor de verschillende studies worden in hoofdstuk 5 uiteengezet. Hoofdstuk 6 gaat in

op het beoordelingskader en de bijbehorende effecten terwijl de uit te voeren studies, het MER, REES en MKBA in hoofdstuk 7 uiteen wordt gezet. Vervolgens wordt in hoofdstuk 8 ingegaan op reikwijdte en detailniveau van het plan-MER. Tenslotte geeft hoofdstuk 9 een overzicht van het vervolgtraject.

Geraadpleegde literatuur is aldus [nr.] in de tekst aangegeven (zie bijlage 1). In bijlage 2 worden de relevante beleidsstukken voor in het plan-MER uiteengezet. De begrippenlijst met daarin de belangrijkste begrippen komt in bijlage 3 aan de orde. In bijlage 4 worden de belangrijke beleidsstukken en rapporten benoemd. De uit te voeren onderzoeken in het kader van het plan-MER komen in bijlage 5 aan de orde. Bijlage 6, tenslotte, geeft het beoordelingskader weer dat, in combinatie met de resultaten van de uit te voeren effectenstudies, te zijner tijd in het afwegingsdocument wordt opgenomen.

2. Voorgeschiedenis

2.1. ALGEMEEN

De gemeenten Echt-Susteren, Leudal, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert zijn in 2008, samen met de Provincie Limburg, aan de slag gegaan met regionale gebiedsontwikkeling. Doel van deze samenwerking is om samen met private partijen de gewenste ontwikkelingen in Midden-Limburg vorm te geven.

De eerste stap voor de ontwikkeling van het gebied was het opstellen van een gezamenlijke visie waarin de ambitie van de regio Midden-Limburg voor de komende jaren is opgenomen.

Eind 2008 is de regiovisie Het Oog van Midden Limburg [1] tot stand gekomen. Deze visie kent vier programmalijnen, waaronder de programmalijn Ontwikkelingsas N280. In de Regiovisie is aangegeven dat het verbeteren van de infrastructuur randvoorwaardelijk is voor de versterking van de band tussen de vitale steden Roermond en Weert en de verdere ontwikkeling van de regio.

Vóór 2008 zijn reeds verschillende studies uitgevoerd naar de verkeerskundige aspecten van de N280 (zie paragraaf 2.2). In GOML-verband is in 2009 een verkeersstudie [4] uitgevoerd. Naar aanleiding van de resultaten van deze studie is door de bestuurlijke werkgroep GOML geconcludeerd dat er op de N280-West in de periode naar 2020 verkeerskundige knelpunten zullen ontstaan. In deze studie zijn ook verschillende varianten beoordeeld op het oplossend vermogen voor de verkeerskundige knelpunten.

Op basis van de resultaten van de verkeersstudie heeft de Bestuurlijke Werkgroep uiteindelijk zes varianten geselecteerd die voldoende verkeersprobleem-oplossend vermogen hebben en kansen bieden voor gebiedsontwikkelingen. Teneinde tegemoet te komen aan wensen uit de omgeving is hier nog een zevende variant aan toegevoegd. Deze 7 varianten worden in het vervolgtraject als mogelijke oplossingsrichtingen verder onderzocht worden.

De beoogde verbetering van de N280 maakt integraal onderdeel uit van de gebiedsontwikkelingen Midden-Limburg.

2.2. UITGEVOERDE STUDIES

2.2.1. Verkenning verkeersproblematiek N280 tussen Weert en Roermond (jan. 2007)

Eind 2006 is door BVA een verkenning uitgevoerd om inzicht te krijgen in de verkeersproblematiek op de N280-West [6]. Een van de doelen van de verkenning was om de bestaande en verwachte knelpunten met betrekking tot verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid op de N280-West te beschouwen. De resultaten van de verkenning dienden als input voor de verdere uitwerking van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Limburg (PVVP) [8].

Uit de verkenning bleek dat in de bestaande situatie (2004) geen structurele verkeersafwikkelingsproblemen op de N280-West aanwezig zijn. Wel nadert de N280-West bij de Buitenop en de Mijnheer-

kensweg in Roermond de maximale capaciteit: dit leidt in de spits tot vertraging. Ook vormt het aantal ongevallen op enkele gelijkvloerse kruispunten een aandachtspunt.

Vervolgens is geanalyseerd welke knelpunten zich in de toekomstige situatie zullen voordoen. Hierbij is uitgegaan van een autonome groei van het verkeer en de realisatie en openstelling van de A73-Zuid, N280-Oost en A74. Uit de berekeningsresultaten kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- De kruising N280-West - Ringbaan-Oost in Weert is in de spits volbelast en regelmatig overbelast;
- De spoorwegovergang tussen Weert en Swartbroek vormt een probleem door een toenemend aantal treinbewegingen;
- Op het wegdeel tussen de A2 en Roermond is de I/C-verhouding (intensiteit/capaciteit-verhouding) 80% of meer;
- De N273 (Napoleonsbaan) tussen de N280 en de N279 nadert zijn capaciteit;
- De afrit Horn is bijna verzadigd;
- Op het wegdeel tussen Horn en Roermond wordt de maximum I/C-verhouding van 80% overschreden;
- De kruisingen Buitenop en Mijnheerkensweg in Roermond beginnen op de gemeentelijke wegen vol te lopen. De doorstroming op de N280 is nog voldoende;
- De N280-West tussen de A2 en Roermond overschrijdt in 2020 haar capaciteit (met name in de spits);
- De verkeersveiligheid verslechtert ten opzichte van de huidige situatie wanneer de inrichting van de N280-West ongewijzigd blijft;
- De leefbaarheid verslechtert ten opzichte van de huidige situatie.

Op basis van deze problemen met betrekking tot bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn vervolgens 9 varianten onderzocht om deze problemen op te lossen of te verminderen. Uit de verkenning is het volgende gebleken [6]:

- De verwachte toename aan verkeersintensiteiten in de komende jaren vraagt om een uitbreiding van de wegcapaciteit;
- De doorstroming op de N280-West kan worden verbeterd door het regionale en lokale verkeer te ontvlechten;
- Een duurzaam veilige vormgeving en inrichting van de N280-West leidt tot een betere oversteeikbaarheid voor langzaam verkeer en verbetert de verkeersveiligheid;
- De barrièrewerking van de N280-West kan worden verminderd door een lokale 'ringstructuur' in Roermond;
- Een randweg bij Baexem draagt bij aan een verbetering van de doorstroming en aan een verbetering van de leefbaarheid in Baexem;
- Een nieuw wegtracé ten zuiden van de spoorlijn is een optie om de verkeersveiligheid te verhogen.

2.2.2. Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (mrt. 2007)

Op 17 maart 2007 hebben Provinciale Staten het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) vastgesteld [8]. Als input voor dit plan zijn de resultaten van de verkenning [6] gehanteerd. In het PVVP wordt het uitbouwen van de N280 tussen de A2 en de N273 tot regionale stroomweg (2x1 rijbaan) gezien als een evenwichtige oplossing voor de toekomstige verwachte verkeersintensiteiten. Hiermee kunnen de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid worden verbeterd. De Provincie geeft aan dat de definitieve keuze voor de N280-West gebaseerd zal worden op grond van de nog uit te voeren MER en de standpunten vanuit de regio.

2.2.3. Second opinion N280-West (sept. 2007)

In september 2007 is door Goudappel Coffeng een second opinion uitgevoerd [7] om de verkeerskundige aspecten uit de verkenning [6] te controleren. Uit deze second opinion blijkt dat in de verkenning vanuit verkeerstechnisch oogpunt de nut en noodzaak voor het opwaarderen van de N280-West voldoende is aangetoond. Wel geeft de verkenning volgens Goudappel Coffeng onvoldoende inzicht in de mogelijke oplossingen en maatregelen en de effecten ervan. Daarom wordt geadviseerd een m.e.r.-procedure te doorlopen.

2.2.4. Regiovisie (dec. 2008)

Eind 2008 is de regiovisie *Het oog van Midden-Limburg* [1] opgesteld. In deze visie wordt de ruimtelijke inrichting en de ambities van Midden-Limburg op de langere termijn (2008-2028) geschetst. De uitvoering van de regiovisie verloopt langs vier programmalijnen [1]:

- Programmalijn Maasplassen;
- Programmalijn Ontwikkelingsas N280 Weert-Roermond;
- Programmalijn Wonen;
- Programmalijn Landbouw, Natuur en Recreatie.

In de programmalijn Ontwikkelingsas N280 Weert-Roermond staat de N280-West centraal. Het opwaarderen van deze weg moet leiden tot een sterke verbinding tussen de steden Weert en Roermond. In deze regiovisie worden drie knelpunten rondom deze verkeersverbinding benoemd [1]:

- De N280-West nadert zijn maximale capaciteit waarmee de bereikbaarheid en de verdere ontwikkeling van de regio onder druk staan;
- Er is op een aantal locaties sprake van leefbaarheidsknelpunten waarbij de situatie ter hoogte van Baexem het meest urgent is;
- De verbetering van de infrastructuur vormt een randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de regio.

Oplossingen voor de N280-West kunnen niet los worden gezien van de ambities voor de regio zoals verwoord in de regiovisie. De uitbouw van het toeristisch-recreatief profiel van de regio en de ideeën rondom een 'zorgstrip' hebben een nauwe relatie met de N280-West. Tegelijkertijd biedt een opgevoerde N280-West hiervoor ook kansen. De zorgstrip zal bestaan uit een aantal landgoederen waarin verschillende zorgfaciliteiten zich kunnen vestigen. Op deze wijze zal in de regio een fijnmazig zorgnetwerk ontstaan.

2.2.5. Verkeersstudie DHV (nov. 2009)

Om de problemen met betrekking tot de N280-West op te lossen hebben de betrokken partijen vervolgens gekozen voor het uitvoeren van een verkeerskundig onderzoek. In november 2009 is door DHV een verkeersstudie uitgevoerd [4]. In deze verkeersstudie zijn regiobrede oplossingen onderzocht op hun verkeerskundige effecten, daarom zijn ook de knelpunten rondom de N275 en N266 nabij Nederweert onderzocht. Allereerst zijn berekeningen uitgevoerd voor de huidige situatie. Uit deze berekeningen blijkt dat er momenteel een aantal knelpunten zijn [4]:

- Kluifrotonde bij de A2 (afrit Kelpen-Oler);
- VRI bij de Kelperweg;
- De bebouwde kom van Baexem;
- Maasbrug;
- VRI's in Roermond (Buitenop en Mijnheerkensweg);
- A2 ter hoogte van de brug bij Maasbracht;

- De A73 in beide richtingen op de plaatsen waar 1 rijstrook beschikbaar is. Dit is inmiddels achterhaald.

In de huidige situatie zijn er met name knelpunten tijdens de spitsperioden. Daarbuiten zijn er nauwelijks problemen. Ook is in de studie de autonome situatie doorgerekend voor het jaar 2020. Uit deze berekening blijkt dat de knelpunten bij autonome ontwikkeling verder toenemen.

Vervolgens zijn in de verkeersstudie 17 verschillende varianten onderzocht op hun verkeerskundige effecten waaronder een variant waarbij de bestaande situatie wordt voortgezet (de autonome ontwikkeling). De varianten zijn opgesteld door de gemeenten in Midden-Limburg en de provincie Limburg en zijn doorgerekend op hun effect voor het jaar 2020.

Zoals vermeld in paragraaf 2.1. worden de uiteindelijk gekozen 7 varianten in hoofdstuk 5 van dit Startdocument in de vorm van oplossingsrichtingen verder beschreven.

3. Huidige situatie en ontwikkelingen

3.1. INLEIDING

Alvorens in het volgende hoofdstuk de probleem- en doelstellingen voor de N280-West te beschrijven, zet dit hoofdstuk de huidige situatie en ontwikkelingen rondom de verbinding op een rij. Het hoofdstuk start met een beschrijving van de N280-West. Vervolgens wordt ingegaan op de verkeersafwikkeling en de daaraan gerelateerde leefbaarheidsaspecten als mede op verkeers- en gebiedsontwikkelingen rondom de N280-West.

Voor de herkomst van de opgenomen gegevens, wordt, voorzover van toepassing, verwezen naar de, door de verschillende partijen, beschikbaar gestelde documentatie alsmede naar de, tijdens consultatierondes in 2010, verkregen informatie.

De betreffende documentatie is opgenomen in bijlage 4.

3.2. KENSCHETS N280-WEST

De N280 is een provinciale weg die deel uitmaakt van het regionaal verbindende wegennet in Midden-Limburg. De weg heeft zowel een ontsluitende als een verbindende functie. De N280 verbindt Weert met Roermond en het Duitse achterland. Daarnaast vormt de N280, samen met de A2, de verbinding van Roermond met de regio Eindhoven en andere delen van Midden- en West-Nederland. De N280 bestaat feitelijk uit twee delen:

- De N280-West: de verbinding tussen Weert en de A73-Zuid ter hoogte van Roermond;
- De N280-Oost: de verbinding tussen de A73-Zuid en de Duitse grens.

In dit Startdocument staat de N280-West centraal. Het verkeerskundig profiel van de N280-West verschilt van wegvak tot wegvak. Binnen de N280-West kunnen ruwweg zeven wegvakken worden onderscheiden (zie figuur 3.1):

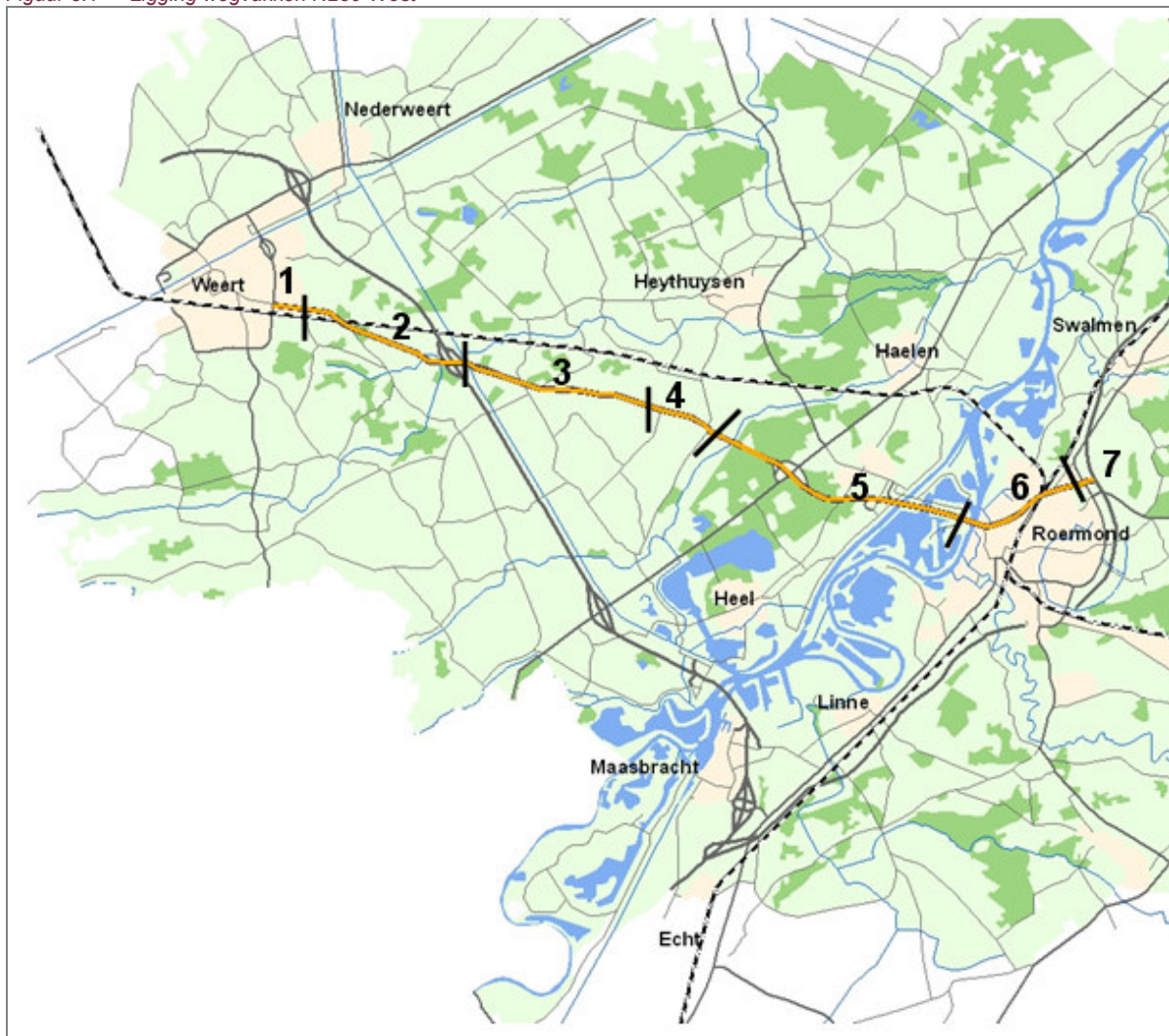
1. N280-West in de bebouwde kom van Weert: de weg ligt in de bebouwde kom, heeft 2x1-rijstroken en er geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur;
2. Einde bebouwde kom van Weert – Aansluiting A2: de weg gaat door een gebied waar weinig bebouwing aanwezig is, heeft 2x1-rijstroken en er geldt een maximumsnelheid van 80 km/uur;
3. Aansluiting A2 – Baexem: idem als wegvak 2;
4. N280-West bij Baexem: De weg ligt deels binnen en deels buiten de bebouwde kom, heeft 2x1-rijstroken en de snelheid bedraagt respectievelijk 50 en 80 km/uur;
5. Baexem – Hatzenboer: De weg is een autoweg en heeft 2x2-rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 100 km/uur;
6. Hatzenboer – Maasbrug – Aansluiting N271: De weg fungeert als noordelijke randweg om Roermond, heeft 2x2-rijstroken en een maximumsnelheid van 80 km/uur;
7. Aansluiting N271- Aansluiting A73-Zuid: De weg heeft 2x2-rijstroken en maximumsnelheid van 80 km/uur.

De beschrijving van de wegvakken laat zien dat het karakter van de N280-West van locatie tot locatie sterk verschilt. Het oostelijk deel van de N280-West, deels in de jaren '70 gerealiseerd als autosnelweg, is een stroomweg met 2x2-rijstroken en enkele ongelijkvloerse kruisingen.

Het westelijk deel van de N280-West is een gebiedsontsluitingsweg met 2x1-rijstroken en kent uitsluitend gelijkvloerse kruisingen (met uitzondering van de kruising met de A2). Mede als gevolg van het wisselende profiel van de N280-West varieert ook de maximumsnelheid van wegvak tot wegvak.

Het gebied dat wordt ontsloten door de N280-West is verschillend van aard. Zo is de weg aan de beide uiteinden (in Weert en Roermond) in stedelijk gebied gelegen. Nabij Roermond worden de Maas en het daarbij behorende plasseengebied gepasseerd, dit gebied heeft een open karakter. Hetzelfde geldt voor het gebied tussen de Maas en Weert, ook dit is open van aard alleen heeft dit een agrarisch karakter. Tussen de afslag Horn en de kern Baexem doorsnijdt de N280-West de Beegderheide en de Hornerheide. Temidden van deze natuurgebieden kruist de N280-West de N273. Ongeveer halverwege het tracé loopt de weg door de kern Baexem. Tussen Baexem en Weert gaat de bestaande N280 voor een klein deel verhoogd verder om de A2 en het kanaal te kunnen kruisen. Vlakbij de kern Weert wordt de spoorlijn Roermond – Eindhoven gekruist.

Figuur 3.1 Ligging wegvakken N280-West



3.3. VERKEERS- EN LEEFBAARHEIDSASPECTEN

Zoals ook beschreven in de voorgaande hoofdstukken is de verkeersafwikkeling op de N280-West niet optimaal. Het gaat onder andere om de volgende problemen (van west naar oost):

- Drukke bij oprit 40 van de A2 (Kelpen) (o.a. bij de brug over het kanaal Wessem-Nederweert en bij het kruispunt Kelpen-Oler), waardoor de reistijd naar de A2 vanuit de richting Roermond te lang is;
- Doorstromingsproblemen bij de spoorwegovergang bij Weert;
- Het smalle profiel van de brug over het kanaal Wessem-Nederweert
- Doorstromingsproblemen bij rotonde in Baexem;
- Onveilige situatie bij de aansluiting van de Grathemseweg op de N280;
- Het profiel van de Maasbrug is niet duurzaam veilig. Daarnaast vormt het kruispunt Buitenop een knelpunt bij de doorstroming van het verkeer;
- Onveilige aansluiting van de Ittervoorterweg op de N280;
- In Roermond zijn doorstromingsproblemen op de aansluitingen tussen de Maas en de A73 (o.a. problemen rondom de verkeersafwikkeling bij het Designer Outlet Center (DOC) in Roermond);
- Onvolledige aansluiting A2-A73 (alleen noord-zuid verbinding).

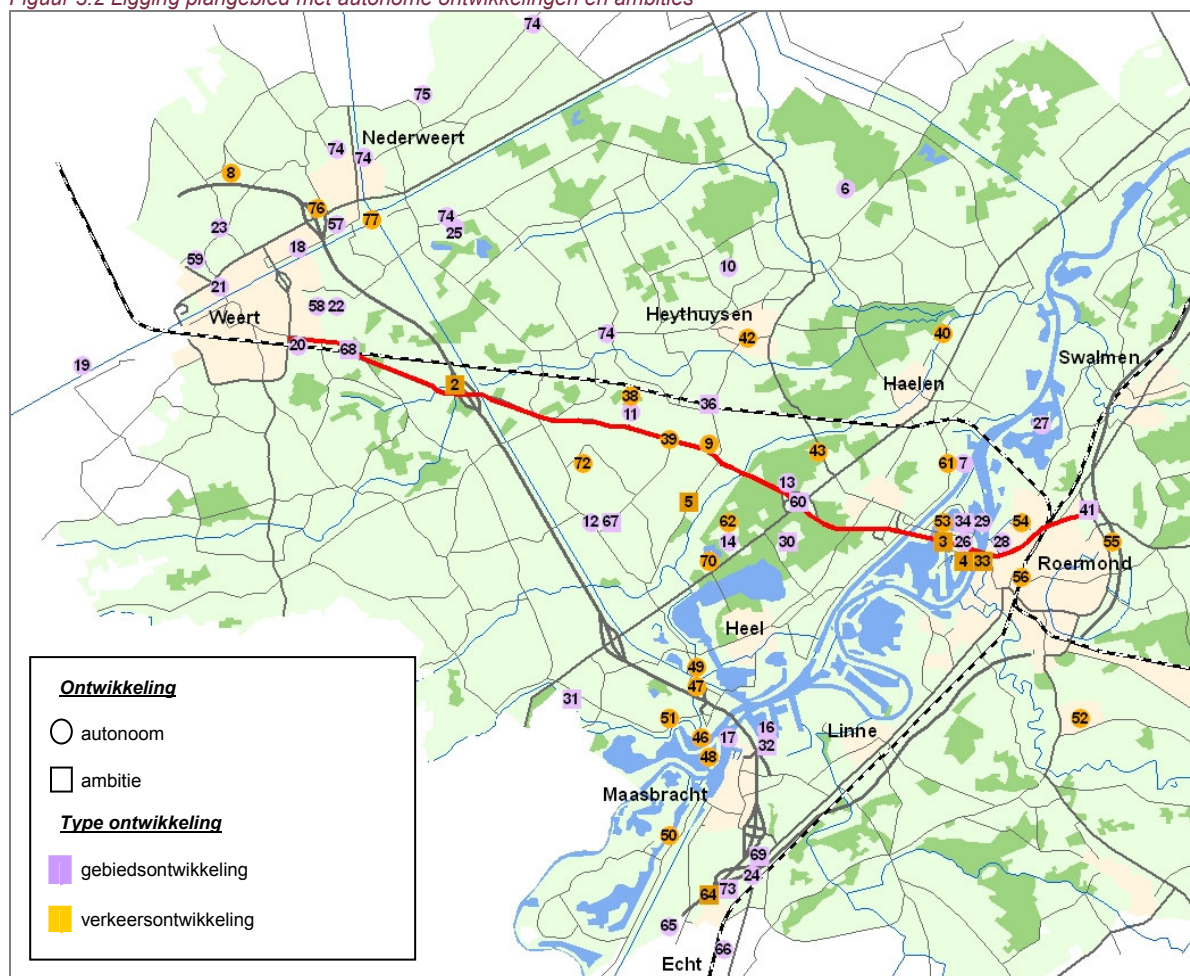
Gezamenlijk leiden deze knelpunten (die onder andere uit de consultatieronde naar voren zijn gekomen) ertoe dat de reistijden over de N280 tussen Weert en Roermond relatief lang zijn.

Dit leidt ook tot een aantal leefbaarheids- en veiligheidsproblemen. Dit geldt in het bijzonder voor de kern Baexem waar de N280-West deels door de bebouwde kom gaat. Ook elders langs het tracé is, zij het in mindere mate, sprake van knelpunten ten aanzien van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. De toenemende verkeersdruk betekent bovendien dat de barrièrewerking van de N280-West, met name op de wegvakken met 2x1-rijstroken, de komende jaren verder toeneemt.

3.4. AUTONOME ONTWIKKELINGEN

Bij de autonome ontwikkelingen wordt onderscheid gemaakt in verkeersmaatregelen en ruimtelijke ontwikkelingen. Zowel de verkeersmaatregelen als de ruimtelijke ontwikkelingen zijn geïnventariseerd in de uitgevoerde consultatierondes met de betrokken overheden en op basis van de beschikbare gegevens (zie ook bijlage 4). Alle ontwikkelingen zijn aangedragen door de betrokken partijen (GOML en RWS). In figuur 3.2 zijn de ontwikkelingen weergegeven zoals omschreven in de onderhavige paragraaf (autonome ontwikkelingen) respectievelijk in paragraaf 3.5 (ambities). Stuk voor stuk zijn het maatregelen of ontwikkelingen waarvan algemeen verwacht wordt dat ze voor 2020 gerealiseerd zijn. Het betreft zogeheten 'harde' plannen waarover op 1 januari 2011 een besluit is genomen.

Figuur 3.2 Ligging plangebied met autonome ontwikkelingen en ambities



Verkeersontwikkelingen tot 2020

Los van de ambities voor de ontwikkelingsas N280 Weert – Roermond worden in 2011 op de N280-West tussen Weert en A2 twee ‘no-regretmaatregelen’ gerealiseerd: (1) Realisatie rotonde bij aansluiting Ittervoortseweg en (2) Realisatie voorsorteervak voor linksafslaand verkeer ter hoogte van Trumpertweg.

Bij Venlo zal de komende jaren de A74 in gebruik worden genomen: de realisatie van de A74 bij Venlo tussen de A73-Zuid en Bundesautobahn 61 zal betekenen dat op de relatie Eindhoven–Mönchengladbach de route via de N280 (A2-N280-BAB52) aan aantrekkelijkheid verliest ten opzichte van de route over Venlo (A67-A73-A74-BAB61). Naar verwachting zal dit leiden tot wat minder vrachtverkeer over de N280-West.

De genoemde verkeersontwikkelingen zijn samengevat in tabel 3.3.

Tabel 3.3. Autonome verkeersontwikkelingen tot 2020

Nr. ²	Autonome ontwikkeling	Gemeente	Status
1 ³	Ingebruikname A74.	Venlo	Definitieve Tracébesluit is getekend door de minister op 09-08-2010.

² Deze nummers komen overeen met de nummers in figuur 3.2. Dit geldt ook voor de nummers in de tabellen 3.4, 3.5 en 3.6.

³ Dit nummer is niet weergegeven in figuur 3.2. omdat deze ontwikkeling bij Venlo is gelegen.

Nr. ²	Autonome ontwikkeling	Gemeente	Status
2	'No-regretmaatregelen': ontwikkeling rotonde en linksaf-mogelijkheid.	Weert	Realisatie in 2011
3	Verwijderen VRI en realiseren op- en afritten bij kruispunt Hatenboer bij Roermond.	Roermond	Besluitvorming.
4	Profielaanpassing (verruiming) Maas-brug.	Roermond	Besluitvorming.
33	Aanpassing Roerkade: 1-richtingsverkeer.	Roermond	Besluit.
5	Ontwikkeling regionaal fiets- en wandelnetwerk.	Roermond, Leudal, Nederweert, Weert, Maasgouw, Roerdalen	In voorbereiding.
63	Aansluiting van de N297n op de A46 ⁴ .	Echt-Susteren	In uitvoering
64	Capaciteitsuitbreiding A2 Kerensheide - Het Vonderen (spitsstroken).	Echt-Susteren	Besluitvorming.
79 ⁵	Aanleg viaduct N280-Oost ter hoogte van Duitse grens.	Roermond	In uitvoering

Gebiedsontwikkelingen tot 2020

Naast verkeerskundige ontwikkelingen zijn ook andere ruimtelijke ontwikkelingen relevant voor de beschrijving van de autonome ontwikkeling. De komende jaren zijn diverse gebiedsontwikkelingen gepland, zoals aangegeven in tabel 3.4.

Tabel 3.4 Autonome gebiedsontwikkelingen tot 2020

Nr.	Autonome ontwikkeling	Gemeente	Status
6	Ontwikkeling/uitbreiding grootschalig vakantiepark De Leistert met 265 luxe vakantieboerderijen.	Leudal	Realisatie
7	Herontwikkeling industrieterrein Zevenellen van 94 ha waarvan 9 ha. nieuw.	Leudal	Besluit.
9	Uitbreiding asielzoekerscentrum Exaten nabij Baexem.	Leudal	Besluitvorming begin 2011
10	Realisatie 18-holes golfbaan ten noorden van Heythuysen met een totale grondoppervlakte van 50 ha.	Leudal	Besluit / realisatie
11	Diverse woningbouwontwikkelingen in de gemeente Leudal.	Leudal	Besluit
12	Zoekgebieden voor Landbouwontwikkelingsgebieden (LOG's).	Leudal	Besluitvorming
13	Uitbreiding bij CIRO/Proteion op Hornerheide, het betreft 400 arbeidsplaatsen.	Leudal	Besluit
14	Verdere ontwikkeling vakantiewoningen Heelderpeel, het betreft 250 woningen.	Maasgouw	In uitvoering
15	Diverse woningbouwontwikkelingen in de gemeente Maasgouw.	Maasgouw	In uitvoering
16	Uitbreiding/modernisering Clauscentrale.	Maasgouw	Besluitvor-

⁴ Dit nummer is niet weergegeven in figuur 3.2. omdat deze ontwikkeling bij Born is gelegen.

⁵ Dit nummer is niet weergegeven in figuur 3.2. omdat deze ontwikkeling nabij de Duitse grens is gelegen.

Nr.	Autonome ontwikkeling	Gemeente	Status
			ming/realisatie
17	Opwaardering haven Maasbracht, het betreft de realisatie van appartementen (40) en bedrijven (5-10 ha.).	Maasgouw	In realisatie
18	Ontwikkeling bedrijventerrein Kampershoek Noord (51,5 ha netto).	Weert	Besluitvorming
19	Ontwikkeling uitbreiding bedrijventerrein de Kempen (2 ha netto).	Weert	Realisatie
20	Herontwikkeling / herstructurering Roermondseweg-Oost (30 ha), dit betreft met name detailhandel.	Weert	Besluitvorming
21	Ontwikkeling bedrijventerrein Centrum Noord (met name kantoren, 12 ha netto).	Weert	Realisatie
22	Ontwikkeling woningbouw Vrouwenhof (320 woningen) en sport.	Weert	Realisatie
23	Ontwikkeling woningbouw Laarveld (800 woningen en woonzorgcomplex).	Weert	Realisatie
58	Ontwikkeling sportaccommodatie Leuken (2,5 ha netto).	Weert	Besluit
59	Ontwikkeling woonzorgcomplex Weert-Noord (110 woningen).	Weert	Besluit
25	Bevordering kleinschalige recreatie en toerisme binnen de gemeente.	Nederweert	Besluitvorming
57	Ontwikkeling bedrijventerrein Panneweg.	Nederweert	Besluitvorming
74	Ontwikkeling nieuwe woongebieden Hoebenakker (120 woningen en een school), Merenveld (ca. 150 woningen), Tiskesweij (65 woningen), Leiverse Velden (80 woningen) en Anselberg (10 woningen).	Nederweert	Besluitvorming
75	Aanduiding landbouwonwikkelingsgebieden (LOG's).	Nederweert	Besluitvorming
26	Realisatie evenemententerrein Noordplas.	Roermond	Gerealiseerd
27	Ontwikkelingen van de Roerdelta.	Roermond	Besluit
28	Uitbreiding van het Designer Outlet Center (DOC).	Roermond	In uitvoering
29	Verplaatsing Tankstation Maasbrug (uiterlijk 31-12-2014).	Roermond	Besluit
24	Bovenregionaal bedrijventerrein St. Joost.	Echt-Susteren	In realisatie
65	Parkway A2 tracé Echt-Weert.	Echt-Susteren	In voorbereiding
66	Sport en leisurpark de Bandert.	Echt-Susteren	In realisatie

3.5. AMBITIES

In deze paragraaf worden de ambities in de regio beschreven, deze zijn afkomstig van de betrokken partijen (GOML en RWS) en zijn in gezamenlijkheid besloten. In tegenstelling tot de hiervoor beschreven maatregelen betreft het zogeheten 'zachte plannen'. Momenteel is nog onduidelijk of deze plannen ook daadwerkelijk gerealiseerd en zo ja, in welke vorm en op welke termijn. Ontwikkelingen die als ambitie zijn meegenomen moeten nog verder uitgewerkt worden. Mede op basis van die uitwer-

king en een nadere toetsing aan beleidsmatige kaders kan definitieve besluitvorming over realisatie plaatsvinden. Ook bij de ambities wordt onderscheid gemaakt in verkeersmaatregelen en ruimtelijke ontwikkelingen.

Verkeersmaatregelen tot 2020

Naast verkeersmaatregelen waarover een besluit is genomen bestaan er ook ambities om de weginfrastructuur in en rond Midden-Limburg op een aantal plekken aan te passen die mogelijk zijn weer-slag hebben op het gebruik van de N280-West:

Tabel 3.5 Ambities verkeersmaatregelen tot 2020

Nr.	Ambitie	Gemeente	Status
30	Ontsluiting Beegden en Heel vanaf Napoleons-weg/N273 optimaliseren ⁶ .	Maasgouw	Ambitie
31	Ontsluiting Thorn/Wessem vanaf de Napoleons-weg/N273 optimaliseren.	Maasgouw	Ambitie
60	Opwaarderen N273 tot Route Napoleon, inrichten als regionale ontsluitingsweg met belangrijke recreatieve functies.	Maasgouw - Leudal	Ambitie
32	Volledige aansluiting Clauscentrale op de A2 bij Maasbracht.	Maasgouw	Ambitie
41	Verhogen capaciteit op aansluiting N280 – St. Wiro-singel.	Roermond	Ambitie
35	Ongelijkvloers maken kruispunt N280 – Mijnheer-kensweg.	Roermond	Wordt momenteel nader onderzocht ⁷ .
67	Ongelijkvloers maken kruispunt N280 –Buitenop.	Roermond	Ambitie
36	Extra treinstations/lightrail tussen Weert en Roermond (bij Haelen en Baexem).	Roermond, Weert, Leudal	Ambitie
68	Overgang spoor-N280.	Weert	Ambitie
69	Verbeterde aansluiting A2/A73 ⁸ .	Echt-Susteren	Ambitie
73	Verbreiding A2 tracé Echt – Kerensheide.	Echt-Susteren	Ambitie

Gebiedsontwikkelingen tot 2020

Naast verkeerskundige ontwikkelingen zijn ook andere ruimtelijke ontwikkelingen relevant voor de be-schrijving van de ambities:

Tabel 3.6 Ambities gebiedsontwikkelingen tot 2020

Nr.	Ambitie	Gemeente	Status
37	Visitor Center voor Midden-Limburg nabij Baexem.	Leudal	Ambitie
38	Ontwikkeling recreatie en toerisme op kwalitatief gebied.	Leudal	Ambitie

⁶ Deze ambitie maakt onderdeel uit van oplossingsrichting 4 (omleidingsalternatief Napoleonsweg).

⁷ Een deel van de ambitie maakt onderdeel uit van de oplossingsrichtingen 2 en 3, het betreft hier het ongelijkvloers maken van het kruispunt Buitenop.

⁸ Deze ambitie maakt onderdeel uit van oplossingsrichting 5.

Nr.	Ambitie	Gemeente	Status
61	Stimuleren van duurzame energieopwekking en gebruik op bedrijvenpark Zevenellen.	Leudal	Ambitie
39	Kleinschalige ontwikkelingen op het gebied van verblijfsrecreatie nabij de N280-West.	Leudal	Ambitie
40	Uitbreiding Nunhems Zaden met 20 ha. aan kassen (hiervoor is nog geen locatie aangewezen).	Leudal	Ambitie/zoeklocatie
42	Ontwikkeling zorgstrip (CIRO+).	Leudal	Ambitie (maar met autonome ontwikkelingen: woonbegeleidingscentrum Magdalenastraat in Heythuysen, de Herbergier in Grathem)
44	Verdere ontwikkeling vakantiewoningen Heelderpeel (190 woningen).	Maasgouw	Ambitie.
45	Diverse woningbouwontwikkelingen in de gemeente Maasgouw.	Maasgouw	Ambitie.
46	Herstructureren/revitaliseren industrieterrein Haven Wessem (39 ha).	Maasgouw	Ambitie
47	Herstructureren/revitaliseren industrieterrein Kanaal Wessem-Nederweert (23 ha).	Maasgouw	Ambitie
48	Herstructureren/revitaliseren industrieterrein Koeweide Maasbracht.	Maasgouw	Ambitie.
49	Herstructureren/revitaliseren industrieterrein Panheel.	Maasgouw	Ambitie.
50	Ontwikkeling op toeristisch gebied in het eiland in de Maas (Masterplan Maasplassen) o.a. realisatie van 800 woningen.	Maasgouw	Ambitie
51	Gebiedsontwikkelingen Land van Thorn (ontwikkeling van recreatie en toerisme met o.a. langdurige verblijfsrecreatie).	Maasgouw	Ambitie
70	Ontwikkeling Snowcity (indoor skibaan).	Maasgouw	Ambitie
52	Bouwplannen van woningen bij Melick (150 woningen).	Roerdalen	Ambitie
53	Realisatie drijvende woningen in de Maasplassen – Noordplas/Donckernack/Douves-beemd.	Roermond	Ambitie
54	Jazz City/City Meadow: ontwikkeling van een gebied voor recreatieve doeleinden in de omgeving van de Willem Alexanderhaven en het DOC.	Roermond	Ambitie (Masterplan is in 2007 vastgesteld).
55	Ontwikkeling Woonatrium: circa 9.000 m ² vvo aan winkelunits gericht op wo-	Roermond	Ambitie

Nr.	Ambitie	Gemeente	Status
	nen/woninginrichting.		
56	Herontwikkeling stationsgebied.	Roermond	Ambitie
62	Ontwikkeling regionaal motorcrossterrein.	Regio (Nederweert, Peel en Maas, Echt-Susteren).	Ambitie
71	Wild Water World.	Echt-Susteren	Ambitie
72	Uitbreiding bedrijventerrein Ittervoort.	Leudal	Ambitie
76	Ontwikkeling Stadspoort (versterking entree Nederweert).	Nederweert	Ambitie
77	Ontwikkeling kanalenviersprong.	Nederweert	Ambitie
8	Ontwikkeling agrarisch bedrijvenpark.	Nederweert	Ambitie

4. Probleem- en doelstellingen

4.1. PROBLEEMSTELLING

In de regiovisie Midden-Limburg is een sterke oost-west verbinding een randvoorwaarde voor de versterking van de band tussen Weert en Roermond en de verdere ontwikkeling van de regio. Een goede bereikbaarheid van de regio richting Roermond en de Maasplassen is sterk afhankelijk van een optimale doorstroming op de N280-West als belangrijkste autoverbinding. De huidige weg kent verschillende knelpunten die de doorstroming op de N280-West belemmeren. Tevens leidt de huidige situatie tot leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. Een oplossing voor de verkeersproblematiek op de N280-West dient tegelijkertijd een duidelijke meerwaarde te hebben voor de verdere ontwikkeling van de regio.

Op basis van het voorgaande kan worden geconstateerd dat op en rond de N280-West sprake is van vier groepen van problemen:

1. Huidige N280-West plaatst rem op regionaal-economische ontwikkeling van de regio

Het huidige profiel van de N280-West resulteert niet in een goede bereikbaarheid van Midden-Limburg. Een goede bereikbaarheid is echter wel een voorwaarde voor een goed vestigings- en ondernemingsklimaat en voor het volledig benutten van de toeristisch-recreatieve potenties (waaronder de Maasplassen) van de regio. Een goede bereikbaarheid is daarmee van groot belang voor het economisch goed functioneren van de regio. Wanneer de bereikbaarheid wordt verbeterd kan naar verwachting een flinke stimulans worden gegeven aan de economische ontwikkeling van de regio.

2. Huidige N280-West plaatst rem op een aantal specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities

De kwaliteit van de huidige N280-West is niet alleen van invloed op het economisch functioneren van de regio in algemene zin maar is ook van invloed op een aantal specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities. Voor bijvoorbeeld de ambities voor een zorgstrip in Leudal en voor de ontwikkeling van Jazz City / City Meadow in Roermond lijken aanpassingen aan de N280-West noodzakelijk om deze plannen optimaal tot ontwikkeling te laten komen en optimaal te laten renderen. Met de huidige N280-West lijken kansen te worden gemist.

3. Onvoldoende doorstroming

In de huidige situatie stroomt het verkeer op de N280-West onvoldoende door. Tegelijkertijd laten verkeersprognoses zien dat deze problematiek, als gevolg van het toenemende verkeer, de komende jaren verder zal toenemen. De bereikbaarheid van de gemeenten liggend aan de N280-West is hiermee in het geding. Knelpunten zijn onder meer de kluifrotonde bij de aansluiting A2 (afrit Kelpen-Oler), het wegvak tussen de aansluiting met de A2 en de verkeersregelininstallatie bij de Kelperweg, het wegvak tussen Baexem en de N273 en de gelijkvloerse kruising Buitenop en Mijnheerkensweg in Roermond.

4. Leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten

De verwachte toename van het verkeer op de N280-West zet een toenemende druk op de leefbaarheid rondom de N280-West. Hierdoor is sprake van overlast op het gebied van bijvoorbeeld geluid, fijn

stof en luchtkwaliteit. Dit geldt in het bijzonder voor de kern Baexem waar de N280-West deels door de bebouwde kom gaat. Ook elders langs het tracé is, zij het in mindere mate, sprake van knelpunten ten aanzien van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. De toenemende verkeersdruk betekent bovendien dat de barrièrewerking van de N280-West, met name op de wegvakken met 2x1-rijstroken, de komende jaren verder toeneemt.

Effecten bevolkingsontwikkeling Midden-Limburg op deze problemen

De bevolkingsontwikkeling van Midden-Limburg is onzeker. Naar verwachting treedt op termijn bevolkingskrimp op. Krimp heeft effecten op nut en noodzaak van mogelijke aanpassingen aan de N280-West. Naar mate er sprake is van minder inwoners zullen de geschetste doorstromings-, leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen kleiner kunnen worden.

Het is wel belangrijk hierbij te realiseren dat het kleiner worden van problemen niet betekent dat problemen verdwijnen. Een minder snelle toename van het verkeer of zelfs een geleidelijke afname van verkeer betekent niet dat problemen ten aanzien van bijvoorbeeld geluidshinder en oversteekbaarheid verdwijnen. Er blijft immers sprake van veel verkeer. Wel kan zoals aangegeven door krimp de noodzaak tot het nemen van maatregelen kleiner worden.

In de uit te voeren effectenstudies zal hier dieper op ingegaan worden. Genoemde oplossingsrichtingen zullen tegen de meest actuele inzichten omtrent bevolkingsontwikkeling worden doorgerekend om hier inzicht in de krijgen. Overigens laten de tot op heden uitgevoerde verkeersstudies voor de N280 zien dat er, ondanks een mogelijke bevolkingsontwikkeling, sprake is van een toename van verkeer tussen nu en 2020, en daardoor van een toename van doorstromings-, leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen.

4.2. DOELSTELLINGEN

Op basis van de hiervoor benoemde probleemstelling kunnen 5 doelstellingen voor de voorkeursoplossing(en) voor de N280-West worden benoemd:

1. De voorkeursoplossingsrichting(en) voor de N280-West moet(en) een stimulans geven aan de regionaal-economische ontwikkeling van Midden-Limburg.

De voorkeursoplossingsrichting voor de N280-West geeft een stimulans aan het vestigings- en ondernemersklimaat, en aan de toeristisch-recreatieve potenties van de regio. De verbinding resulteert in een toename van werkgelegenheid, een toename van toeristisch-recreatief bezoek aan de regio en een toename van het kooptoeisme. Daarbij stimuleert de verbinding het functioneren van de verschillende hoogwaardige regionale bedrijventerreinen in het gebied.

2. De voorkeursoplossingsrichting(en) voor de N280-West moet(en) een stimulans geven aan een aantal specifieke projecten en ambities voor Midden-Limburg.

De voorkeursoplossingsrichting voor de N280-West geeft een stimulans aan verschillende gebiedsontwikkelingen en ambities voor de regio, zoals de plannen voor een zorgstrip In Leudal en de ontwikkeling van Jazz City / City Meadow in Roermond. De oplossingsrichting neemt enerzijds knelpunten vanuit bereikbaarheid weg maar geeft tegelijkertijd ook een stimulans aan deze ontwikkelingen en ambities.

3. De voorkeursoplossingsrichting(en) moet(en) de doorstromingsproblemen op en rond de N280-West oplossen.

De voorkeursoplossingsrichting voor de N280-West moet onder meer een knelpuntvrije verbinding tussen Weert en Roermond vormen, de bereikbaarheid van de kernen in Midden-Limburg verbeteren en de regio op goede wijze aantakken op de rijkswegen A2 en A73. Belangrijk is dat de weg voldoende capaciteit heeft en op zo'n manier functioneert dat sluipverkeer naar het onderliggend wegennet (naar parallelle routes) tot een minimum wordt beperkt. Ook mag de oplossingsrichting niet resulteren in filevorming op de A2 bij afrit 40 (aansluiting A2 – N280).

Daarnaast moet de oplossingsrichting niet alleen bijdragen aan een verbeterde bereikbaarheid van de woonkernen en bedrijventerreinen in het gebied maar ook aan een verbeterde bereikbaarheid van het Maasplassengebied en de nationale parken De Meinweg en de Peel.

4. De voorkeursoplossingsrichting(en) moet(en) de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen op en rond de N280-West oplossen.

De voorkeursoplossingsrichting moet de bestaande leefbaarheids- en veiligheidsknelpunten rondom de N280-West oplossen, in het bijzonder de situatie bij Baexem. Daarbij moet ook de barrièrewerking van een opgewaardeerde N280 tot een minimum worden beperkt en mag de weg geen negatief effect hebben op de ruimtelijke kwaliteit en de (waardevolle) landschappelijke kwaliteiten van het gebied.

5. Uitgangspunten/overkoepelende doelstellingen

In aanvulling hierop gelden een aantal overkoepelende doelstellingen. De voorkeursoplossingsrichting moet op korte termijn realiseerbaar zijn, kosteneffectief zijn, de maatschappelijke welvaart verhogen, duurzaam van karakter zijn en bijdragen aan behoud en verdere ontwikkeling van natuur en landschap..

In hoofdstuk 6 wordt op basis van deze doelstellingen een beoordelingskader uitgewerkt. Voorafgaand hieraan worden in het volgende hoofdstuk de verschillende oplossingsrichtingen die in de effectenonderzoeken centraal staan nader toegelicht.

5. Oplossingsrichtingen en varianten

5.1. ALGEMEEN

In de effectenstudies zullen zeven oplossingsrichtingen voor de N280-West worden onderzocht. Het betreft hier de zeven oplossingsrichtingen die in het Bestuurlijk Overleg van 27 augustus 2009 op grond van (naar verwachting) voldoende probleemoplossend vermogen en de kansen die ze bieden voor gebiedsontwikkelingen, zijn geselecteerd.

Het betreft de volgende zeven oplossingsrichtingen:

- Nul-oplossingsrichting ('referentiesituatie');
- Nulplus-oplossingsrichting ('knelpuntsgerichte aanpak N280-West');
- Opwaarderen N280-West tot autoweg;
- Omleidingsalternatief Napoleonsweg / N273;
- Omleidingsalternatief Rijkswegennet A2 / A73;
- Nieuwe weg zuidzijde spoorlijn Weert-Roermond;
- Nieuwe weg noordzijde spoorlijn Weert-Roermond.

Met bovenstaande oplossingsrichtingen wordt het mogelijke scala aan oplossingsrichtingen voor de N280-West, zoals onderzocht in de verkeersstudie door DHV, volledig afgedekt. Met deze oplossingsrichtingen wordt bovendien een logische opbouw gevolgd van het nemen van geen maatregelen ('niets doen'), een minimale aanpak gericht op het aanpakken van de (grootste) knelpunten, tot de opwaardering van de N280-West tot een stroomweg met 2x2-rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en een ontwerpsnelheid van 100 km/uur). Bij de opwaardering van de bestaande N280-West wordt daarbij zowel opwaardering van de bestaande N280-West meegenomen als de (meest logische) mogelijkheden voor de realisatie van een volledig nieuwe verbinding.

Uiteraard zijn er tal van varianten mogelijk op deze oplossingsrichtingen waarbij bijvoorbeeld wordt gekozen voor een (deels) wat andere ligging, gelijkvloerse (in plaats van ongelijkvloerse) kruisingen, een 2x1- (in plaats van een 2x2-)profiel, een andere ontwerpsnelheid etc. Deze en andere varianten zullen nader uitgewerkt en bestudeerd worden afhankelijk van de keuzes die over deze oplossingsrichtingen gemaakt worden. In deze studie wordt uitsluitend gekeken naar twee varianten voor een omleiding ter hoogte van Baexem en twee varianten ter hoogte van Weert. Verderop in dit hoofdstuk wordt hier dieper op ingegaan.

Voor de goede orde, in de verkeersstudie van DHV worden ook twee oplossingsrichtingen voor een rondweg ter hoogte van Nederweert onderzocht. Deze oplossingsrichtingen hebben niet of nauwelijks een relatie met de problematiek van de N280-West en worden in een separaat traject (in een andere studie) verder uitgewerkt.

In het vervolg van dit hoofdstuk worden deze oplossingsrichtingen nader en in globale zin beschreven, voortbouwend op de beschrijving van de oplossingsrichtingen in de verkeersstudie door DHV in 2009. Het betreft een beschrijving op hoofdlijnen. Bij de totstandkoming van dit Startdocument is geconstateerd dat de verkeersstudie van DHV op een aantal cruciale punten niet aansluit bij huidige verwachtingen. In het bijzonder de eerdergenoemde no-regretmaatregelen aan de N280-West ter hoogte van Weert en de aansluitingen tussen de Maasbrug en de A73 in Roermond zijn anders of niet opgeno-

men in de verkeersstudie van DHV, terwijl ze naar verwachting een substantieel effect hebben op het gebruik van de N280-West. Dit heeft tot de conclusie geleid dat het wenselijk is om nieuwe modelruns met het verkeersmodel voor bovenstaande 7 oplossingsrichtingen uit te voeren teneinde zo goed mogelijk aan te sluiten bij actuele inzichten. De nadere invulling van de oplossingsrichtingen zal nog plaatsvinden, dit hoofdstuk loopt vooruit op de nadere uitwerking van de oplossingsrichtingen in de verkeerswerkgroep.

De beschrijving van de oplossingsrichtingen vindt daarnaast steeds plaats voor het zichtjaar 2020. Dit zichtjaar is gangbaar in effectenstudies, daarnaast mag verwacht worden dat in 2020 de voorkeursoplossing voor de N280-West gerealiseerd is. Op grond hiervan staat dit zichtjaar ook centraal in de uit te voeren effectenstudies (zie hoofdstuk 7).

Voor alle oplossingsrichtingen geldt tenslotte dat:

- Voor het wegennet buiten de N280-West wordt uitgegaan van de infrastructuurprojecten waarvan concreet zicht is op realisatie voor 2020. Dit betreft projecten waarvan de financiering rond is en waarover reeds besluiten zijn genomen; de ambities worden op grond hiervan niet als 'hard' verondersteld. Belangrijkste wijziging in het infrastructuurnetwerk elders betreft de ingebruikname van de A74 bij Venlo. Zie ook tabel 3.3. hoofdstuk 3.
- Alle autonome gebiedsontwikkelingen zoals opgenomen in tabel 3.4 in hoofdstuk 3 verondersteld zijn gerealiseerd te zijn. Voor de goede orde, ook hier geldt dat de ambities niet als 'hard' worden verondersteld.

In dit hoofdstuk worden de genoemde oplossingsrichtingen en varianten nader beschreven. Per oplossingsrichting is een overzicht van de ligging opgenomen met daarin weergegeven de autonome ontwikkeling respectievelijk ambities uit hoofdstuk 3, waarbij tevens onderscheid is gemaakt in verkeersontwikkeling en gebiedsontwikkeling.

5.2. OPLOSSINGSRICHTING 1: NUL-OPLOSSINGSRICHTING

In deze oplossingsrichting wordt de huidige situatie voortgezet en wordt uitsluitend uitgegaan van verkeersmaatregelen waarover een besluit is genomen. Voor wat betreft de 280-West wordt uitgegaan van de volgende maatregelen:

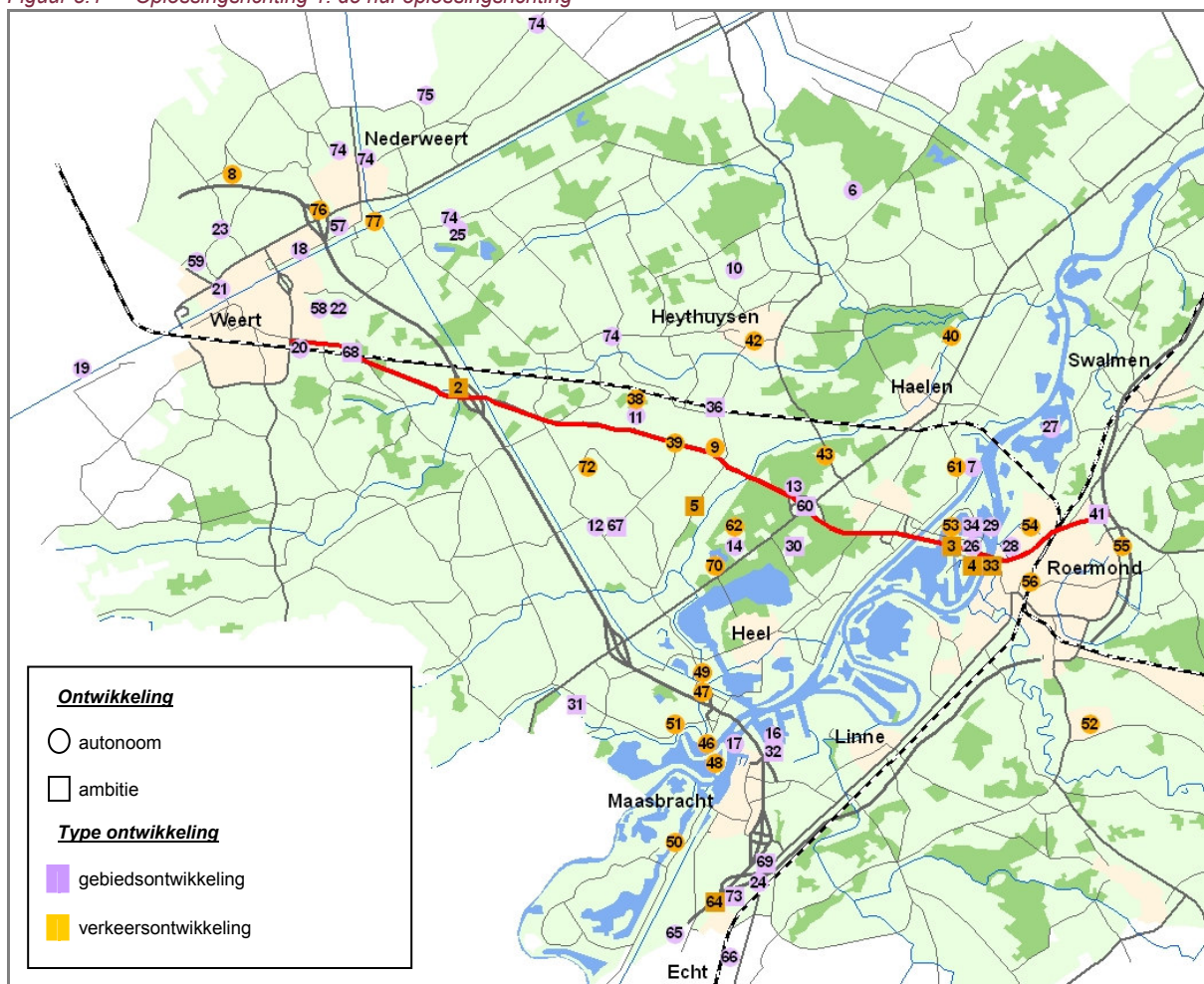
- De realisatie van een rotonde ter hoogte van de aansluiting Ittervoortseweg in Weert;
- De realisatie van een voorsorteervak voor linksafslaand verkeer ter hoogte van Trumpertweg;
- Het 'verdwijnen' van de verkeersregelinstallatie bij de aansluiting Hatenboer;
- Aanpassing profiel Maasbrug, resulterend in verkeersveiliger situatie en een betere doorstroming van het verkeer, conform bestuurlijke afspraken op 11 november 2010.

Voor wat betreft de aansluitingen Buitenop en Mijnheerkensweg in Roermond wordt gelet op de lopende onderzoeken hiervoor uitgegaan van de bestaande situatie⁹.

Elders in het wegennet zijn de openstelling van de A74 en de capaciteitsuitbreiding van de A2 tussen Het Vonderen en Kerensheide belangrijke wijzigingen.

In figuur 5.1 is deze oplossingsrichting weergegeven. Deze oplossingsrichting bouwt voort op variant 2 uit de verkeersstudie [4].

Figuur 5.1 Oplossingsrichting 1: de nul-oplossingsrichting



⁹ Dit betekent niet dat hiermee wordt uitgesloten dat deze aansluitingen op termijn alsnog ongelijkvloers worden gemaakt.

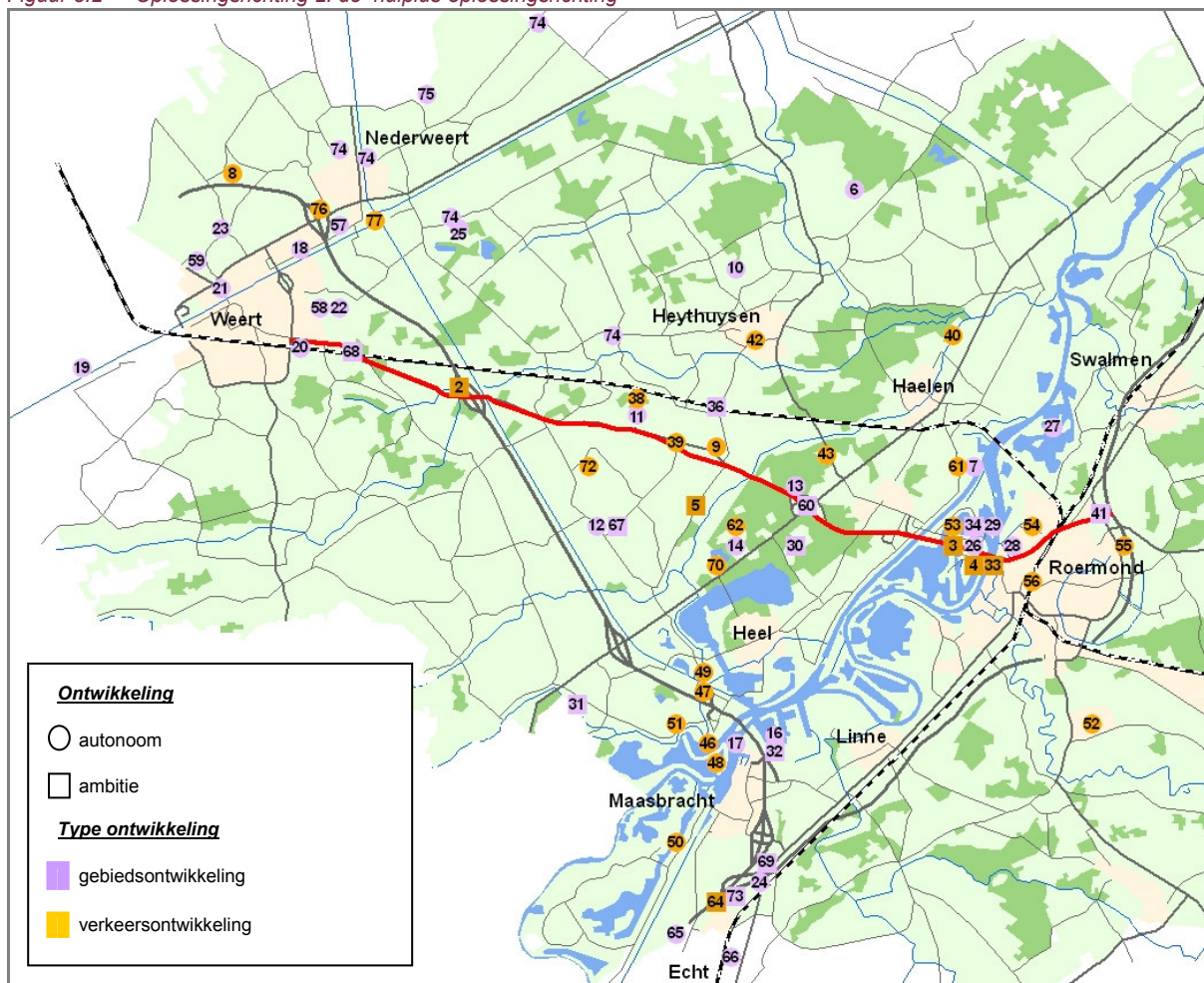
5.3. OPLOSSINGSRICHTING 2: NULPLUS-OPLOSSINGSRICHTING

In deze oplossingsrichting is sprake van een knelpuntgerichte aanpak. Hierbij staat het oplossen van de (meest urgente) knelpunten centraal waarbij in principe de volgende maatregelen worden uitgevoerd [4]:

- De kluifrotonde bij de aansluiting van de N280 op de A2 wordt voorzien van bypasses en de nabijgelegen brug over het kanaal wordt verbreed;
- De VRI bij het kruispunt N280-Kelperweg krijgt meer capaciteit voor de N280;
- Om Baexem wordt een zuidelijke rondweg aangelegd;
- Op de N273 komen bij de aansluiting met de N280 twee rotondes en de VRI met de N279 krijgt meer capaciteit voor de richting N280/Heythuysen;
- De aansluiting Horn vanuit de N280 wordt directer en door middel van een VRI op de Roermondseweg aangesloten;
- De kruispunten Buitenop en Mijnheerkensweg in Roermond worden ongelijkvloers.
- De N280-West verandert niet van profiel. Waar nu sprake is van een 2x1-profiel blijft dit in deze oplossingsrichting ook van toepassing;
- Een (gedeeltelijke) parallelstructuur.

In figuur 5.2 is oplossingsrichting 2 weergegeven. Deze oplossingsrichting bouwt voort op variant 17 uit de Verkeersstudie Midden-Limburg [4].

Figuur 5.2 Oplossingsrichting 2: de nulplus-oplossingsrichting



Varianten

Voor deze oplossingsrichting worden bij Weert en bij Baexem twee varianten onderzocht.

Bij Weert worden de effecten van realisatie van een nieuwe aansluiting op de Ringbaan-Oost (de N280 krijgt een nieuwe, zuidelijker tracé) onderzocht ten opzichte van continuering van de N280 over het bestaande tracé. Hierbij zal voor langzaam verkeer het ongelijkvloers kruisen met het spoor worden onderzocht.

Bij Baexem worden de effecten van een rondweg die voor het kasteel Baexem doorgaat afgezet tegenover de effecten van een rondweg die om kasteel Baexem heengaat¹⁰.

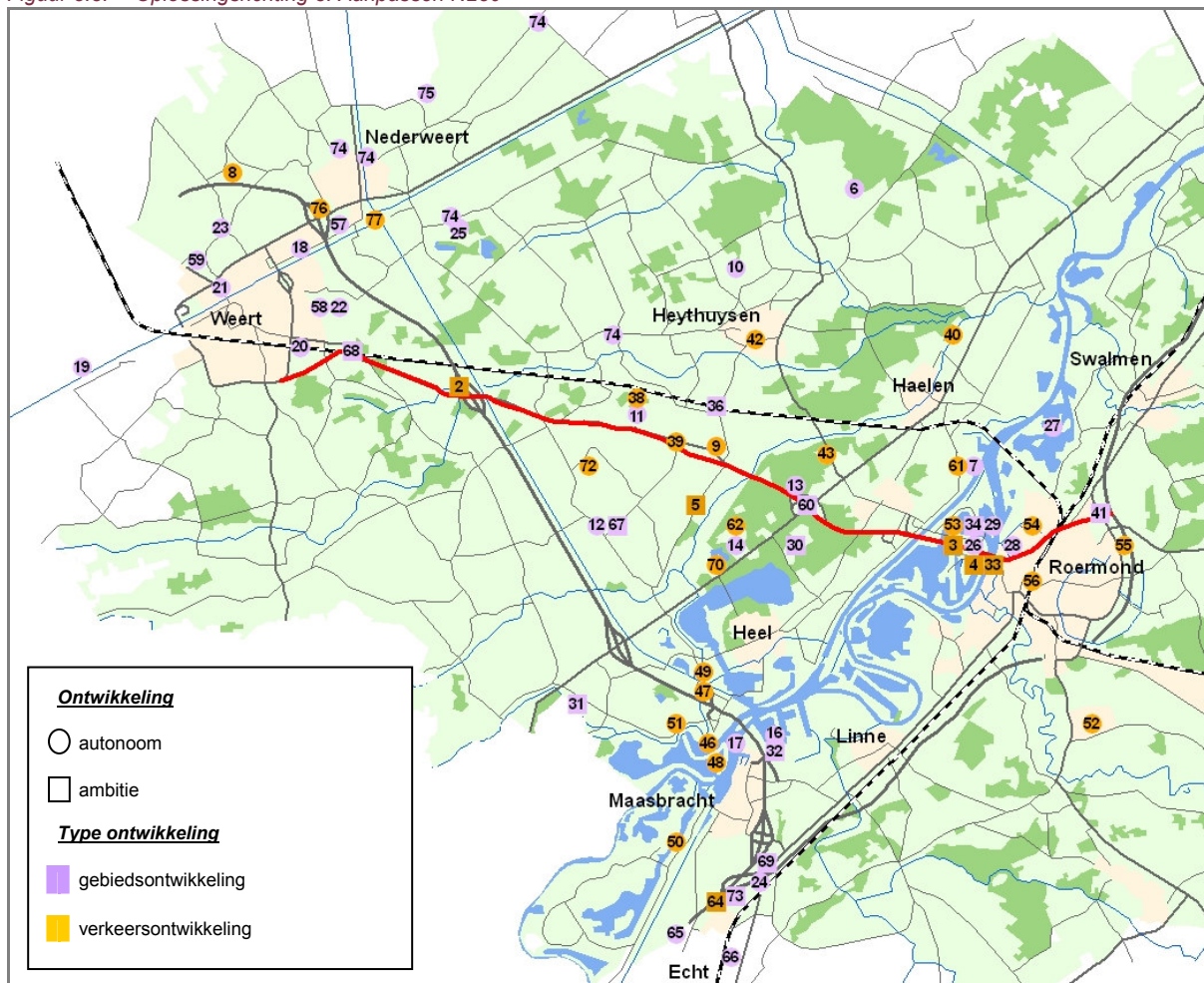
¹⁰ Een nadere invulling van het ontwerp vindt plaats in een later stadium (bijv. bij het opstellen van een eventuele project-MER of een bestemmingsplan).

5.4. OPLOSSINGSRICHTING 3: OPWAARDEREN N280-WEST

In deze oplossingsrichting wordt een volledige stroomweg (2x2-rijstroken, ongelijkvloerse aansluitingen en een ontwerpsnelheid van 100 km/uur) gerealiseerd tussen de A2 en de A73, waarbij zo veel mogelijk het bestaande tracé van de N280-West wordt gevolgd. Dit betekent onder meer dat de aansluitingen tussen de Maasbrug en de A73 in Roermond ongelijkvloers worden gemaakt. Voor wat betreft de aansluitingen van de N280 met de A2 en de A73 wordt een oplossing uitgewerkt die past bij de weg en het gebied. Dit betekent dat hier niet wordt uitgegaan van een volledige verknoping van de N280 met beide rijkswegen via een klaverbladoplossing. De bestaande op- en afritten worden behouden (in lijn met de huidige situatie).

In figuur 5.3 is oplossingsrichting 3 weergegeven. Deze oplossingsrichting bouwt voort op variant 10 uit de Verkeersstudie Midden-Limburg [4].

Figuur 5.3. Oplossingsrichting 3: Aanpassen N280



5.5. OPLOSSINGSRICHTING 4: OMLEIDINGSALTERNATIEF NAPOLEONSWEG

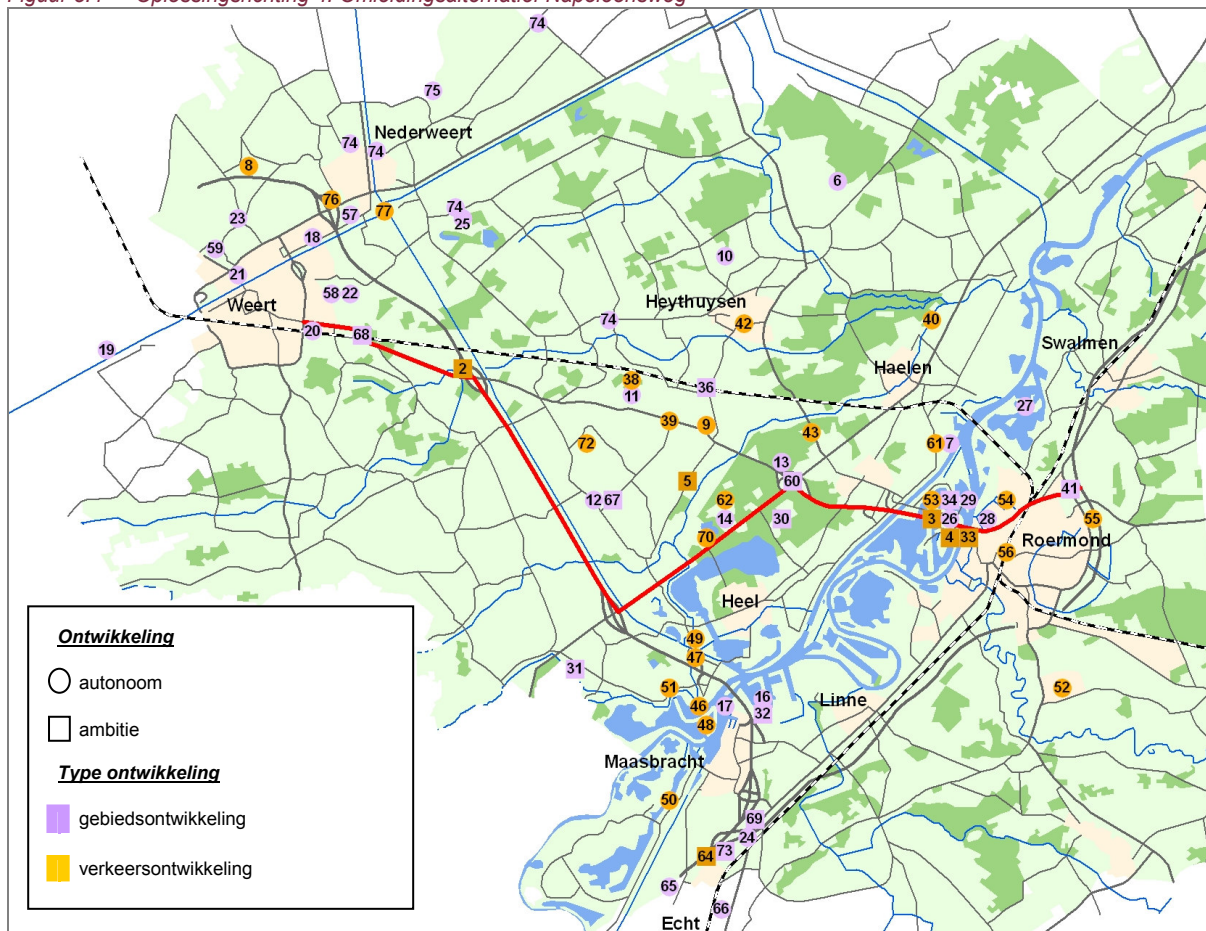
In deze oplossingsrichting wordt een volledige stroomweg (2x2-rijstroken, ongelijkvloerse aansluitingen en een ontwerpsnelheid van 100 km/uur) gerealiseerd tussen de A2 en de A73, waarbij de route over de A2 en de N273 wordt gestimuleerd als doorgaande route. Dit betekent dat de N273 tussen de aansluitingen met de A2 en de N280 wordt opgewaardeerd tot volledige stroomweg.

Deze oplossingsrichting betekent onder meer dat de aansluitingen tussen de Maasbrug en de A73 in Roermond ongelijkvloers worden gemaakt. Voor wat betreft de aansluitingen van de N280 met de A73 wordt een oplossing uitgewerkt die past bij de weg en het gebied. Dit betekent dat hier niet wordt uitgegaan van een volledige verknoping van de N280 met de A73 via een klaverbladoplossing. De bestaande op- en afritten worden behouden (in lijn met de huidige situatie). Voor wat betreft rijksweg A2 wordt uitgegaan van het huidige profiel van 2x2-rijstroken.

De N280 tussen de aansluitingen met de A2 en de N273 zal in deze oplossingsrichting worden afgewaardeerd en onaantrekkelijker worden gemaakt voor doorgaand verkeer teneinde het gebruik van deze oplossingsrichting zoveel mogelijk te stimuleren.

In figuur 5.4 is deze oplossingsrichting weergegeven. Deze oplossingsrichting bouwt voort op variant 7 uit de Verkeersstudie Midden-Limburg [4].

Figuur 5.4 Oplossingsrichting 4: Omleidingsalternatief Napoleonsweg



5.6. OPLOSSINGSRICHTING 5: OMLEIDINGSALTERNATIEF RIJKSWEGENNET

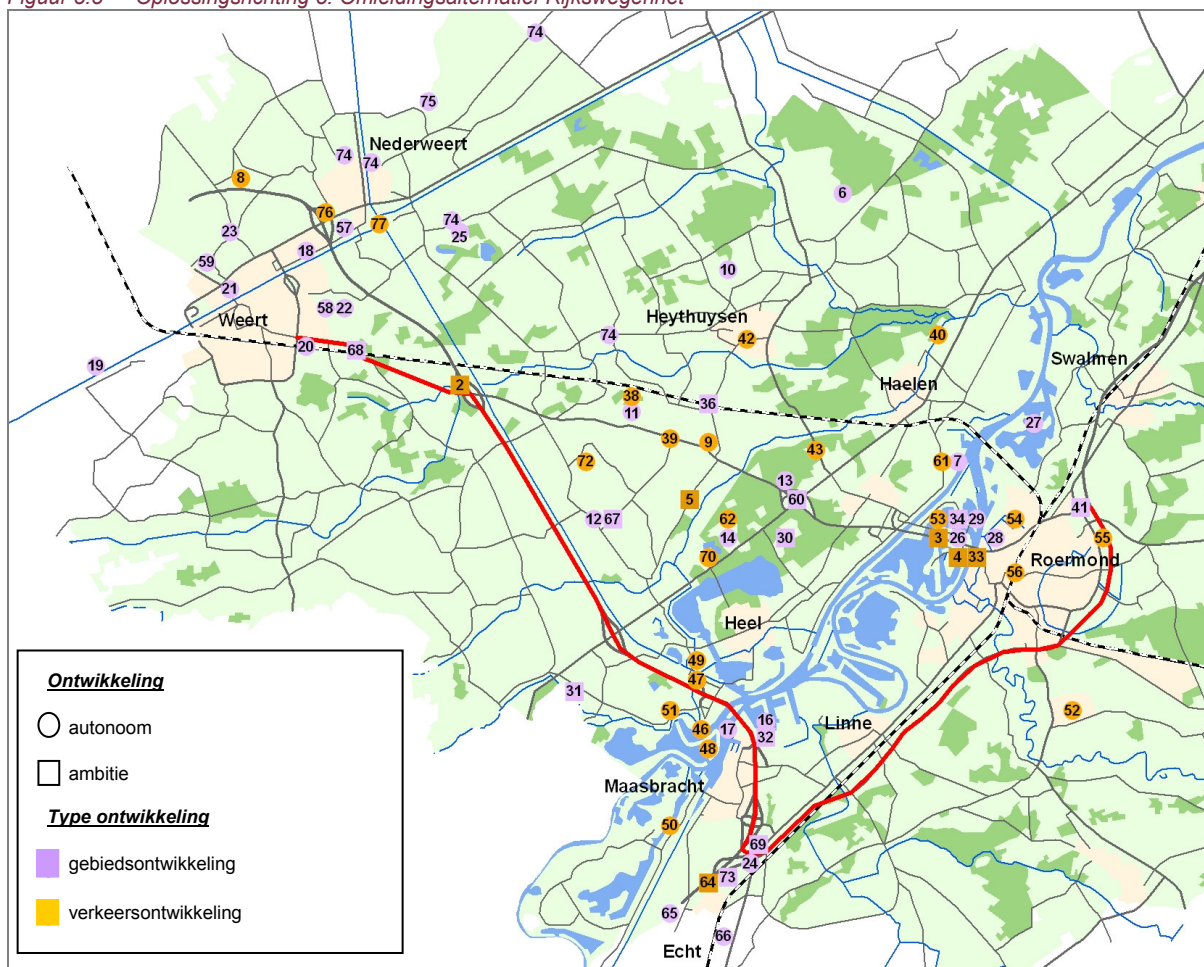
In deze oplossingsrichting wordt de A2 en de A73 in knooppunt Het Vonderen volledig verknoot door middel van het volledig maken van knooppunt Het Vonderen.

De N280 tussen de aansluitingen met de A2 en de A73 zal in deze oplossingsrichting worden afge-
waardeerd en onaantrekkelijker worden gemaakt voor doorgaand verkeer teneinde het gebruik van
deze oplossingsrichting zoveel mogelijk te stimuleren¹¹.

Voor wat betreft de rijksweg A2 en A73 wordt voor beide rijkswegen uitgegaan van het huidige profiel
van 2x2-rijstroken.

In figuur 5.5 is deze oplossingsrichting weergegeven. Deze oplossingsrichting bouwt voort op variant 6
uit de Verkeersstudie Midden-Limburg [4].

Figuur 5.5 Oplossingsrichting 5: Omleidingsalternatief Rijkswegenet



¹¹ Dit betekent niet dat hiermee wordt uitgesloten dat de aansluitingen Buitenop en Mijnheerkensweg op termijn alsnog ongelijkvloers worden gemaakt.

5.7. OPLOSSINGSRICHTING 6: TRACÉ TEN ZUIDEN VAN HET SPOOR

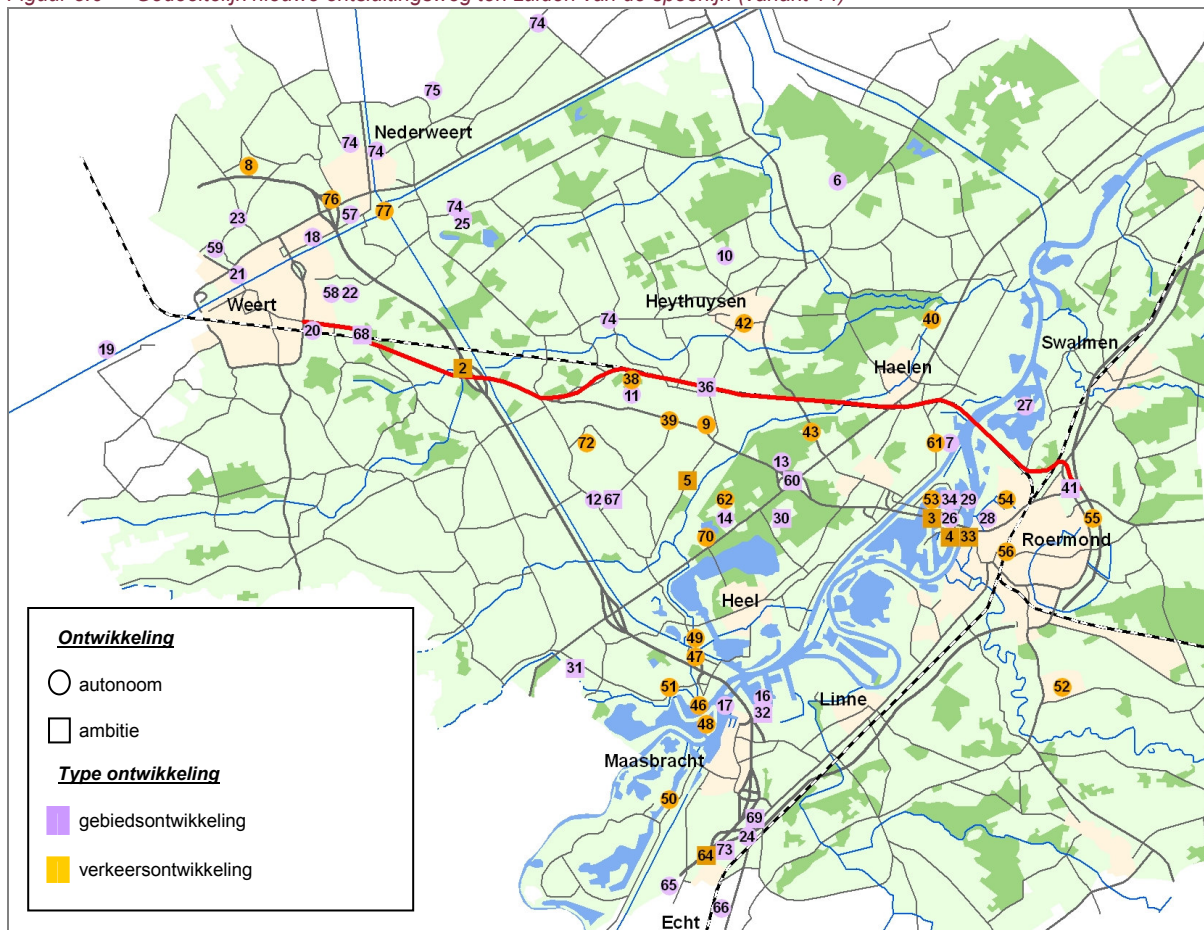
In deze oplossingsrichting wordt een volledige stroomweg (2x2-rijstroken, ongelijkvloerse aansluitingen en een ontwerpsnelheid van 100 km/uur) gerealiseerd ten zuiden en parallel aan de spoorlijn Weert-Roermond.

Voor wat betreft de aansluitingen van de N280 met de A2 en de A73 wordt een oplossing uitgewerkt die past bij de weg en het gebied. Dit betekent dat hier niet wordt uitgegaan van een volledige verknoping van de N280 met beide rijkswegen via een klaverbladoplossing. De bestaande op- en afritten worden behouden (in lijn met de huidige situatie).

De bestaande N280 tussen de aansluitingen Kelpen-Oler en de A73 worden afgewaardeerd en onattractiever worden gemaakt voor doorgaand verkeer teneinde het gebruik van deze oplossingsrichting zoveel mogelijk te stimuleren¹².

Deze oplossingsrichting bouwt voort op variant 14 uit de verkeersstudie [4]. In figuur 5.6 is deze oplossingsrichting weergegeven.

Figuur 5.6 Gedeeltelijk nieuwe ontsluitingsweg ten zuiden van de spoorlijn (variant 14)



¹² Dit betekent niet dat hiermee wordt uitgesloten dat de aansluitingen Buitenop en Mijnheerkensweg op termijn alsnog ongelijkvloers worden gemaakt.

5.8. OPLOSSINGSRICHTING 7: TRACÉ TEN NOORDEN VAN HET SPOOR

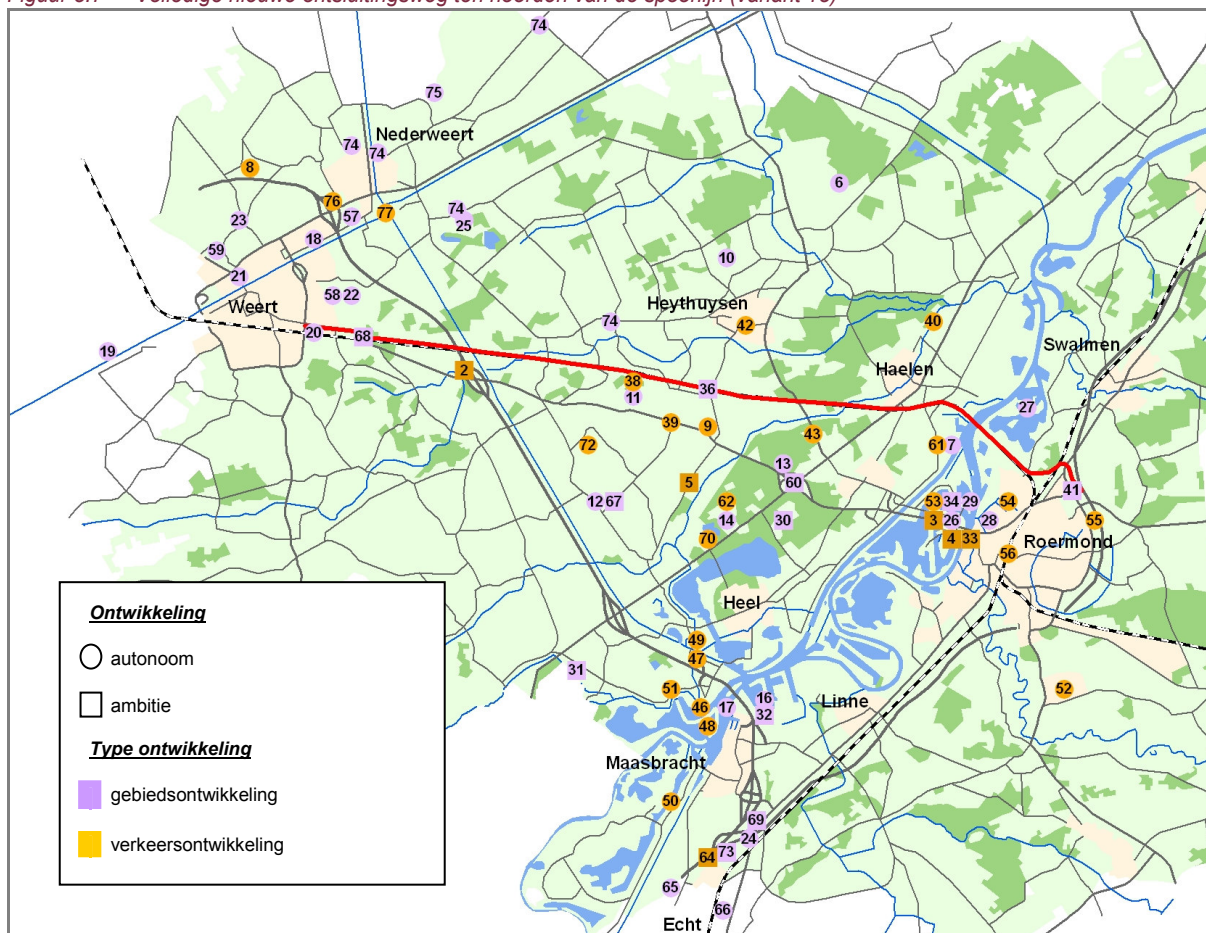
In deze oplossingsrichting wordt een volledige stroomweg (2x2-rijstroken, ongelijkvloerse aansluitingen en een ontwerpsnelheid van 100 km/uur) gerealiseerd ten noorden en parallel aan de spoorlijn Weert-Roermond.

Voor wat betreft de aansluitingen van de N280 met de A2 en de A73 wordt een oplossing uitgewerkt die past bij de weg en het gebied. Dit betekent dat hier niet wordt uitgegaan van een volledige verknoping van de N280 met beide rijkswegen via een klaverbladoplossing. Wel zal in deze oplossingsrichting de bestaande aansluiting met de A2 komen te vervallen ten gunste van een nieuwe noordelijke gelegen aansluiting. De overige bestaande op- en afritten worden behouden (in lijn met de huidige situatie).

De bestaande N280 wordt in deze oplossingsrichting afgewaardeerd en onaantrekkelijker worden gemaakt voor doorgaand verkeer teneinde het gebruik van deze oplossingsrichting zoveel mogelijk te stimuleren¹³.

Deze oplossingsrichting bouwt voort op variant 15 uit de verkeersstudie [4]. In figuur 5.7 is deze oplossingsrichting weergegeven.

Figuur 5.7 Volledige nieuwe ontsluitingsweg ten noorden van de spoorlijn (variant 15)



¹³ Dit betekent niet dat hiermee wordt uitgesloten dat de aansluitingen Buitenop en Mijnheerkensweg op termijn alsnog ongelijkvloers worden gemaakt.

6. Beoordeling en effectenstudies

6.1. ALGEMEEN

Voor de zeven oplossingsrichtingen zoals beschreven in het vorige hoofdstuk worden aansluitend aan de vaststelling van dit Startdocument uitgebreide effectenonderzoeken uitgevoerd.

Doel van deze effectenstudies is om in de vorm van een op te stellen Afwegingsdocument de beslissinginformatie aan te leveren waarmee inhoudelijk een goede afweging kan worden gemaakt over de zeven voorliggende oplossingsrichtingen. Centraal in het Afwegingsdocument staat een beoordelingstabel waarin de lezer in één oogopslag de belangrijkste effecten van de verschillende oplossingsrichtingen ziet. In dit hoofdstuk wordt deze beoordelingstabel toegelicht.

In de bijlagen bij het document en in de verschillende onderliggende deelrapporten is het totaaloverzicht van effecten te vinden. In dit hoofdstuk wordt deze beoordelingstabel toegelicht.

Een globale omschrijving van de effectenstudies is opgenomen in hoofdstuk 7.

6.2. ELEMENTEN IN DE BEOORDELINGSTABEL

In hoofdstuk 4 van dit Startdocument zijn vijf groepen van doelstellingen genoemd waar de uiteindelijke oplossingsrichting aan moet voldoen. Op basis van deze doelstellingen zijn effecten / criteria benoemd die centraal staan in de beoordelingstabel in het Afwegingsdocument.

Doelstelling 1. Stimulans geven aan de regionaal-economische ontwikkeling Midden-Limburg.

De eerste doelstelling betreft het geven van een stimulans aan de regionaal-economische ontwikkeling van Midden-Limburg. Deze doelstelling is uitgewerkt in vier subdoelstellingen:

- Toename van werkgelegenheid in Midden-Limburg;
- Toename van aantal bereikbare banen voor werknemers in Midden-Limburg;
- Toename van toeristisch-recreatief bezoek in Midden-Limburg;
- Toename van het kooptoeerisme in Midden-Limburg.

De subdoelstellingen worden in de beoordelingstabel geoperationaliseerd, zoals omschreven in tabel 6.1.

Tabel 6.1. Doelstelling 1: weergave subdoelen in beoordelingstabel

Subdoel	Indicator / Effect	Weergave in beoordelingstabel
Toename werkgelegenheid	Absoluut effect op totaal aantal arbeidsplaatsen in regio.	+/- aantal arbeidsplaatsen per oplossingsrichting
Toename aantal bereikbare banen	Procentueel effect op bereikbaar aantal banen vanuit (1) Roermond en (2) Weert binnen 45 minuten enkele reistijd	+/- procentuele verandering aantal bereikbare banen vanuit Roermond +/- procentuele verandering

Subdoel	Indicator / Effect	Weergave in beoordelingstabel
		aantal bereikbare banen van-uit Weert
Toename toeristisch-recreatief bezoek	Procentueel effect op aantal toeristisch-recreatieve bezoeken aan Midden-Limburg	+/- procentuele verandering totaal aantal bezoeken
Toename van het kooptoerisme	Procentueel effect op aantal kooptoeristen	+/- procentuele verandering totaal aantal bezoeken aan binnenstad Weert +/- procentuele verandering totaal aantal bezoeken binnenstad Roermond +/- procentuele verandering totaal aanbezoeken retailpark Roermond

Doelstelling 2: Stimuleren van een aantal specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities

De tweede doelstelling betreft het stimuleren van een aantal specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities. In hoofdstuk 3 is een uitgebreid en zo volledig mogelijk overzicht van gebiedsontwikkelingen en ambities opgenomen.

In de uit te voeren effectenstudies zullen globaal en kwalitatief de effecten van de oplossingsrichtingen voor de N280-West op alle in hoofdstuk 3 genoemde gebiedsontwikkelingen en ambities worden weergegeven. Op grond van hun situering, karakter (voldoende bestendig, realistisch en concreet alsmede ingebed zijn in politiek-bestuurlijke documenten) en omvang zijn acht ontwikkelingen te benoemen waarop de verschillende oplossingsrichtingen, naar verwachting, een substantieel effect kunnen hebben. Deze ontwikkelingen worden gedetailleerd en kwantitatief geëvalueerd.

Nota bene: Deze gedetailleerde en kwantitatieve evaluatie zal uitsluitend plaatsvinden mits uiterlijk 1 januari 2011 voldoende kwantitatieve informatie beschikbaar is. Het gaat hierbij primair om informatie omtrent de omvang, verwachte werkgelegenheid, verwachte aantal bezoekers etc. Zo niet, zullen deze ontwikkelingen globaal en kwalitatief worden beoordeeld, op vergelijkbare wijze als de andere globaal en kwalitatief te evalueren gebiedsontwikkelingen. De betrokken partijen zullen worden benaderd om de betreffende informatie beschikbaar te stellen.

Het betreft de volgende gebiedsontwikkelingen (autonome ontwikkelingen en ambities):

Zorgstrip, Leudal (ambitie)

De zorgstrip is een gebied waarin verschillende gezondheidszorgvoorzieningen worden gebundeld. Het betreft hier specialistische zorg(kennis) tussen de steden Roermond en Weert [1]. De ontwikkeling van de zorgstrip biedt kansen op het gebied van zorg, werkgelegenheid, onderwijs, speciale woonvormen, landschapsontwikkeling, etc. [1].

Jazz City / City Meadow en uitbreiding DOC, Roermond (ambitie)

In 2001 is gestart met de herontwikkeling van het gebied in Roermond dat grenst aan de Maas en dat ten noorden van de N280 is gelegen. Zo is hier de Designer Outlet Center (DOC) gerealiseerd. Inmiddels zijn er plannen voor de verdere ontwikkeling van dit gebied, het betreft de ontwikkeling van:

Jazz City/City Meadow: het bestaande bedrijventerrein Willem-Alexander zal worden omgevormd tot een aantrekkelijk woon-, bezoek- en verblijfsgebied;

Uitbreiding van het DOC: het voornemen is om het bestaande DOC verder uit te breiden qua winkeloppervlakte en qua aantal winkels.

Maasplassen, Roermond/Maasgouw (ambitie)

Voor het gebied de Maasplassen bestaan een aantal ambities:

Realisatie drijvende woningen in de Maasplassen: er bestaan plannen om in de Noord-plas, Donckernack en Douvesbeemd drijvende woningen te ontwikkelen;

Eiland in de Maas: dit plan betreft onder andere het versterken van de natuur, het realiseren van duurzame landbouw en de realisatie van een aantal recreatieve voorzieningen. Daarnaast betreft het plan de ontwikkeling van woningen [9].

Woningbouw Vrouwenhof, Weert en 'kansen detailhandel bij omlegging' (autonome ontwikkeling)

In het gebied Vrouwenhof, dat ten oosten van de kern Weert is gelegen, worden ongeveer 320 woningen gerealiseerd, het betreft met name grondgebonden woningen [10]. Ook worden er in het gebied locaties ingericht voor sport- en recreatieve voorzieningen. Voor deze ontwikkeling is in 2006 een bestemmingsplan vastgesteld.

Golfbaan Heythuysen, Leudal (autonome ontwikkeling)

Aan de Broek in Heythuysen wil men een nieuwe 18-holes golfbaan realiseren. Daarnaast worden onder andere een hotel en recreatieve woningen ontwikkeld. Het totale gebied waar de golfbaan en de overige voorzieningen worden gerealiseerd heeft een oppervlakte van 47,3 ha [11]. Het bestemmingsplan is op 2 juni 2009 goedgekeurd door de Provincie Limburg.

Ittervoort, Leudal (ambitie)

De gemeente Leudal is voornemens om het bestaande bedrijventerrein Ittervoort verder uit te breiden. Het bestaande bedrijventerrein grenst aan de N273 en is gunstig gelegen ten opzichte van de A2.

Land van Thorn, Maasgouw (ambitie)

In het gebied Land van Thorn streeft men onder andere naar de volgende ontwikkelingen: natuur- en landschapsontwikkeling, duurzame landbouw, recreatieve voorzieningen en wonen [12].

Bovenregionaal bedrijventerrein St. Joost (autonome ontwikkeling)

Bedrijventerrein St. Joost sluit aan op de A2 en op de A73. De totale oppervlakte bedraagt circa 40 hectare en de terreinen zijn met name bestemd voor transport- en logistieke functies en modern gemengde bedrijvigheid.

Tabel 6.2 geeft aan op welke wijze de verschillende gebiedsontwikkelingen in de beoordelingstabel worden opgenomen. Afhankelijk van de te ontvangen informatie over deze ontwikkelingen en de onderzoeksuitkomsten kan dit lopende het onderzoek nog worden bijgesteld. Zo veel mogelijk wordt geprobeerd een kwantitatief oordeel te geven.

Tabel 6.2 Doelstelling 2: weergave subdoelen in beoordelingstabel

Subdoel	Indicator / Effect	Weergave in beoordelingstabel
Zorgstrip, Leudal	Absoluut effect op totaal aantal arbeidsplaatsen in regio	+/- aantal arbeidsplaatsen per oplossingsrichting
Jazz City / City Meadow / DOC	Kwalitatief oordeel over bijdrage oplossingsrichting aan ontwikkeling Jazz City / City Meadow Procentueel effect op aantal toeristisch-recreatieve bezoeken DOC	Substantiële / Beperkte / Minimale bijdrage van iedere oplossingsrichting +/- procentuele verandering totaal aantal bezoeken DOC
Maasplassen	Procentueel effect op aantal toeristisch-recreatieve bezoeken	+/- procentuele verandering totaal aantal bezoeken
Woningbouw Vrouwenhof	Kwalitatief oordeel over kansen oplossingsrichting aan ontwikkeling gebied.	Substantiële / Beperkte / Minimale kansen van iedere oplossingsrichting
Golfbaan Heythuysen	Kwantitatief effect op aantal bezoeken	+/- aantal bezoeken
Bedrijventerrein Ittervoort	Kwalitatief oordeel over kansen oplossingsrichting aan ontwikkeling terrein Procentueel effect op grondprijzen	Substantiële / Beperkte / Minimale kansen van iedere oplossingsrichting +/- procentuele verandering hoogte grondprijzen
Land van Thorn	Kwalitatief oordeel over kansen oplossingsrichting aan ontwikkeling gebied.	Substantiële / Beperkte / Minimale kansen van iedere oplossingsrichting
Bovenregionaal bedrijventerrein St. Joost	Kwalitatief oordeel over kansen oplossingsrichting aan ontwikkeling terrein Procentueel effect op grondprijzen	Substantiële / Beperkte / Minimale kansen van iedere oplossingsrichting +/- procentuele verandering hoogte grondprijzen

Doelstelling 3: Oplossen doorstromingsproblemen op en rond de N280-West oplossen.

De derde doelstelling betreft het oplossen van de doorstromingsproblemen op en rond de N280-West. Deze doelstelling is uitgewerkt in zes subdoelstellingen:

- Verbetering reistijden tussen Weert en Roermond;
- Goede aansluiting regio op A2;
- Goede aansluiting regio op A73;
- Realiseren van knelpuntvrije verbinding tussen Weert en Roermond;

- Afname regionale congestie op hoofdwegennet Midden-Limburg (zowel provinciale als rijkswe-
gen);
- Verbetering bereikbaarheid van het Maasplassengebied.

De subdoelstellingen worden in de beoordelingstabel geoperationaliseerd, zoals weergegeven in tabel 6.3.

Tabel 6.3 Doelstelling 3: weergave subdoelen in beoordelingstabel

Subdoel	Indicator / Effect	Weergave in beoorde- lingstabel
Verbetering reistijden tussen Weert en Roermond	Absolute reistijdverandering tussen cen- trum Weert en aansluiting N280 / A73	+/- Reistijdverandering in minuten
Verbetering reistijden tussen Roermond en Eindhoven	Absolute reistijdverandering tussen cen- tra Roermond en Eindhoven	+/- Reistijdverandering in minuten
Verbetering reistijden tussen Weert en Venlo	Absolute reistijdverandering tussen cen- tra Weert en Venlo bij route over oplos- singsrichting N280.	+/- Reistijdverandering in minuten
Knelpuntvrije verbinding tussen Weert en Roermond	Intensiteit / Capaciteit (I/C-) verhouding op verbinding Weert – Roermond Kwalitatief te verwachten effect op sluip- verkeer	Maximale I/C- verhouding op verbinding Weert – Roer- mond Groot / Klein / Verwaar- loosbaar effect op sluit- verkeer
Afname regionale congestie op hoofdwegennet zowel provincia- le als rijkswegen	Procentuele verandering aantal voertuig- verliesuren in Midden-Limburg	+/- Procentuele veran- dering aantal voertuig- verliesuren
Verbetering bereikbaarheid Maasplassengebied	Procentuele verandering van bereikbaar aantal bezoekers aan Maasplassen bin- nen 45 minuten enkele reistijd.	+/- Procentuele veran- dering aantal bereikba- re bezoekers

Doelstelling 4: Terugdringen leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen .

De vierde doelstelling betreft het oplossen van de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen op en rond de N280-West. Deze doelstelling is uitgewerkt in vier subdoelstellingen:

- Afname van geluidshinder;
- Verbetering van luchtkwaliteit;
- Verbetering van de verkeersveiligheid ;
- Verbeteren oversteekbaarheid / Verminderen barrièrewerking;
- Verbetering situatie bij Baexem.

In tabel 6.4 is aangegeven op welke wijze de subdoelstellingen in de beoordelingstabel worden geoperationaliseerd.

Tabel 6.4 Doelstelling 4: weergave subdoelen in beoordelingstabel

Subdoel	Indicator / Effect	Weergave in beoordelingstabel
Afname geluidshinder	Procentuele verandering geluidsgevoelige objecten (bv woningen)	+/- procentuele verandering geluidsgevoelige objecten
Verbetering luchtkwaliteit	Procentuele verandering	+/- procentuele verandering
Verbetering verkeersveiligheid	Kwalitatief effect op verkeersveiligheid.	Geen, beperkt of substantieel positief of negatief effect op verkeersveiligheid.
Verbeteren oversteekbaarheid / Verminderen barrièrewerking	Kwalitatief effect op oversteekbaarheid.	Geen, beperkt of substantieel positief of negatief effect op oversteekbaarheid.
Verbetering situatie bij Ba-exem	Procentuele veranderingen cf indicatoren geluid, lucht, verkeersveiligheid	Idem bovenstaande afzonderlijke indicatoren geluid, lucht, verkeersveiligheid

Doelstelling 5: Uitgangspunten/overkoepelende doelen

Naast de vier doelstellingen waaraan de uiteindelijke oplossingsrichtingen voor de N280-West moet voldoen en die direct gerelateerd zijn aan de problemen op en rond de N280-West, worden de oplossingsrichtingen aan 4 meer overkoepelende doelen/uitgangspunten getoetst:

- De oplossingsrichting moet kosteneffectief zijn;
- De oplossingsrichting moet een positieve MKBA-uitkomst hebben / Toename van maatschappelijke welvaart;
- De oplossingsrichting moet op korte termijn realiseerbaar zijn;
- De oplossingsrichting moet duurzaam van karakter zijn en bijdragen aan behoud en verdere ontwikkeling van natuur en landschap.

In tabel 6.5 is aangegeven op welke wijze de overkoepelende doelstellingen in de beoordelingstabel worden geoperationaliseerd.

Tabel 6.5 Doelstelling 5: weergave overkoepelende doelen in beoordelingstabel

Subdoel	Indicator / Effect	Weergave in beoordelingstabel
Kosteneffectieve oplossing	Benodigde investeringen per oplossingsrichting. Baten-/kostenverhouding (totaal maatschappelijke baten gedeeld door totaal maatschappelijke kosten)	Benodigde investeringen in mln EUR (afgerond op tientallen miljoenen) Baten-/kostenverhouding in één decimaal achter de komma (bijvoorbeeld 1,3)
Positieve MKBA-uitkomst / Toename maatschappelijke welvaart	Saldo van maatschappelijke kosten en baten (totaal maatschappelijke baten minus totaal maatschappelijke kosten)	Netto contante waarde van maatschappelijke kosten en baten in miljoen EUR.

Subdoel	Indicator / Effect	Weergave in beoordelingstabel
Realiseerbaarheid op korte termijn	Kwalitatief oordeel over de te verwachten termijn waarop oplossingsrichting kan worden gerealiseerd	Realiseerbaarheid lijkt mogelijk voor 2015, 2020 of 2025.
Duurzame oplossing en bijdragen aan behoud en ontwikkeling van natuur en landschap.	Kwalitatieve beoordeling uitgedrukt als mate van tegemoetkoming aan duurzaamheidsambities in de regio en bijdragen aan behoud en ontwikkeling van natuur en landschap.	-- / 0 / +

6.3. RESULTERENDE BEOORDELINGSTABEL

Op basis van voorgaande resulteert de volgende beoordelingstabel (zie tabel 6.6)

Tabel 6.6 Beoordelingstabel

Doelen en subdoelen	Opl 1	Opl 2	Opl 3	Opl 4	Opl 5	Opl 6	Opl 7
Doel 1: Stimulans regionaal-economische ontwikkeling							
Toename werkgelegenheid							
Toename aantal bereikbare banen							
Toename toeristisch-recreatief bezoek							
Toename van het kooptoeisme							
Doel 2: Stimulans specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities							
Zorgstrip, Leudal							
Jazz City / City Meadow / DOC							
Maasplassen							
Woningbouw Vrouwenhof							
Golfbaan Heythuysen							
Bedrijventerrein Ittervoort							
Land van Thorn							
Regionaal bedrijventerrein St. Joost							
Doel 3: Oplossen doorstromingsproblemen							
Verbetering reistijden tussen Weert en Roermond							
Verbetering reistijden tussen Roermond en Eindhoven							
Verbetering reistijden tussen Weert en Venlo							
Knelpuntvrije verbinding tussen Weert en Roermond							
Afname regionale congestie op hoofdwegennet							
Verbetering bereikbaarheid Maasplassengebied							
Doel 4: Terugdringen leefbaarheids- en veiligheidsproblemen							
Afname geluidshinder							
Verbetering luchtkwaliteit							

Doelen en subdoelen	Opl 1	Opl 2	Opl 3	Opl 4	Opl 5	Opl 6	Opl 7
Verbetering verkeersveiligheid							
Verbetering oversteekbaarheid/verminderen barrièrewerking							
Verbetering situatie bij Baexem							
Doel 5: Uitgangspunten/overkoepelende doelen							
Kosteneffectieve oplossing							
Positieve MKBA-uitkomst / Toename maatschappelijke welvaart							
Termijn van realisatie							
Duurzame oplossing							

Deze tabel staat centraal in het na afloop van de uit te voeren effectenstudies op te stellen Afwegingsdocument en vormt de basis voor de verdere besluitvorming over de N280-West.

In de tabel worden de effecten van de verschillende oplossingsrichtingen afgezet tegenover de nuloplossingsrichting conform de wijze waarop dit gangbaar is in studies. De tabel laat derhalve zien hoe iedere oplossingsrichting per aspect 'scoort' ten opzichte van de nuloplossingsrichting.

De effecten ten opzichte van de nuloplossingsrichting hoeven niet noodzakelijkerwijs positief te zijn maar kunnen ook negatief zijn wat impliceert dat de nuloplossingsrichting op dat specifieke effect/criterium beter scoort.

In het document worden allereerst op het niveau van de doelstellingen en de onderliggende subdoelstellingen conclusies getrokken. Dit betekent dat eerst per subdoelstelling wordt aangegeven welke oplossingsrichting de voorkeur heeft ('op subdoelstelling A heeft oplossingsrichting B de voorkeur boven oplossingsrichting C enz.'). Vervolgens wordt op basis van de conclusies over de verschillende subdoelstellingen een oordeel geveld over de score van iedere oplossingsrichting op iedere hoofdoelstelling.

Op basis van alle uitkomsten in het effectenonderzoek wordt daarnaast ook zo goed mogelijk een totaaloordeel gegeven. Dit kan zowel een advies zijn om (op inhoudelijke argumenten!) één of meerdere oplossingsrichtingen niet te overwegen alsook een advies om verder te gaan met één of meerdere oplossingsrichtingen. De inhoud van dit advies is afhankelijk van de uitkomsten per doelstelling. Afhankelijk van de uitkomsten per doelstelling kunnen al dan niet 'hardere' conclusies worden getrokken. Ten aanzien van de vervolgfase en de uitwerking van het gekozen voorkeursalternatief of de gekozen voorkeursalternatieven zullen vanuit het onderzoek aanbevelingen worden gedaan. Als er bij de uitwerking verschillende varianten mogelijk zijn die afkomstig zijn uit de effectenstudies of eventueel als conclusie uit een effectenstudie naar voren komen, dan zal dat aangegeven worden.

Voor de goede orde, bovenstaande insteek betekent dat niet alle effecten terugkomen in de beoordelingstabel. Uitsluitend die effecten die een directe relatie hebben met de doelstellingen van het project komen terug in deze tabel. De 'andere' effecten van de oplossingsrichtingen komen terug in de bijlagen bij het Afwegingsdocument en in de rapportages van de verschillende effectenstudies. In het volgende hoofdstuk wordt hier dieper op ingegaan.

Bovenstaande beoordelingstabel is tenslotte het uitgangspunt voor de uit te voeren effectenstudies en het vervolg van dit project. Dit laat onverlet dat als de onderzoeksresultaten of het proces rondom de N280-West daartoe aanleiding geven, de tabel in overleg kan worden bijgesteld.

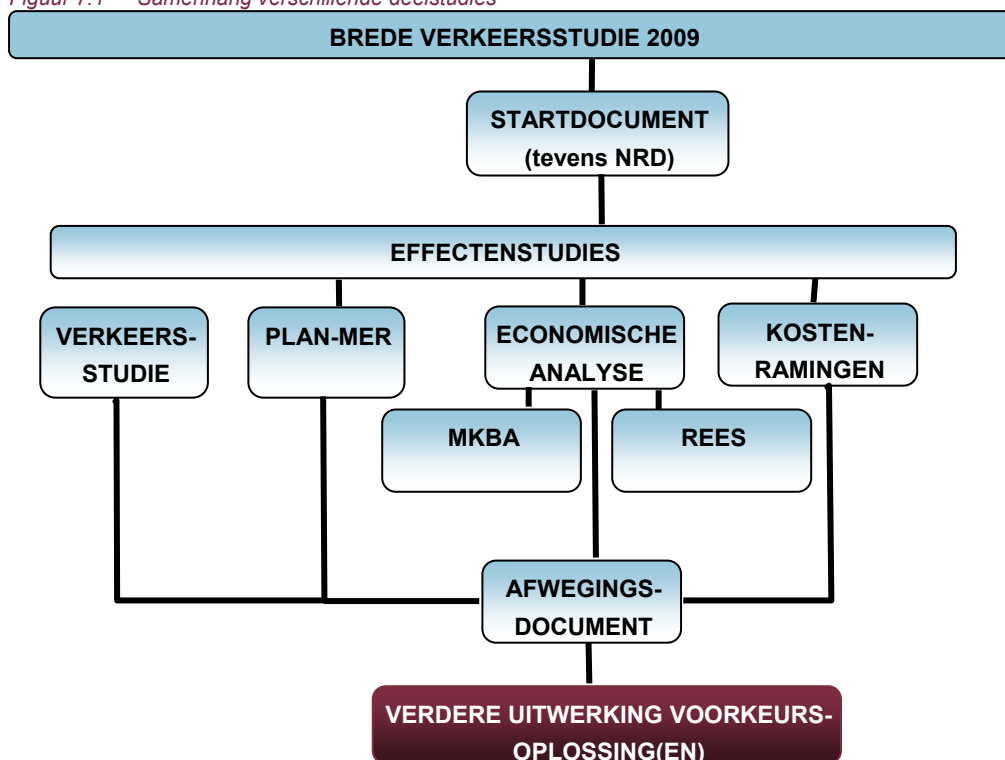
7. Overzicht uit te voeren effectenstudies

7.1. ALGEMEEN

De beoordelingstabel in het Afwegingsdocument wordt gevuld op basis van de resultaten van vijf effectenstudies:

- Een verkeersstudie waarin de verkeerseffecten centraal staan;
- Een plan-MER die focust op de relevante milieu-aspecten;
- Een Regionaal-Economische EffectenStudie (REES) waarin de economische effecten op regionaal niveau worden bepaald;
- Een kostenraming waarin globaal inzicht in de benodigde investeringen wordt gegeven;
- Een Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA) waarin de totaaleffecten van iedere oplossingsrichting vanuit maatschappelijk-economisch perspectief bepaald worden.

Figuur 7.1 Samenhang verschillende deelstudies



Deze studies tezamen beschrijven het totaal aan effecten van de verschillende oplossingsrichtingen. De belangrijkste effecten hieruit zijn opgenomen in de beoordelingstabel in het Afwegingsdocument. De beoordelingstabel omvat derhalve niet alle effecten, maar uitsluitend die effecten die een directe relatie hebben met de doelen die voor de N280-West worden nagestreefd. Het totaaloverzicht van effecten wordt opgenomen in de bijlagen van het Afwegingsdocument en in de rapportages van de verschillende effectenstudies.

In het plan-MER, de REES, de MKBA en de kostenramingen voor de N280-West wordt gekeken naar het zichtjaar 2020 zodat in alle studies hetzelfde ijkmoment wordt gehanteerd. Dit is hetzelfde ijkmoment als in de verkeersstudie van DHV [4] is gehanteerd. De toekomstige situatie zonder gewijzigde of nieuwe N280-West, de zogeheten referentie- / nuloplossingsrichting vormt de basis waarmee de verschillende oplossingsrichtingen voor de N280-West worden vergeleken. In hoofdstuk 3 worden de belangrijkste autonome ontwikkelingen in de regio beschreven. In het plan-MER, de REES, de MKBA en de kostenramingen worden de autonome ontwikkelingen zoals genoemd in hoofdstuk 3 meegenomen.

7.2. DE VERKEERSSTUDIE

Ten behoeve van deze studie zal de verkeersstudie uit 2009 worden geactualiseerd. Dit heeft een drietal oorzaken:

- In de verkeersstudie zijn een aantal aanpassingen aan het wegennet niet of anders opgenomen dan tegen huidige inzichten wenselijk is. Het betreft in het bijzonder de no-regretmaatregelen aan de N280-West ter hoogte van Weert en de aansluitingen tussen de Maasbrug en de A73 in Roermond die anders zijn opgenomen in de studie uit 2009.
- Voor wat betreft de gebiedsontwikkelingen (de harde plannen) is de wens uitgesproken van de meest actuele inzichten hieromtrent. Idem voor wat betreft de verwachte bevolkingsontwikkeling van Midden-Limburg.
- Het is wenselijk gebleken de verkeerskundige vormgeving (onder meer profiel van weg, ligging en vormgeving aansluitingen) op een aantal aspecten wat bij te stellen. Het betreft hierbij onder meer de verknoping van de N280-West met het rijkswegennet en uitgangspunten ten aanzien van verbreding van de N280-West in een aantal oplossingsrichtingen

Op vergelijkbare wijze als destijds zullen de uitkomsten van de nieuwe modelruns worden gepresenteerd. In de beoordelingstabel worden de uitkomsten van de verkeersstudie primair gebruikt worden om de effecten / criteria van de verschillende oplossingsrichtingen ten aanzien van doel 3 *Oplossen doorstromingsproblemen* mee weer te geven.

7.3. HET PLAN-MER

In het plan-MER worden voor de verschillende oplossingsrichtingen (in MER-termen alternatieven) en varianten de milieueffecten onderzocht en beoordeeld die van de voorgenomen activiteiten worden verwacht. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de onderzoeken die in bijlage 5 zijn omschreven. De effecten worden beschreven ten opzichte van de autonome ontwikkeling van het plangebied, waarbij de nuloplossingsrichting als referentiesituatie geldt. In het plan-MER worden de verschillende oplossingsrichtingen met elkaar vergeleken op hun milieueffecten, dit kunnen zowel positieve als negatieve effecten zijn. De effectbeoordeling zal plaatsvinden op een schaalniveau dat past bij het schaalniveau van het m.e.r.-plichtige besluit (POL-aanvulling). In hoofdstuk 8 wordt nader ingegaan op het plan-MER.

Duurzame ontwikkeling

Naast de criteria, die in het kader van de effectbeoordeling in de plan-MER worden meegenomen dient ook aandacht te worden besteed aan de mate waarin tegemoet wordt gekomen aan de duurzaamheidsambities in het gebied. Provincie Limburg en de diverse gemeenten in het gebied hebben diverse ambities op het gebied van Cradle to cradle en duurzaamheid. Juist in de fase van de plan-

MER dienen de kansen om deze ambities te verwezenlijken te worden meegewogen om te voorkomen dat er in een later stadium van de planvorming hiervoor geen ruimte meer is.

In de beoordelingstabel worden de uitkomsten van de plan-Mer primair gebruikt worden om de effecten / criteria van de verschillende oplossingsrichtingen ten aanzien van doel 4 *Oplossen leefbaarheids- en verkeersproblemen* mee weer te geven.

7.4. REGIONAAL-ECONOMISCHE EFFECTENSTUDIE (REES)

Met de oplossingsrichtingen voor de N280-West worden verschillende regionaal-economische doelen nagestreefd. Met het oog hierop wordt de REES uitgevoerd waarin de effecten van de oplossingsrichtingen voor Midden-Limburg in kaart worden gebracht.

De volgende effecten worden meegenomen in de analyse:

- Werkgelegenheid; beschrijft de toename in werkgelegenheid als gevolg van de oplossingsrichtingen. Dit effect is sterk afhankelijk van de mate waarin de oplossingsrichtingen de bereikbaarheid (intern en extern) van de regio verbeteren;
- Aantal bereikbare banen; beschrijft de kansen op passend werk voor de inwoners van de regio. Ook dit effect is sterk afhankelijk van de bereikbaarheidswinst;
- Toeristisch-recreatief bezoek; beschrijft de effecten op extra toeristisch-recreatief bezoek;
- Kooptoeisme; idem als toeristisch-recreatief bezoek maar dan de effecten op 'winkelbezoek';
- Effecten op regionale gebiedsontwikkelingen en ambities; globale en kwalitatieve beschrijving van de effecten op genoemde regionale gebiedsontwikkelingen en ambities met uitzondering van een aantal specifieke ontwikkelingen en ambities die in detail en kwantitatief worden bekeken.

Globaal en kwalitatief zal daarnaast worden getoetst wat het effect van iedere oplossingsrichting is voor de ambitie voor extra stations bij Haalen en Baexem.

In de economische effectenstudie ligt de nadruk op het in kaart brengen van bovenstaande effecten. Hiermee een goede keuze kan worden gemaakt tussen de voorliggende oplossingsrichtingen. Daarbij zijn deze effecten naar verwachting voldoende onderscheidend tussen de oplossingsrichtingen. Andere effecten (zoals effecten op het functioneren van bedrijven als gevolg van minder of meer passerend verkeer) worden wel genoemd maar hier wordt uitsluitend globaal danwel kwalitatief op ingegaan.

Naast deze meer algemene economische effecten komen in de REES de effecten van de oplossingsrichtingen op de verschillende gebiedsontwikkelingen en ambities aan bod. Doel is om alle, in hoofdstuk 3 genoemde, autonome gebiedsontwikkelingen ('de harde plannen') en de ruimtelijke ambities ('de zachte plannen') globaal en kwalitatief te toetsen. Vraag is steeds wat het effect is van iedere oplossingsrichting op de desbetreffende gebiedsontwikkeling en ambities. Het gaat daarbij met name om de vraag of een desbetreffende oplossingsrichting een specifieke ontwikkeling of ambitie kan ondersteunen, en zo ja, in welke mate (minimaal, beperkt, substantieel). Aan de hand van het toekennen van plussen en minnen wordt een en ander inzichtelijk gemaakt.

Nota bene, voorafgaand aan de toetsing zal het overzicht van de gebiedsontwikkelingen en ambities nogmaals 'tegen het licht' worden gehouden. Doel is om te kijken naar de ontwikkelingen en ambities die ook daadwerkelijk door de N280-West kunnen worden beïnvloed. Uitgaande van een aanpak van de N280-West na 2015, zal de nadruk liggen op die ontwikkelingen en ambities die na 2015 gerealiseerd worden. Immers, redelijkerwijs mag verwacht worden dat de N280-West niet of nauwelijks een invloed zal hebben op ontwikkelingen die voor 2015 gerealiseerd worden. Deze ontwikkelingen komen

ook zonder aanpassingen aan de N280-West tot stand en zonder dat geanticipeerd wordt op aanpassingen aan de N280-West.

In aanvulling hierop worden de acht in het vorige hoofdstuk uitgelichte gebiedsontwikkelingen en ambities in meer detail geanalyseerd. Conform de wijze zoals weergegeven in het vorige hoofdstuk wordt getracht deze acht specifieke ontwikkelingen en ambities niet alleen kwalitatief maar ook kwantitatief te beoordelen en in meer detail te beschrijven wat de effecten zijn van iedere oplossingsrichting.

In de beoordelingstabel worden de uitkomsten van de REES primair gebruikt worden om de effecten / criteria van de verschillende oplossingsrichtingen ten aanzien van doel 1 *Stimulans regionaal-economische ontwikkeling* en doel 2 *Stimulans gebiedsontwikkelingen en ambities* mee weer te geven.

7.5. KOSTENRAMING

Voor een goede beoordeling van de haalbaarheid van de verschillende oplossingsrichtingen is inzicht in de kosten van belang. Omdat de maatregelen op POL-niveau worden uitgewerkt zijn er ten aanzien van de kosten nog risico's en onzekerheden. Ook omdat het gaat om verschillende typen maatregelen in een groot gebied is de raming tamelijk grof. Het gaat in het kader van deze studie niet om een gedetailleerde, echter wel om een goed onderbouwde kosteninschatting waarbij oplossingsrichtingen ook onderling vergeleken moeten kunnen worden. Op basis van de geraamde kosten moet een eerste indruk ontstaan over de mogelijke financierbaarheid van de oplossingsrichtingen.

Met behulp van de PRI-systematiek worden de kosten van de oplossingsrichtingen en varianten geraamd op een relatief hoog abstractieniveau. De systematiek biedt een handvat voor het verwerken van risico's en onzekerheden in de kostenraming. De raming wordt overzichtelijk opgezet (objectbladen, per wegtype, kunstwerk, aansluiting enz.), waardoor er ook inzicht is in de kosten van maatregelen binnen een pakket. De omvang van de risico's en onzekerheden wordt op deterministische wijze bepaald. Vastgoedkosten, opstalkosten, planschadekosten en nadeelcompensatie blijven hierbij buiten beschouwing tenzij deze bepalend zijn voor de totaalkosten en hierover specifieke informatie aanwezig is.

De uiteindelijke kostenramingen worden volgens de PRI-Systematiek bepaald met een variatiecoëfficiënt van maximaal 40%.

In de beoordelingstabel worden de uitkomsten van de kostenraming primair gebruikt worden om de effecten / criteria van de verschillende oplossingsrichtingen op het doel van een kosteneffectieve oplossing mee weer te geven.

7.6. MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN-BATENANALYSE (MKBA)

Een MKBA berekent het sociaal-economisch rendement van investeringen op een vergelijkbare manier, zoals dat in een financiële analyse gebeurt. In een MKBA worden echter niet alleen financiële kosten en baten, maar alle mogelijke effecten van een maatregel meegenomen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar directe, indirecte en externe effecten van infrastructuurprojecten:

Directe effecten zijn de effecten voor de eigenaar/exploitant en gebruikers van het infraproject, evenals de effecten elders in het transportsysteem. In deze MKBA gaat het dan om de kosten van

realisatie en beheer en onderhoud van de weg alsmede de effecten op reistijden, reiskosten en reisbetrouwbaarheid.

Indirecte effecten betreffen effecten, die optreden op andere markten dan de transportmarkt als gevolg van het geven van de directe baten. Te denken valt bijvoorbeeld aan de arbeidsmarkt; forenzen kunnen als gevolg van een reistijdwinst een beter betaalde baan verder van huis gaan zoeken.

Externe effecten zijn de effecten waar geen markten voor zijn en dus ook geen marktprijzen bestaan. Het gaat dan bijvoorbeeld om emissies, geluid en veiligheid.

In een MKBA wordt gekeken naar kosten en baten op nationaal schaalniveau ('kosten en baten voor Nederland als geheel'). Voor wat betreft de op te stellen MKBA wordt aangesloten bij het zogeheten kader *OEI bij MIRT Verkenningen* [5]). Dit kader is per 1 augustus 2010 nationaal voorgeschreven voor alle MIRT-projecten die toewerken naar een voorkeursbesluit en bevat algemeen geaccepteerde methodes. Daarbij wordt dit kader regulier toegepast bij de evaluatie van grote en kleine(re) infraprojecten in Nederland. Het kader is een uitwerking van het gedachtegoed Sneller & Beter en beschrijft een basisformat aan projecteffecten dat voor een project conform voorgeschreven technieken dient te worden ingevuld.

Conform de richtlijnen in het kader *OEI bij MIRT Verkenningen* ligt de nadruk in de uit te voeren MKBA op de directe en de externe effecten. De indirecte effecten zullen kwalitatief worden beschreven en aan de hand van een kengetal worden gekwantificeerd. Dit gebeurt mede op basis van de uitkomsten van de REES waarin verschillende indirecte effecten van de N280-West aan bod komen, zij het vanuit een regionaal en niet vanuit een nationaal perspectief. Deze aanpak is in lijn met vergelijkbare studies voor infrastructuurprojecten.

In de richtlijnen voor MKBA's voor wegprojecten is het in beeld brengen van de effecten op de exploitatie van het openbaar vervoer niet voorgeschreven. Mits de informatie het toelaat zullen de effecten op exploitatiekosten- en opbrengsten van het openbaar vervoer worden bepaald.

In de beoordelingstabel worden de uitkomsten van de MKBA primair gebruikt worden om de effecten / criteria van de verschillende oplossingsrichtingen op de doelen van een kosteneffectieve oplossing en een toename aan de nationale welvaart mee weer te geven.

7.7. AFWEGINGSDOCUMENT

In het afwegingsdocument worden de belangrijkste conclusies uit de verschillende deelstudies samengevat. Er wordt voor het afwegingsdocument dus geen aanvullende analyses meer gedaan, het is puur een oplegnotitie over de vier rapporten heen. Dit document bevat dan ook geen nieuwe informatie maar vat de onderzoeksresultaten overzichtelijk samen in tabellen en figuren. Daarnaast bevat het afwegingsdocument een toelichting op het project en de resultaten van de uitgevoerde studies. Dit document vormt input voor de besluitvorming over de N280-West, in het document wordt echter geen voorkeursoplossingsrichting of oplossingsrichtingen aangedragen. De oplossingsrichtingen worden wel met elkaar vergeleken aan de hand van de effecten uit de effectenstudies.

In bijlage 6 is het beoordelingskader aangegeven zoals dat zal worden opgenomen in het afwegingsdocument. Daarbij is aangegeven uit welke brondocument de betreffende informatie afkomstig is.

De invulling van het beoordelingskader zal, afhankelijk van de aard van de brongegevens, op kwalitatief (+, +/-, -) of kwantitatief (bijvoorbeeld de kosten) plaatsvinden.

Voor het vervolgtraject wordt verwezen naar hoofdstuk 9.

8. Reikwijdte en detailniveau

8.1. REIKWIJDTE PLAN-MER

In het plan-MER wordt onderscheid gemaakt tussen de begrippen plangebied en studiegebied. Het plangebied is het gebied waarop de aanvulling op het POL betrekking heeft. Het plangebied wordt gevormd door de N280-West die Weert met Roermond verbindt en eventuele oplossingen daarvoor zoals de N273 (Napoleonsbaan) tussen de bestaande N280 en de A2, het gedeelte van de A2 tussen de A73 en de kruising met de spoorlijn Weert-Eindhoven en de volledig nieuwe tracés langs de spoorlijn Eindhoven-Weert. Ook de aansluitingen van de hiervoor genoemde wegen op andere wegen maken onderdeel uit van het plangebied.

Het studiegebied is het totale gebied waarin milieueffecten als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten in het plangebied kunnen optreden. Het studiegebied is dus omvangrijker dan het plangebied en kan per milieuaspect verschillen. Per milieuaspect zal in het plan-MER het studiegebied worden bepaald.

Het plangebied is weergegeven in figuur 8.1.

Figuur 8.1 Overzicht ligging van het plangebied



8.2. INHOUD PLAN-MER

De kern van het plan-MER wordt gevormd door de beschrijving van de milieueffecten die als gevolg van de voorgenomen activiteiten worden verwacht. Daarnaast moeten redelijke alternatieven voor de invulling van het gebied worden beschreven en op hun milieueffecten worden beoordeeld. Het milieuraapport moet (vrij naar de wettekst) de volgende onderdelen bevatten:

- Een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd;
- Een beschrijving van de voorgenomen activiteit en de bandbreedte die redelijkerwijs in beschouwing dient te worden genomen, inclusief motivering voor de bandbreedte (oplossingsrichtingen en varianten);
- Een overzicht van eerder vastgestelde plannen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven bandbreedte;
- Een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven bandbreedte daarvoor gevolgen kunnen hebben, en van de te verwachten autonome ontwikkeling van dat milieu;
- Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteiten en de beschreven bandbreedte kunnen hebben, en een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
- Een vergelijking van de als gevolg van onderdeel 4) beschreven verwachte ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor milieu van elk van de in beschouwing genomen bandbreedte;
- Een overzicht van de leemten in de onder 4) en 5) bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens;
- Een zelfstandig leesbare samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport (plan-MER) en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven bandbreedte.

8.3. BEOORDELING EFFECTEN

In het plan-MER worden de effecten van de diverse oplossingsrichtingen en varianten voor de N280-West, zoals behandeld in hoofdstuk 5, voor diverse relevante milieuaspecten beschreven en beoordeeld. Het gaat hier om zowel negatieve als om positieve effecten. De effecten worden beschreven ten opzichte van de autonome ontwikkeling van het plangebied, waarbij de nuloplossingsrichting als referentiesituatie geldt. De effectbeoordeling zal plaatsvinden op een schaalniveau dat past bij het schaalniveau waarop het m.e.r.-plichtige besluit (POL-aanvulling) wordt uitgewerkt. Kenmerkend voor een aanvulling van het POL is dat het gaat om een hoofdlijn van beleid voor de komende jaren. Ook het plan-MER zal daarom in hoofdlijn ingaan op de mogelijke effecten. In een eventueel project-MER, dat te zijner tijd ten behoeve van het bestemmingsplan of inpassingsplan wordt opgesteld, zullen de effecten meer in detail worden bepaald.

In de effectbeschrijvingen van het plan-MER wordt aangegeven of effecten tijdelijk, permanent of onomkeerbaar zijn, op korte of lange termijn spelen en of sprake is van cumulatieve effecten. Ook wordt aangegeven welke mitigerende en/of compenserende maatregelen mogelijk en/of noodzakelijk zijn.

Om de oplossingsrichtingen met elkaar te kunnen vergelijken en de verschillen tussen de oplossingsrichtingen inzichtelijk te maken is een beoordelingskader opgesteld. Hiervoor wordt een set criteria gebruikt, die zoveel mogelijk kwantitatief worden ingevuld. Indien een kwantitatieve beoordeling niet mogelijk is zal een kwalitatieve beoordeling plaatsvinden.

In het plan-MER worden de oplossingsrichtingen beoordeeld aan de hand van de in bijlage 6 beschreven beoordelingscriteria. Het onderling wegen van de verschillende milieuaspecten maakt geen on-

derdeel uit van het plan-MER. Een dergelijke afweging moet door de betrokken bestuursorganen plaatsvinden. Per milieuaspect wordt het effect uitgedrukt op basis van de onderstaande schaal:

- ++ sterk positief effect;
- + positief effect;
- 0 geen positief en geen negatief effect;
- negatief effect;
- sterk negatief effect.

De milieueffecten van de verschillende oplossingsrichtingen worden beoordeeld ten opzichte van de nuloplossingsrichting. Dit is de situatie waarin het plangebied zich autonoom ontwikkelt.

8.4. ONDERZOEKEN

In het kader van het plan-MER zullen een aantal onderzoeken worden uitgevoerd. In bijlage 5 wordt per milieuaspect aangegeven welke onderzoeken uitgevoerd worden.

9. Vervolgtraject

9.1. DE PROCEDURE

Het Startdocument vormt de basis voor de voorgenomen planprocedure en de plan-m.e.r.-procedure. Door middel van het Startdocument wordt kennis gegeven van het feit dat de Provincie Limburg het voornemen heeft om een POL-aanvulling op te stellen voor de ontwikkelas Weert – Roermond (N280-West). Daarnaast beschrijft de Startnotitie de reikwijdte en het detailniveau van het plan-MER (milieu-effectrapport) voor de nieuwe ontwikkelas Weert-Roermond. In feite legt het Startdocument de uitgangspunten voor de uit te voeren effectenstudies vast.

De procedures voor de N280-West worden in een aantal stappen doorlopen:

Openbare kennisgeving: Wanneer een initiatiefnemer voornemens is een plan op te stellen waarvoor een plan-m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, dan moet daarvan openbaar kennis worden gegeven. In dit geval gaat het om het voornemen tot het opstellen van een structuurvisie (POL-aanvulling) met daaraan gekoppeld een plan-MER. De bekendmaking van dit voornemen en terinzagelegging van het Startdocument vormen de formele start van de plan-m.e.r.-procedure. In deze kennisgeving, in lokale en regionale bladen en langs elektronische weg, wordt eenieder in de gelegenheid gesteld te reageren (via een zienswijze) op dit planvoornemen, alsook op de reikwijdte en het detailniveau zoals dat in voorliggend Startdocument ten aanzien van het plan-MER wordt voorgesteld. Daarnaast vormt het Startdocument de openbare kennisgeving voor de andere effectenstudies.

Raadplegen bestuursorganen: Bestuursorganen die met het plan te maken krijgen, worden over de voorgenomen ontwikkeling geraadpleegd, teneinde de uiteindelijke reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen plan-MER en de opzet van de andere effectenstudies (REES, MKBA en kostenraming) te kunnen bepalen. Het Startdocument is het document waarmee deze raadpleging wordt uitgevoerd. Betrokken partijen worden in de gelegenheid gesteld hun zienswijzen aan te geven, zodat deze meegenomen kunnen worden bij het opstellen van het plan-MER, de REES, de MKBA en de Kostenraming.

Terinzagelegging en zienswijzen: Het Startdocument wordt gedurende een periode van circa 6 weken voor eenieder ter inzage gelegd. Gedurende deze periode heeft eenieder de gelegenheid zijn zienswijze op het Startdocument schriftelijk of mondeling kenbaar te maken. Tevens wordt in deze procedurestap de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie-mer) gevraagd een advies uit te brengen over de reikwijdte en het detailniveau van het plan-MER. Dit adviesverzoek gebeurt op vrijwillige basis. Bij het opstellen van de verschillende effectenstudies zal rekening worden gehouden met binnengekomen zienswijzen en uitgebrachte adviezen. Mede op basis hiervan worden de reikwijdte en het gewenste detailniveau van het op te stellen milieurapport en de onderzoeksopzetten voor de REES, MKBA en kostenraming vastgesteld door het Gedeputeerde Staten.

Uitvoeren verschillende studies: Mede aan de hand van de reacties op het Startdocument worden vervolgens de verschillende effectenstudies (plan-MER, REES, MKBA, Kostenraming) uitgevoerd. In deze studies worden de oplossingsrichtingen voor de N280-West (in MER-termen: alternatieven en varianten) beoordeeld op hun effecten. Het plan-MER gaat in op de relevante milieueffecten, in de REES en MKBA worden de economische effecten beoordeeld en de Kostenraming gaat in op de aanlegkosten van de verschillende oplossingsrichtingen. Eindresultaat van deze stap is het opstellen van

het Afwegingsdocument. De verschillende studies en het afwegingsdocument worden door Gedeputeerde Staten vastgesteld en ter inzage gelegd.

Terinzagelegging en inspraak: Na vaststelling door Gedeputeerde Staten liggen de diverse studies en het afwegingsdocument gedurende circa 6 weken ter inzage. Dit wordt middels een openbare kennisgeving in lokale en regionale bladen en via de elektronische weg aangekondigd. Tijdens de terinzagelegging kan eenieder mondeling of schriftelijk een reactie op de stukken geven. Tijdens deze periode wordt tevens aan de Cie-mer gevraagd of zij het plan wil toetsen op volledigheid, juistheid en objectiviteit. Ook zal een informatiebijeenkomst over het plan-MER en de overige effectenstudies worden gehouden.

Bijlage 1

Literatuurlijst

- [1] Stuurgroep Midden-Limburg,
Het oog van Midden-Limburg. Regiovisie 2008 – 2028.
Roermond, 17 december 2008
- [2] Besluit tot wijziging van het Besluit Milieueffectrapportage 1994,
Staatsblad 2006 nr. 388.
Koninklijk Besluit d.d. 16 augustus 2006.
- [3] Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu,
Handreiking milieueffectrapportage van plannen (Plan-mer).
Den Haag, 2006.
- [4] DHV,
Verkeersstudie Midden-Limburg. Variantenstudie.
Maastricht, november 2009.
- [5] Steunpunt Economische Evaluatie van de Dienst Verkeer en Scheepvaart,
Rijkswaterstaat in samenwerking met Ecorys,
OEI bij MIRT-Verkenningen. Kader.
1 augustus 2010.
- [6] BVA,
Verkenning verkeersproblematiek N280 tussen Weert en Roermond.
Zwolle, 2 januari 2007.
- [7] Goudappel Coffeng,
Second opinion N280-West.
17 september 2007.
- [8] Provincie Limburg,
Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Limburg.
Maastricht, 14 maart 2007.
- [9] Arcadis,
Presentatie Structuurvisie Maasgouw. Visie 'Eiland in de Maas'.
Maastricht, 2010.
- [10] Gemeente Weert,
Structuurvisie Fase 1-Document.
Weert, 18 maart 2009.
- [11] Van Empelen, van Aalderen partners B.V.,
Milieueffectrapport Golfbaan te Heythuysen, Roggel en Neer. Gemeente Leu-
dal.
Heemstede, Februari 2007.
- [12] Arcadis,
Presentatie Structuurvisie Maasgouw. Visie 'Land van Thorn'.
Maastricht, 2010.

Bijlage 2

Relevante beleidsstukken voor in het Plan-MER

BELEIDSKADER

In het beleidskader dat voor het plan-MER relevant is, wordt onderscheid gemaakt in (in-ter)nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Onderstaand zijn de beleidsstukken opgenomen die in het plan-MER zullen worden beschreven.

Europees beleid

- Habitatrichtlijn;
- Vogelrichtlijn;
- Verdrag van Malta;
- Kaderrichtlijn water.

Nationaal beleid

- Nota Ruimte;
- Nota mobiliteit;
- Structuurschema groene ruimte;
- Structuurschema groene ruimte 2;
- Nationaal milieubeleidsplan 4;
- Nationaal waterplan;
- Vierde nota waterhuishouding;
- Anders omgaan met water. Waterbeleid in de 21^e eeuw;
- Beleidslijn Grote Rivieren;
- Natuurbeleidsplan;
- Nota Belvédère;
- Meerjarenprogramma Ontsnippering.

Provinciaal beleid

- POL 2006;
- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan;
- Reconstructieplan Limburg;
- Verordening Waterhuishouding Limburg;
- Actieplan omgevingslawaaï provinciale wegen;
- Meerjaren Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2008-2011;
- Meerjaren Infrastructuur Programma 2008-2011;
- Landschapskader Noord- en Midden-Limburg;
- Provinciaal Waterplan 2010-2015;
- Beleidsregel plaats voor water;
- Stroomgebiedsvisies I en II;
- Beleidskader bodem;
- Nota provinciaal erfgoedbeleid;
- Nota Natuur en Landschapsbeheer 2010-2020.

Regionaal beleid

- Regiovisie 2008-2028 Het oog van Midden-Limburg

Gemeentelijk beleid

Gemeente	Beleidsdocument
Leudal	Structuurvisie
	Strategische visie Leudal
	Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan
	Landschapsontwikkelingsplan 'Tuin van Limburg'
	Beleidsregels hogere grenswaarden Wet geluidhinder
Roermond	Strategische Visie
	Mobiliteitsplan
	Nota Monumentenzorg en Archeologie
	Milieubeleidsplan
	Monumenten en Archeologieverordening
Nederweert	Strategische Visie
	Structuurvisie
	Landschapsbeleidsplan
	Beleidsnota archeologie
	Kwaliteitsplan natuur en landschap
	Beleidsplan verkeer en vervoer
	Verkeersveiligheidsplan
	Koersnota netwerkanalyse De Hoge Dunk
	Gemeentelijk Waterplan
Weert	Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan
	Structuurvisie
Maasgouw	Structuurvisie
	Beleid hogere grenswaarden
	Beleidsvisie externe veiligheid
Roerdalen	Toekomstvisie 2020
Echt-Susteren	Toekomstvisie 2020

Bijlage 3

Begrippenlijst

Begrip	Uitleg begrip
Afwegingsdocument	Het document waarin de uitkomsten van de diverse onderzoeken samen komen. Het Afwegingsdocument dient als basis waarop de besluitvorming kan plaatsvinden.
Afwegingsmodel Climate and the City	Een methodiek op klimaatopgaven in stedelijke ontwikkelingen te verankeren en het klimaatbewustzijn in de gehele projectcyclus.
Alternatief	Een totaaloplossing. Alternatieven kunnen zijn opgebouwd uit een reeks van varianten op de voorgenomen activiteit.
Ambitie	Veranderingen die losstaan van de aanpassingen aan de N280 en waarover nog geen besluit is genomen.
Autonome ontwikkeling	Veranderingen die zich voltrekken indien geen veranderingen aan de N280 worden uitgevoerd. Autonoom zijn die ontwikkelingen waarover reeds een besluit (vastgesteld beleid en/of een vastgesteld bestemmingsplan) is genomen (op 1 januari 2011) en waarvan met een grote mate van zekerheid kan worden verwacht dat deze binnen afzienbare termijn (voor 2020) worden gerealiseerd.
Bevoegd gezag	Besluitvormend orgaan volgens de m.e.r.-procedure.
BREEAM Communities	Methode om de duurzaamheid bij een ontwikkeling te kunnen beoordelen.
Deterministische bepaling	Werkwijze waarbij de bandbreedte van de raming van investeringskosten door de kostenramer wordt geschat op grond van de ervaren trefzekerheid van de informatie die tijdens het opstellen van de raming is gebruikt. De kostenramer baseert zich op zijn ervaring, expertise en onderbuikgevoel.
GOML	Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg, samenwerkingsverband tussen de 7 gemeenten in Midden-Limburg (Leudal, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond, Weert en Echt-Susteren).
HB-relatie	Herkomst - bestemmingsrelatie.
Initiatiefnemer	Natuurlijk persoon of privaat- of publiekrechtelijk persoon die een activiteit wil ondernemen en daarover een besluit vraagt.
Kostenraming	Methode om inzicht te krijgen in de kosten voor een maatregel of project.
Midden-Limburg	Het gebied dat het grondgebied van de gemeenten Leudal, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond, Weert en Echt-Susteren

Begrip	Uitleg begrip
	omvat.
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, brengt meer samenhang in investeringen in ruimte, economie, bereikbaarheid en leefbaarheid.
MKBA	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse, een methode om de kosten en baten van een project in geld uit te drukken en het maatschappelijk rendement te bepalen.
N280	De bestaande wegverbinding Weert – Roermond/Duitse grens (Provinciale weg met begin- en eind- hectometrering).
N280-West	De te onderzoeken wegverbinding(en) tussen "Weert (kruispunt Roermondseweg/Ringbaan Zuid) en Roermond-Oost (aansluiting N280 op A73).
NRD	Formele start van de procedure voor de milieueffectrapportage waarin het voornemen van een MER-plichtig initiatief bekend wordt gemaakt.
OEI	Overzicht Effecten Infrastructuur, een vorm van economische evaluatie die ten grondslag ligt voor een MKBA.
Oplossingsrichting	Een brede totaaloplossing voor de problematiek.
Plangebied	Het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteiten worden gerealiseerd.
Plan-MER	Milieueffectrapport (het product).
Plan-m.e.r.	procedure voor plannen die een kader stellen voor m.e.r.-plichtige activiteiten, zoals een structuurvisie of een herziening van het POL. Ook geldt de Plan-m.e.r.-plicht voor wettelijke of bestuursrechtelijke plannen waarvoor op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 een passende beoordeling moet worden gemaakt.
PRI-systematiek	Project Ramingen Infrastructuur. PRI is de algemene handreiking voor de toepassing van de ramingenmethodiek binnen Rijkswaterstaat.
Project-m.e.r.	Procedure voor projecten die m.e.r.-plichtig zijn, zoals de aanleg van een weg of de realisatie van woningen.
REES	Regionaal Economische Effecten Studie, een methode om inzicht te verkrijgen in de ruimtelijk-economische effecten van een regio.

Bijlage 3: Begrippenlijst (Vervolg 2)

Begrip	Uitleg begrip
Studiegebied	Het mogelijke beïnvloedingsgebied als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten (deze kan per milieuaspect verschillen).
Variant	Mogelijkheid om via iets andere deeloplossingen voor een alternatief de doelstelling te realiseren.
Variatie-coëfficiënt	Maat voor de nauwkeurigheid

Bijlage 4

Belangrijke beleidsstukken en rapporten

volgnummer	herkomst	omschrijving	Datum en plaats besluit
1.	Provinciale documenten	Provinciale Milieuverordening, elfde trache	Provincie Limburg, Maastricht, 10 juli 2009
2.	Provinciale documenten	PMV, overzichtskaart	Provincie Limburg, Maastricht, 10 juli 2009
3a t/m 3f	Provinciale documenten	PMV, deelkaarten 1 t/m 6	Provincie Limburg, Maastricht, 10 juli 2009
	Provinciale documenten	PMV besluit algemene voorschriften regeling grondwaterbeschermingsgebieden	Provincie Limburg, Maastricht, 11 november 1997
5.	Provinciale documenten	Flora en faunawet Aanwijzing ex artikel 67 FF wet (muskus- en berrerrat)	Provincie Limburg, Maastricht, 2003
6.	Provinciale documenten	NB wet Verordening Procedure vergunningverlening NB wet 1998	Provincie Limburg, Maastricht, 18 november 2005
7.	Provinciale documenten	Verordening beheer- en schadebestrijding dieren	Provincie Limburg, Maastricht 22 september 2006
8.	Provinciale documenten	Ontgrondingenverordening	Provincie Limburg, Maastricht, 15/16 juli 2004
9.	Provinciale documenten	Wegenverordening provincie Limburg	Provincie Limburg, Maastricht, 31 oktober 1997
10.	Provinciale documenten	grondwaterbelasting verordening 2000	Provincie Limburg, Maastricht, 14 november 2003
11.	Provinciale documenten	Taakoverdracht optimaal waterbeheer landbouw	Provincie Limburg, Maastricht, 2004
12.	Provinciale documenten	Verordening waterhuishouding optimaal waterbeheer landbouw	Provincie Limburg, Maastricht, 2005
13.	Provinciale documenten	Verordening waterhuishouding Limburg	Provincie Limburg, Maastricht, 14 december 2007
14.	Provinciale documenten	Samenhangend Innovatie Programma	
15.	Provinciale documenten	Uitvoeringsnotitie Creatieve Industrie in Limburg	
16.	Provinciale documenten	Limburgs Provinciaal Herstructureringsprogramma voor Bedrijventerreinen	Provincie Limburg, Maastricht, februari 2010
17.	Provinciale documenten	Programma Werklocaties Limburg 2020	Provincie Limburg, Maastricht, december 2008
18.	Provinciale documenten	Quick scan Watersport & Leisure	Witteveen en Bos, Breda, 15 september 2009
19.	Provinciale documenten	Versnellingsagenda 2008-2011	Raad van advies versnellingsagenda, september 2008
20.	Provinciale documenten	Parkmanagement in de Provincie Limburg uitgangspunten 2005	Januari 2005
21.	Provinciale documenten	Provinciaal Meerjarenprogramma Plattelandsontwikkeling 2007-2013	Provincie Limburg, Maastricht, november 2006
22.	Provinciale documenten	Beleidsnota uitvoering Flora en Faunawet	Provincie Limburg, Maastricht, 17 september 2002
23.	Provinciale documenten	Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden	Provincie Limburg, Maastricht, 15 september 2005
24.	Provinciale documenten	Herijking PVA ZuidLimburg Vitaal Platteland	Provincie Limburg, Maastricht, 16 december 2005
25.	Provinciale documenten	Hoofdrapport bosbeleid Limburg	
26.	Provinciale documenten	Nota natuur en landschapsbeheer	Provincie Limburg, Maastricht, 5 februari 1999
27.	Provinciale documenten	Bodem Beleidskader2005	Provincie Limburg, Maastricht, 13 september 2005
28.	Provinciale documenten	Bodem Bevelsbeleid Wbb	Provincie Limburg, Maastricht, 13 juni 2006
	Provinciale documenten	Nationale aanbesteding IN-2010-003	
29.	Provinciale documenten	Bodembeleid Doelmatigheidstoets (t.o.v. maximale waarde wonen nog actueel)	
30.	Provinciale documenten	Meerjarenprogramma bodemsanering 2005-2009	Provincie Limburg, Maastricht, juli 2005
31.	Provinciale documenten	Actieplan fijn stof 2003	Provincie Limburg, Maastricht, 2 september 2003
32.	Provinciale documenten	Handreiking Limburgs Traditioneel Schieten	Provincie Limburg, Maastricht, 9 mei 2006
33.	Provinciale documenten	Kader Vergunningverlening Wet Milieubeheer 2004	Provincie Limburg, Maastricht, 15 juni 2004
34.	Provinciale documenten	Programma Duurzaam Limburg 2005-2007	Provincie Limburg, Maastricht, 8 april 2005
35.	Provinciale documenten	Provinciale beleidvisie externe veiligheid	Royal Haskoning, Maastricht, 31 januari 2008
36.	Provinciale documenten	Vergunningen BIBOB beleidslijn Limburg	Provincie Limburg, Maastricht
37.	Provinciale documenten	Brochure Leefomgevingskwaliteit	Provincie Limburg, Maastricht
38.	Provinciale documenten	Duurzaamheid van BBO's en bouwprojecten	Provincie Limburg, Maastricht, 23 maart 2010
39.	Provinciale documenten	Beleidsvisie 'geluid verantwoord beleven'	DGMR, Maastricht, 24 oktober 2007
40.	Provinciale documenten	Actieplan omgevingslawaaï provinciale wegen	Provincie Limburg, Maastricht, december 2009
41.	Provinciale documenten	Beleidsnota regionaal verbindend wegennet 1998	Provincie Limburg, Maastricht, januari 1998
42.	Provinciale documenten	Meerjaren Uitvoeringspropramma Verkeersveiligheid; MUP 2008-2011	Provincie Limburg, Maastricht
43.	Provinciale documenten	Meerjaren Infrastructuur Programma 2008-2011	Provincie Limburg, Maastricht, juni 2007
44.	Provinciale documenten	OV-visie 01, Aanzet tot een OV-visie	Provincie Limburg, Maastricht, oktober 2004
45.	Provinciale documenten	OV-visie 02, De reiziger centraal	Provincie Limburg, Maastricht, oktober 2004
46.	Provinciale documenten	OV-visie 03, Bijlagen De reiziger centraal	Provincie Limburg, Maastricht, oktober 2004
47.	Provinciale documenten	OV-visie 05, Grensoverschrijdend openbaar vervoer	Provincie Limburg, Maastricht, oktober 2004
48.	Provinciale documenten	OV-visie 06, Reactie Provincie bij opmerkingen stakeholders	Provincie Limburg, Maastricht, oktober 2004
49.	Provinciale documenten	OV-visie 07, Nadere uitwerking; maart 2005	Provincie Limburg, Maastricht, oktober 2004
50.	Provinciale documenten	POL 2006 (actualisatie 2008, 2009&2010)	Provincie Limburg, Maastricht, 2006
51.	Provinciale documenten	POL-aanvulling Verstedelijking & Limburgs kwaliteitsmenu	Provincie Limburg, Maastricht, 18 december 2004
52.	Provinciale documenten	POL-aanvulling nieuwe Wro	Provincie Limburg, Maastricht, 17-18 december 2008
53.	Provinciale documenten	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan	Provincie Limburg, Maastricht, 14 maart 2007
54.	Provinciale documenten	Ecologische hoofdstructuur (2005 - plankaarten geactualiseerd t/m maart 2008)	Provincie Limburg, Maastricht, 14 oktober 2005
55.	Provinciale documenten	Reconstructieplan (2004) en partiële herziening (2006)	Provincie Limburg, Maastricht, juni 2004/2006 (http://www.limburg.nl/Plattelandinuitvoering/reconstructieplan/)
56.	Provinciale documenten	Beleidslijn Grote Rivieren	Ministerie van VROM, Den Haag, 2006
57.	Provinciale documenten	Landschapskader Noord en Midden-Limburg	Grontmij, Roermond, 31 maart 2006 (http://www.limburg.nl/nl/html/algemeen/beleid/Plattelandinuitvoering/landschapskaderNrdMiddLimburg.asp)
58.	Provinciale documenten	Stimuleringsplannen Natuur	IPO (http://natuurbeheer.gbo-provincies.nl/natuurbbeheerplannen/?prv=Limburg)
59.	Provinciale documenten	Beleidsnota_Ontgrondingen	Provincie Limburg, Maastricht, 7 juli 2009
60.	Provinciale documenten	Bouwkavel op maat plus	
61.	Provinciale documenten	Contourenatlas Noord- en Midden-Limburg	Provincie Limburg, Maastricht
62.	Provinciale documenten	Uitvoeringsnota Grondbedrijf (2005)	Provincie Limburg, Maastricht, 3 oktober 2006
63.	Provinciale documenten	Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling Limburg deel 1	Provincie Limburg, Maastricht, januari 2007
64.	Provinciale documenten	Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling Limburg deel 2	Provincie Limburg, Maastricht, januari 2007
65.	Provinciale documenten	Handreiking Quicksan archeologische waarden	Provincie Limburg, Maastricht
66.	Provinciale documenten	Handreiking Quicksan_bodemkwaliteit	Provincie Limburg, Maastricht
67.	Provinciale documenten	Handreiking Quicksan economische uitvoerbaarheid	Provincie Limburg, Maastricht
68.	Provinciale documenten	Handreiking Quicksan externe veiligheid	Provincie Limburg, Maastricht
69.	Provinciale documenten	Handreiking Quicksan_geluid	Provincie Limburg, Maastricht
70.	Provinciale documenten	Handreiking Quicksan luchtkwaliteit	Provincie Limburg, Maastricht
71.	Provinciale documenten	Handreiking Quicksan natuurwaarden	Provincie Limburg, Maastricht
72.	Provinciale documenten	Handreiking Quicksan water	Provincie Limburg, Maastricht
73.	Provinciale documenten	Provinciaal waterplan 2010-2015	Provincie Limburg, Maastricht, 20 november 2009
74.	Provinciale documenten	Provinciaal Beleidskader Stedelijke Vernieuwing (ISV) periode 2005-2009	Provincie Limburg, Maastricht, januari 2005
75.	Provinciale documenten	Provinciale Woonvisie Limburg	Provincie Limburg, Maastricht, 10 mei 2005
76.	Provinciale documenten	Beleidskader Industriële onttrekkingen bronbemaling grondwatersanering sportvelden	
77.	Provinciale documenten	Beleidsregel Plaats voor water (watertoets provincie Limburg)	Provincie Limburg, Maastricht, juni 2004
78.	Provinciale documenten	Kader Gewenst Grond en Oppervlaktewater Regiem Limburg	Provincie Limburg, Maastricht, maart 2006
79.	Provinciale documenten	Nadere regels beregenen op maat	Provincie Limburg, Maastricht, 11 maart 2003
80.	Provinciale documenten	Nota Diepe boringen en onttrekkingen	Provincie Limburg, Maastricht, augustus 2006
81.	Provinciale documenten	Actieplan verdrogingsbestrijding	Provincie Limburg, Maastricht, 21 december 2004

volgnummer	herkomst	omschrijving	Datum en plaats besluit
82.	Provinciale documenten	Beleidskader stedelijk waterbeheer	Provincie Limburg, Maastricht, juli 2006
83.	Provinciale documenten	Stroomgebiedvisie I	Provincie Limburg, Maastricht, september 2003
84.	Provinciale documenten	Stroomgebiedvisie II	
85.	Provinciale documenten	Watersysteemverkenning Limburg	Royal Haskoning, Maastricht, 12 augustus 2002
86.	Provinciale documenten	Afkoppelen hemelwater	Provincie Limburg, Waterschap Peel en Maasvallei, Waterschap Roer en Overmaas, Rijkswaterstaat, 2005
87.	Provinciale documenten	Beleidskader Vrijwilligerswerk 2005 en verder	Provincie Limburg, Maastricht, november 2005
88.	Provinciale documenten	BewustCultuurbewust	Provincie Limburg, Maastricht, 15 juni 2005
89.	Provinciale documenten	Jaarprogramma Kunst en Cultuur 2007	Provincie Limburg, Maastricht, 2006
90.	Provinciale documenten	Nota Cultuurplaninstellingen 2005-2008	Provincie Limburg, Maastricht, 19 september 2004
91.	Provinciale documenten	Nota Provinciaal erfgoedbeleid	Provincie Limburg, Maastricht
92.	Provinciale documenten	Nota ontplooiing - Jong zijn in Limburg	
93.	Provinciale documenten	Uitvoeringsprogramma Jeudzorg 2006	Provincie Limburg, Maastricht, 18 november 2005
94.	Provinciale documenten	Uitvoeringsnota Creatieve Industrie in Limburg	Provincie Limburg, Maastricht, 7 november 2005
95.	Provinciale documenten	Sociale Agenda Provincie Limburg 2005-2008	
96.	Provinciale documenten	Verkeersstudie Midden-Limburg (variantenstudie) met bijlagen	DHV, Maastricht, november 2009
97.	Provinciale documenten	Second opinion B280-west	Goudappel Coffeng, Eindhoven, september 2007
98.	Provinciale documenten	Verkenning verkeersproblematiek tussen Weert en Roermond	BVA, Zwolle, 2 januari 2007
99.	Gemeente Leudal	"Verbindend aan de slag" Coalitieprogramma	
	Gemeente Leudal	Ronduit Open, CDA en PvdA, 2010-2014.	
100.	Gemeente Leudal	Strategische overall Visie 2020 Leven in Leudal	Gemeente Leudal, Heythuysen
	Gemeente Leudal	Structuurvisie Leudal	
101.	Gemeente Leudal	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan	Accent adviseurs, Eindhoven, 16 oktober 2009
102.	Gemeente Leudal	Regionale Woonvisie Weerterkwartier	Gemeente Leudal, Heythuysen, 30 juni 2009
103.	Gemeente Leudal	Regionale Woonvisie Regio Roermond	
	Gemeente Leudal	Accomodatiebeleid	
104.	Gemeente Leudal	Aanzet voor Beleid Zorgboerderijen in Leudal	Gemeente Leudal, Heythuysen, 3 februari 2010
105.	Gemeente Leudal	Landschapsonwikkelingsplan "Tuin van Limburg"	Taken Landschapspanning BV, Roermond, november 2005
	Gemeente Leudal	"Van Aardbeivlinder tot Zandhagedis" Actieplan bedreigde soorten reconstructie Noord- en Midden Limburg, Gebiedenrapport Nederweert.	Dienst Landelijk Gebied
106.	Gemeente Leudal	Toekomstvisie Recreatie en Toerisme Peel en Maas en Leudal 2008	December 2008
107.	Gemeente Leudal	Leudal ontdek de tuin van Limburg	
156.	Gemeente Leudal	Collegevoorstel en uitgangspunten N280-West	Gemeente Leudal, Heythuysen, 29 april 2010
108 en 109	Gemeente Leudal	Nota Kwaliteit + Projectenlijst als onderdeel van de Structuurvisie.	Gemeente Leudal, Heythuysen, december 2009
110.	Gemeente Leudal	Verkeersonderzoek Horn mei 2006	Kragten, Herten, mei 2006
111.	Gemeente Leudal	Verkeersonderzoek Baexem-Heythuysen	Kragten, Roermond, 13 september 2007
112.	Gemeente Leudal	Beleidsregels ten behoeve van het nemen van besluiten inzake hogere geluidsgrenswaarden als bedoeld in hoofdstuk VIIIA van de Wet geluidhinder	Gemeente Leudal, Heythuysen, 23 oktober 2007
	Gemeente Leudal	Regionale bodembeheernota, met bijbehorende bodemkwaliteits-kaart met zone-indeling	
113.	Gemeente Leudal	Gezamenlijke Beleidsvisie Externe Veiligheid Limburg 31 januari 2009	Royal Haskoning, Maastricht, 31 januari 2009
114.	Gemeente Leudal	Duurzaam Leudal (Duurzaamheidsprogramma 2008-2011)	Gemeente Leudal, Heythuysen
115.	Gemeente Leudal	Horecabeleid Leudal	Gemeente Leudal, Heythuysen, 7 januari 2009
116.	Gemeente Leudal	Bedrijventerreinenbeleid	Gemeente Leudal, Heythuysen, april 2008
117.	Gemeente Leudal	Beleidskader Woningbouw	Gemeente Leudal, Heythuysen, 29 januari 2008
	Gemeente Leudal	Archeologische Waarden en Verwachtingenkaart (concept).	
	Gemeente Leudal	o Kaart Archeologische waarden	
118.	Gemeente Leudal	o Rijksmonumenten Leudal	Gemeente Leudal, Heythuysen
119.	Gemeente Leudal	o Gemeentelijke Monumentenlijst	Buro4, Roermond, december 2009
120.	Gemeente Leudal	Beleidsnota Ontgrondingen	Gemeente Leudal, Heythuysen, 6 oktober 2009
121.	Gemeente Roermond	Coalitieakkoord 2010 - 2014. Slagvaardig en spaarzaam.	VVD, CDA, PvdA, PVDE, Roermond, 14 april 2010
122.	Gemeente Roermond	Strategische Visie Roermond 2020	Gemeente Roermond, Roermond
167.	Gemeente Roermond	DOP Asenray	Gemeente Roermond, Roermond, 19 december 2007
168.	Gemeente Roermond	DOP Boukoul	BRO, Tegelen, 26 juli 2006
169.	Gemeente Roermond	Toekomstvisie Swalmen 2014. Eindrapport	Projectgroep Teekomstvisie 2014, Swalmen, 14 juni 2004
170.	Gemeente Roermond	Masterplan Roermond	ZKA Consultants en Planners, Breda, juli 2002
184.	Gemeente Roermond	Woningmarktonderzoek 2009 gemeente Roermond.	Companen, Arnhem, 15 december 2008
185.	Gemeente Roermond	Woningmarktonderzoek 2008. Fundament voor beleid op maat. Regionale raportage.	Companen, Arnhem, 15 december 2008
	Gemeente Roermond	Ruimtelijke plannen (http://www.roermond.nl/index55291.htm	
	Gemeente Roermond	Bestemmingsplannen (www.ruimtelijkeplannen.roermond.nl)	
157.	Gemeente Roermond	Gezamenlijke en integrale natuurvisie Oost-Roermond e.o.	Bureau Natuurbalans - Limes Divergens, Nijmegen, augustus 2000
158.	Gemeente Roermond	Integrale kansenkaart natuurontwikkeling	Dienst Landelijk Gebied en Staatsbosbeheer
159.	Gemeente Roermond	Integrale natuurvisie Oost-Roermond e.o.	
160.	Gemeente Roermond	Natuurvisie Roermond-West	Arcadis, Den Bosch, 27 januari 2005
161.	Gemeente Roermond	Actieplan luchtkwaliteit	Gemeente Roermond, Roermond, augustus 2006
	Gemeente Roermond	Bodem (ook kwaliteitkaart e.d.) (http://www.roermond.nl/index54021.htm)	
162.	Gemeente Roermond	Bodemkwaliteitskaart	CSO, Maastricht, 23 november 2004
171.	Gemeente Roermond	Milieubeleidsplan gemeente Roermond 2008-2011	Gemeente Roermond, Roermond, 3 juli 2008
181.	Gemeente Roermond	Technische Inrichtingseisen Roermond 2009.	
	Gemeente Roermond	Diverse archeologische beleidsstukken (http://www.roermond.nl/index57119.htm)	
163.	Gemeente Roermond	Op de Groei	
164.	Gemeente Roermond	Op de Groei 2009	Gemeente Roermond, Roermond
183.	Gemeente Roermond	Visie en lokale uitvoeringsprogramma's WWZ.	Companen, Arnhem, 21 december 2004
	Gemeente Roermond	Sportnota (http://www.roermond.nl/index51910.html)	
	Gemeente Roermond	Diverse beleidsdocumenten (http://www.roermond.nl/index8109.htm)	
123.	Gemeente Roermond	Mobiliteitsplan gemeente Roermond.	DHV, Maastricht, april 2010
166.	Gemeente Roermond	Broekhin II. Bereikbaarheid nu en in 2020	DHV, Maastricht, mei 2010
182 a t/m f	Gemeente Roermond	Plots verkeersmodel (2008 - 2020)	DHV, Maastricht
172.	Gemeente Roermond	Verkeer op de Singelring.	DHV, Maastricht, juni 2009
173.	Gemeente Roermond	Fietsnota. Deel 1 fietsroutes	Arcadis, Arnhem, 7 mei 2004
174.	Gemeente Roermond	Parkeernota Roermond. Beleidsvisie 2006 - 2016	Royal Haskoning, Nijmegen, 9 mei 2006
175.	Gemeente Roermond	Visie Singelring. A. Visie	Krgaten, Herten, 11 augustus 2009
176.	Gemeente Roermond	Visie Singelring. B. De achtergronden van de visie.	Krgaten, Herten, 11 augustus 2009
177.	Gemeente Roermond	Sociaal-Economische verkenning Roermond. 2007	E.til, Maastricht, 15 juni 2007
178.	Gemeente Roermond	Sociaal-Economische verkenning Roermond. 2008	E.til, Maastricht, 24 juni 2008

volgnummer	herkomst	omschrijving	Datum en plaats besluit
179.	Gemeente Roermond	Sociaal Economisch Actieplan fase 2 regio Roermond.	ETIN Adviseurs, Tilburg, augustus 2005
180.	Gemeente Roermond	Sociaal Economisch Rapport Regio Roermond.	ETIN Adviseurs, Tilburg, juli 2004
165.	Gemeente Roermond	Visie op de detailhandelstructuur in Roermond.	
124.	Gemeente Nederweert	Strategische visie gemeente Nederweert (http://www.nederweert.nl/index.php?simaction=content&mediumid=1&pagid=325&fontsize=12&rubriek_id)	18 december 2007
125.	Gemeente Nederweert	Bestuursprogramma 2010 - 2014	CDA, PvdA en VVD, Nederweert, april 2010
	Gemeente Nederweert	Structuurvisie	
127.	Gemeente Nederweert	Masterplan (herontwikkeling centrumgebied kern Nederweert)	Gemeente Nederweert en Synchroon, Nederweert, 21 juli 2009
128.	Gemeente Nederweert	Nieuwe woongebieden	
129.	Gemeente Nederweert	Bestemmingsplan Buitengebied	Arcadis, Maastricht, 24 november 2009
130.	Gemeente Nederweert	Ruimtelijke plannen Nederweert	
131.	Gemeente Nederweert	Ontwerp-Bestemmingsplan Leveroij	
132 en 133	Gemeente Nederweert	Retailstructuurvisie Land van Weert en Cranendonck	BRO, Vught, 14 september 2004 en 23 augustus 2005
134.	Gemeente Nederweert	Regionaal locatie en uitgiftebeleid bedrijven Land van Weert en Cranendonck	Hoge Dunk, 21 mei 2008
135.	Gemeente Nederweert	Groenbeleidsplan Nederweert 2009	Gemeente Nederweert, Nederweert
136.	Gemeente Nederweert	Bomenbeleidsplan	Gemeente Nederweert, Nederweert
	Gemeente Nederweert	Landschapsbeleidsplan	2002
137.	Gemeente Nederweert	Kwaliteitsplan Natuur en Landschap	Bureau Meervelt, Nederweert, 6 november 2008
138.	Gemeente Nederweert	Groene kaart	Cobra, Wilbertoord, 23 juli 2009
139.	Gemeente Nederweert	Archeologische verwachtingen en beleidsadvieskaart	RAAP
140.	Gemeente Nederweert	Lijst rijksmonumenten	26 maart 2003
141.	Gemeente Nederweert	Sportbeleid	
142.	Gemeente Nederweert	Regionaal motorcrossterrein	Gemeente Nederweert, Nederweert, 16 maart 2010
143.	Gemeente Nederweert	Jeugdbeleid	
144.	Gemeente Nederweert	Burgerparticipatie	
145.	Gemeente Nederweert	DOP Leveroy	Arcadis, Maastricht, januari 2006
146.	Gemeente Nederweert	DOV Ospel	Stichting Vorkmeer, Panningen, mei 2009
147.	Gemeente Nederweert	DOV Eind	Stichting Vorkmeer, Panningen, maart 2008
	Gemeente Nederweert	DOV Ospeldijk	Stichting Vorkmeer, Panningen, mei 2009
148.	Gemeente Nederweert	Beleidsplan verkeer en vervoer Nederweert	Kragten, Herten, augustus 2007
149.	Gemeente Nederweert	Verkeersveiligheidsplan	Kragten, Herten, april 2009
150.	Gemeente Nederweert	Koersnota netwerkanalyse De Hoge Dunk	Goudappel Coffeng, Eindhoven, januari 2008
151.	Gemeente Nederweert	Gemeentelijk rioleringsplan	Grontmij, Roermond, 8 augustus 2007
152.	Gemeente Nederweert	Gemeentelijk waterplan	
153.	Gemeente Nederweert	Milieu- en bouwprogramma	Gemeente Nederweert, Nederweert, 19 december 2006
	Gemeente Nederweert	Bodemkwaliteitskaart	
	Gemeente Nederweert	Beleidsplan Veiligheid	
154.	Gemeente Nederweert	Gezondheidsnota 2008 - 2011	Gemeente Nederweert, Nederweert, 27 juni 2007
155.	Gemeente Weert	Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan, mei 2006	DHV, Maastricht, mei 2006
191.	Gemeente Weert	Structuurvisie Fase 1 - document	Gemeente Weert, Weert, 18 maart 2009
192.	Gemeente Weert	Voorontwerp Regionale Woonvisie Weerter Kwartier 2010-2014	Gemeente Weert, Weert, 20 juli 2010
186.	Gemeente Maasgouw	Presentatie Structuurvisie Maasgouw. Visie "Eiland in de Maas"	Arcadis
187.	Gemeente Maasgouw	Presentatie Structuurvisie Maasgouw Visie "Bosrijk"	Arcadis
188.	Gemeente Maasgouw	Presentatie Structuurvisie Maasgouw Visie "De Stadskant"	Arcadis
189.	Gemeente Maasgouw	Presentatie Structuurvisie Maasgouw Visie inleiding discussie	Arcadis
190.	Gemeente Maasgouw	Presentatie Structuurvisie Maasgouw Visie "Land van Thorn"	Arcadis
193.	Gemeente Maasgouw	Gezamenlijke beleidsvisie Externe Veiligheid Limburg	Royal Haskoning, Maastricht, 31 januari 2008
194.	Gemeente Maasgouw	Beleidsregels t.b.v. het nemen van besluiten inzake hogere grenswaarden	Gemeente Maasgouw, Maasbracht, 15 mei 2007
195.	Gemeente Maasgouw	Gemeentedekkend beeld externe veiligheid gemeente Maasgouw	Cauberg Huygen, Maastricht 7 oktober 2009
	Provincie Limburg	Regiovisie het Oog van Midden-Limburg	GOML, Roermond, december 2008
	Gemeente Leudal	Visie Dorpsraden Baexem en Kelpen-Oler. Opwaardering N280.	Dorpsraad Kelpen-Oler, 19 oktober 2010
196.	Gemeente Leudal	CIRO +, Position Paper	
197.	Provincie Limburg	Regionaal Stimuleringsplan Fietsen in Midden-Limburg	Kragten, Den Bosch, 3 september 2010
198.	Gemeente Echt-Susteren	Ontwerp Strategische visie 2020	Gemeente Echt-Susteren, Echt, februari 2009
	Provincie Limburg	Kwaliteitsnet Goederenvervoer.	

Bijlage 5

Uit te voeren onderzoeken

UIT TE VOEREN ONDERZOEKEN

In het kader van het plan-MER zullen een aantal onderzoeken worden uitgevoerd. In onderstaande tabel wordt per milieuaspect aangegeven welke onderzoeken uitgevoerd worden.

Milieuaspect	Onderzoek
Verkeer	Inhoudelijke analyses van de problematiek en de oplossingen worden uitgevoerd en de verschillen tussen de oplossingsrichtingen worden in beeld gebracht. Daarnaast worden enkele analyses met het model uitgevoerd om nut/noodzaak en effecten van de oplossingsrichtingen (waaronder het probleemoplossend vermogen) in beeld te brengen. Ook wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor de infrastructurele uitgangspunten; het gaat hierbij om wijzigingen in de uitgangspunten sinds de toepassing van het model tijdens de uitvoering van de Verkeersstudie Midden Limburg [4]. Voor het aspect verkeersveiligheid wordt een ongevalsanalyse uitgevoerd die gericht is op het inzichtelijk maken van ongevalsoorzaken. Samen met de wijze waarop wegen (per oplossingsrichting) worden aangepast leidt dat tot inzicht welke ongevallen in de toekomstige situatie voorkomen kunnen worden. Daarnaast wordt voor verkeersveiligheid een netwerkanalyse uitgevoerd, waarbij de verkeersprestatie wordt gekoppeld aan de kentallen (cf. de meest recente informatie van de SWOV) per wegtype. Dit levert een totaalbeeld ten aanzien van de verkeers(on)veiligheid voor de gehele regio. Naast de hiervoor genoemde verkeerseffecten die in het plan-MER aan de orde zullen komen zijn er andere effecten die kwalitatief beschreven zullen worden zoals effecten op openbaar vervoer, hulpdiensten en langzaam verkeer.
Geluid	Een akoestisch onderzoek (wegverkeerslawaaï) wordt uitgevoerd dat de volgende onderdelen bevat: Het als referentiekader vastleggen van de huidige situatie en op basis van de autonome ontwikkeling aanwezige geluidsbelasting op de omgeving vanwege de N280-West; een akoestisch rekenmodel met daarin opgenomen de N280-West en overige relevante wegen en de oplossingsrichtingen; de rekenresultaten voor elk van de oplossingsrichtingen; voor de relevante wegen wordt de ligging van respectievelijk de 40 dB-, 48 dB-, de 53 dB-, en 63 dB-contour bepaald en wordt aan de hand van kentallen een schatting gemaakt van het aantal gehinderden in geluidsgevoelige objecten (woningen, scholen, verpleeghuizen, etc.) binnen deze contouren. De berekeningen worden uitgevoerd conform de in het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2006, bijlage III, opgenomen Standaard Rekenmethode II. Berekeningen worden uitgevoerd met de meest recente versie van het programma GeoMilieu.
Luchtkwaliteit	Voor het plangebied wordt de luchtkwaliteit berekend voor: huidige situatie (2010);

Milieuaspect	Onderzoek
	autonome situatie 2020; situatie 2020 per oplossingsrichting. Voor de locatie worden voor een aantal relevante wegen waaronder de N280-west, berekeningen uitgevoerd ter bepaling van de luchtkwaliteit. Ingegaan wordt op hoe de luchtkwaliteit ter plaatse zich verhoudt tot de normstelling uit de Wet milieubeheer en wat de planbijdrage aan de luchtkwaliteit is en geeft inzicht in: Oppervlakken per concentratieklassen; Planbijdragen (toe- en afnames) in tabellen en concentratiekaarten; Woningen in concentratieklassen; Wel of geen overschrijding grenswaarde (NO_x, PM₁₀); Inzicht in effecten op PM_{2,5}.
Lichthinder	De effecten op lichthinder worden in het plan-MER kwalitatief beschreven.
Externe veiligheid	Er wordt een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd waarbij wordt gestart met het uitvoeren van een inventarisatie van de aanwezige objecten (woningen en bedrijven) en de risicovolle objecten en/of inrichtingen in de nabijheid van het plangebied, transportroutes voor gevaarlijke stoffen en leidingen. Vervolgens worden voor de verschillende oplossingsrichtingen de risico's berekend met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen, leidingen en risicovolle inrichtingen. Ten slotte wordt bepaald of de geïdentificeerde objecten (woningen en bedrijven) mogelijk worden beïnvloed door de risicocontouren van de geïdentificeerde risicovolle gevolgen van de ontwikkelingen. Tevens wordt bepaald of de oplossingsrichtingen mogelijk invloed ondervinden van de risicocontour van de geïdentificeerde risicovolle objecten en/of inrichtingen. Aangegeven wordt wat de consequenties zijn en welke maatregelen getroffen moeten worden. Een en ander wordt getoetst aan het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) en het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (BTEV).
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Uit de uitvraag bleek dat er archeologische bureauonderzoeken beschikbaar zijn. De huidige situatie en de effecten van de oplossingsrichtingen worden op basis van de bestaande informatie beschreven. Ook de effecten op landschap en cultuurhistorie worden in het plan-MER kwalitatief beschreven. In het plan-MER wordt vooral ingegaan op: Mate van aantasting openheid en schaal van het landschap; Verstoring van ruimtelijke relaties en landschappelijke verbindingzones; Mate van aantasting van bijzondere landschapselementen; Aantasting of verlies van cultuurhistorische waarden en elementen; Aantasting van archeologische waarden.

Milieuaspect	Onderzoek
Flora en fauna	Er wordt een natuurtoets uitgevoerd waarin de volgende werkzaamheden worden uitgevoerd: 1. Inventarisatie van aanwezige beschermde natuur- en landschapswaarden; 2. uitvoeren van een oriënterend veldbezoek; 3. analyse van de resultaten uit de voorgaande stappen, opstellen van een advies en rapportage van de bevindingen. Daarbij wordt een inschatting gemaakt van de gevolgen van de planontwikkeling voor de aanwezige beschermde flora en fauna. Op basis hiervan dient een advies te worden gegeven over de te nemen vervolgstappen, de daarbij te volgen werkwijze en de bijbehorende procedure (tijdsplan, met wie overleg). In het onderzoek zal worden ingegaan op EHS-doorsnijdingen, hiervoor moet onder andere worden ingegaan op het aantonen van het groot openbaar belang en het ontbreken van alternatieven. Daarnaast wordt vanwege de ligging van het plangebied nabij een Natura 2000-gebied een Voortoets uitgevoerd. In het kader van de Voortoets zal in overleg met de Provincie worden bezien of stikstofberekeningen noodzakelijk zijn, indien dit het geval is zullen deze worden uitgevoerd. De effecten op de natuur zullen per "ver"-thema in het MER worden behandeld, te weten: - vernietiging: ruimtebeslag in hectare; - versnippering: doorsnijding van waardevolle gebieden (waaronder de EHS) en/of verbindingen voor kwetsbare soorten (bijv. amfibieën); - verstoring: effecten door geluid op vooral broedvogels, uitgedrukt in ha; - verdroging: effecten van evt. grondwaterstandverlaging op flora en fauna.
Bodem en water	Voor het aspect bodem wordt gebruik gemaakt van bestaande onderzoeken en gegevens. Daarnaast worden in een beknopte watertoets de effecten van de verschillende oplossingsrichtingen op het watersysteem beschreven.
Duurzame ontwikkeling	Duurzame ontwikkeling is een ruim begrip, dat op vele manieren wordt gedefinieerd. Algemeen aanvaard is de zogenaamde Triple-P benadering, waarin is verankerd dat het bij duurzame ontwikkeling gaat om een evenwicht tussen de drie P's: People, Planet en Profit. De Provincie Limburg heeft in haar beleid dit vertaald naar de zogenaamde POL-driehoek, waarin sprake is van 3 domeinen: economie, sociaal/cultureel en natuur en milieu. Deze domeinen zijn weer onderverdeeld in voorraden, die conform de handleiding duurzaamheidparagraaf worden beoordeeld op basis van attributen (criteria). Verder streeft de Provincie Limburg ernaar om bij Beeldbepalende Ontwikkelingen duurzaamheid meetbaar te maken met erkende instrumenten als DPL en BREEAM. Er is veel overlap tussen de criteria waarop beoordeeld gaat worden in de plan-MER, MKBA en REES en bovengenoemde instrumenten om de mate

Milieuaspect	Onderzoek
	van duurzaamheid te beoordelen. Waar het bij het aspect duurzaamheid om gaat zijn de duurzaamheidscriteria, die nog niet in plan-MER, MKBA en REES aan de orde komen en wel relevant zijn voor de afweging. Deze zijn geselecteerd uit de genoemde 3 instrumenten en opgenomen onder het aspect duurzaamheid. De oplossingsrichtingen worden op de criteria voor de mate van duurzaamheid op dezelfde wijze kwalitatief beoordeeld als op de overige criteria uit de plan-MER (vijfpuntsschaal). Belangrijk is om eerst vast te stellen of gemeenten en Provincie hun duurzaamheidsambities afgedekt zien door de gedefinieerde criteria. Vervolgens zal een kwalitatieve beoordeling plaatsvinden op basis van beschikbare informatie en expert judgement. De beoordeling wordt onderbouwd met een beknopte beschrijving. De volgende stappen worden hierbij doorlopen: ■ Definitie van de criteria in interactieve sessie met Provincie en gemeenten. De thema's uit DPL, BREEAM Communities en de handleiding duurzaamheidparagraaf van de Provincie Limburg worden hierbij gecheckt op overlap met criteria uit de plan-MER, MKBA en REES. Het voorstel voor criteria, zoals opgenomen onder aspect duurzaamheid in bijlage 6 wordt hierbij getoetst en eventueel bijgesteld. In de bijeenkomst wordt tevens een voorstel behandeld voor de wijze waarop de beoordeling per criterium plaatsvindt. ■ Beoordeling van de oplossingsrichtingen op de gedefinieerde criteria ■ Eventueel aanbrengen van voorstellen voor verbetering in de oplossingsrichtingen en herbeoordeling: na een eerste toetsing wordt beoordeeld in hoeverre er nog verbeteringen kunnen worden aangebracht in de oplossingsrichtingen om beter tegemoet te komen aan duurzaamheidsambities in de regio. Op deze manier wordt gestreefd naar maximale inbreng van duurzame oplossingen voordat de oplossingsrichtingen ter besluitvorming worden voorgelegd; ■ Beschrijving van de beoordeling op duurzaamheid in een duurzaamheidparagraaf: de onderbouwing van de keuze van criteria en beoordeling van de oplossingsrichtingen wordt hierin beknopt weergegeven.

REGIONAAL ECONOMISCHE EFFECTEN STUDIE (REES)

Met de oplossingsrichtingen voor de N280-West worden verschillende regionaal-economische doelen nagestreefd. Het Startdocument laat zien dat de eerste twee hoofddoelen van de N280-West economisch van karakter zijn:

- De voorkeursoplossingsrichting(en) voor de N280-West moet(en) een stimulans geven aan de regionaal-economische ontwikkeling van Midden-Limburg
- De voorkeursoplossingsrichting(en) voor de N280-West moet(en) een stimulans geven aan een aantal specifieke projecten en ambities voor Midden-Limburg.

Met het oog hierop wordt een regionaal-economische effectenstudie (REES) uitgevoerd waarin de economische effecten van de oplossingsrichtingen voor Midden-Limburg in kaart worden gebracht.

Hieronder wordt kort het stappenplan beschreven om de effecten voor beide hoofddoelen te bepalen.

Methodiek regionaal-economische effecten (doelstelling 1)

Het analyseren van deze effecten gebeurt op regionale schaal.

De volgende effecten worden meegenomen in de analyse:

Werkgelegenheid; beschrijft de toename in werkgelegenheid als gevolg van de oplossingsrichtingen.

Aantal bereikbare banen; beschrijft de kansen op passend werk voor de inwoners van de regio.

Ook dit effect is sterk afhankelijk van de bereikbaarheidswinst;

Toeristisch-recreatief bezoek; beschrijft de effecten op extra toeristisch-recreatief bezoek;

Kooptoerisme; idem als toeristisch-recreatief bezoek maar dan de effecten op 'winkelbezoek';

Vaststellen werkgelegenheidseffecten

Uit diverse andere studies is bekend wat het effect is van een verbeterde bereikbaarheid (bereikbaarheidsimpuls) op de werkgelegenheid en de economie. Deze uitkomsten worden gelegd naast de bereikbaarheidsimpuls van iedere oplossingsrichting voor de N280-West en de kenmerken van de regio Midden-Limburg (inwoners, arbeidsplaatsen, ontwikkelingen hierin) een inschatting van gemaakt. Het betreft derhalve een kengetallenbenadering en geen gedetailleerde modelbenadering.

Aantal bereikbare banen

Voor de effecten op het aantal bereikbare banen wordt gebruik gemaakt van de uitkomsten van het verkeersmodel. Op basis van de uitkomsten van het verkeersmodel worden isochronenkaarten gemaakt. Deze uitkomsten worden geplaatst naast regionaal-economische kenmerkende gegevens van Midden-Limburg waarna conclusies worden getrokken.

Toeristisch-recreatief bezoek & kooptoerisme

Deze effecten worden op vergelijkbare wijze als het aantal bereikbare banen bepaald.

Methodiek effecten op specifieke projecten en ambities (doelstelling 2)

Voor het bepalen van de effecten van de verschillende oplossingsrichtingen voor de N280-West op specifieke projecten en ambities wordt de volgende aanpak gevolgd. Hierbij wordt onderscheid tussen de acht gebiedsontwikkelingen en ambities die in detail en kwantitatief geanalyseerd worden en de ontwikkelingen en ambities die globaal en kwalitatief geanalyseerd worden.

Aanpak globaal en kwalitatief te analyseren gebiedsontwikkelingen en ambities

Stap 1: Analyseren van de desbetreffende gebiedsontwikkeling of ambitie

Op basis van de kenmerken, ligging en omvang wordt per specifieke gebiedsontwikkeling en ambities bepaald wat de relatie met de N280-West is. Het gaat daarbij onder meer ook om de vraag wanneer een ontwikkeling voorzien is. Op basis hiervan wordt een oordeel gegeven wat de relatie met de N280-West. Doel is om een (eerste) oordeel te geven over de relatie van de ontwikkeling met de N280-West; betreft het een naar verwachting verwaarloosbare/minieme, beperkte, grote of zeer grote relatie met de N280-West?

Stap 2: Evalueren effecten van verschillende oplossingsrichting

In de tweede stap wordt nagegaan wat het effect is van een oplossingsrichting voor een specifieke gebiedsontwikkeling of ambitie. Uit de ruimtelijk-economische literatuur en uit eerdere studies is bekend welke ontwikkelingen meer of minder gevoelig zijn voor aanpassingen aan infrastructuur en wat het type effect is (bijvoorbeeld effect op grondprijzen, faseerbaarheid ontwikkeling enz). Doel van deze stap is om voor iedere ontwikkeling in hoofdlijnen het type effect te bepalen.

Stap 3: Combineren uitkomsten van stap 1 en 2

Om tot een globaal en kwalitatief eindoordeel te komen worden de uitkomsten van stap 1 en 2 gecombineerd. Het resultaat is een oordeel over het verwachte effect van de verschillende oplossingsrichtingen en de omvang hiervan. Insteek is op basis van het toekennen van plussen en minnen (-- /- /0 /+ /++) dit oordeel weer te geven.

Stap 4: Toetsen van uitkomsten met vertegenwoordigers betrokken overheden

In de vierde en laatste stap worden de uitkomsten van stap 3 in een (telefonisch) overleg getoetst met vertegenwoordigers van de betrokken overheden.

Aanpak gedetailleerd en kwantitatief te analyseren gebiedsontwikkelingen en ambities

Stap 1 Aanscherpen en analyseren desbetreffende gebiedsontwikkeling of ambitie

Voor de totstandkoming van dit Startdocument is al de nodige informatie verzameld over de te analyseren gebiedsontwikkelingen en ambities. In aanvulling hierop is in hoofdstuk 6 het verzoek gedaan om in het bijzonder kwantitatieve informatie hierover aan te leveren. De informatie die nodig is voor een kwantitatieve beoordeling omvat bijvoorbeeld:

Bedrijventerreinen:

- Wat voor soort bedrijventerrein wordt het? Wat is de functie van de bedrijven?
- Waar komt het bedrijventerrein te liggen? Hoe zit het omliggende gebied er uit? Hoe veel woningen zijn er in een straal van 150 meter te vinden?
- Hoe groot is het beoogde terrein (in hectare, in aantal en type bedrijven)?

Woningbouw:

- Hoe groot zijn de plannen voor woningbouw (in aantal en type woningen)?
- Waar komt de woningbouw te liggen? Hoe zit het omliggende gebied er uit?
- In welke prijsklasse liggen de woningen?

Toerisme:

- Wat voor soort recreatiegebied wordt het? Wat is de functie van de recreatie?
- Waar komt het recreatiegebied te liggen? Hoe zit het omliggende gebied er uit?
- Hoe groot is het beoogde gebied (in hectare)?
- Hoeveel bezoekers zal het gebied naar verwachting trekken in 2020?

Doel van de eerste stap is om de ontvangen informatie te analyseren en zo nodig in overleg met de betrokken overheden verder aan te scherpen. Vergelijkbaar met stap 1 hiervoor wordt vervolgens een oordeel gegeven over de relatie met de N280-West.

Stap 2: Evalueren effecten van verschillende oplossingsrichting

In de tweede stap wordt, vergelijkbaar met stap 2 hiervoor nagegaan wat het effect is van een oplossingsrichting voor een specifieke gebiedsontwikkeling of ambitie.

Stap 3: Combineren uitkomsten van stap 1 en 2

Idem als hiervoor maar dan meer gedetailleerd en in kwantitatieve zin.

Stap 4: Interview met direct verantwoordelijke / betrokkene gebiedsontwikkeling of ambitie

Op basis van de uitkomsten van voorgaande stappen wordt de direct verantwoordelijke / betrokkene bij de specifieke gebiedsontwikkeling of ambitie geïnterviewd. Doel is om samen met de desbetreffende persoon de verschillende oplossingsrichtingen door te nemen en de concept-resultaten door te nemen teneinde een zo goed mogelijk beeld van de mogelijke effecten van de oplossingsrichtingen van de N280-West te krijgen.

Stap 5: Vaststellen van de effecten

In de vijfde en laatste stap worden op basis van de uitkomsten van de voorgaande stappen de effecten definitief vastgesteld. In een overleg met de betrokken overheden in GOML worden de uitkomsten toegelicht.

MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN BATEN ANALYSE (MKBA)

Voor wat betreft de op te stellen MKBA wordt aangesloten bij het zogeheten kader *OEI bij MIRT Verkenningen* [5]). Conform de richtlijnen in het kader *OEI bij MIRT Verkenningen* ligt de nadruk in de uit te voeren MKBA op de directe en de externe effecten van de verschillende oplossingsrichtingen voor de N280-West.

In tegenstelling tot de REES zullen in de MKBA de effecten op nationaal niveau worden bepaald.

De MKBA heeft vier stappen in zich: (1) analyse directe effecten, (2) analyse indirecte effecten, (3) analyse externe effecten en (4) opstellen OEI tabel.

Stap 1 Bepaling directe effecten: bereikbaarheid en kosten

De gegevens uit het verkeersmodel zijn de basis voor de bereikbaarheidseffecten in de MKBA. Het gaat daarbij om de volgende bereikbaarheidseffecten van iedere oplossingsrichting:

- Het effect op de reistijden (door andere routekeuze en/of minder congestie) van het wegverkeer
- Het effect op de reisafstand van het wegverkeer en daarmee op de reiskosten
- Het effect op de betrouwbaarheid van de reistijd
- De omvang van nieuw wegverkeer en de bepaling in welke mate die nieuwe ritten betreffen dan wel verschuiving betekent van OV naar de weg

Daarnaast betreffen de **kosten van de alternatieven** directe effecten. Het gaat dan om de kosten van aanleg van de nieuwe infrastructuur, alsmede de kosten van beheer, onderhoud en vervanging over de zichtperiode van de analyse. De investeringskosten van de weg, inclusief eventuele flankerende en mitigerende maatregelen, komen rechtstreeks uit de kostenraming. Voor de toekomstige kosten van beheer, onderhoud en vervanging zullen (mits noodzakelijk) kengedaten worden gebruikt.

Stap 2 Bepaling indirecte effecten

Bij indirecte effecten gaat het om de verdere doorwerking van de bereikbaarheidseffecten in de economie. Het gaat dan bijvoorbeeld om verhuisgedrag naar een woning die meer overeenkomt

aan de eisen (maar verder van het werk af ligt) of het starten in een baan die weliswaar in afstand verder weg is, maar in tijd gemeten nu mogelijk wordt, en die beter past bij de capaciteiten van de werknemer. Voor bedrijven kunnen lagere kosten van zakelijke reizen en van het vervoer van goederen leiden tot lagere productiekosten, en indien de prijs van het product wordt verlaagd, tot extra afzet.

De indirecte effecten zullen op basis van een algemeen kengetal gekwantificeerd worden. Dit gebeurt op basis van de uitkomsten van andere vergelijkbare studies en op basis van de REES (waarin verschillende indirecte effecten van de N280-West aan bod komen, zij het vanuit een regionaal en niet vanuit een nationaal perspectief).

Stap 3 Bepaling externe effecten: effecten op veiligheid en leefbaarheid

Naast de indirecte economische effecten zal er ook sprake zijn van effecten op de leefomgeving. Dit kunnen zowel positieve als negatieve effecten zijn.

Om deze effecten te kunnen ramen zal waar mogelijk gebruik worden gemaakt van de uitkomsten van de plan-MER ten aanzien van onder meer geluid, emissies en verkeersveiligheid. Deze effecten kunnen vervolgens aan de hand van daarvoor beschikbare kengetallen worden gewaardeerd in welvaartstermen.

Stap 4 Opstellen OEI tabel

Zodra stappen 1 tot en met 3 zijn afgerond, kan de OEI-tabel worden opgesteld. De OEI tabel is een overzicht van alle effecten van een alternatief ten opzichte van de referentiesituatie. De effecten worden voor een zichtjaar inzichtelijk gemaakt (2020), alsmede, voor een periode van 100 jaar na ingebruikname van de weg, uitgedrukt in de huidige geldwaarde.

Voor wat betreft de lay-out en de opbouw van de OEI-tabel wordt aangesloten bij het kader *OEI bij MIRT Verkenningen*. Onderstaande tabel laat de voorgeschreven OEI-tabel voor weginfrastructuurprojecten zien. Bij deze tabel wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht.

Aspect		Projecteffecten in zichtjaar (2030)		Netto contante waarde over de zichtperiode (100 jaar)	
		Verschil met nulalternatief		Verschil met nulalternatief	
	Meeteenheid	Alternatief A	Alternatief B	Alternatief A	Alternatief B
Bereikbaarheid					
Reistijd wegverkeer	Uren	Absolute verandering in reistijd		Effecten monetariseren	
Betrouwbaarheid wegverkeer	Euro	Effecten op voorspelbaarheid reistijd		Effecten monetariseren	
Reiskosten wegverkeer	Voertuigkm	Verandering variabele transportkosten		Effecten monetariseren	
Accijnsinkomsten	Euro	Effect als gevolg van modal shift		Effecten monetariseren	
Effecten tijdens bouwperiode	Uren	Voertuigverliesuren tijdens bouw-fase		Effecten kwalitatief/kwantitatief	
Veiligheid					
Verkeersveiligheid wegverkeer	Letselslachtoffers	Verandering in verkeersslachtoffers		Effecten monetariseren	
Externe veiligheid	Aantal objecten	Verandering op effect objecten		Effecten kwalitatief	

Aspect		Projecteffecten in zichtjaar (2030) Verschil met nulalternatief	Netto contante waarde over de zichtperiode (100 jaar) Verschil met nulalternatief
Leefomgeving			
Broeikasgassen	Uitstoot (in tonnen)	Verandering emissies nationaal niveau	Effecten monetariseren
Luchtkwaliteit	Uitstoot (in tonnen)	Verandering emissies lokaal niveau	Effecten monetariseren
Geluid	Aantal gehinderden	Aantal geluidsgehinderden	Effecten monetariseren
Natuur en Milieu:			
• Bodem	M3	Hoeveelheid grondverzet	Effecten kwalitatief/kwantitatief
• Grond en oppervlaktewater	Gebieden	Effecten waterbeheersing	Effecten kwalitatief/kwantitatief
• Natuur	Aantal hectare	Doorsnijding gebieden, EHS, etc.	Effecten kwalitatief/kwantitatief
• Landschap en erfgoed	Aantal objecten	Aantal aangetaste objecten	Effecten kwalitatief/kwantitatief
Inpassingsmaatregelen		Afhankelijk van type maatregelen	Effecten kwalitatief/kwantitatief
Kosten			
Investeringskosten	Euro	Onderscheid aanleg & inpassingskosten	Effecten monetariseren
Vermeden investeringen	Euro		Effecten monetariseren
Beheer- en Onderhoudskosten	Euro		Effecten monetariseren
Totale kosten			
Uitkomst KBA			
Netto Contante Waarde	Euro		
Baten/kostenverhouding	Verhoudingsgetal		
Interne Rentevoet	%		

Bijlage 6

Beoordeling effecten N280-West in afwegingsdocument (inclusief bronrapport)

BEOORDELING EFFECTEN N280-WEST IN AFWEGINGSDOCUMENT (INCLUSIEF BRONRAPPORT)

In onderstaande tabel is het beoordelingskader aangegeven zoals zal worden opgenomen in het afwegingsdocument. Daarbij is aangegeven uit welke brondocument de betreffende informatie afkomstig is.

De invulling van het beoordelingskader zal, afhankelijk van de aard van de brongegevens, op kwalitatief (+, +/-, -) of kwantitatief (bijvoorbeeld de kosten) plaatsvinden.

Aspect	Bron	Criterium	1 Nul-oplossings-richting	2 - Nulplus-oplossings-richting	3 - Opwaarde-ren N280-West	4 - Omleidingsal-ternatief Napoleonsweg	5 - Omleidingsal-ternatief Rijkswegennet	6 – Spoor-tracé zuid	7 - Spoor-tracé Noord
Verkeer	Plan-MER	Wegenstructuren							
	Plan-MER	Verkeersintensiteiten							
	Plan-MER	Doorsnijding van rou-teststructuren							
	Plan-MER	Verkeersafwikkeling							
	Plan-MER	Verkeersveiligheid							
	MKBA	Verkeersveiligheid							
	Plan-MER	Langzaam verkeer (fiets, voetgangers).							
	Plan-MER	Landbouwverkeer.							
	Plan-MER	Openbaar vervoer							
	Plan-MER	Hulpdiensten							
	Plan-MER	Kabels en leidingen							
	MKBA	Reistijdwinsten							
	MKBA	Reisbetrouwbaarheid							
	MKBA	Ritkosten							
	MKBA	Accijnzen							

Bijlage 6: Beoordeling effecten N280-West in afwegingsdocument (inclusief bronrapport) (Vervolg 1)

Aspect	Bron	Criterium	1 Nul-oplossings-richting	2 - Nulplus-oplossings-richting	3 - Opwaarde-ren N280-West	4 - Omleidingsal-ternatief Napoleonsweg	5 - Omleidingsal-ternatief Rijkswegennet	6 – Spoor-tracé zuid	7 - Spoor-tracé Noord
Leefbaarheid	Plan-MER	Aantal geluidsgevoeli-ge objecten binnen een geluidscontour							
	Plan-MER	Hinder en overlast door trillingen							
	Plan-MER	Beïnvloeding lucht-kwaliteit							
	Plan-MER	Effecten voor de ge-zondheid.							
	Plan-MER	Externe veiligheid							
	Plan-MER	Lichthinder							
	Plan-MER	Sociale veiligheid							
	MKBA	Emissies							
	MKBA	Geluid							
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Plan-MER	Aantasting openheid en schaal van het landschap.							
	Plan-MER	Verstoring ruimtelijke relaties en landschap-pelijke verbindingso-zones.							
	Plan-MER	Aantasting bijzondere landschapselementen.							
	Plan-MER	Aantasting of verlies van cultuurhistorische waarden en elemen-							

Bijlage 6: Beoordeling effecten N280-West in afwegingsdocument (inclusief bronrapport) (Vervolg 2)

Aspect	Bron	Criterium	1 Nul-oplossings-richting	2 - Nulplus-oplossings-richting	3 - Opwaarde-ren N280-West	4 - Omleidingsal-ternatief Napoleonsweg	5 - Omleidingsal-ternatief Rijkswegennet	6 – Spoor-tracé zuid	7 - Spoor-tracé Noord
		ten.							
	Plan-MER	Aantasting of verlies van archeologische waarden.							
Flora en fauna	Plan-MER	Beïnvloeding be-schermd gebieden (waaronder EHS).							
	Plan-MER	Beïnvloeding be-schermd soorten.							
	Plan-MER	Effecten op biodiversi-teit.							
	Plan-MER	Beïnvloeding van eco-logische relaties en verbindingzones.							
Bodem en wa-ter	Plan-MER	Beïnvloeding bodem-en waterkwaliteit							
	Plan-MER	Aantasting aardkundi-ge waarden							
	Plan-MER	Beïnvloeding water-systeem							
Grondgebruik	Plan-MER	Gevolgen voor de landbouw.							
	Plan-MER	Gevolgen voor de re-creatie en recreatief medegebruik.							

Bijlage 6: Beoordeling effecten N280-West in afwegingsdocument (inclusief bronrapport) (Vervolg 3)

Aspect	Bron	Criterium	1 Nul-oplossings-richting	2 - Nulplus-oplossings-richting	3 - Opwaarde-ren N280-West	4 - Omleidingsal-ternatief Napoleonsweg	5 - Omleidingsal-ternatief Rijkswegennet	6 – Spoor-tracé zuid	7 - Spoor-tracé Noord
	Plan-MER	Gevolgen voor wonen en werken.							
Economische ontwikkeling	MKBA	werkgelegenheid							
	REES	werkgelegenheid							
	REES	aantal bereikbare ba-nen							
Duurzaamheid	Plan-MER	Energie							
	Plan-MER	Sluiten van kringlopen C2C							
	Plan-MER	Klimaatadaptatie							
	Plan-MER	Sociale structuur							
	Plan-MER	Draagvlak							
	Plan-MER	Diversiteit bedrijvig-heid							
	Plan-MER	Functiemenging/ meervoudig ruimtege-bruik							
	Plan-MER	Innovatiekracht							
Overige crite-ria	Plan-MER	Effecten op andere plannen.							
	Plan-MER	Termijn tot uitvoering.							
	REES	Recreatieve waarde Midden Limburg							
	REES	Ontwikkelkansen Mid-den Limburg							

Bijlage 6: Beoordeling effecten N280-West in afwegingsdocument (inclusief bronrapport) (Vervolg 4)

Aspect	Bron	Criterium	1 Nul-oplossings-richting	2 - Nulplus-oplossings-richting	3 - Opwaarde-ren N280-West	4 - Omleidingsal-ternatief Napoleonsweg	5 - Omleidingsal-ternatief Rijkswegennet	6 – Spoor-tracé zuid	7 - Spoor-tracé Noord
		Gebiedsontwikkeling 1							
		Gebiedsontwikkeling 2							
		Gebiedsontwikkeling 3							
		Gebiedsontwikkeling 4							
		...							
		...							
		...							
Kosten	MKBA	Investeringskosten							
	MKBA	Te vermijden investe-ringen							
	MKBA	Beheer en onder-houdskosten							
	MKBA	Bijkomende kosten							
	Kostenraming	Totale kosten							
Kosten	Kostenraming	Kosten onvoorzien							
	Kostenraming	bandbreedte kosten-raming							
Kosten-baten	MKBA	Netto contante waarde							
	MKBA	Kosten-batensaldo							

