

# Afwegingsdocument

Ontwikkelas Weert – Roermond, studie  
N280-West

Eindconcept ten behoeve van inspraak 29  
augustus – 10 oktober 2011

Maastricht, 16 augustus 2011

*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](mailto:postbus@prvlimburg.nl)

Internet: [www.limburg.nl](http://www.limburg.nl)

Limburglaan 10

6229 GA Maastricht

Tekst:

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](http://www.grontmij.nl)

Auteurs: drs. R.J. Jonker, drs. A. Leppens, S. Kuiper MSc, ir. G. Vos,

Controle: ing. W.E. Wouda – Van der Giessen

Ecorys Nederland B.V.

Watermanweg 44

3067 GG Rotterdam

Postbus 4175

3006 AD Rotterdam

[www.ecorys.nl](http://www.ecorys.nl)

Tel. 010 – 453 88 00

Fax. 010 – 453 07 68

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

# Inhoud

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| <b>0.</b> | <b>Overwegingen voor de besluitvorming</b>  | <b>5</b>  |
| <b>1.</b> | <b>Inleiding</b>  | <b>10</b> |
| 1.1.      | AANLEIDING .....  | 10        |
| 1.2.      | EFFECTENSTUDIES N280: BOUWSTENEN VOOR HET AFWEGINGSDOCUMENT .....                             | 11        |
| 1.3.      | DOEL AFWEGINGSDOCUMENT .....  | 12        |
| 1.4.      | LEESWIJZER .....  | 13        |
| <b>2.</b> | <b>Oplossingsrichtingen en varianten</b>  | <b>14</b> |
| 2.1.      | ALGEMEEN .....  | 14        |
| 2.2.      | OPLOSSINGSRICHTINGEN.....   | 14        |
| 2.3.      | VARIANTEN .....   | 15        |
| <b>3.</b> | <b>Toetsing van de oplossingsrichtingen aan de doelstellingen</b>                             | <b>17</b> |
| 3.1.      | BESCHRIJVING DOELSTELLINGEN .....   | 17        |
| 3.2.      | TOTAALOVERZICHT TOETSING DOELEN .....   | 18        |
| 3.3.      | DOEL 1: STIMULANS REGIONAAL-ECONOMISCHE ONTWIKKELING VAN MIDDEN-LIMBURG .....                 | 19        |
| 3.4.      | DOEL 2: STIMULANS AAN SPECIFIEKE PROJECTEN EN AMBITIES VOOR MIDDEN-LIMBURG.....               | 22        |
| 3.5.      | DOEL 3: OPLOSSEN DOORSTROMINGSPROBLEMEN OP EN ROND DE N280-WEST .....                         | 25        |
| 3.6.      | DOEL 4: OPLOSSEN LEEFBAARHEIDS- EN VERKEERSVEILIGHEIDSPROBLEMEN OP EN ROND DE N280-WEST ..... | 30        |
| 3.7.      | DOEL 5: OVERKOEPELENDE DOELSTELLINGEN.....  | 32        |
| 3.8.      | SAMENVATTEND OVERZICHT .....  | 38        |

## *Bijlagen*

- 1. Samenvatting MER**
- 2. Samenvatting MKBA/REES**
- 3. Samenvatting kostenramingen**
- 4. Vervolgtraject**
- 5. Literatuurlijst**
- 6. Woordenlijst**

# 0. Overwegingen voor de besluitvorming

In voorliggend document wordt ingegaan op de mate waarin de 7 oplossingsrichtingen, zoals die geformuleerd zijn in het vastgestelde Startdocument, invulling geven aan de 5 gestelde doelstellingen voor de N280-West. In dit hoofdstuk wordt op basis van de resultaten uit de onderzoeken een aantal overwegingen voor de besluitvorming aangegeven. Ook wordt, indien er relevante verschillen zijn ten opzichte van de oplossingsrichting, ingegaan op de varianten.

Om het aantal geschikte oplossingsrichtingen voor de N280-West te verkleinen wordt gebruik gemaakt van beoordelingen, hierbij is sprake van twee stappen:

- Eerste beoordeling: bij besluitvorming over de N280-West is allereerst de vraag welke oplossingsrichtingen voldoen aan de eerste 4 meer inhoudelijke doelstellingen. Welke oplossingsrichtingen zijn (het meest) effectief? Bij de eerste beoordeling worden de oplossingsrichtingen getoetst op doelbereik, op hun effectiviteit;
- Tweede beoordeling: voor de afweging van de oplossingsrichtingen die na de eerste beoordeling resulteren, wordt onder andere de kosteneffectiviteit en de vergunbaarheid van de oplossingsrichtingen als belangrijk. Vergunbaarheid maakt onderdeel uit van "Realiseerbaarheid op korte termijn" en natuur. In welke oplossingsrichting kunnen de grootste effecten ('zo hoog mogelijke baten') tegen zo gering mogelijke kosten worden gerealiseerd? Hiervoor biedt de opgestelde maatschappelijke kosten-batenanalyse aanknopingspunten. Daarbij gaat het hierbij niet alleen om de omvang van de benodigde investeringen maar bijvoorbeeld ook om de termijn waarop de investering kan plaatsvinden. Immers, hoe sneller een investering kan worden gerealiseerd des te eerder kunnen hier de vruchten van worden geplukt. Tevens is van belang te bepalen welke kans bestaat op het verkrijgen van de benodigde vergunningen. Voor de meeste vergunningen is daarvoor een nadere detaillering nodig zoals voorzien in een volgende projectfase. Vanuit de natuurwetgeving geldt echter een belangrijke randvoorwaarde die al in dit planstadium kan worden betrokken.

## *Eerste beoordeling van oplossingsrichtingen door een toetsing op doelbereik (toetsing op effectiviteit)*

Met de maatregelen aan de N280-West worden vooraleerst 4 meer inhoudelijke doelen nagestreefd. Onderstaande tabel vat samen hoe de verschillende oplossingsrichtingen hierop scoren ten opzichte van het referentieoplossingsrichting.

|   | Doel/subdoel  | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|---|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 1 | Stimuleren regionaal-economische ontwikkeling               | 0      | +      | + / ++ | +      | -      | +      | +      |
| 2 | Stimuleren specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities     | 0      | ++     | ++     | +      | -      | +      | +      |
| 3 | Oplossen doorstromingsproblemen                             | 0      | 0/+    | +      | 0/+    | - / -  | +      | +      |
| 4 | Terugdringen leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen | 0      | 0/+    | 0/+    | +      | 0/+    | 0/+    | +      |
| 5 | Overkoepelende doelstellingen                               |        |        |        |        |        |        |        |
|   | Kosteneffectieve oplossing                                  | 0      | +      | +      | -      | --     | -      | -      |
|   | Positieve MKBA-uitkomst /                                   | 0      | +      | +      | -      | --     | --     | --     |

| Doel/subdoel   | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Toename maatschappelijke welvaart  |        |        |        |        |        |        |        |
| Realiseerbaarheid op korte termijn   | 0      | 0/-    | -      | -      | -      | --     | --     |
| Bijdrage aan behoud en ontwikkeling van natuur   | 0      | 0/-    | 0/-    | -      | 0/-    | --     | --     |
| Bijdrage aan behoud en ontwikkeling van landschap  | 0      | 0      | 0/-    | 0/-    | 0      | -      | -      |
| Bijdrage aan duurzame oplossing  | 0      | 0      | 0      | 0/-    | -      | --     | --     |
| De effecten van de voorkeursoplossingsrichting voor de land- en tuinbouw moeten beperkt blijven. | 0      | 0/-    | -      | -      | 0/-    | --     | --     |

Tevens is nog een doelstelling “overkoepelende aspecten” geformuleerd. Deze moet gezien worden als een meer samenvattende doelstelling in de randvoorwaardelijke sfeer. Vanwege de diversiteit aan aspecten is het niet goed mogelijk hieraan een totale score toe te kennen.

Voor wat betreft de doelstelling *Stimuleren regionaal-economische ontwikkeling* geldt dat vijf van de zeven oplossingsrichtingen aan deze doelstelling voldoen. Anders geformuleerd; in vijf oplossingsrichtingen profiteert de regionale economie in Midden-Limburg van de aanpassingen aan de N280-West. Uitsluitend in de nuloplossingsrichting (oplossingsrichting 1) en in omleidingsalternatief Rijkswegennet (oplossingsrichting 5) wordt geen stimulans gegeven aan de regionaal-economische ontwikkeling van de regio. In de andere oplossingsrichtingen voor de N280-West wordt de regionale economie gestimuleerd. De meest positieve effecten resulteren in oplossingsrichting 3 waarin de (bestaande) N280-West wordt opgewaardeerd tot stroomweg. Deze oplossingsrichting creëert positievere effecten dan de andere oplossingsrichtingen. Deze effecten zijn veelal circa 40 à 60 procent groter dan in de oplossingsrichtingen 2, 4, 6 en 7.

Voor wat betreft *Stimuleren specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities* geldt dat het niet goed mogelijk is om een evenwichtig totaaloordeel te geven over de bijdragen van de verschillende oplossingsrichtingen aan specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities. Niet alleen is er sprake van een groot aantal ontwikkelingen maar de effecten wijzen ook niet altijd in dezelfde richting. Alles overziend bieden alle oplossingsrichtingen, met uitzondering van de nuloplossingsrichting (oplossingsrichting 0) en het omleidingsalternatief Rijkswegennet (oplossingsrichting 5), in meer of mindere mate positieve stimulansen voor gebiedsontwikkelingen en ambities in de regio. De oplossingsrichtingen 2 en 3 bieden voorwaarden voor de ontwikkeling van twee beeldbepalende plannen in de regio; de ontwikkeling van de Zorgstrip in Leudal en de ontwikkeling van Jazz City, inclusief de uitbreiding van het Designer Outlet Center, in Roermond. Beide oplossingsrichtingen 2 en 3 zetten geen rem op andere gebiedsontwikkelingen en ambities. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld het omleidingsalternatief Napoleonsweg. Specifiek vanuit dit doel voor de N280-West hebben derhalve de oplossingsrichtingen 2 en 3 de voorkeur.

Voor wat betreft het *oplossen van doorstromingsproblemen* geldt dat in de situatie waarin geen maatregelen aan de infrastructuur worden genomen (nuloplossingsrichting 1) de bestaande problemen groter zullen worden. Ten opzichte hiervan scoort het Rijkswegenalternatief (oplossingsrichting 5) relatief negatief doordat het verkeer over de snelwegen geleid wordt waardoor

op zowel A73 als A2 (verdere) knelpunten ontstaan in de doorstroming. Hiermee wordt het doel dan ook niet bereikt. Voor oplossingsrichting 2 geldt dat op de subdoelen ten aanzien van doorstroming niet negatief wordt gescoord terwijl de andere alternatieven allemaal wel een meer of minder negatieve subscore laten zien. De stroomweg-oplossingsrichtingen 3, 6 en 7 scoren het meest gunstig door beperking van het aantal bestaande verkeersknelpunten. Wel blijft de aansluiting van de N280-West op de A2 congestiegevoelig en een punt van aandacht bij de nadere uitwerking van de oplossingsrichtingen 2, 3 en 6.

Voor het *terugdringen van leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen* geldt dat in de autonome situatie de leefbaarheid en veiligheid verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. De onderlinge verschillen tussen de oplossingsrichtingen zijn niet groot.

De oplossingsrichtingen 2, 3, en 4 scoren op alle subdoelen positief of neutraal. Oplossingsrichting 5 scoort enigszins negatief ten aanzien van verkeersveiligheid.

Bij de oplossingsrichtingen 6 en 7 is sprake van een negatief effect op de oversteekbaarheid en barrièrewerking. Op de overige subdoelen scoren deze oplossingsrichtingen ook positief of neutraal. Met betrekking tot de varianten scoort de variant bij Baexem gunstiger voor de aspecten geluid en externe veiligheid. De variant bij Weert scoort gunstiger voor het aspect geluid.

Uit de toetsing op doelbereik voor de vier doelstellingen hierboven kan de conclusie worden getrokken dat het omleidingsalternatief rijkswegennet (oplossingsrichting 5) niet voldoet. In deze oplossingsrichting wordt de bereikbaarheids- en de leefbaarheidsproblematiek in de regio tussen Weert en Roermond niet opgelost en wordt niet of nauwelijks een stimulans gegeven aan de economische ontwikkeling van de regio.

Op basis van deze eerste beoordeling wordt duidelijk dat de rijkswegenoplossing 5 niet voldoende voldoet aan de geformuleerde doelstellingen. Op basis hiervan blijven naast de mogelijkheid om de situatie niet te wijzigen (oplossingsrichting 1) dus de oplossingsrichtingen 2, 3, 4, 6 en 7 over.

Voor wat betreft de overkoepelende doelstellingen geldt dat vanuit kosteneffectiviteit en maatschappelijke kosten- en batenanalyse oplossingsrichting 2 en 3 positief zijn. Oplossingsrichting 2 kent een relatief beperkte procedure doorlooptijd, voor oplossingsrichting 6 en 7 is die naar verwachting het langst. Voor landschap en landbouw geldt voor oplossingsrichting 2 en 5 de minste ingrepen. Voor natuur geldt voor oplossingsrichtingen 2, 3 en 5 de minste effecten. De oplossingsrichtingen 2 en 3 leveren de grootste bijdrage aan duurzaamheid. Onderstaand wordt bij de tweede beoordeling hierop nader ingegaan.

#### *Tweede beoordeling van oplossingsrichtingen door toetsing op efficiëntie en vergunbaarheid*

De opgestelde maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) biedt hier aanknopingspunten voor. In de MKBA komen veel effecten tezamen, daarbij worden de effecten voor alle jaren meegenomen. In onderstaande tabel 0.1 zijn zowel de investeringskosten opgenomen als de resultaten van de MKBA. Zoals ook is beschreven in het vorige hoofdstuk laten de uitgevoerde analyses zien dat de nulplusoplossingsrichting (oplossingsrichting 2) en het opwaarderen van de N280-West (oplossingsrichting 3) tot stroomweg positief scoren in tegenstelling tot de andere resterende oplossingsrichtingen. In beide oplossingsrichtingen is het totaal aan maatschappelijke baten groter dan het totaal aan maatschappelijke kosten en daardoor sprake van een kosteneffectieve oplossing. Dit geldt niet voor de andere oplossingsrichtingen waar het totaal aan maatschappelijke kosten groter is dan het totaal aan maatschappelijke baten.

De oplossingsrichtingen 2 en 3 zijn derhalve het meest efficiënt. Investeren in de bestaande N280-West heeft daarmee inhoudelijk de voorkeur boven oplossingsrichtingen waarin de N280-West (voor

een groot deel) een nieuw tracé krijgt. Zoals uit de tabel blijkt zijn de investeringskosten voor oplossingsrichting 3 hoger dan voor oplossingsrichting 2.

Tabel 0.1 Overzicht kosten en beoordeling oplossingsrichtingen MKBA [2en3]

| Kosten en MKBA (op nationaal schaalniveau):                        | Opl. 2 | Opl. 3  | Opl. 4  | Opl. 5 | Opl. 6  | Opl. 7  |
|--|--------|---------|---------|--------|---------|---------|
| - Investeringskosten incl. Roermond (in miljoen euro) <sup>1</sup> | € 72,1 | € 144,2 | € 151,4 | € 83,5 | € 262,8 | € 252,3 |
| - Saldo van kosten en baten (netto contante waarde)                | € 59   | € 63    | €34-    | € 167- | € 105-  | € 106-  |
| - Baten/kostenverhouding   | 1,7    | 1,4     | 0,8     | -0,8   | 0,6     | 0,6     |

<sup>1</sup> Genoemde investeringskosten zijn +/- 40%, exclusief BTW, grondverwerving, mitigerende maatregelen, onderhoudskosten, vastgoed, planschade, etc.. De variant Baexem betekent +0,2mln en variant Weert +4mln. Kosten voor het oplossen van resterende knelpunten in de oplossingsrichtingen zijn niet meegenomen. Dit doet geen afbreuk aan de onderlinge vergelijking en afweging tussen oplossingsrichtingen.

Daarnaast geldt voor deze oplossingsrichtingen in tegenstelling tot de andere oplossingsrichtingen ook vergunbaar lijken. Verschillende oplossingsrichtingen voor de N280-West doorsnijden Natura 2000 / Ecologische hoofdstructuur danwel hebben negatieve effecten daarop. Voor Natura 2000/EHS geldt dat in geval van negatieve effecten in voldoende mate compensatie moet plaatsvinden. Daaraan voorafgaand geldt voor Natura 2000 een vergunningenregime in het kader van de Natuurbeschermingswet waarbij een vergunning uitsluitend wordt verleend als er geen significante effecten zijn én er geen alternatieve oplossingsrichtingen zijn. De oplossingsrichtingen 6 en 7 leiden op basis van de uitgevoerde globale Passende Beoordeling tot significant negatieve effecten op het Natura2000gebied Leudal. Bovendien zijn er oplossingsrichtingen die vanuit natuurdoelstellingen veel gunstiger zijn. Daarom is de conclusie dat de oplossingsrichtingen 6 en 7 langs het spoor niet vergunbaar te maken zijn in het kader van de Natuurbeschermingswet. De oplossingsrichtingen 2, 3 en 4 leiden tot minder problemen en zijn in de uitwerking waarschijnlijk vergunbaar te maken.

Voor de EHS geldt het zogenoemde “nee, tenzij” principe. Dit betekent dat ingrepen in de EHS niet toegestaan zijn, tenzij er sprake is van een ‘groot openbaar belang’ en er geen andere zgn. bevredigende oplossing mogelijk is met minder effecten op de EHS. Daarnaast moeten effecten altijd gecompenseerd worden.

Er is sprake van een groot openbaar belang wanneer de ontwikkeling een groot maatschappelijk nut heeft voor een grote(re) groep mensen binnen de samenleving. Belangen van individuen vallen daar niet onder. De plannen voor aanpassing aan/bij de N280 kunnen worden beschouwd als groot openbaar belang vanwege de belangrijke functie van de weg en de bestaande verkeers- en leefbaarheidsproblemen voor Midden-Limburg en dus voor een grote groep mensen. Alle beschouwde oplossingsrichtingen (behalve oplossingsrichting 1) dragen bij aan het verminderen van de gesignaleerde problemen.

Oplossingsrichtingen 3, 4, 6 en 7 hebben het grootste negatieve effect op de EHS. De oplossingsrichtingen 2 en 5 hebben een minder groot effect op de EHS. Varianten bij Weert en Baexem betekenen extra doorsnijding van EHS.

Oplossingsrichting 1, de referentiesituatie waarbij geen maatregelen worden genomen, waarbij geen heeft geen effect op de EHS, hier is het “nee, tenzij”-principe dus niet van toepassing.

Overigens kan de lopende herijking van de EHS nog invloed op deze afweging hebben.



### **Conclusie van de beoordelingen**

Geconcludeerd kan worden dat na de beoordelingen met name oplossingsrichtingen 2 en 3 op het geheel van doelstellingen gunstig lijken waarbij vanuit effecten op de EHS in relatie tot groot openbaar belang een voorkeur kan worden gegeven voor oplossingsrichting 2 en vanuit het oplossen van gesignaleerde verkeers- en leefbaarheidsknelpunten voor oplossingsrichting 3 en 4. De MKBA laat echter zien dat alleen 2 en 3 positief scoren.

Voor wat betreft doorlooptijd geldt dat deze bij oplossingsrichting 2 naar verwachting korter, inschatting circa 3 jaar, is dan bij de overige oplossingsrichtingen omdat de ingrepen minder omvangrijk zijn en hier minder gronden aangekocht dienen te worden. Daarnaast is, afhankelijk van de exacte invulling van oplossingsrichting 2, mogelijk geen aanvulling van het POL noodzakelijk. Bij oplossingsrichting 3 is dit wel het geval.

Voor beide oplossingsrichtingen zal een bestemmingsplan of provinciaal inpassingsplan opgesteld dienen te worden en dienen de benodigde vergunningen en ontheffingen (waaronder ontheffingen in het kader van de FF-wet) aangevraagd te worden. Voor oplossingsrichting 3 zal zeker een project-MER moeten worden gekoppeld aan de ruimtelijke procedure, zeer waarschijnlijk voor oplossingsrichting 2 ook maar is afhankelijk van de exacte maatregelen.

Zoals eerder aangegeven is het overheidsbeleid bij zowel provincie als bij gemeenten in Midden-Limburg gericht op kansen voor duurzaamheid. Dit heeft zowel betrekking op planvorming als verdere uitwerking van plannen en de uitvoering. In de studies heeft duurzaamheid aandacht gekregen om, naast het bepalen van verschillen tussen de oplossingsrichtingen, te voorkomen dat kansen in dit stadium van planvorming worden gemist danwel dat belemmeringen worden opgeworpen voor duurzame mogelijkheden in de vervolgutwerking.

Het verdient dan ook aanbeveling om bij de verdere uitwerking de mogelijkheden voor duurzaamheid, complementering en detaillering van de investeringskosten te betrekken. In deze fase zijn bijvoorbeeld beheer- en onderhoudskosten, mede gezien het studieniveau en doelstellingen daarbij, nog niet meegenomen.

# 1. Inleiding

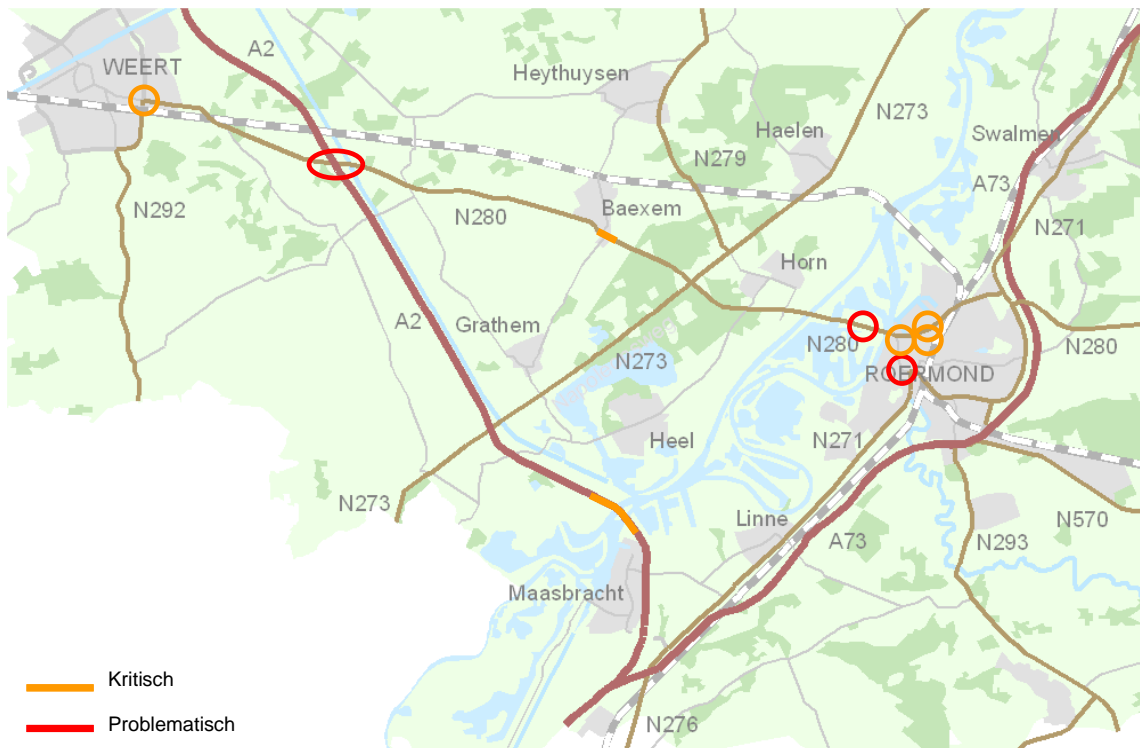
## 1.1. AANLEIDING

De N280-West verbindt Weert met Roermond en is de belangrijkste oost-westverbinding in Midden-Limburg. De N280-West heeft daarmee niet alleen een belangrijke verkeerskundige functie maar ook een belangrijke economische functie voor Midden-Limburg.

De N280-West kent een aantal problemen. In haar huidige vorm vormt de N280-West en de wijze waarop ze functioneert, een belemmering voor de verdere economische ontwikkeling van Midden-Limburg, bijvoorbeeld ten aanzien van het benutten van de toeristisch-recreatieve potenties van de regio. Dit geldt niet alleen voor het economisch functioneren van de regio in algemene zin maar ook voor een aantal specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities. Voor bijvoorbeeld de plannen voor een zorgstrip in Leudal en de ontwikkeling van Jazz City in Roermond lijken aanpassingen aan de N280-West noodzakelijk om deze plannen optimaal tot ontwikkeling te laten komen en te laten renderen.

Deze problemen worden voor een belangrijk deel toegeschreven aan het feit dat op een aantal locaties op de N280-West de doorstroming onder druk staat. Onder meer ter hoogte van de aansluiting met de A2, bij Baexem en bij de aansluitingen Buitenop en Mijnheerkensweg is de doorstroming van het verkeer niet optimaal (zie ook figuur 1). Daarnaast leidt het verkeer op de N280-West op een aantal locaties tot leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. Dit geldt in het bijzonder voor de kern Baexem waar de N280-West deels door de bebouwde kom gaat.

Figuur 1.1 Bestaande knelpunten N280-West



De Provincie Limburg en de gemeenten in Midden-Limburg zijn in 2010 gezamenlijk in GOML-verband een verkenning gestart naar mogelijke aanpassingen aan de N280-West. Doel is om te kijken op welke manier genoemde doorstromings- en leefbaarheidsproblemen het best kunnen worden opgelost en tegelijkertijd een stimulans wordt gegeven aan de economische ontwikkeling van Midden-Limburg. Hierbij zijn ook een aantal meer overkoepelende doelen geformuleerd. In het najaar van 2010 heeft de verkenning vervolgens geresulteerd in het *Startdocument Ontwikkelas Weert-Roermond*<sup>1</sup> waarin zeven oplossingsrichtingen (in verschillende uitgevoerde deelstudies alternatieven genoemd) voor de N280-West zijn uitgewerkt, variërend van minimale aanpassingen tot de aanleg van een nieuwe stroomweg op een volledig nieuwe locatie.

De verkenning maakt deel uit van de Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg (GOML). In 2008 zijn de gemeenten in de regio Midden-Limburg (Echt-Susteren, Leudal, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert) en de Provincie Limburg, in overleg met Rijkswaterstaat, gestart met een regionale gebiedsontwikkeling. De visie van de gemeenten en de provincie op Midden-Limburg is verwoord in de regiovisie 'Het oog van Midden-Limburg'. In de visie zijn vier programmalijnen benoemd waaronder de programmalijn 'Ontwikkelingsas N280 Weert-Roermond'. Deze programmalijn is benoemd vanwege het belang van de N280-West voor Midden-Limburg in combinatie met de ruimtelijke economische ambities voor deze verbindingssas.

## **1.2. EFFECTENSTUDIES N280: BOUWSTENEN VOOR HET AFWEGINGSDOCUMENT**

Om zorgvuldige besluitvorming over de N280-West mogelijk te maken is inzicht in de mate waarin de verschillende oplossingsrichtingen aan de gestelde doelen voldoen noodzakelijk. In het Startdocument is vastgelegd dat de zeven oplossingsrichtingen voor de N280-West op hun effecten onderzocht zullen worden.

Om de effecten van de verschillende oplossingsrichtingen te bepalen zijn in het voorjaar van 2011 vijf effectenstudies uitgevoerd:

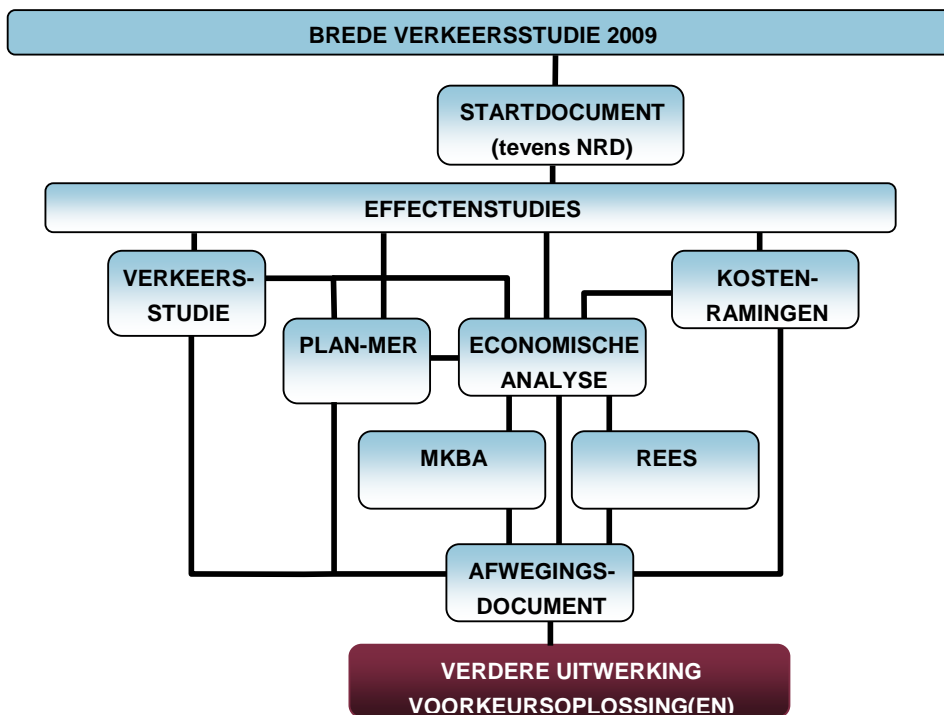
- Een verkeersstudie;
- Een plan-MER (de afkorting MER staat voor milieueffectenrapport);
- Een Regionaal-Economische EffectenStudie (REES);
- Een kostenraming;
- Een Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA).

Deze studies samen beschrijven een breed scala aan effecten van de verschillende oplossingsrichtingen. Doel van de effectenstudie is inhoudelijke onderbouwing te genereren ter ondersteuning van een integrale afweging op het gebied van verkeer, milieu, economie, kosten (investeringen) en baten.

---

<sup>1</sup> Grontmij/Ecorys, Startdocument Ontwikkelas Weert-Roermond, studie N280-West, 7 december 2010.

Figuur 1.2 Samenhang verschillende deelstudies



Noot: Dit schema is een duidelijker weergave dan in het Startdocument en het geeft de onderlinge relaties beter weer.

### 1.3. DOEL AFWEGINGSDOCUMENT

Dit afwegingsdocument vat de belangrijkste conclusies uit de verschillende deelstudies samen en bevat de beslisinformatie waarmee op basis van inhoudelijke argumenten een afweging kan worden gemaakt over de zeven voorliggende oplossingsrichtingen. Op basis van dit Afwegingsdocument zal de Bestuurlijke Werkgroep Ontwikkelassen Midden-Limburg aangeven voor welke oplossingsrichting of meerdere oplossingsrichtingen een voorkeur bestaat. Vervolgens zal Gedeputeerde Staten een besluit nemen waarna het vervolgtraject wordt gestart. Voorliggend document bevat daarvoor de relevante informatie.

Na deze besluitvorming vindt in het vervolgtraject nadere detaillering plaats zoals exactere ligging, nadere uitwerking van infrastructurele maatregelen, complementering en detaillering van de kosten en/of maatregelen om negatieve effecten te verminderen. Hiervoor is het afwegingsdocument niet bedoeld en bevat dan ook niet deze detailinformatie.

In het Startdocument is een aantal doelen geformuleerd voor het project zoals hiervoor kort toegelicht. In dit Afwegingsdocument wordt beschreven of deze doelen door middel van het realiseren van een bepaalde oplossingsrichting worden behaald en in welke mate. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een beoordelingstabel waarin de lezer in één oogopslag ziet of de gestelde doelen in een bepaalde oplossingsrichting worden behaald (zie hoofdstuk 3). Deze beoordelingstabel is gevuld op basis van de resultaten van de vijf effectenstudies die op een wijze zijn uitgevoerd welke passend is bij de afweging die voor ligt.

#### **1.4. LEESWIJZER**

In hoofdstuk 2 van het voorliggende afwegingsdocument worden de verschillende oplossingsrichtingen en varianten van het project beschreven. De oplossingsrichtingen worden in hoofdstuk 3 getoetst aan de doelen die voor het project zijn bepaald. De overwegingen voor besluitvorming komen in hoofdstuk 4 aan de orde.

## 2. Oplossingsrichtingen en varianten

### 2.1. ALGEMEEN

In dit hoofdstuk zijn de zeven oplossingsrichtingen beschreven (paragraaf 2.2) zoals deze in het Startdocument zijn opgenomen. Daarnaast is nog sprake van een tweetal varianten op onderdelen van het tracé. Deze zijn in paragraaf 2.3 beschreven.

### 2.2. OPLOSSINGSRICHTINGEN

In voorliggend Afwegingsdocument zijn de volgende zeven oplossingsrichtingen getoetst:

1. Nuloplossingsrichting ('referentieoplossingsrichting'): in deze oplossingsrichting wordt de huidige situatie ongewijzigd voortgezet en wordt uitsluitend uitgegaan van (kleine) verkeersmaatregelen aan de N280-West waarover reeds een besluit is genomen. Het betreft de realisatie van een rotonde ter hoogte van de aansluiting Ittervoorsterweg in Weert, de realisatie van een voorsorteervak voor linksafslaand verkeer ter hoogte van de Trumpertweg, het 'verdwijnen' van de verkeersregelinstallatie bij de aansluiting Hatenoer en op de Maasbrug wordt een fysieke middenberm tussen beide rijrichtingen aangelegd. .
2. Nulplusoplossingsrichting ('knelpuntsgerichte aanpak N280-West'): in deze oplossingsrichting staat het oplossen van de (meest urgente) doorstromings- en leefbaarheidsknelpunten centraal. Deze oplossingsrichting betekent onder meer dat bij Baexem een zuidelijke randweg wordt aangelegd en dat de kruisingen Buitenop en Mijnheerkerksweg in Roermond ongelijkvloers worden gemaakt;
3. Opwaarderen N280-West tot autoweg: in deze oplossingsrichting wordt een volledige stroomweg<sup>2</sup> gerealiseerd tussen de A2 en de A73, waarbij zo veel mogelijk het bestaande tracé van de N280-West wordt gevolgd. Het weggedeelte van de N280-West tussen Weert en de A2 behoudt het bestaande profiel;
4. Omleidingsalternatief Napoleonsweg / N273: in deze oplossingsrichting wordt een volledige stroomweg gerealiseerd tussen de A2 en de A73, waarbij de route over de A2 en de N273 wordt gestimuleerd als doorgaande route. De N273 wordt, tussen de aansluitingen met de A2 en de N280, opgewaardeerd tot volledige stroomweg. De huidige N280-West wordt tussen de aansluiting N280/A2 en de aansluiting N280/N273 afgewaardeerd;
5. Omleidingsalternatief Rijkswegennet A2 / A73: in deze oplossingsrichting wordt het verkeer gestimuleerd om voor de verbinding Weert - Roermond gebruik te maken van de A2 en de A73. Hierbij blijft de capaciteit van A2 en A73 onveranderd en wordt een verknoping op snelwegniveau gerealiseerd tussen de A2 en de A73. De huidige N280-West wordt, tussen

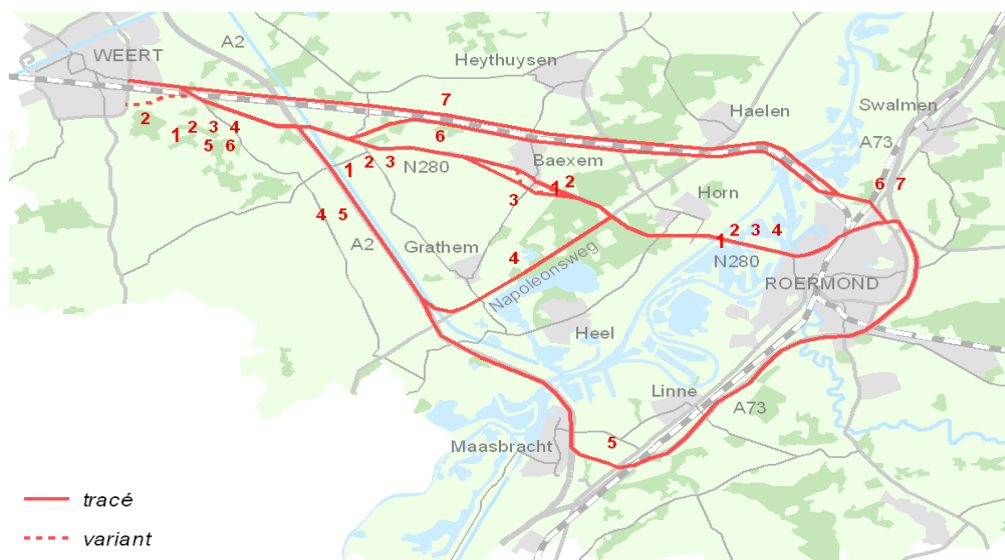
---

<sup>2</sup> Dit is een weg die over het gehele traject als 2x2-strooks met ongelijkvloerse aansluitingen wordt uitgevoerd en waar een maximale snelheid van 100 km/h wordt toegestaan.

de aansluitingen met de A2 en de A73, afgewaardeerd en onaantrekkelijker gemaakt voor doorgaand verkeer;

6. Nieuwe weg zuidzijde spoorlijn Weert-Roermond: in deze oplossingsrichting wordt een volledige stroomweg (2x2 rijstroken), gerealiseerd ten zuiden van en parallel aan de spoorlijn Weert-Roermond. Deze nieuwe stroomweg komt voor de aansluiting van de bestaande N280-West op de A2 weer uit op de bestaande N280-West. Het verkeer blijft tussen Weert en de A2 gebruik maken van de bestaande N280;
7. Nieuwe weg noordzijde spoorlijn Weert-Roermond: in deze oplossingsrichting wordt een volledige stroomweg (2x2 rijstroken) gerealiseerd tussen Weert en de aansluiting N280/A73. De aansluiting van de N280 op de A2 komt op de huidige locatie te vervallen en er wordt een nieuwe aansluiting gerealiseerd ten noorden van de bestaande aansluiting.

Figuur 2.1 De oplossingsrichtingen en varianten

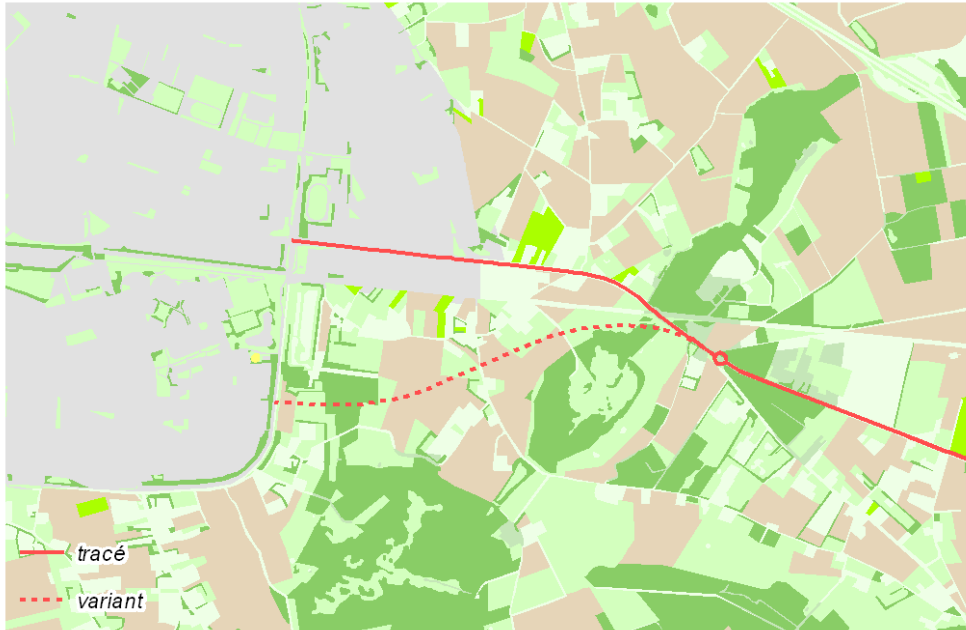


### 2.3. VARIANTEN

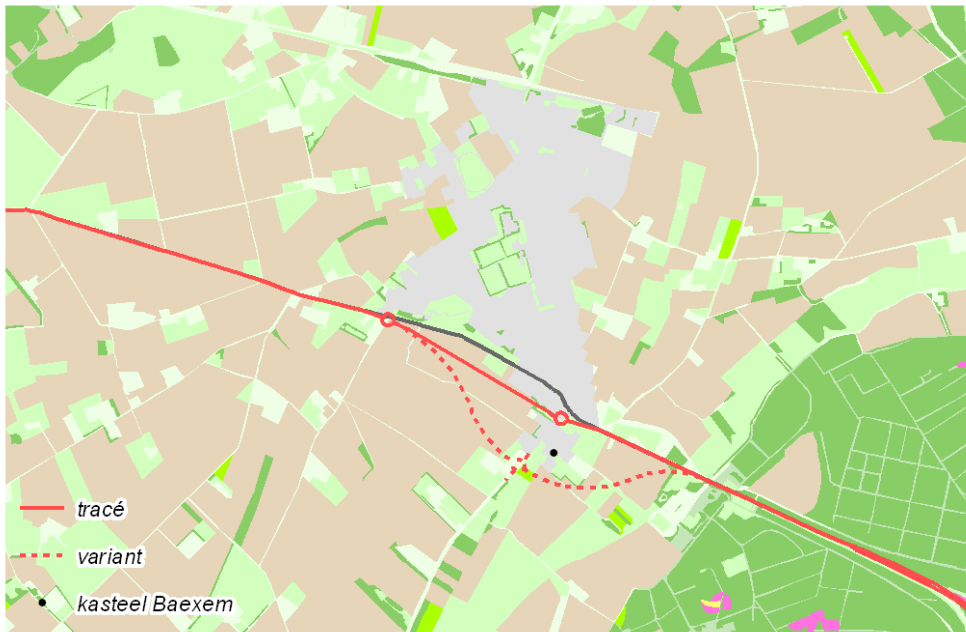
Naast zeven oplossingsrichtingen zijn twee varianten onderzocht:

- Aansluiting Ringbaan-Oost bij Weert: bij de oplossingsrichtingen 2 t/m 6 bestaat de mogelijkheid van een variant van de aansluiting op de Ringbaan-Oost in Weert. Bij Weert zijn de effecten van realisatie van een nieuwe aansluiting op de Ringbaan-Oost (de N280 krijgt een nieuw, zuidelijker tracé) onderzocht ten opzichte van continuering van de N280 over het bestaande tracé. Het tracé zal bestaan uit 1x2 rijstroken en de maximumsnelheid bedraagt 80 km/uur. Deze variant is in figuur 2.2 weergegeven;
- Rondweg bij Baexem: bij oplossingsrichting 2 is sprake van een variant voor de te realiseren rondweg bij Baexem. Bij Baexem worden de effecten van een rondweg die voor het kasteel Baexem doorgaat (ten noorden van het kasteel) afgezet tegenover de effecten van een rondweg die om kasteel Baexem heengaat (ten zuiden van het kasteel). Deze variant is in figuur 2.3 weergegeven.

Figuur 2.2 Variant Ringbaan-Oost bij Weert



Figuur 2.3 Variant rondweg Baexem





# 3. Toetsing van de oplossingsrichtingen aan de doelstellingen

## 3.1. BESCHRIJVING DOELSTELLINGEN

Op basis van de vier geschetste problemen zijn in het Startdocument vier hoofddoelen van de mogelijke aanpassingen aan de N280-West geformuleerd waaraan de oplossingsrichtingen zullen worden getoetst:

1. De voorkeursoplossingsrichting of -oplossingsrichtingen 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 of -oplossingsrichtingen 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 of -oplossingsrichtingen 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.
4. De voorkeursoplossingsrichting of -oplossingsrichtingen 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 opgevaardeerde 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.

Samenvattend wordt daarmee gestreefd naar een oplossingsrichting die de genoemde doorstromings- en leefbaarheidsproblemen het best oplost en tegelijkertijd een stimulans geeft aan de regionaal-economische ontwikkeling van Midden-Limburg.

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, bijdragen aan behoud en verdere ontwikkeling van natuur en landschap, en de effecten voor de land- en tuinbouw moeten beperkt zijn. Daarnaast geldt dat de oplossingsrichtingen vergunbaar moeten zijn.

### 3.2. TOTAALOVERZICHT TOETSING DOELEN

De nul oplossingsrichting (oplossingsrichting 1) is als de referentie beschouwd waar de andere oplossingsrichtingen tegenover zijn afgezet (conform de systematiek in het plan-MER). In deze oplossingsrichting wordt, zoals in paragraaf 2.2 beschreven, de huidige situatie ongewijzigd voortgezet en wordt uitsluitend uitgegaan van (kleine) verkeersmaatregelen aan de N280-West waarover reeds een besluit is genomen. Er worden dus geen verdere kosten gemaakt en er zijn dus ook geen baten.

Volledigheidshalve is deze oplossingsrichting opgenomen in de tabellen in dit hoofdstuk maar de uitkomsten zijn op neutraal gesteld ('0'). Voor de effecten op specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities (doel 2) geldt een uitzondering.

De oplossingsrichtingen worden hier niet tegenover oplossingsrichting 1 (de nuloplossingsrichting) afgezet. Uitgangspunt bij doel 2 is dat de ontwikkeling gerealiseerd wordt en vervolgens is de vraag in welke mate deze ontwikkeling 'past' in een specifieke oplossingsrichting. Waar in de andere analyses de effecten van een ingreep aan de N280-West worden afgezet tegenover een situatie waarin 'geen' ingrepen aan de N280-West worden verricht (i.e. de situatie in oplossingsrichting 1), is hier het uitgangspunt dat alle genoemde ontwikkelingen worden gerealiseerd ongeacht de vraag of er wel of geen maatregelen aan de N280-West worden genomen. Dit is een geheel andere uitgangssituatie dan in de andere analyses vandaar dat in de beoordelingstabel ook andere scores dan een neutrale score ('0') voor oplossingsrichting 1 zijn opgenomen.

Deze andere toetsing doet geen afbreuk aan de onderlinge vergelijkbaarheid van de verschillende oplossingsrichtingen.

De tabellen in dit hoofdstuk bouwen voort op beoordelingstabel zoals opgenomen in het Startdocument [3]. Per hoofddoel komen (soms in licht andere bewoordingen) de subdoelen c.q. criteria terug. Op een aantal punten zijn de subdoelstellingen gewijzigd ten opzichte van het Startdocument, bijvoorbeeld omdat uit het onderzoek naar voren kwam dat sommige effecten groter of meer onderscheidend waren dan vooraf ingeschat. De subdoelstellingen die gewijzigd zijn betreffen:

- Bij doel 1 is als subdoel toegevoegd 'effecten op transportkosten bedrijven';
- Bij doel 2 is een aantal specifieke gebiedsontwikkelingen toegevoegd namelijk: herontwikkeling Roermondseweg-Oost (Weert), herontwikkeling/uitbreiding Zevenellen (Leudal), uitbreiding vakantiepark De Leistert (Leudal), (verdere) ontwikkeling Heelderpeel (Maasgouw) en ontwikkeling dagrecreatievoorziening nabij Heelderpeel (Maasgouw).
- Bij doel 3 zijn als subdoelstellingen toegevoegd: 'goede aansluiting regio op A2', 'goede aansluiting regio op A73', 'verbetering bereikbaarheid van kernen in Midden-Limburg' en 'groei van doorgaand vrachtverkeer'. De subdoelstellingen 'verbetering reistijden tussen Roermond en Eindhoven' en 'verbetering reistijden tussen Weert en Venlo' zijn komen te vervallen omdat de reistijdwinsten door realisatie van de oplossingsrichtingen op het traject

Weert – Roermond klein zijn waardoor de effecten op de andere trajecten nog kleiner zullen zijn.

- Bij doel 4 is het subdoel “verbetering situatie externe veiligheid toegevoegd;
- Bij doel 5 zijn bijdrage aan duurzame oplossing, natuur en landschap uiteen gehaald zodat drie subdoelen zijn ontstaan: ‘bijdrage aan duurzame oplossing’, ‘bijdrage aan natuur’ en ‘bijdrage aan landschap’.

Per doel zijn de effecten van een oplossingsrichting uitgedrukt op basis van de volgende schaal:

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

Naast de bovengenoemde doelen zijn in de onderzoeken ook andere aspecten onderzocht. Voor de effecten van deze aspecten op de oplossingsrichtingen wordt verwezen naar de desbetreffende rapportages. Deze aspecten komen in het Afwegingsdocument niet aan de orde omdat ze geen betrekking hebben op de doelen die voor het project zijn gesteld. Indien de aspecten van belang zijn voor de besluitvorming komen deze in hoofdstuk 4 van het Afwegingsdocument aan de orde.

### **3.3. DOEL 1: STIMULANS REGIONAAL-ECONOMISCHE ONTWIKKELING VAN MIDDEN-LIMBURG**

De maatregelen in de verschillende oplossingsrichtingen voor de N280-West kunnen per saldo de regionaal-economische ontwikkeling van Midden-Limburg stimuleren. Aanpassingen aan infrastructuur leiden immers tot een veranderde bereikbaarheid van gebieden. Een betere bereikbaarheid van regio's leidt tot lagere transportkosten voor bedrijven, inwoners en bezoekers en kan daarmee de economische ontwikkeling van regio's stimuleren. Bedrijven kunnen als gevolg van een betere bereikbaarheid bijvoorbeeld goedkoper produceren en hun concurrentiepositie verbeteren en werknemers kunnen als gevolg van een verbeterde bereikbaarheid gemakkelijker een baan vinden die bij hem of haar past. De omvang van de effecten is sterk afhankelijk van de bereikbaarheidsimpuls die een project genereert.

In de vorm van een Regionaal-Economische Effectenstudie (REES) is nagegaan welke bijdrage de verschillende oplossingsrichtingen voor de N280-West leveren aan de regionaal-economische ontwikkeling van Midden-Limburg. Hiertoe zijn op globale wijze ook kwantitatieve effecten op onder meer werkgelegenheid en bestedingen bepaald. Het betreft hier indicatieve uitkomsten. Indicatief omdat er gelet op de fase waarin het project zich bevindt, sprake is van een globale uitwerking van oplossingsrichtingen voor de N280-West. Daarnaast is gebruik gemaakt van een kengetallenbenadering om de verschillende effecten te bepalen. Per saldo geven de hierna gepresenteerde uitkomsten een goede eerste indicatie, maar beseft moet worden dat de uitkomsten een bandbreedte kennen.

#### *Effecten op arbeidsmarkt en werkgelegenheid*

Aan de hand van de bereikbaarheidsimpuls zijn de regionaal economische effecten van de verschillende oplossingsrichtingen van de N280-West voor Midden-Limburg bepaald:

De verschillende oplossingsrichtingen voor de N280-West verbeteren met uitzondering van het omleidingsalternatief Rijkswegennet (oplossingsrichting 5) de bereikbaarheid van Midden-Limburg. De bereikbaarheid verbetert het meest in oplossingsrichting 3 waarin de N280-West wordt opgewaardeerd naar een stroomweg. In deze oplossingsrichting nemen de reistijden tussen Weert en Roermond met circa 4 minuten af. In de andere oplossingsrichtingen zijn de reistijdwinsten kleiner. Het omleidingsalternatief Rijkswegennet (oplossingsrichting 5) leidt zonder aanvullende maatregelen tot een verminderde bereikbaarheid van Midden-Limburg. Doelstelling drie gaat hier dieper op.

De oplossingsrichtingen leiden, met uitzondering van oplossingsrichting 5, tot lagere transportkosten voor bedrijven in Midden-Limburg. In oplossingsrichting 3 nemen de transportkosten met circa 3,2 miljoen Euro per jaar het meest af. De oplossingsrichtingen leiden niet tot een toename van het aantal bereikbare banen (het aantal banen dat bereikbaar is binnen een bepaald tijd) voor werkzame personen of het aantal potentiële werknemers voor werkgevers. Per saldo zijn er beperkte effecten op de regionale werkgelegenheid te verwachten. In oplossingsrichting 3 worden met circa 70 extra banen de meeste banen gecreëerd. In oplossingsrichting 5 verliest de regio circa 30 banen. In de andere oplossingsrichtingen neemt het aantal banen met 40 à 50 toe.

Tabel 3.1 Beoordelingstabel doel 1, subdoel 'effecten op arbeidsmarkt & werkgelegenheid' [2]

| Doel 1: subdoel 'effecten op arbeidsmarkt & werkgelegenheid' | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| - Effecten op transportkosten bedrijven                      | 0      | +      | +      | +      | -      | +      | +      |
| - Effecten op aantal bereikbare banen                        | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      |
| - Effecten op werkgelegenheid                                | 0      | +      | +      | +      | -      | +      | +      |

#### *Effecten op toerisme en recreatie*

De oplossingsrichtingen zullen, met uitzondering van oplossingsrichting 5, een positief effect hebben op het aantal dagbezoeken aan Midden-Limburg. Het aantal dagbezoeken aan de regio zal met maximaal 0,9 procent toenemen (oplossingsrichting 3) en met maximaal 0,5 procent (oplossingsrichting 5) afnemen. Dit komt overeen met een toe- respectievelijk afname van de toeristisch-recreatieve bestedingen met 2,8 en 1,4 miljoen Euro per jaar. In de andere oplossingsrichtingen nemen de bestedingen met circa 1,6 à 1,8 miljoen Euro per jaar toe.

Daarnaast zullen de winkelbestedingen veranderen. In oplossingsrichting 3 zullen de bestedingen in Weert en Roermond aan de winkelgebieden het meest toenemen. Voor Weert betreft dit een toename van 1,4 miljoen Euro per jaar en voor Roermond een toename van 7,7 miljoen Euro per jaar. In het omleidingsalternatief Rijkswegennet (oplossingsrichting 5) nemen de winkelbestedingen af. In de andere oplossingsrichtingen zijn de effecten op de bestedingen positief maar circa 40 à 60 procent lager in vergelijking met oplossingsrichting 3.

De oplossingsrichtingen voor de N280-West zullen geen effect hebben op het aantal vakanties in Midden-Limburg. De effecten van de verschillende oplossingsrichtingen op gemiddelde grond- en vastgoedprijzen in Midden-Limburg zijn eveneens verwaarloosbaar.

Tabel 3.2 Beoordelingstabel doel 1, subdoel 'effecten op toerisme & recreatie' [2]

| Doel 1: subdoel 'effecten op toerisme & recreatie' | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| - Effecten op toeristisch-recreatief bezoek        | 0      | +      | ++     | +      | -      | +      | +      |
| - Effecten op kooptoerisme Weert                   | 0      | +      | +      | +      | -      | +      | +      |
| - Effecten op kooptoerisme Roermond                | 0      | +      | ++     | +      | -      | +      | +      |

Tabel 3.3 Totale beoordelingstabel doel 1 [2]

| Doel 1                                      | Opl. 1   | Opl. 2   | Opl. 3        | Opl. 4   | Opl. 5   | Opl. 6   | Opl. 7   |
|---|----------|----------|---------------|----------|----------|----------|----------|
| Effecten op arbeidsmarkt & werkgelegenheid: |          |          |               |          |          |          |          |
| - Effecten op transportkosten bedrijven     | 0        | +        | +             | +        | -        | +        | +        |
| - Effecten op aantal bereikbare banen       | 0        | 0        | 0             | 0        | 0        | 0        | 0        |
| - Effecten op werkgelegenheid               | 0        | +        | +             | +        | -        | +        | +        |
|   |          |          |               |          |          |          |          |
| Effecten op toerisme & recreatie:           |          |          |               |          |          |          |          |
| - Effecten op toeristisch-recreatief bezoek | 0        | +        | ++            | +        | -        | +        | +        |
| - Effecten op kooptoerisme Weert            | 0        | +        | +             | +        | -        | +        | +        |
| - Effecten op kooptoerisme Roermond         | 0        | +        | ++            | +        | -        | +        | +        |
|   |          |          |               |          |          |          |          |
| <b>Totaaloordeel:</b>                       | <b>0</b> | <b>+</b> | <b>+ / ++</b> | <b>+</b> | <b>-</b> | <b>+</b> | <b>+</b> |

### Varianten

De varianten bij Weert en Baexem hebben lokale effecten (zie doel 2), maar zijn op regionaal-economisch schaalniveau niet onderscheidend ten opzichte van de alternatieven.

### Conclusie doel 1

Als bovenstaande resultaten worden vergeleken komt naar voren dat, met uitzondering van het omleidingsalternatief Rijkswegennet (oplossingsrichting 5), de oplossingsrichtingen een positieve bijdrage leveren aan de regionaal-economische ontwikkeling van Midden-Limburg en voldoen aan dit doel.

De opwaardering van de N280-West tot stroomweg (oplossingsrichting 3) geeft de grootste stimulans aan de regionaal-economische ontwikkeling van Midden-Limburg. Deze oplossingsrichting creëert beduidend positievere effecten dan de andere oplossingsrichtingen. Deze effecten zijn veelal circa 40 à 60 procent groter dan de andere oplossingsrichtingen.

Specifiek vanuit dit doel voor de N280-West heeft derhalve opwaardering van de N280-West tot stroomweg de voorkeur.

De regionaal-economische effecten van de nuloplossingsrichting (oplossingsrichting 1) zijn in het onderzoek niet bepaald. Deze oplossingsrichting is als basis gehanteerd waar tegenover de andere oplossingsrichtingen zijn afgezet. De uitgevoerde studie laat echter wel zien dat alle oplossingsrichtingen, met uitzondering van het omleidingsalternatief Rijkswegennet (oplossingsrichting 5), beter scoren dan de nuloplossingsrichting. Redelijkerwijs mag daarbij worden verwacht dat in de nuloplossingsrichting, als gevolg van een toenemende verkeersproblematiek ten opzichte van nu (zie doel 3), de economische ontwikkeling van Midden-Limburg geen stimulans krijgt. Vanuit dit doel voor de N280-West is deze oplossingsrichting derhalve niet wenselijk.

### **3.4. DOEL 2: STIMULANS AAN SPECIFIEKE PROJECTEN EN AMBITIES VOOR MIDDEN-LIMBURG**

Doel 2 van de oplossingsrichtingen voor de N280-West is er op gericht een stimulans te geven aan specifieke projecten en ambities voor Midden-Limburg. Een aantal oplossingsrichtingen heeft positieve dan wel negatieve effecten op een aantal specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities in Midden-Limburg. Tabel 3.4 op de volgende pagina laat zien waar in één of meer oplossingsrichtingen de grootste effecten te verwachten zijn. Daarbij zijn in de tabel ook alle gebiedsontwikkelingen en ambities opgenomen waarvan in het Startdocument is aangegeven dat ze in de onderzoeksfase nader zouden worden bekeken.

Het is belangrijk om op te merken dat de oplossingsrichtingen in deze analyses, in tegenstelling tot alle andere uitgevoerde onderzoeken, niet tegenover oplossingsrichting 1 (de nuloplossingsrichting) zijn afgezet. Uitgangspunt is dat de desbetreffende ontwikkeling of ambitie gerealiseerd wordt en vervolgens is de vraag in welke mate deze ontwikkeling 'past' in een specifieke oplossingsrichting. Waar in de andere analyses de effecten van een ingreep aan de N280-West worden afgezet tegenover een situatie waarin 'geen' ingrepen aan de N280-West worden verricht (i.e. de situatie in oplossingsrichting 1), is hier het uitgangspunt dat alle genoemde ontwikkelingen worden gerealiseerd ongeacht de vraag of er wel of geen maatregelen aan de N280-West worden genomen. Dit is een andere uitgangssituatie dan in de andere analyses vandaar dat in de beoordelingstabel ook andere scores dan een neutrale score ('0') voor oplossingsrichting 1 zijn opgenomen. Deze wijze van toetsen doet geen afbreuk aan de onderlinge vergelijkbaarheid van de verschillende oplossingsrichtingen.

In de tabel wordt onderscheid gemaakt naar de effecten op bedrijventerreinen & kantoorlocaties, op toerisme & recreatie en op wonen. Grote effecten zijn te verwachten voor de ambities van Jazz City bij Roermond (ambities voor de eerste fase omvatten onder andere 300 appartementen, circa 2.000 m<sup>2</sup> retail, een attractiepark en een hotel) inclusief de verdere uitbreiding van het Designer Outlet Center met ongeveer 10.000 m<sup>2</sup>. Niet alleen betreft het één van de grootste projecten in Midden-Limburg maar het gebied is ook een belangrijke publiekstrekker en voor zijn ontsluiting (nagenoeg) volledig afhankelijk van de N280-West. Een verbeterde doorstroming van het verkeer op de N280-West tussen de Maasbrug en de A73 is voorwaardenscheppend om de ambities te realiseren. Zonder een verbeterde doorstroming op het wegvak van de N280-West tussen de Maasbrug en de A73 bestaat de kans dat in het slechtste geval een substantieel deel (mogelijk tot circa 50 procent<sup>3</sup>) van het

---

<sup>3</sup> Het cijfer van 50 procent is een inschatting op basis van expert opinion.

vastgoedprogramma niet gerealiseerd kan worden. De oplossingsrichtingen 2, 3 en 4 zorgen voor een verbeterde doorstroming op dit wegvak en dragen zo positief bij aan de ambities van Jazz City; de oplossingsrichtingen 1, 5, 6, en 7 doen dit daarentegen niet. .

Een aantal ontwikkelingen wordt beïnvloed door specifiek één oplossingsrichting. Beide spooroplossingsrichtingen geven vooral een impuls aan ontwikkelingen op en rondom het bedrijventerrein Zevenellen. Daarbij bieden ze ook kansen het noordelijk deel van de Maasplassen (het gebied Asseltse Plassen) beter te ontsluiten. Substantieel negatieve effecten zijn te verwachten voor de ontwikkelingen op en rondom Recreatiepark Heelderpeel en voor het bedrijventerrein Sint Joost / Berk II in respectievelijk de omleidingsalternatieven Napoleonsweg (oplossingsrichting 4) en Rijkswegennet (oplossingsrichting 5).

Tabel 3.4 Beoordeling effecten op specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities [2]

| Doel 2  | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Effecten op bedrijventerreinen & kantoorlocaties:   |        |        |        |        |        |        |        |
| - Herontwikkeling Roermondseweg-Oost (Weert)        | ++     | ++     | ++     | ++     | ++     | ++     | ++     |
| - Herontwikkeling / Uitbreiding Zevenellen (Leudal) | 0      | +      | +      | +      | 0      | ++     | ++     |
| - Ontwikkeling Zorgstrip+ (Leudal) <sup>4</sup>     | -      | ++     | ++     | ++     | -      | ++     | ++     |
| - Uitbreiding bedrijventerrein Ittervoort (Leudal)  | 0      | 0      | 0      | + / ++ | -      | 0      | 0      |
| - Ontwikkeling Sint-Joost / Berk 2 (Echt-Susteren)  | 0      | 0      | 0      | -      | --     | 0      | 0      |
| Effecten op toerisme & recreatie:                   |        |        |        |        |        |        |        |
| - Uitbreiding vakantiepark De Leistert (Leudal)     | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      |
| - 18-holes golfbaan Heythuysen (Leudal)             | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      |
| - Jazz City inclusief Uitbreiding DOC (Roermond)    | --     | ++     | ++     | ++     | --     | --     | --     |
| - Ontwikkeling Maasplassengebied (gehele gebied)    | 0      | 0      | 0      | -      | 0      | +      | +      |
| - (Verdere) ontwikkeling Heelderpeel (Maasgouw)     | 0      | 0      | 0      | --     | 0      | 0      | 0      |
| - Ontwikkeling                                      | 0      | 0      | 0      | --     | 0      | 0      | 0      |

<sup>4</sup> Het gaat hier om het zogenaamde maximum scenario voor de Zorgstrip. Dit is een scenario waarin CIRO+ doorgroeit naar circa 3.500 à 4.000 behandelde patiënten. Daarbij wordt een zorgcampus gerealiseerd. De zorgactiviteiten hebben een duidelijke bovenregionale functie. Naar verwachting zijn er in totaal circa 900 à 1.100 arbeidsplaatsen op en rond CIRO+.



| Doel 2  | Opl. 1   | Opl. 2    | Opl. 3    | Opl. 4   | Opl. 5   | Opl. 6   | Opl. 7   |
|---|----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|
| dagrecreatievoorziening nabij Heelderpeel         |          |           |           |          |          |          |          |
| - Gebiedsontwikkelingen Land van Thorn (Maasgouw) | 0        | 0         | 0         | 0        | -        | 0        | 0        |
|   |          |           |           |          |          |          |          |
| Effecten op wonen:                                |          |           |           |          |          |          |          |
| - Ontwikkeling Vrouwehof (Weert)                  | 0        | 0         | 0         | 0        | 0        | 0        | 0        |
|   |          |           |           |          |          |          |          |
| <b>Totaaloordeel:</b>                             | <b>0</b> | <b>++</b> | <b>++</b> | <b>+</b> | <b>-</b> | <b>+</b> | <b>+</b> |

Tabel 3.4 laat de effecten van de verschillende oplossingsrichtingen van de N280-West op bestaande plannen en ambities zien. De oplossingsrichtingen kunnen echter mogelijk ook geheel nieuwe kansen creëren. Dit geldt zowel op gebiedsniveau als op lokaal niveau.

Op gebiedsniveau is van belang dat, met uitzondering van de oplossingsrichtingen 1, 2 en 3, de N280-West verschuift naar een volledig nieuwe locatie op ruime afstand van het bestaande tracé. Dit betekent dat de ruimtelijke structuur van Midden-Limburg, die de afgelopen decennia voor een groot deel door de N280-West is gestructureerd in deze oplossingsrichtingen volledig verandert. Locaties die voorheen aan de doorgaande weg gesitueerd waren, zijn dat nu niet meer en vice versa.

Op voorhand valt niet goed in te schatten wat deze kansen precies zijn en wat de haalbaarheid hiervan is. Nader onderzoek zou dit kunnen uitwijzen. Op het eerste gezicht bieden oplossingsrichtingen 4, 5, 6 en 7 kansen om het gebied waarin de huidige N280-West wordt afgewaardeerd, verder te ontwikkelen voor toeristisch-recreatieve ontwikkelingen. Meer in het algemeen geldt dat de opwaardering van de N280-West tot een stroomweg met ongelijkvloerse aansluitingen, een rijsnelheid van 100 km/uur en goede aansluitingen op de snelwegen mogelijk kansen biedt om logistieke activiteiten in de regio Midden-Limburg verder uit te breiden.

Op lokaal niveau is denkbaar dat de spoor oplossingsrichtingen kansen bieden voor een noordelijke stadsuitbreiding van Roermond. Ook kunnen in deze alternatieven commerciële ontwikkelingen rondom het bedrijventerrein Zevenellen erg interessant worden door de goede bereikbaarheid via spoor, weg en water en de strategische ligging tussen Eindhoven en Duitsland. Daarnaast wordt in alle oplossingsrichtingen, met uitzondering van de nuloplossingsrichting, de verkeerssituatie in de bebouwde kom van Baexem verbeterd. Al deze oplossingsrichtingen bieden daarmee wel kansen om het gebied rondom de huidige rotonde in Baexem te revitaliseren dan wel te herstructureren of te ontwikkelen voor woningen.

#### Varianten

Voor wat betreft de varianten betekent een ruimere omleiding van de N280-West om Baexem ('om het kasteel Baexem') dat wat meer kansen ontstaan om het gebied rondom de huidige rotonde te revitaliseren of een nieuwe invulling te geven in vergelijking met een omleiding die voor het kasteel Baexem doorgaat.

Bij Weert heeft een tracé van de N280-West over bestaand tracé duidelijk de voorkeur boven een nieuw, zuidelijk van de spoorlijn Weert-Roermond, gelegen tracé. Een tracé van de N280-



West over het bestaand tracé betekent dat hiermee het wegprofiel van de N280-West oostelijk van de Ringbaan-Oost zal worden aangepakt en zal worden versterkt. Deze variant zal het bedrijventerrein Roermondseweg-Oost het meest ten goede komen. Het gebied heeft een PDV-functie, is daarmee sterk afhankelijk van een goede autobereikbaarheid, en kent bovendien verschillende zichtlocaties aan de N280-West. Opwaardering van de bestaande weg biedt daarmee meer kansen dan een nieuw tracé om de ontsluiting van dit bedrijventerrein te verbeteren en de geplande 'revitalisering' van het gebied te ondersteunen.

### Conclusie doel 2

Het is niet goed mogelijk om een evenwichtig totaaloordeel te geven over de bijdragen van de verschillende oplossingsrichtingen aan specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities. Niet alleen is er sprake van een groot aantal ontwikkelingen maar de effecten wijzen ook niet altijd in dezelfde richting. Alles overziend bieden alle oplossingsrichtingen, met uitzondering van de nuloplossingsrichting (oplossingsrichting 1) en het omleidingsalternatief Rijkswegennet (oplossingsrichting 5), in meer of mindere mate positieve stimulansen voor gebiedsontwikkelingen en ambities in de regio. De oplossingsrichtingen 2 en 3 bieden voorwaarden voor de ontwikkeling van twee beeldbepalende plannen in de regio; de ontwikkeling van de Zorgstrip in Leudal en de ontwikkeling van Jazz City, inclusief de uitbreiding van het Designer Outlet Center, in Roermond. Beide oplossingsrichtingen 2 en 3 zetten geen rem op andere gebiedsontwikkelingen en ambities. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld het omleidingsalternatief Napoleonsweg. Specifiek vanuit dit doel voor de N280-West hebben derhalve de oplossingsrichtingen 2 en 3 de voorkeur.

### 3.5. DOEL 3: OPLOSSEN DOORSTROMINGSPROBLEMEN OP EN ROND DE N280-WEST

De oplossingsrichtingen kunnen positieve of negatieve effecten hebben op de doorstromingsproblemen op en rond N280-West. In tabel 3.6 is de beoordeling van de verschillende oplossingsrichtingen op deze criteria weergegeven.

Tabel 3.5 Beoordeling oplossingsrichtingen voor doelstelling 3 [1]

| Doel 3: Oplossen doorstromingsproblemen op en rond de N280-West                               | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Verbetering reistijden tussen Weert en Roermond   | 0      | 0/+    | ++     | 0/+    | -      | +      | +      |
| Goede aansluiting regio op A2   | 0      | 0      | 0/+    | 0/+    | -      | 0/+    | +      |
| Goede aansluiting regio op A73  | 0      | 0      | 0/+    | 0/+    | -      | 0/+    | +      |
| Realiseren van knelpuntvrije verbinding tussen Weert en Roermond                              | 0      | 0/+    | +      | 0/+    | -      | +      | +      |
| Afname regionale congestie op hoofdwegennet Midden-Limburg (zowel provinciale als rijkswegen) | 0      | 0/+    | +      | 0/-    | --     | +      | +      |
| Verbetering bereikbaarheid van het Maasplassengebied.   | 0      | 0/+    | +      | +      | --     | +      | +      |
| Verbeteren bereikbaarheid van   | 0      | +      | ++     | 0/+    | --     | 0/+    | 0/+    |

| Doel 3: Oplossen doorstromingsproblemen op en rond de N280-West | Opl. 1   | Opl. 2     | Opl. 3   | Opl. 4     | Opl. 5      | Opl. 6   | Opl. 7   |
|---|----------|------------|----------|------------|-------------|----------|----------|
| kernen in Midden-Limburg  |          |            |          |            |             |          |          |
| Groei van doorgaand vrachtverkeer                               | 0        | 0          | 0/-      | 0/+        | +           | 0/-      | 0/-      |
| <b>Totaaloordeel:</b>   | <b>0</b> | <b>0/+</b> | <b>+</b> | <b>0/+</b> | <b>-/--</b> | <b>+</b> | <b>+</b> |

De verschillende oplossingsrichtingen hebben tot doel de doorstromingsknelpunten op en rond de N280-West te verhelpen. Niet elke oplossingsrichting voorziet echter in voldoende mate in een oplossing van alle knelpunten.

#### *Verbetering reistijden tussen Weert en Roermond*

Alle oplossingsrichtingen, uitgezonderd oplossingsrichting 1 en 5, dragen bij aan het verbeteren van de reistijd tussen Weert en Roermond. Met de stroomweg-oplossingsrichtingen 6, 7 en met name 3 wordt de kortste reisafstand met de grootste reistijdverbetering gerealiseerd. De reistijd tussen de steden neemt in oplossingsrichting via de snelwegen (5) zelfs toe.

Tabel 3.6 Beoordelingstabel doel 3, subdoel 'verbetering reistijden tussen Weert en Roermond' [1]

| Doel 3  | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Verbetering reistijden tussen Weert en Roermond | 0      | 0/+    | ++     | 0/+    | -      | +      | +      |

#### *Goede aansluiting regio op A2 en A73*

Door een toename van het verkeer in de autonome ontwikkeling (oplossingsrichting 1) verslechtert de aansluiting van de regio op de snelwegen ten opzichte van de huidige situatie. De verbeterde doorstroming bij de overige oplossingsrichtingen, zorgt er ook voor dat zowel de A2 als de A73 beter bereikbaar worden. Relaties uit de regio met de wijdere omgeving hebben voordeel van de maatregelen. De stroomweg-oplossingsrichtingen ( 3, 4, 6 en 7) bieden hierbij het meeste voordeel door de aard van de maatregelen waarbij de capaciteit van de wegenstructuur tussen de A2 en A73 aanzienlijk worden verhoogd.

De aansluiting van de N280-West op de A2 blijft een punt van aandacht in de oplossingsrichtingen 1, 2, 3 en 6. Oplossingsrichting 5 heeft zelfs een negatief effect op de aansluiting van de regio op de snelwegen omdat in de regio uitsluitend maatregelen getroffen worden die de capaciteit van het wegennet in het gebied reduceren doordat de huidige N280 wordt afgewaardeerd.

Tabel 3.7 Beoordelingstabel doel 3, subdoelen 'goede aansluiting regio op A2' en 'goede aansluiting regio op A73' [1]

| Doel 3                         | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|--------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Goede aansluiting regio op A2  | 0      | 0      | 0/+    | 0/+    | -      | 0/+    | +      |
| Goede aansluiting regio op A73 | 0      | 0      | 0/+    | 0/+    | -      | 0/+    | +      |

#### *Realiseren van knelpuntvrije verbinding tussen Weert en Roermond*

In de autonome ontwikkeling (oplossingsrichting 1) neemt ten gevolge van een toename van het verkeer het aantal en de omvang van de reeds bestaande knelpunten toe.

De zorgvuldig samengestelde oplossingsrichtingen laten, naast een reductie van knelpunten op de N280, ook zien dat er nieuwe knelpunten ontstaan. Oplossingsrichting 7 en in mindere mate

oplossingsrichtingen 3 en 6 zorgen grotendeels voor het gewenste effect voor de doorgaande verbinding Roermond-Weert. Enkele locaties blijven een punt van aandacht zoals in Roermond en de eerder genoemde aansluiting van de N280-West met de A2 (oplossingsrichting 3 en 6). Oplossingsrichting 2 lost de knelpunten op het gedeelte van de N280-West tussen Baexem en de A73 voor het merendeel op. Tussen de A2 en Baexem is dit minder het geval en blijven enkele knelpunten optreden zoals de aansluiting van de N280 op de A2. De oplossingsrichtingen 4 en 5 lossen de knelpunten op het regionale wegennet grotendeels op maar de gedeelten van de routes die van de snelwegen gebruik maken, worden zwaarder belast en zijn hierdoor congestiegevoeliger. Er blijven op de route Weert – Roermond knelpunten bestaan.

Tabel 3.8 Beoordelingstabel doel 3, subdoel 'realiseren van knelpuntvrije verbinding tussen Weert en Roermond' [1]

| Doel 3   | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Realiseren van knelpuntvrije verbinding tussen Weert en Roermond | 0      | 0/+    | +      | 0/+    | -      | +      | +      |

#### *Afname regionale congestie op hoofdwegennet Midden-Limburg*

In oplossingsrichting 1, de autonome ontwikkeling, nemen de knelpunten op het onderliggende wegennet toe in omvang en aantal. De snelwegen blijven voldoende functioneren, buiten de Maasbrug op de A2.

De snelwegen worden congestiegevoeliger bij oplossingsrichting 5. Ook de N273 krijgt in oplossingsrichting 5 meer verkeer te verwerken waardoor de kans op congestie toeneemt. Oplossingsrichting 5 draagt dus niet bij aan de doelstelling om de kans op congestie af te laten nemen. Bij oplossingsrichting 4 is in mindere mate hetzelfde aan de hand. Per saldo verbetert de situatie omdat de congestiekans op de regionale wegen afneemt door een toename van de capaciteit van de N273. Echter het gedeelte van de A2 tussen de N280 en Napoleonsweg wordt juist zwaarder belast waardoor dit gedeelte congestiegevoeliger wordt.

Oplossingsrichting 2 zorgt voor een lichte verbetering voor de regio zonder dat het effect heeft op de snelwegen. Bij de oplossingsrichtingen 3, 6 en 7 is duidelijk het effect zichtbaar dat er capaciteit aan het wegennet wordt toegevoegd waardoor de kans op congestie op de regionale wegennet afneemt zonder dat het negatieve gevolgen heeft voor de snelwegen in de regio.

Tabel 3.9 Beoordelingstabel doel 3, subdoel 'afname regionale congestie op hoofdwegennet Midden-Limburg' [1]

| Doel 3  | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Afname regionale congestie op hoofdwegennet Midden-Limburg (zowel provinciale als rijkswegen) | 0      | 0/+    | +      | 0/-    | --     | +      | +      |

#### *Verbetering bereikbaarheid van het Maasplassengebied*

Voor oplossingsrichting 1 (de autonome ontwikkeling), evenals voor oplossingsrichting 5 geldt dat de bereikbaarheid van het Maasplassengebied afneemt. Voor de overige oplossingsrichtingen neemt deze toe.

Oplossingsrichting 5 heeft een dusdanig effect op de A2 en A73 dat de bereikbaarheid van het gebied negatief wordt beïnvloed. Het toevoegen van capaciteit en het verhogen van de snelheid op delen van het wegennet in de regio (bij oplossingsrichting 3, 4, 6 en 7) heeft een positiever effect dan het optimaliseren van bestaande infrastructuur (oplossingsrichting 2).

Tabel 3.10 Beoordelingstabel doel 3, subdoel 'verbetering bereikbaarheid van het Maasplassengebied' [1]

| Doel 3  | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Verbetering bereikbaarheid van het Maasplassengebied. | 0      | 0/+    | +      | +      | --     | +      | +      |

#### *Verbeteren bereikbaarheid van kernen in Midden-Limburg*

Ook de bereikbaarheid van de kernen in Midden-Limburg neemt toe maar het effect is niet voor alle oplossingsrichtingen gelijkwaardig aan de verbetering van de bereikbaarheid van het Maasplassengebied. Sommige gedeelten van de N280-West worden namelijk afgewaardeerd (oplossingsrichtingen 4, 5, 6 en 7) waardoor de kernen die in de directe omgeving liggen van het afgewaardeerde gedeelte van de weg minder goed bereikbaar worden. Oplossingsrichting 3 scoort het meest positief op dit aspect.

Tabel 3.11 Beoordelingstabel doel 3, subdoel 'verbeteren bereikbaarheid van kernen in Midden-Limburg' [1]

| Doel 3   | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Verbeteren bereikbaarheid van kernen in Midden-Limburg | 0      | +      | ++     | 0/+    | --     | 0/+    | 0/+    |

#### *Groei van doorgaand vrachtverkeer*

De N280 is vooral bedoeld voor regionaal verkeer en niet zozeer ten behoeve van het doorgaande verkeer van en naar Duitsland. Vooral een toename van het doorgaande vrachtverkeer door Midden-Limburg wordt daarom beschouwd als een bijkomend negatief effect. De opening van de A74 zorgt er echter voor dat de hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer naar de toekomst op de N280-west, naar verwachting niet of nauwelijks toeneemt. De route tussen Eindhoven en Duitsland via de A74 is behalve korter ook qua karakter passender bij het doorgaande vrachtverkeer dan via de N280-West. In de autonome ontwikkeling (oplossingsrichting 1) neemt de verkeersdruk op de N280 toe en daarmee de aantrekkelijkheid voor het doorgaande vrachtverkeer af. Ten opzichte hiervan is er bij oplossingsrichting 2 niet of nauwelijks sprake van een effect omdat de huidige situatie grotendeels gehandhaafd blijft. Opwaardering van de huidige N280-West tot de categorie 'stroomweg' (oplossingsrichtingen 3, 6 en 7) laat voor het vrachtverkeer een zeer beperkte reistijdverbetering zien. Daarnaast zitten er nog steeds meer 'obstakels', zoals kruispunten, in de route dan in de route via de A74. Daarom wordt geen belangrijke toename verwacht. Omdat het verkeer wel beter gefaciliteerd wordt in vergelijking tot de huidige situatie en de autonome ontwikkeling is een licht aantrekkende werking op het doorgaande vrachtverkeer niet geheel uit te sluiten. Het effect is daarom als beperkt negatief aan te merken. Uitzonderingen zijn de oplossingsrichtingen 4 en 5 omdat door de (gedeeltelijke) afwaardering van de N280-West en de grotere omrijroute die ontstaat via de snelwegen deze route nog minder aantrekkelijk wordt. Oplossingsrichting 4 heeft hierbij een minder positief effect dan oplossingsrichting 5 omdat de afwaardering een korter traject betreft.

Tabel 3.12 Beoordelingstabel doel 3, subdoel 'groei doorgaand vrachtverkeer' [1]

| Doel 3                            | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|-----------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Groei van doorgaand vrachtverkeer | 0      | 0      | 0/-    | 0/+    | +      | 0/-    | 0/-    |

### *Verbreiding A2 naar 2x3 rijstroken*

Het rijkswegenalternatief 5 scoort relatief negatief met betrekking tot het verbeteren van de doorstroming met name omdat niet is uitgegaan van verbreding van de A2. Bij een verbreding tussen Weert en knooppunt Het Vonderen naar 2x3 rijstroken, vermindert de druk op de A2. De congestiegevoeligheid op dit traject en de Maasbrug zal dan naar verwachting sterk verminderen. Mogelijk wordt een deel van de ruimte die op de weg ontstaat, opgevuld door verkeer dat zijn route wijzigt en ook van de A2 gebruik gaat maken. Knelpunten worden door deze verkeersaanpak echter niet verwacht.

De N273 tussen de A2 en N280 is in oplossingsrichting 5 eveneens een knelpunt. Bij verbreding van de A2 zal dit knelpunt naar verwachting blijven bestaan omdat hier geen maatregelen getroffen worden. Een klein deel van het verkeer zal langer de A2 gebruiken en vervolgens via de A73 rijden. Anderzijds zal een deel van het verkeer dat nu nog door het omliggende gebied tussen Weert en Horn rijdt, gebruik gaan maken van de A2 en N273. Verbreding van de A2 heeft geen invloed op de knelpunten in Roermond.

Het verder stimuleren van het gebruik van de A2 heeft mogelijk als neveneffect dat ook de hoeveelheid verkeer op de A73 iets zal toenemen. Zonder verbreding van de A73 zal de congestiegevoeligheid hier niet verminderen.

Per saldo betekent het dat bij verbreding van de A2 tussen Weert en knooppunt Het Vonderen naar verwachting de knelpunten op de A2 verdwijnen maar de overige knelpunten die zijn geconstateerd in oplossingsrichting 5 niet opgelost worden.

In de uitgevoerde analyses voor doelstelling 1 en 2 van de N280-West is het oordeel over het omleidingsalternatief Rijkswegennet A2/A73 (oplossingsrichting 5) negatief omdat in deze oplossingsrichting de reistijden in Midden-Limburg gemiddeld langer worden. Per saldo verslechtert de bereikbaarheid en resulteren bijvoorbeeld negatieve effecten op werkgelegenheid.

Deze langere reistijden zijn deels het gevolg van de congestie die in deze oplossingsrichting op de A2 ter hoogte van de Maasbrug ontstaat en deels omdat de route Weert – Roermond, hetzij via A2 en N273, hetzij via A2 en A73 langer is dan de route in de autonome ontwikkeling. Bij vermindering van congestie door verbreding van de A2 laten globale analyses echter zien dat in deze situatie naar verwachting nog altijd sprake blijft van langere reistijden tussen Weert en Roermond in vergelijking met de autonome ontwikkeling. Voor verkeer binnen Midden-Limburg lijkt ook bij verbreding van de A2 de bereikbaarheid nog altijd te verminderen. Een aangepast omleidingsalternatief zou dan nog altijd resulteren in negatieve ruimtelijk-economische effecten maar minder negatief dan in de onderzochte oplossingsrichting. Ook zijn naar verwachting met de verbreding fors hogere investeringen gemoeid en heeft daarmee effect op de kosten-batenverhouding.

Hier staat echter tegenover dat de doorstroming op de A2 verbetert. Voor verkeer tussen Midden- en Zuid-Limburg zal dit in positieve effecten resulteren. De regio Zuid-Limburg zal daarnaast ook profiteren van een betere verbinding met de regio Eindhoven (en vice versa) en verder weg gesitueerde effecten. Niet uit te sluiten is dat deze effecten de negatieve effecten voor het verkeer tussen Weert en Roermond volledig compenseren, zeker als op nationaal schaalniveau wordt gekeken. Nader onderzoek zou dit moeten uitwijzen. Het gaat bij deze optie echter niet meer om een regionale aanpak maar een aanpak die een veel grotere reikwijdte heeft die ook boven het regionale en provinciale belang uitstijgt.

De uitwerking van de verbreding van de A2 naar 2X3 rijstroken past daarom niet in de huidige procesaanpak van de N280-West. Er zijn aanpassingen aan het hoofdwegennet noodzakelijk en dit past niet binnen de regionale ontwikkelingen.

### Varianten

De varianten bij Weert en Baexem laten geen relevante verschillen zien. Wel kunnen, afhankelijk van de keuzes die gemaakt worden bij de uitwerking van de variant bij Weert, negatieve effecten optreden voor enkele OV-lijnen in het gebied.

### Conclusie doel 3

Voor wat betreft het *oplossen van doorstromingsproblemen* geldt dat deze in de autonome situatie (nuloplossingsrichting 1) zal afnemen door de toename van verkeer en het ontbreken van knelpuntoplossingen. Het Rijkswegenalternatief (oplossingsrichting 5) scoort relatief negatief doordat het verkeer over de snelwegen geleid wordt waardoor op zowel A73 als A2 (verdere) knelpunten ontstaan in de doorstroming. Hiermee wordt het doel dan ook niet bereikt. Oplossingsrichting 2 laat voor geen enkel subdoel een negatieve score zien, terwijl de andere alternatieven allemaal wel een meer of minder negatieve subscore laten zien.

De stroomweg-oplossingsrichtingen 3, 6 en 7 scoren het meest gunstig door beperking van het aantal bestaande verkeersknelpunten. Wel blijft de aansluiting van de N280-West op de A2 congestiegevoelig en een punt van aandacht bij de nadere uitwerking van de oplossingsrichtingen 2, 3 en 6.

### 3.6. DOEL 4: OPLOSSEN LEEFBAARHEIDS- EN VERKEERSVEILIGHEIDSPROBLEMEN OP EN ROND DE N280-WEST

De oplossingsrichtingen kunnen positieve of negatieve effecten hebben op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid rondom de N280-West, in tabel 3.13 zijn de effecten van de verschillende oplossingsrichtingen op deze criteria weergegeven.

Tabel 3.13 Beoordeling oplossingsrichtingen voor doelstelling 4 [1]

| Doel 4: oplossen leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen op en rond de N280-West | Opl. 1   | Opl. 2     | Opl. 3     | Opl. 4   | Opl. 5     | Opl. 6     | Opl. 7   |
|---|----------|------------|------------|----------|------------|------------|----------|
| Afname geluidshinder  | 0        | 0          | 0          | 0        | 0/+        | +          | +        |
| Verbetering luchtkwaliteit  | 0        | 0          | 0          | 0        | 0          | 0          | 0        |
| Verbetering verkeersveiligheid  | 0        | 0/+        | 0/+        | 0/+      | 0/-        | 0/+        | 0/+      |
| Verbetering situatie externe veiligheid   | 0        | 0          | 0          | 0        | 0          | 0          | 0        |
| Verbetering oversteekbaarheid/ verminderen barrièrewerking                              | 0        | 0          | 0          | 0        | 0          | -          | -        |
| Verbetering situatie bij Baexem   | 0        | +          | +          | ++       | ++         | +          | ++       |
| <b>Totaaloordeel:</b>   | <b>0</b> | <b>0/+</b> | <b>0/+</b> | <b>+</b> | <b>0/+</b> | <b>0/+</b> | <b>+</b> |

#### Afname geluidshinder

Ten opzichte van de huidige situatie neemt het aantal (ernstig) gehinderden met betrekking tot geluid toe in de autonome situatie met ca. 1.000 (oplossingsrichting 1). Ten opzichte van de autonome situatie neemt het aantal (ernstig) gehinderden af bij de oplossingsrichtingen 5 (in beperkte mate), 6 en 7. De afname van het aantal (ernstig) gehinderden is maximaal 600

(oplossingsrichting 6). Bij de andere oplossingsrichtingen is sprake van een zeer lichte toename van het aantal (ernstig) gehinderden. De toename van het aantal (ernstig) gehinderden is maximaal 55 (oplossingsrichtingen 2 en 3).

Tabel 3.14 Beoordelingstabel doel 4, subdoel 'afname geluidshinder' [1]

| Doel 4               | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Afname geluidshinder | 0      | 0      | 0      | 0      | 0/+    | +      | +      |

#### Verbetering luchtkwaliteit

Het verschil tussen de huidige situatie en de autonome situatie (oplossingsrichting 1) is klein. Het aantal gehinderden m.b.t. luchtkwaliteit is niet onderscheidend voor de verschillende oplossingsrichtingen omdat bij geen van de oplossingsrichtingen wezenlijke effecten optreden op de luchtkwaliteit.

Tabel 3.15 Beoordelingstabel doel 4, subdoel 'verbetering luchtkwaliteit' [1]

| Doel 4                     | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Verbetering luchtkwaliteit | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      |

#### Verbetering verkeersveiligheid

Bij alle oplossingsrichtingen, met uitzondering van de oplossingsrichtingen 1 en 5, is sprake van een verbetering van de verkeersveiligheid. Oplossingsrichting 5 scoort enigszins negatief op basis van de functionele eisen duurzaam veilige routes. De afname van het aantal te verwachten slachtofferongevallen is het kleinst in oplossingsrichting 2 en het grootst in de oplossingsrichtingen 6 en 7. De verschillen zijn echter bijzonder klein.

Tabel 3.16 Beoordelingstabel doel 4, subdoel 'verbetering verkeersveiligheid' [1]

| Doel 4                         | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|--------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Verbetering verkeersveiligheid | 0      | 0/+    | 0/+    | 0/+    | 0/-    | 0/+    | 0/+    |

#### Verbetering situatie externe veiligheid

Alle oplossingsrichtingen scoren neutraal op het aspect externe veiligheid omdat de oplossingsrichtingen niet tot een toe- of afname in het vervoer van gevaarlijke stoffen leiden. Wel is sprake van kleine verschuivingen van de routes ten opzichte van bevolkingskernen en ten opzichte van risicovolle inrichtingen.

Tabel 3.17 Beoordelingstabel doel 4, subdoel 'verbetering situatie externe veiligheid' [1]

| Doel 4                                  | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Verbetering situatie externe veiligheid | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      |

#### Verbetering oversteekbaarheid/verminderen barrièrewerking

De oplossingsrichtingen 6 en 7 vergroten de barrière tussen de kernen in de gemeente Leudal doordat de barrière bij de spoorlijn wordt vergroot door parallel een nieuwe stroomweg te realiseren. Bij de overige oplossingsrichtingen is geen sprake van een vergroting van de barrière tussen verschillende kernen doordat een aanpassing plaatsvindt bestaande infrastructuur. De oversteekbaarheid kan binnen elke oplossingsrichting in de uitwerking van het gekozen tracé worden gewaarborgd.



Tabel 3.18 Beoordelingstabel doel 4, subdoel 'verbetering oversteekbaarheid/verminderen barrièrewerking' [1]

| Doel 4  | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Verbetering oversteekbaarheid/<br>verminderen barrièrewerking | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | -      | -      |

#### Verbetering situatie bij Baexem

In de autonome situatie (oplossingsrichting 1) verslechtert de leefbaarheids- en veiligheidsituatie ten gevolge van de toename van verkeer bij de Kern Baexem. Bij alle overige oplossingsrichtingen verbetert de situatie bij Baexem, hierbij is met name de afstand van de oplossingsrichtingen tot de kern Baexem als relevant meegenomen. De effecten zijn het grootst bij de oplossingsrichtingen 4, 5 en 7 omdat hierbij het verkeer verder van deze kern wordt geleid. Ook bij de oplossingsrichtingen 2 en 3 is sprake van positieve effecten. Bij oplossingsrichting 6 wordt de kern Baexem aan de noordzijde belast maar wel in mindere mate dan in de bestaande situatie.

Tabel 3.19 Beoordelingstabel doel 4, subdoel 'verbetering situatie bij Baexem' [1]

| Doel 4                          | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|---------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Verbetering situatie bij Baexem | 0      | +      | +      | ++     | ++     | +      | ++     |

#### Varianten

Voor doel 4 is voor de varianten sprake van kleine verschillen ten opzichte van de oplossingsrichtingen. Zowel de variant bij Weert als bij Baexem scoort gunstiger voor het aspect geluid. De variant bij Baexem scoort daarnaast ook gunstiger voor het aspect externe veiligheid.

#### Conclusie doel 4

In de autonome situatie verslechtert de leefbaarheid en veiligheid ten opzichte van de huidige situatie. De onderlinge verschillen tussen de oplossingsrichtingen zijn niet groot. De oplossingsrichtingen 2, 3, en 4 scoren op alle subdoelen positief of neutraal. Oplossingsrichting 5 scoort enigszins negatief ten aanzien van verkeersveiligheid. Bij de oplossingsrichtingen 6 en 7 is sprake van een negatief effect op de oversteekbaarheid en barrièrewerking. Op de overige subdoelen scoren deze oplossingsrichtingen ook positief of neutraal.

### 3.7. DOEL 5: OVERKOEPELENDE DOELSTELLINGEN

Naast concrete doelen is er nog een aantal overkoepelende doelstellingen. De totaalbeoordeling van de oplossingsrichtingen op deze doelstellingen is in tabel 3.20 weergegeven.

Tabel 3.20 Beoordeling oplossingsrichtingen voor doelstelling 5 [1, 2]

| Doel 5: Overkoepelende<br>doelstellingen                          | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Kosteneffectieve oplossing  | 0      | +      | +      | -      | --     | -      | -      |
| Positieve MKBA-uitkomst /<br>Toename maatschappelijke<br>welvaart | 0      | +      | +      | -      | --     | --     | --     |
| Realiseerbaarheid op korte<br>termijn                             | 0      | 0/-    | -      | -      | -      | --     | --     |



| Doel 5: Overkoepelende doelstellingen  | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Bijdrage aan behoud en ontwikkeling van natuur   | 0      | 0/-    | 0/-    | -      | 0/-    | --     | --     |
| Bijdrage aan behoud en ontwikkeling van landschap  | 0      | 0      | 0/-    | 0/-    | 0      | -      | -      |
| Bijdrage aan duurzame oplossing  | 0      | 0      | 0      | 0/-    | -      | --     | --     |
| De effecten van de voorkeursoplossingsrichting voor de land- en tuinbouw moeten beperkt blijven. | 0      | 0/-    | -      | -      | 0/-    | --     | --     |

*Kosteneffectieve oplossing en positieve MKBA-uitkomst/toename maatschappelijke welvaart*

Met het uitvoeren van de maatregelen zijn grote investeringen gemoeid. De investeringsramingen zijn onderstaand weergegeven in tabel 3.21. Deze ramingen zijn op het schaalniveau van de studie afgestemd en kennen een nauwkeurigheid van +/- 40%. Daarnaast is in de ramingen geen rekening gehouden met BTW, grondverwerving, mitigerende maatregelen, onderhoudskosten, vastgoed, planschade, etc.. Door deze posten zullen de kosten hoger worden en zal het beeld van de verschillen tussen de oplossingsrichtingen verder versterken.

Tabel 3.21 Overzicht investeringskosten oplossingsrichtingen [3]

| Oplossingsrichting | Investeringskosten | Investeringskosten -40% | Investeringskosten +40% | OGK Roermond <sup>5</sup> | Totaal      | Indicatie aantal te amoveren gebouwen |
|--------------------|--------------------|-------------------------|-------------------------|---------------------------|-------------|---------------------------------------|
| 1                  | 0                  | 0                       | 0                       | 0                         | 0           | 0                                     |
| 2.1                | 44 100 000         | 26 400 000              | 61 700 000              | 28 000 000                | 72 100 000  | 10-20                                 |
| 2.2*               | 48 100 000         | 28 800 000              | 67 300 000              | 28 000 000                | 76 100 000  | 10-20                                 |
| 2.3*               | 44 300 000         | 26 500 000              | 61 900 000              | 28 000 000                | 72 300 000  | 10-20                                 |
| 3                  | 116 200 000        | 69 700 000              | 162 700 000             | 28 000 000                | 144 200 000 | 10-20                                 |
| 4                  | 123 400 000        | 74 000 000              | 172 600 000             | 28 000 000                | 151 400 000 | 10-20                                 |
| 5                  | 83 500 000         | 50 100 000              | 116 800 000             | 0                         | 83 500 000  | 0-10                                  |
| 6                  | 262 800 000        | 157 600 000             | 367 800 000             | 0                         | 262 800 000 | 40-50 <sup>6</sup>                    |
| 7                  | 252 300 000        | 151 400 000             | 353 200 000             | 0                         | 252 300 000 | 50-60                                 |

<sup>5</sup> Kosten voor ongelijkvloers uitvoeren van Buitenop en Mijnheerkensweg. Bron: BVA-studie 'Verkenning verkeersproblematiek N280 tussen Weert en Roermond' d.d. 2 januari 2007 uitgevoerd voor de provincie Limburg.

<sup>6</sup> Exclusief gevolgen voor de Maascentrale en RWZI aan Buggenummerweg.

\* 2.2 is variant Weert en 2.3 is variant Baexem rond kasteel

Behalve kosten is er uiteraard ook sprake van baten. Op basis van de uitkomsten van alle effectenstudies, conform de nationale richtlijnen, is een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor de verschillende oplossingsrichtingen voor de N280-West opgesteld. In onderstaande tabel zijn de resulterende einduitkomsten opgenomen. Ook hier geldt dat de uitkomsten een eerste indicatie geven. Zowel de kosten als de baten kennen een bandbreedte en zijn daardoor met enige onzekerheid omgeven. Daarbij komen in de getoonde resultaten hieronder uitsluitend de gekwantificeerde effecten tot uiting. De effecten op onder meer robuustheid en landschap zijn niet gekwantificeerd, daarnaast zijn in de investeringsramingen grondverwervings- en (eventuele) inpassingskosten niet opgenomen.

Tabel 3.22 Beoordeling oplossingsrichtingen MKBA [2]

| MKBA<br>(op nationaal schaalniveau):                   | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| - Saldo van kosten en baten<br>(netto contante waarde) | € 59   | € 63   | € 34-  | € 167- | € 105- | € 106- |
| - Baten/kostenverhouding                               | 1,7    | 1,4    | 0,8    | -0,8   | 0,6    | 0,6    |

De tabel laat zien dat in de autonome situatie (oplossingsrichting 1) geen kosten worden gemaakt en derhalve er derhalve geen baten zijn. Tevens blijkt uit de tabel dat de nulplusoplossingsrichting en de opwaardering van de N280-West tot stroomweg (respectievelijk de oplossingsrichtingen 2 en 3) vanuit maatschappelijk-economisch perspectief is het meest wenselijk. In beide oplossingsrichtingen zijn de maatschappelijke baten groter dan de maatschappelijke kosten en resulteert in een positieve baten-/kostenverhouding. De nulplusoplossingsrichting heeft de meest positieve baten/kostenverhouding (1,7 voor oplossingsrichting 2 versus 1,4 voor oplossingsrichting 3) en is daarmee het meest kosteneffectief van beide oplossingsrichtingen. Dit komt omdat in deze oplossingsrichting de grootste knelpunten worden opgelost terwijl de investeringskosten relatief beperkt zijn. De opwaardering van de N280-West tot stroomweg resulteert in hogere baten, maar daar staan ook beduidend hogere investeringskosten tegenover.

Alle andere oplossingsrichtingen voor de N280-West zijn vanuit maatschappelijk-economisch perspectief niet wenselijk. Veelal is sprake van vergelijkbare baten als in de nulplusoplossingsrichting maar staan hier beduidend hogere investeringen tegenover. Dit betekent ook dat vanuit maatschappelijk-economisch perspectief 'nietsdoen' (oplossingsrichting 1) een betere oplossingsrichting is dan de andere oplossingsrichtingen voor de N280-West. Het meest onwenselijk is het omleidingsalternatief Rijkswegennet (oplossingsrichting 5). In deze oplossingsrichting is er als gevolg van de verslechterde bereikbaarheid sprake van negatieve baten waardoor deze oplossingsrichting het minst scoort.

De uitkomsten zijn getoetst in gevoeligheidsanalyses. Daarnaast is een REES vanuit regionaal perspectief opgesteld. De uitkomsten van deze analyses laten zien dat de verhouding in uitkomsten tussen de oplossingsrichtingen robuust is. In alle uitgevoerde analyses scoren de nulplusoplossingsrichting en de opwaardering van de N280-West tot stroomweg het best.

De onderzochte varianten bij Weert en Baexem zijn niet op kosten en baten onderzocht maar hebben naar verwachting geen noemenswaardige invloed op deze uitkomsten.

Tabel 3.23 Beoordelingstabel doel 5, subdoelen 'kosteneffectieve oplossing' en 'positieve MKBA-uitkomst / toename maatschappelijke welvaart' [ 2]

| Doel 5  | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Kosteneffectieve oplossing                                  | 0      | +      | +      | -      | --     | -      | -      |
| Positieve MKBA-uitkomst / Toename maatschappelijke welvaart | 0      | +      | +      | -      | --     | --     | --     |

#### Realiseerbaarheid op korte termijn

De termijn waarop een oplossingsrichting gerealiseerd kan zijn is verschillend. Voor oplossingsrichting 2 geldt een inschatting van de proceduretijd van circa 3 jaar. De nulplusoplossingsrichting scoort hierbij het minst negatief als gevolg van de relatief beperkte omvang van maatregelen in deze oplossingsrichting, gevolgd door de oplossingsrichtingen 3, 4 en 5. Voor de oplossingsrichtingen 6 en 7 zijn relatief grote ingrepen vereist en wordt het langste procedurele traject van circa 6 jaar verwacht. De aangegeven doorlooptijden zijn een inschatting op basis van de omvang van de ingreep binnen een oplossingsrichting en de weerstand die voor de diverse oplossingsrichtingen in de omgeving is te verwachten. Hoe groter de ingreep en de effecten, hoe meer rekening gehouden moet worden met bezwaren en vertraging door procedures bij de Raad van State.

De ervaring in de ontwikkeling van infrastructurele projecten leert dat formele proceduretijden niet bepalend zijn voor de doorlooptijd. De doorlooptijd wordt vooral bepaald door de wijze waarop het project wordt opgezet, de wijze van bestuurlijke besluitvorming, de marktstrategie en de budgettaire ruimte om lokale knelpunten en verwervingsproblemen op te lossen.

Na keuze van een voorkeursoplossing en besluitvorming over de wijze waarop het project verder wordt uitgewerkt kan een meer gedetailleerde planning worden opgesteld.

Tabel 3.24 Beoordelingstabel doel 5, subdoel 'realiseerbaarheid op korte termijn' [ 2]

| Doel 5                             | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Realiseerbaarheid op korte termijn | 0      | 0/-    | -      | -      | -      | --     | --     |

#### Natuur

Alle oplossingsrichtingen hebben negatieve effecten op de natuur. Deze effecten zijn het grootst bij de oplossingsrichtingen 6 en 7, waarbij het om verschillende natuurwaarden gaat. De effecten van oplossingsrichting 4 hebben vooral betrekking op de EHS en beschermde soorten.

Tabel 3.25 Beoordelingstabel doel 5, subdoel 'bijdrage aan behoud en ontwikkeling van natuur' [ 1]

| Doel 5   | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Bijdrage aan behoud en ontwikkeling van natuur | 0      | 0/-    | 0/-    | -      | 0/-    | --     | --     |

#### Landschap

Wat het aspect landschap betreft zijn de oplossingsrichtingen 2 en 5 nauwelijks van invloed. De negatieve gevolgen op het landschap (relaties en landschapselementen) zijn het grootst bij de oplossingsrichtingen 6 en 7.

Tabel 3.26 Beoordelingstabel doel 5, subdoel 'bijdrage aan behoud en ontwikkeling van landschap' [ 1]

| Doel 5  | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Bijdrage aan behoud en ontwikkeling van landschap | 0      | 0      | 0/-    | 0/-    | 0      | -      | -      |

#### *Effecten voor de land- en tuinbouw moeten beperkt blijven*

Voor alle oplossingsrichtingen zijn negatieve effecten op de land- en tuinbouw te verwachten. Met name in de oplossingsrichtingen 6 en 7 zijn, vanwege de lengte van het te doorsnijden land- en tuinbouwgebied, erg negatief beoordeeld. De oplossingsrichtingen 2 en 5 scoren vanwege de beperkte ingrepen, licht negatief. Dit wordt versterkt doordat de oplossingsrichtingen 6 en 7 ook de meeste effecten op de EHS hebben waardoor in die oplossingsrichtingen mogelijk ook nog meer landbouwgrond nodig is voor compensatie. Het gaat hier om de benadering voor specifieke bedrijven. Meer algemeen, op regionale schaal, zal door een betere bereikbaarheid ook de land- en tuinbouw in economische zin meeprofiten.

Tabel 3.27 Beoordelingstabel doel 5, subdoel 'de effecten van de voorkeursoplossingsrichting voor de land- en tuinbouw moeten beperkt blijven' [ 1]

| Doel 5   | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| De effecten van de voorkeursoplossingsrichting voor de land- en tuinbouw moeten beperkt blijven. | 0      | 0/-    | -      | -      | 0/-    | --     | --     |

#### *Duurzaamheid*

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.

In het MER, MKBA en REES zijn de oplossingsrichtingen beoordeeld op diverse criteria, die onder de drie domeinen vallen. Globaal kan gesteld worden dat in het MER vooral op effecten in het domein natuur en milieu is beoordeeld (planet), in de MKBA is op effecten in de domeinen economie en sociaal/cultureel beoordeeld (profit en people) en in de REES is op effecten in het domein economie beoordeeld (profit). De gezamenlijke beoordeling in MER, MKBA en REES is daarmee al een totaalbeoordeling op de overkoepelende doelstelling 'bijdrage aan een duurzame oplossing'.

In hoeverre een bepaalde oplossingsrichting een duurzame oplossing biedt, is met in achtneming van het bovenstaande bepaald aan de hand van de criteria people, planet en profit:

- Bij people gaat het vooral om de aspecten geluid, lucht, externe veiligheid en sociale aspecten. De oplossingsrichtingen 2, 3, en 4 scoren op al deze aspecten neutraal. Voor de sociale aspecten is sprake van een beperkt negatief effect voor de alternatieven 6 en 7. Deze oplossingsrichtingen scoren positief op geluid. Oplossingsrichting scoort 5 beperkt positief voor het aspect geluid.
- Bij planet gaat het vooral om de effecten voor natuur en landschap. Alle oplossingsrichtingen hebben negatieve effecten op de natuur. Deze effecten zijn het grootst bij de oplossingsrichtingen 6 en 7, gevolgd door oplossingsrichting 4. Wat het aspect landschap betreft zijn de oplossingsrichtingen 2 en 5 nauwelijks van invloed. De negatieve gevolgen op het landschap zijn het grootst bij 6 en 7.

- Bij profit gaat het, naast het voldoen aan de doelen 1 en 2, om de kosten van de oplossingsrichtingen. In tabel 3.21 zijn de investeringsramingen opgenomen. Hieruit blijkt dat de kosten voor oplossingsrichtingen 6 en 7 bijzonder hoog zijn, voor 3 en 4 hoog en 2 en 5 het minst hoog.

Voorgaande leidt tot het volgende overzicht voor het subdoel ‘duurzame oplossing’:

Tabel 3.28 Beoordeling subdoel duurzame oplossing [1, 2]

|        | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| People | 0      | 0      | 0      | 0      | 0/+    | 0/-    | 0/-    |
| Planet | 0      | 0/-    | -      | -      | 0/-    | --     | --     |
| Profit | 0      | 0/-    | -      | -      | 0/-    | --     | --     |

Voor een conclusie ten aanzien van duurzaamheid geldt dat een optelling wordt gedaan. Deze methodiek is wat in de MKBA wordt gedaan, daar worden sociale-, omgevings- en kostenaspecten gecombineerd. Zoals eerder in deze paragraaf aangegeven is uit de MKBA naar voren gekomen dat de nulplusoplossingsrichting en de opwaardering van de N280-West tot stroomweg (respectievelijk de oplossingsrichtingen 2 en 3) vanuit maatschappelijk-economisch perspectief het meest wenselijk zijn. In beide oplossingsrichtingen zijn de maatschappelijke baten groter dan de maatschappelijke kosten en resulteert een positieve baten-/kostenverhouding.

Daarnaast is nog beschouwd in hoeverre de verschillende oplossingsrichtingen voldoen cq tegemoet komen aan de ambities van de betrokken overheden. Deze ambities zijn met name gericht op energie, sluiten van kringlopen, klimaatadaptatie, sociale structuur, diversiteit bedrijvigheid, functiemenging en innovatiekracht. In het MER is geconcludeerd dat de oplossingsrichtingen daarop geen nadrukkelijke verschillen laten zien. Voor de subcriteria van het aspect duurzaamheid zijn echter wel verschillen aangegeven tussen de oplossingsrichtingen. Bij de realisatie van een uiteindelijk te kiezen voorkeursoplossingsrichting ligt conform het overheidsbeleid wel een opgave duurzaamheidsmaatregelen in enige vorm te realiseren. Dit is van belang bij de nadere uitwerking van het project, evenals het beschikbaar stellen van budget voor dit soort maatregelen. Dit is nu in de kostenramingen niet meegenomen.

Tabel 3.29 Beoordelingstabel doel 5, subdoel ‘bijdrage aan duurzame oplossing, natuur en landschap’[1]

| Doel 5                          | Opl. 1 | Opl. 2 | Opl. 3 | Opl. 4 | Opl. 5 | Opl. 6 | Opl. 7 |
|---------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Bijdrage aan duurzame oplossing | 0      | 0      | 0      | 0/-    | -      | --     | --     |

#### Varianten

Voor doel 5 is voor de varianten sprake van kleine verschillen ten opzichte van de oplossingsrichtingen. Zo scoort de variant bij Weert negatiever dan de oplossingsrichting voor de aspecten grondgebruik, landschap en natuur. De variant bij Baexem scoort negatiever voor de aspecten natuur en landschap. De kosten van de variant Weert bedragen ca 4 miljoen extra en de variant Baexem ca 0,2 miljoen.

### Conclusie doel 5

Door de verscheidenheid aan aspecten in doel 5 is het niet goed mogelijk een eensluidende conclusie te trekken voor de verschillende oplossingsrichtingen.

Als kosten en baten tezamen worden beschouwd, zoals in de MKBA wordt gedaan, blijkt een voorkeur voor de oplossingsrichtingen 2 en 3.

### 3.8. SAMENVATTEND OVERZICHT

Op basis van de voorgaande beschrijvingen en beoordeling resulterend het volgende overzicht:

Tabel 3.30 Totaaloverzicht beoordeling oplossingsrichtingen aan doelen N280-West

| Doelen en subdoelen   | Opl 1    | Opl 2    | Opl 3       | Opl 4    | Opl 5    | Opl 6    | Opl 7    |
|---|----------|----------|-------------|----------|----------|----------|----------|
| <b>Doel 1: Stimulans regionaal-economische ontwikkeling</b>           |          |          |             |          |          |          |          |
| Effecten op arbeidsmarkt & werkgelegenheid:                           |          |          |             |          |          |          |          |
| - Effecten op transportkosten bedrijven                               | 0        | +        | +           | +        | -        | +        | +        |
| - Effecten op aantal bereikbare banen                                 | 0        | 0        | 0           | 0        | 0        | 0        | 0        |
| - Effecten op werkgelegenheid   | 0        | +        | +           | +        | -        | +        | +        |
|   |          |          |             |          |          |          |          |
| Effecten op toerisme & recreatie:                                     |          |          |             |          |          |          |          |
| - Effecten op toeristisch-recreatief bezoek                           | 0        | +        | ++          | +        | -        | +        | +        |
| - Effecten op kooptoerisme Weert                                      | 0        | +        | +           | +        | -        | +        | +        |
| - Effecten op kooptoerisme Roermond                                   | 0        | +        | ++          | +        | -        | +        | +        |
|   |          |          |             |          |          |          |          |
| <b>Totaaloordeel doel 1</b>   | <b>0</b> | <b>+</b> | <b>+/++</b> | <b>+</b> | <b>-</b> | <b>+</b> | <b>+</b> |
| <b>Doel 2: Stimulans specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities</b> |          |          |             |          |          |          |          |
| Effecten op bedrijventerreinen & kantoorlocaties:                     |          |          |             |          |          |          |          |
| - Herontwikkeling Roermondseweg-Oost (Weert)                          | ++       | ++       | ++          | ++       | ++       | ++       | ++       |
| - Herontwikkeling / Uitbreiding Zevenellen (Leudal)                   | 0        | +        | +           | +        | 0        | ++       | ++       |
| - Ontwikkeling Zorgstrip+ (Leudal)                                    | -        | ++       | ++          | ++       | -        | ++       | ++       |
| - Uitbreiding bedrijventerrein Ittervoort (Leudal)                    | 0        | 0        | 0           | +/++     | -        | 0        | 0        |
| - Ontwikkeling Sint-Joost / Berk 2 (Echt-Susteren)                    | 0        | 0        | 0           | -        | --       | 0        | 0        |
|   |          |          |             |          |          |          |          |

| Doelen en subdoelen   | Opl 1    | Opl 2      | Opl 3     | Opl 4      | Opl 5       | Opl 6    | Opl 7    |
|---|----------|------------|-----------|------------|-------------|----------|----------|
| Effecten op toerisme & recreatie:   |          |            |           |            |             |          |          |
| - Uitbreiding vakantiepark De Leistert (Leudal)   | 0        | 0          | 0         | 0          | 0           | 0        | 0        |
| - 18-holes golfbaan Heythuysen (Leudal)   | 0        | 0          | 0         | 0          | 0           | 0        | 0        |
| - Jazz City inclusief Uitbreiding DOC (Roermond)  | --       | ++         | ++        | ++         | --          | --       | --       |
| - Ontwikkeling Maasplassengebied (gehele gebied)  | 0        | 0          | 0         | -          | 0           | +        | +        |
| - (Verdere) ontwikkeling Heelderpeel (Maasgouw)   | 0        | 0          | 0         | --         | 0           | 0        | 0        |
| - Ontwikkeling dagrecreatievoorziening nabij Heelderpeel                                      | 0        | 0          | 0         | --         | 0           | 0        | 0        |
| - Gebiedsontwikkelingen Land van Thorn (Maasgouw)   | 0        | 0          | 0         | 0          | -           | 0        | 0        |
|   |          |            |           |            |             |          |          |
| Effecten op wonen:  |          |            |           |            |             |          |          |
| - Ontwikkeling Vrouwehof (Weert)  | 0        | 0          | 0         | 0          | 0           | 0        | 0        |
|   |          |            |           |            |             |          |          |
| <b>Totaaloordeel doel 2</b>   | <b>0</b> | <b>++</b>  | <b>++</b> | <b>+</b>   | <b>-</b>    | <b>+</b> | <b>+</b> |
| <b>Doel 3: Oplossen doorstromingsproblemen</b>  |          |            |           |            |             |          |          |
| Verbetering reistijden tussen Weert en Roermond   | 0        | 0/+        | ++        | 0/+        | -           | +        | +        |
| Goede aansluiting regio op A2   | 0        | 0          | 0/+       | 0/+        | -           | 0/+      | +        |
| Goede aansluiting regio op A73  | 0        | 0          | 0/+       | 0/+        | -           | 0/+      | +        |
| Realiseren van knelpuntvrije verbinding tussen Weert en Roermond                              | 0        | 0/+        | +         | 0/+        | -           | +        | +        |
| Afname regionale congestie op hoofdwegennet Midden-Limburg (zowel provinciale als rijkswegen) | 0        | 0/+        | +         | 0/-        | --          | +        | +        |
| Verbetering bereikbaarheid van het Maasplassengebied.   | 0        | 0/+        | +         | +          | --          | +        | +        |
| Verbeteren bereikbaarheid van kernen in Midden-Limburg  | 0        | +          | ++        | 0/+        | --          | 0/+      | 0/+      |
| Groei van doorgaand vrachtverkeer   | 0        | 0          | 0/-       | 0/+        | +           | 0/-      | 0/-      |
| <b>Totaaloordeel doel 3</b>   | <b>0</b> | <b>0/+</b> | <b>+</b>  | <b>0/+</b> | <b>-/--</b> | <b>+</b> | <b>+</b> |

| Doelen en subdoelen  | Opl 1    | Opl 2      | Opl 3      | Opl 4    | Opl 5      | Opl 6      | Opl 7    |
|--|----------|------------|------------|----------|------------|------------|----------|
| <b>Doel 4: Terugdringen leefbaarheids- en veiligheidsproblemen</b>                               |          |            |            |          |            |            |          |
| Afname geluidshinder   | 0        | 0          | 0          | 0        | 0/+        | +          | +        |
| Verbetering luchtkwaliteit   | 0        | 0          | 0          | 0        | 0          | 0          | 0        |
| Verbetering verkeersveiligheid   | 0        | 0/+        | 0/+        | 0/+      | 0/-        | 0/+        | 0/+      |
| Verbetering situatie externe veiligheid  | 0        | 0          | 0          | 0        | 0          | 0          | 0        |
| Verbetering oversteekbaarheid/verminderen barrièrewerking  | 0        | 0          | 0          | 0        | 0          | -          | -        |
| Verbetering situatie bij Baexem  | 0        | +          | +          | ++       | ++         | +          | ++       |
| <b>Totaaloordeel doel 4</b>  | <b>0</b> | <b>0/+</b> | <b>0/+</b> | <b>+</b> | <b>0/+</b> | <b>0/+</b> | <b>+</b> |
| <b>Doel 5: Uitgangspunten/overkoepelende doelen</b>  |          |            |            |          |            |            |          |
| Kosteneffectieve oplossing   | 0        | +          | +          | -        | --         | -          | -        |
| Positieve MKBA-uitkomst / Toename maatschappelijke welvaart                                      | 0        | +          | +          | -        | --         | --         | --       |
| Realiseerbaarheid op korte termijn   | 0        | 0/-        | -          | -        | -          | --         | --       |
| Bijdrage aan behoud en ontwikkeling van natuur   | 0        | 0/-        | 0/-        | -        | 0/-        | --         | --       |
| Bijdrage aan behoud en ontwikkeling van landschap  | 0        | 0          | 0/-        | 0/-      | 0          | -          | -        |
| Bijdrage aan duurzame oplossing  | 0        | 0          | 0          | 0/-      | -          | --         | --       |
| De effecten van de voorkeursoplossingsrichting voor de land- en tuinbouw moeten beperkt blijven. | 0        | 0/-        | -          | -        | 0/-        | --         | --       |



# **Bijlage 1**

## Samenvatting MER

## Samenvatting

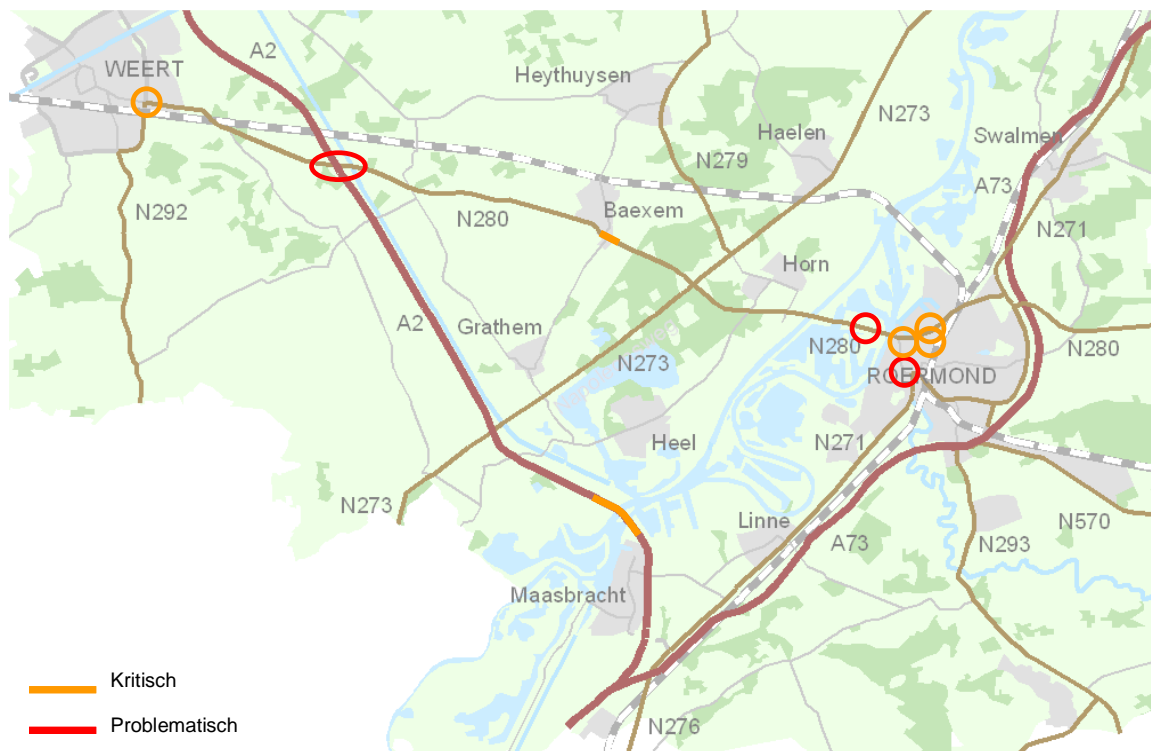
### *Het voornemen*

De gemeenten in Midden-Limburg en de Provincie Limburg willen de bestaande doorstromings- en leefbaarheidsknelpunten van de N280-West tussen de kernen Weert en Roermond oplossen (zie figuur S.1). Daarnaast willen ze de belemmering die de N280-West vormt voor de verdere ruimtelijk-economische en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Midden-Limburg oplossen.

In 2008 zijn de gemeenten in de regio Midden-Limburg (Echt-Susteren, Leudal, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert) en de Provincie Limburg gestart met een regionale gebiedsontwikkeling. De visie van de gemeenten en de provincie op Midden-Limburg is verwoord in de regiovisie 'Het oog van Midden-Limburg'. In de visie zijn 4 programmalijnen benoemd waaronder de programmalijn 'Ontwikkelingsas N280 Weert-Roermond'. Deze programmalijn is benoemd vanwege het belang van de N280-West voor Midden-Limburg in combinatie met de ruimtelijk-economische ambitie voor deze verbinding.

Om de problemen op te lossen is een aantal alternatieven ontwikkeld (zie onder).

*Figuur S.1 Bestaande knelpunten N280-West*



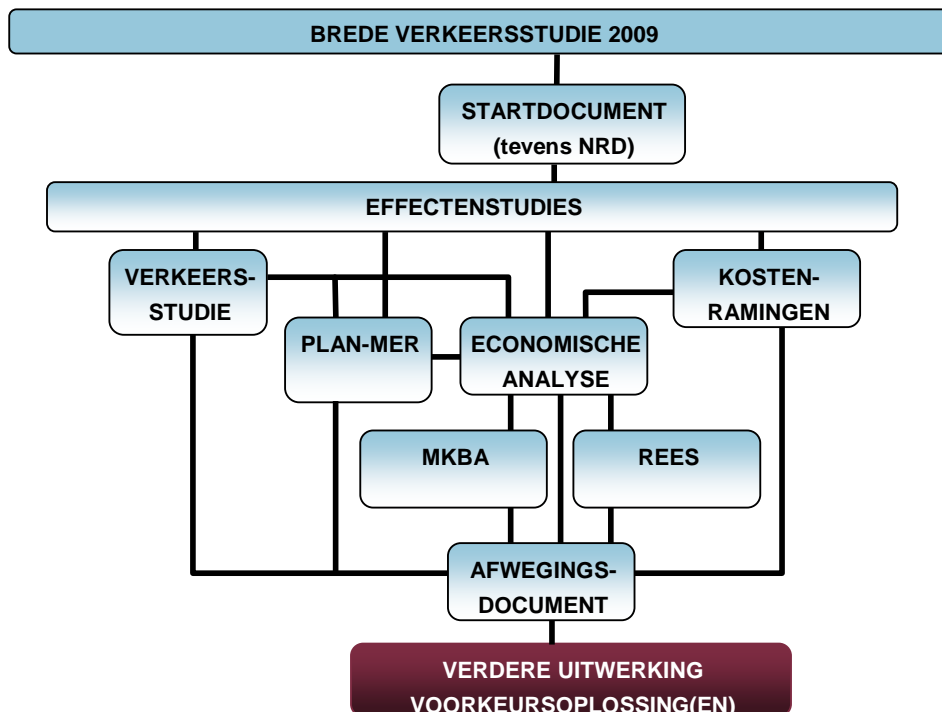
### *Milieueffectrapport*

De Provincie Limburg is, afhankelijk van de keuze voor een bepaalde oplossingsrichting (in MER-termen alternatieven), voornemens om een aanvulling op het Provinciale Omgevingsplan (POL) op te stellen voor de N280-West. Een aantal te onderzoeken alternatieven is m.e.r.-plichtig aangezien het hier gaat om de aanleg van een nieuwe autoweg. Het is daarom 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.

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, in dit geval de aanvulling op het POL. Het plan-MER is mede opgesteld om een keuze tussen de alternatieven te onderbouwen. In een latere fase is mogelijk ook het opstellen van een project-MER noodzakelijk bij op te stellen bestemmingsplannen of provinciale inpassingsplannen.

Het Plan-MER is slechts één van de documenten die bijdragen aan de onderbouwing van de besluitvorming. Onderstaand is dit grafisch weergegeven.

*Figuur S.2 Samenhang verschillende deelstudies*



Noot: Dit schema is een duidelijker weergave dan in het Startdocument en geeft de onderlinge relaties beter weer.

*Alternatieven en varianten*

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 uitgevoerd waarin 17 oplossingsvarianten zijn onderzocht. Op basis van deze studie hebben de betrokken gemeenten en de provincie Limburg uit het GOML (Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg) uiteindelijk zeven varianten gekozen aangezien deze het meest tegemoet kwamen aan de doelstelling om de gesignaleerde verkeerskundige problemen op te lossen. In voorliggend MER worden deze zeven (feitelijk zes nieuwe plus een nulalternatief/referentiealternatief) varianten (in MER-termen alternatieven) onderzocht. Het gaat om de volgende alternatieven (zie ook figuur S.3):

1. Nul-alternatief ('referentiesituatie'): in dit alternatief wordt de huidige situatie voortgezet en wordt uitsluitend uitgegaan van autonome verkeersmaatregelen waarover een besluit is genomen, het betreft hier ook een aantal wijzigingen aan de N280-West (realisatie van een rotonde ter hoogte van de aansluiting Ittervoorterweg in Weert, realisatie van een

voorsorteervak voor linksafslaand verkeer ter hoogte van de Trumpertweg, het 'verdwijnen' van de verkeersregelinstallatie bij de aansluiting Hatenboer en op de Maasbrug wordt een fysieke middenberm tussen beide rijrichtingen aangelegd);

2. Nulplusalternatief ('knelpuntsgerichte aanpak N280-West'): in dit alternatief staat het oplossen van de (meest urgente) knelpunten centraal. Naast het oplossen van de concrete knelpunten gaat het om optimalisaties ten behoeve van de doorstroming en de verkeersveiligheid. Een belangrijke maatregel in dit alternatief betreft de wijziging van de bestaande N280-West in Baexem;
3. Opwaarderen N280-West tot autoweg: in dit alternatief wordt een volledige stroomweg<sup>7</sup> gerealiseerd tussen de A2 en de A73, waarbij zo veel mogelijk het bestaande tracé van de N280-West wordt gevolgd. Het weggedeelte tussen Weert en de A2 behoudt het bestaande profiel;
4. Omleidingsalternatief Napoleonsweg / N273: in dit alternatief wordt een volledige stroomweg gerealiseerd tussen de A2 en de A73, waarbij de route over de A2 en de N273 wordt gestimuleerd als doorgaande route. De N273 wordt, tussen de aansluitingen met de A2 en de N280, opgewaardeerd tot volledige stroomweg. De huidige N280-West wordt tussen de aansluiting N280/A2 en de aansluiting N280/N273 afgewaardeerd;
5. Omleidingsalternatief Rijkswegennet A2 / A73: in dit alternatief wordt het verkeer gestimuleerd om voor de verbinding Weert - Roermond gebruik te maken van de A2 en de A73. Hierbij blijft de capaciteit van A2 en A73 onveranderd en wordt een verknoping op snelwegniveau gerealiseerd tussen de A2 en de A73. De N280 wordt, tussen de aansluitingen met de A2 en de N273, afgewaardeerd en onaantrekkelijker gemaakt voor doorgaand verkeer;
6. Nieuwe weg zuidzijde spoorlijn Weert-Roermond: in dit alternatief wordt een volledige stroomweg (2x1 rijstrook) gerealiseerd ten zuiden van en parallel aan de spoorlijn Weert-Roermond. Deze nieuwe stroomweg komt voor de aansluiting van de bestaande N280-West op de A2 weer uit op de bestaande N280-West. Het verkeer blijft ook tussen Weert en de A2 gebruik maken van de bestaande N280;
7. Nieuwe weg noordzijde spoorlijn Weert-Roermond: in dit alternatief wordt een volledige stroomweg (2x1 rijstrook) gerealiseerd tussen Weert en de aansluiting N280/A73. De aansluiting van de N280 op de A2 komt op de huidige locatie te vervallen en er wordt een nieuwe aansluiting gerealiseerd ten noorden van de bestaande aansluiting.

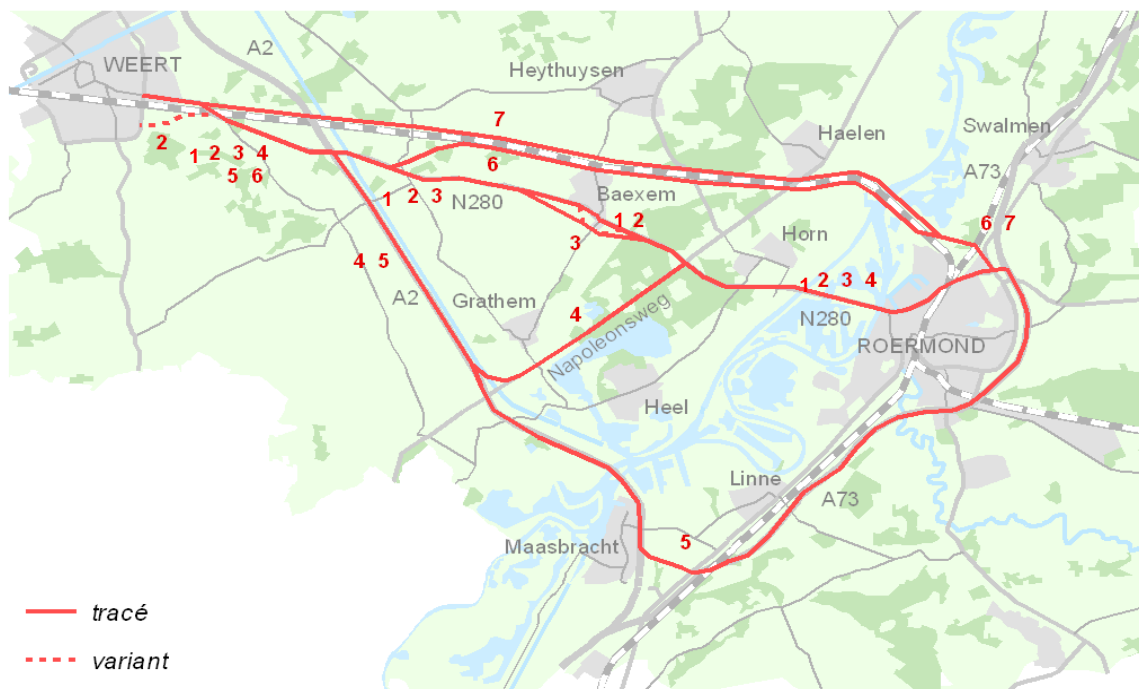
Naast de hierboven beschreven alternatieven zijn in het MER twee varianten onderzocht:

- Rondweg bij Baexem: bij alternatief 2 is sprake van een variant voor de te realiseren rondweg bij Baexem. Het betreft een rondweg die om kasteel Baexem heengaat (ten zuiden van het kasteel) ten opzichte van een rondweg die voor kasteel Baexem doorgaat en feitelijk grotendeels het huidige tracé volgt, zoals deze in alternatief 2 is opgenomen;
- Aansluiting Ringbaan-Oost: bij alternatief 2 is sprake van een variant van de aansluiting op de Ringbaan-Oost in Weert. De variant betreft de realisatie van een nieuwe, zuidelijkere aansluiting op de Ringbaan-Oost.

---

<sup>7</sup> Dit is een weg die over het gehele traject als 2x2 baans wordt uitgevoerd en waar een maximale snelheid van 100 km/h wordt toegestaan.

Figuur S.3 Alternatieven en varianten N280-West



*Effectvergelijking alternatieven*

In tabel S1.1 is de beoordeling weergegeven van de alternatieven voor de N280-West. De beoordeling van de effecten is weergegeven ten opzichte van de autonome ontwikkeling, zijnde de situatie waarin de N280-West niet wordt gewijzigd (op enkele autonome ontwikkelingen na). Dit heet in m.e.r.-termen het nulalternatief.

Tabel S1.1 Vergelijking van de alternatieven

| Alternatief          | 1 (referentie) | 2 (nulplus) | 3 (opwaarderen N280) | 4 (Napoleonsweg) | 5 (A2-A73) | 6 (zuidzijde spoor) | 7 (noordzijde spoor) |
|----------------------|----------------|-------------|----------------------|------------------|------------|---------------------|----------------------|
| Verkeer              | 0              | 0/+         | 0/+                  | 0/+              | 0/-        | 0                   | 0                    |
| Geluid en Trillingen | 0              | 0           | 0                    | 0                | 0/+        | 0                   | 0                    |
| Luchtkwaliteit       | 0              | 0           | 0                    | 0                | 0          | 0                   | 0                    |
| Externe veiligheid   | 0              | 0           | 0                    | 0                | 0          | 0                   | 0                    |
| Sociale aspecten     | 0              | 0           | 0                    | 0                | 0          | 0/-                 | 0/-                  |
| Grondgebruik         | 0              | 0/-         | 0/-                  | -                | 0          | --                  | --                   |
| Landschap, CA        | 0              | 0/-         | 0/-                  | 0/-              | 0          | -                   | -                    |
| Bodem en water       | 0              | 0/-         | 0/-                  | 0/-              | 0          | -                   | -                    |
| Natuur               | 0              | 0/-         | 0/-                  | -                | 0/-        | --                  | --                   |
| Duurzaamheid         | 0              | 0           | 0                    | 0                | 0          | 0                   | 0                    |

*Effectvergelijking per aspect*

Onderstaand zijn per aspect de dominante verschillen tussen de alternatieven weergegeven.

Verkeer

Voor het aspect verkeer scoren alleen de alternatieven 2, 3 en 4 beperkt positief, met name door het positieve effect op de verkeersafwikkeling in de regio. De alternatieven 6 en 7 scoren neutraal. Dat heeft te maken met negatieve effecten op routestructuren in het gebied, op langzaam verkeer en de ongewenste aantrekkende werking voor doorgaand vrachtverkeer in de alternatieven 6 en 7. Het positieve effect op de verkeersafwikkeling wordt deels getemperd door negatieve effecten op routestructuren en voor het langzaam verkeer. Alternatief 5, scoort beperkt negatief. Dit alternatief heeft negatieve effecten op de bereikbaarheid van de kernen in Midden-Limburg en op de verkeersafwikkeling van het rijkswegennet.

Qua verkeersveiligheid leiden alle alternatieven behoudens alternatief 5 tot een (beperkte) verbetering. Ook leiden alle alternatieven tot positieve effecten voor agrarisch verkeer, openbaar vervoer en hulpdiensten.

De knelpunten bij de verschillende alternatieven zijn in het onderstaande overzicht (tabel S1.2) opgenomen. Bij oranje is er sprake van een kritische verkeersbelasting, bij rood van een problematische verkeersbelasting.

Tabel S1.2 Overzicht knelpunten per alternatief (rood: probleem; oranje: kritisch cq beperkt probleem)

| Alternatief                       | 2009   | 1      | 2      | 3      | 4      | 5      | 6      | 7      |
|-----------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| N280 Aansluiting Ringbaan Oost    | oranje |        |        |        |        |        |        | oranje |
| N280 Aansluiting Moesdijk         |        |        |        |        |        |        |        | oranje |
| N280 Aansluiting A2               | rood   | rood   | rood   | rood   |        |        | rood   |        |
| N280 A2 – Baexem                  |        | oranje | oranje |        |        |        |        |        |
| N280 bij kern Baexem              | oranje | oranje |        |        |        |        |        |        |
| N280 rondweg Baexem               |        |        | oranje |        |        |        |        |        |
| N280 rotonde Baexem               |        | oranje | oranje |        |        |        |        |        |
| N280 rotonde Baexem - Defensieweg |        | rood   | rood   |        |        | rood   |        |        |
| N280 Defensieweg – Napoleonsweg   |        | oranje | oranje |        |        |        |        |        |
| N280 Aansluiting Horn             |        | oranje | oranje | oranje |        | rood   |        |        |
| N280 Aansluiting Hatenboer        | rood   |        |        |        |        |        |        |        |
| N280 Maasbrug Roermond            |        |        |        |        |        | oranje |        |        |
| Kruispunt Buitenop-Kraanpoort     | oranje | oranje |        |        |        |        |        |        |
| N280 Buitenop – Mijnheerkensweg   |        | oranje | oranje | oranje | oranje |        |        |        |
| N280 Aansluiting Mijnheerkensweg  | oranje | rood   |        |        |        | rood   | oranje | oranje |
| A2 tussen N280 en N273            |        |        |        |        | oranje | oranje |        |        |
| A2 tussen N273 en Wessem          |        |        |        |        |        | oranje |        |        |
| A2 Maasbrug Wessem                | oranje | oranje | oranje | oranje | oranje | rood   | oranje | oranje |
| A73 tussen N280 en Het Vonderen   |        |        |        |        |        | oranje |        |        |
| N273 tussen A2 en N280            |        |        |        |        |        | oranje |        |        |
| N273 rotondes N280                |        |        | oranje | rood   |        |        |        |        |
| N273 tussen N280 en N279          |        |        | oranje | oranje | oranje |        |        |        |

| Alternatief                            | 2009       | 1          | 2          | 3          | 4          | 5          | 6          | 7          |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Knelpunt</b>                        |            |            |            |            |            |            |            |            |
| Kruising Venloseweg - Wilhelminasingel | Orange     | Orange     | Orange     | Orange     | Orange     | Orange     | Orange     | Orange     |
| N273 tussen nieuwe N280 en Haelen      | Light Blue | Light Blue | Light Blue | Light Blue | Light Blue | Light Blue | Orange     | Orange     |
| Roerkade                               | Light Blue | Orange     | Orange     | Orange     | Orange     | Orange     | Light Blue | Light Blue |
| Rotonde De Ster                        | Red        | Red        | Red        | Red        | Red        | Red        | Orange     | Red        |

### Geluid en trillingen

Voor dit aspect scoort alternatief 5 als enige (beperkt) positief door de concentratie van het verkeer op het hoofdwegennet. Hierdoor wordt zowel het geluidbelast oppervlak als het aantal gehinderden beperkt. De alternatieven 6 en 7 leiden ook tot een duidelijke afname van het aantal gehinderden, maar wel tot een toename van het geluidbelast oppervlak. De alternatieven 2, 3 en 4 scoren positief op het criterium trillingen en dit leidt tot een neutraal effect voor het aspect geluid en trillingen. Bij de alternatieven 4, 6 en 7 is sprake van een negatief akoestisch effect op stillegebieden; de effecten zijn het grootst bij de alternatieven 6 en 7.

### Luchtkwaliteit

Voor het aspect luchtkwaliteit zijn de verschillen tussen de alternatieven minimaal. De alternatieven 6 en 7 scoren beperkt negatiever voor de criteria PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>. Ten opzichte van het referentiealternatief scoren ze verder allen neutraal.

### Externe veiligheid

Ook voor het aspect externe veiligheid zijn de verschillen tussen de alternatieven klein. De alternatieven hebben, behalve alternatief 2, een (beperkt) positief effect op het groepsrisico vanwege de verschuiving van de doorgaande route uit Baexem en bij alternatief 5 uit Roermond. Alle alternatieven scoren neutraal voor het aspect externe veiligheid in de totaalbeoordeling.

### Sociale aspecten

De alternatieven 2 t/m 5 scoren neutraal voor dit aspect en de alternatieven 6 en 7 beperkt negatief. Dit laatste komt vooral door de extra barrière die deze alternatieven langs het spoor veroorzaken.

### Grondgebruik

Bij alle alternatieven is sprake van negatieve effecten op het huidige grondgebruik. Deze effecten zijn het minst groot bij alternatief 5 (beperkt negatief effect op de land- en tuinbouw), gevolgd door de alternatieven 2, 3 en 4 (negatieve effecten op land- en tuinbouw, wonen en werken). Bij de alternatieven 6 en 7 is sprake van de grootste negatieve effecten op alle vormen van grondgebruik.

### Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Voor het aspect landschap, cultuurhistorie en archeologie scoort alternatief 5 neutraal, de alternatieven 2, 3 en 4 beperkt negatief en de alternatieven 6 en 7 negatief. De omvang van de effecten is min of meer evenredig met de omvang van de fysieke ingreep.

Inzoomend op de drie deelaspecten zien we voor landschap en voor archeologie hetzelfde beeld: de alternatieven 2 en 5, en in mindere mate ook de alternatieven 3 en 4, scoren

gemiddeld beter dan 6 en 7. Voor cultuurhistorie scoren alle alternatieven ongeveer gelijkwaardig, alleen 6 en 7 hebben meer negatieve effecten.

#### Geomorfologie, bodem en water

Voor het aspect geomorfologie, bodem en water scoort alternatief 5 neutraal. De alternatieven 2 t/m 4 leiden tot beperkt negatieve effecten en de alternatieven 6 en 7 tot negatieve effecten. Dit hangt vooral samen met de omvang van de ingreep. Voor bodem zijn de alternatieven 6 en 7 het meest negatief; voor water zijn dit de alternatieven 3, 6 en 7.

#### Natuur

Voor het aspect natuur zijn de verschillen tussen de alternatieven groot. Ten opzichte van de referentiesituatie scoren alle alternatieven negatiever. De negatieve effecten zijn het grootst voor de alternatieven 6 en 7 omdat de (mogelijke) effecten op Natura 2000 en de doorsnijding van de EHS bij deze alternatieven groter zijn dan bij de andere alternatieven. Ook alternatief 4 scoort voor natuur relatief negatief door aantasting van de EHS en beschermde soorten.

#### Duurzaamheid

De alternatieven zijn op het aspect duurzaamheid niet onderscheidend. Dit heeft te maken met het niveau van de planuitwerking in deze fase en betekent niet dat er vanuit duurzaamheid geen relevante verschillen zijn tussen de alternatieven. Die verschillen worden in het Afwegingsdocument geconcretiseerd en komen voort vanuit de verschillen op andere aspecten die in dit Plan-MER en in de MKBA zijn geanalyseerd.

Binnen elk alternatief bestaan er kansen om een concreet ontwerp op basis van de duurzaamheidsprincipes zoals de trias nader te optimaliseren. De analyse geeft aangrijpingspunten voor die kansen en geeft aan op welke accenten de provincie bij het vaststellen van het tracé nadere ambities ten aanzien van duurzaamheid kan vastleggen. De betrokken partijen uit het GOML hebben de ambitie om de weg zo duurzaam mogelijk aan te leggen.

#### *Effectvergelijking per alternatief*

Onderstaand is per alternatief beschreven wat de onderscheidende positieve en negatieve effecten zijn.

#### Alternatief 2: Nulplusalternatief

Het nulplusalternatief scoort beperkt positief op het aspect verkeer en neutraal op een groot deel van de milieuaspecten en beperkt negatief op de aspecten grondgebruik, landschap, bodem en water en natuur.

Het alternatief resulteert in een vermindering van vrijwel alle verkeerskundige problemen op de N280 zoals die nu worden ervaren en voor de toekomst worden verwacht. Aandachtspunt blijft onder andere de capaciteit van de aansluiting van de N280 op de A2.

Aangezien het alternatief is opgebouwd uit lokale maatregelen op de locaties van de huidige/toekomstige knelpunten zijn de effecten op de omgeving relatief beperkt en in de uitwerking van een ontwerp nog gedeeltelijk nader te mitigeren

#### Alternatief 3: Opwaarderen N280-West

Alternatief 3 scoort beperkt positief voor het aspect verkeer. Daartegenover staan beperkt negatieve scores op de aspecten grondgebruik, landschap, geomorfologie, bodem, water en natuur. De negatieve effecten op de landschappelijke en natuurlijke omgeving hangen samen met de nieuwe doorsnijding door het landschap ten zuiden van Baexem. Voor de op de mensgerichte milieuaspecten is de beoordeling neutraal.



Het alternatief resulteert in een oplossing voor vrijwel alle verkeerskundige problemen op de N280 zoals die nu worden ervaren en voor de toekomst worden verwacht. Aandachtspunt blijft de capaciteit van de aansluiting van de N280 op de A2.

#### Alternatief 4: Omleidingsalternatief Napoleonsweg

Alternatief 4 scoort beperkt positief voor het aspect verkeer. Daartegenover staat een negatieve score op de aspecten grondgebruik en natuur en beperkt negatieve scores op de aspecten landschap en geomorfologie, bodem en water. De omgevingseffecten treden vooral op langs het te verdubbelen gedeelte van de N273. De negatieve beoordeling op grondgebruik is te herleiden tot de aantasting van landbouwbedrijven langs deze weg. De negatieve beoordeling voor natuur hangt samen met de aantasting van EHS en beschermde soorten langs de N273 en het ruimtebeslag binnen de EHS van de aansluiting van de N273 op de N280. Voor de op de mensgerichte milieuaspecten is de beoordeling neutraal.

Het alternatief resulteert in een oplossing voor vrijwel alle verkeerskundige problemen op de N280 zoals die nu worden ervaren en voor de toekomst worden verwacht. Aandachtspunt is de capaciteit van de A2 tussen Weert en de aansluiting Napoleonsweg.

#### Alternatief 5: Omleidingsalternatief rijkswegennet

Alternatief 5 scoort beperkt positief op het milieuaspect geluid. Voor verkeer en natuur scoort het alternatief beperkt negatief, voor de overige aspecten neutraal.

Het alternatief 5 resulteert in een oplossing voor vrijwel alle verkeerskundige problemen op de N280 zoals die nu worden ervaren en voor de toekomst worden verwacht. De neutrale beoordeling komt door het sterk negatieve effect van dit alternatief op de verkeersafwikkeling op de rijkswegen A2 en A73. Alternatief 5 is het alternatief met de minste negatieve effecten in het studiegebied. Het omleiden van het verkeer leidt tot het positieve effect op het aantal geluidgehinderden en de geluidbelasting.

De beperkt negatieve effecten voor natuur hangen samen met een toename van de stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Roerdal.

#### Alternatief 6: Tracé ten zuiden van het spoor

Alternatief 6 scoort neutraal voor het aspect verkeer. Daartegenover staat een zeer negatieve score op de aspecten grondgebruik en natuur, negatieve scores op de aspecten landschap en geomorfologie, bodem en water en een beperkt negatieve score op sociale aspecten.

Aangezien het alternatief bestaat uit een nieuwe stroomweg, heeft het alternatief grote effecten op de omgeving. Deze komen het meest tot uitdrukking in de effecten op het agrarisch grondgebruik en in de effecten op de natuur, waaronder een forse toename van de stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Leudal. Voor de overige mensgerichte milieuaspecten is de beoordeling neutraal.

Alternatief 6 resulteert in een oplossing voor vrijwel alle verkeerskundige problemen op de N280 zoals die nu worden ervaren en voor de toekomst worden verwacht.

#### Alternatief 7: Tracé ten noorden van het spoor

Alternatief 7 scoort neutraal voor het aspect verkeer. Daartegenover staat een zeer negatieve score op de aspecten grondgebruik en natuur, negatieve scores op de aspecten landschap en geomorfologie, bodem en water en een beperkt negatieve score op sociale aspecten.

Aangezien het alternatief bestaat uit een nieuwe stroomweg, heeft het alternatief grote effecten op de omgeving. Deze komen het meest tot uitdrukking in de effecten op het agrarisch grondgebruik en in de effecten op de natuur, waaronder een forse toename van de stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Leudal. Op de overige mensgerichte milieuaspecten is de beoordeling neutraal.

Alternatief 7 resulteert in een oplossing voor vrijwel alle verkeerskundige problemen op de N280 zoals die nu worden ervaren en voor de toekomst worden verwacht.

#### *Afweging varianten*

##### Rondweg bij Baexem

Er zijn slechts beperkte verschillen op aspectniveau tussen het tracé (tussen het kasteel en Baexem) en de variant (buiten het kasteel om) bij Baexem. Voor de aspecten geluid en externe veiligheid is de variant gunstiger. Het tracé is gunstiger voor de aspecten natuur, landschap, archeologie en bodem en water. De variant levert een extra doorsnijding van het landelijk gebied op. Verkeerskundig is er (vrijwel) geen verschil.

##### Aansluiting Ringbaan-Oost bij Weert

Er zijn op aspectniveau beperkte verschillen tussen het tracé (huidige weg) en de variant (nieuwe aansluiting op de ring Weert) bij Weert. Voor de aspecten grondgebruik, landschap, archeologie, bodem en water en natuur is het tracé gunstiger. De variant resulteert in een nieuwe doorsnijding van het landelijke en natuurlijke gebied en is alleen voor het aspect geluid gunstiger dan het tracé. De verkeerskundige voordelen van de variant zijn gering tot afwezig.

## **Bijlage 2**

### Samenvatting MKBA/REES

### **Achtergrond en doel van het rapport**

De N280-West verbindt Weert met Roermond en is de belangrijkste oost-westverbinding 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. Tezamen met de A2 en de A73 vormt de N280-West de hoofdinfrastructuur van Midden-Limburg. De N280-West heeft daarmee niet alleen een belangrijke verkeerskundige functie maar ook een belangrijke economische functie voor Midden-Limburg.

De N280-West kent vier problemen. In haar huidige vorm vormt de N280-West en de wijze waarop ze functioneert, een belemmering voor de verdere economische ontwikkeling van Midden-Limburg, bijvoorbeeld ten aanzien van het benutten van de toeristisch-recreatieve potenties van de regio. Dit geldt niet alleen voor het economisch functioneren van de regio in algemene zin (probleem 1) maar ook voor een aantal specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities (probleem 2). Voor bijvoorbeeld de plannen voor een zorgstrip in Leudal en de ontwikkeling van Jazz City in Roermond lijken aanpassingen aan de N280-West noodzakelijk om deze plannen optimaal tot ontwikkeling te laten komen en te laten renderen.

Deze problemen worden voor een belangrijk deel toegeschreven aan het feit dat op een aantal locaties op de N280-West de doorstroming onder druk (probleem 3) staat. Onder meer ter hoogte van de aansluiting met de A2, bij Baexem en bij de aansluitingen Buitenop en Mijnheerkensweg is de doorstroming van het verkeer niet optimaal. Daarnaast leidt het verkeer op de N280-West op een aantal locaties tot leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen (probleem 4). Dit geldt in het bijzonder voor de kern Baexem waar de N280-West deels door de bebouwde kom gaat.

De provincie Limburg en de gemeenten in Midden-Limburg zijn in 2010 gezamenlijk een verkenning gestart in het verlengde van reeds eerder uitgevoerde studies naar mogelijke aanpassingen aan de N280-West. Doel is om te kijken op welke manier genoemde doorstromings- en leefbaarheidsproblemen het best kunnen worden opgelost en tegelijkertijd een stimulans wordt gegeven aan de economische ontwikkeling van Midden-Limburg.

In het najaar van 2010 heeft dit geresulteerd in het *Startdocument Ontwikkelas Weert-Roermond* waarin zeven oplossingsrichtingen (hierna: alternatieven) voor de N280-West zijn uitgewerkt, variërend van minimale aanpassingen tot de aanleg van een nieuwe stroomweg op een volledig nieuwe locatie:

- Alternatief 1: Nulalternatief ('niets doen');
- Alternatief 2: Nulplusalternatief ('knelpuntgerichte aanpak N280-West');
- Alternatief 3: Opwaarderen N280-West tot stroomweg;
- Alternatief 4: Omleidingsalternatief Napoleonsweg;
- Alternatief 5: Omleidingsalternatief Rijkswegennet A2 / A73;
- Alternatief 6: Nieuwe weg zuidzijde spoorlijn Weert-Roermond;
- Alternatief 7: Nieuwe weg noordzijde spoorlijn Weert-Roermond.

De alternatieven voor de N280-West zijn op hun effecten ten opzichte van het nulalternatief onderzocht. In de *Plan-MER Ontwikkelas Weert-Roermond – Milieueffectrapport N280-West* (Grontmij, 2011) zijn verkeers- en milieueffecten van de verschillende alternatieven, alsmede de bijbehorende kostenramingen, op een rij gezet. In voorliggend rapport wordt vanuit economisch

perspectief naar de N280-West gekeken. In de vorm van een regionaal-economische effecten studie (REES) zijn de economische effecten voor de regio en voor specifieke gebiedsontwikkelingen op een rij gezet. Dit betekent dat in dit rapport specifiek de effecten van de verschillende alternatieven voor de N280-West op de eerste twee hiervoor genoemde problemen centraal staan.

Daarnaast zijn voor de N280-West een aantal overkoepelende doelen geformuleerd. Er moet onder meer sprake zijn van een kosteneffectieve oplossing die bovendien de maatschappelijke welvaart vergroot. Hiertoe is in dit rapport in de vorm van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) het maatschappelijk-economisch rendement van de verschillende alternatieven bepaald.

### ***Economische schets Midden-Limburg***

De economische structuur van Midden-Limburg wordt gekenmerkt door de twee stedelijke concentraties van Weert en Roermond en het omliggende, overwegend open gebied.

De stedelijke concentraties van Weert en Roermond domineren het gebied. Opgeteld zijn in beide gemeenten bijna de helft van de inwoners van Midden-Limburg woonachtig en is circa zestig procent van het totaal aantal banen in Midden-Limburg in deze gemeenten geconcentreerd. In totaal kent de regio circa 216.000 inwoners en 70.000 banen. De verschillen tussen 'stad' (Weert en Roermond) en 'land' (overige gemeenten) in de ontwikkeling van bevolking en werkgelegenheid zijn de afgelopen jaren groter geworden. Ontwikkelingen op het gebied van wonen en werken vinden vooral in de centrumgemeenten Weert en Roermond plaats.

De twee steden zijn qua omvang redelijk vergelijkbaar, maar verschillen op een aantal punten duidelijk van elkaar. De Weertse economie is sterker gericht op maakactiviteiten (industrie en bouw), waar die van Roermond een sterker accent heeft liggen op dienstverlening (met name zorg en overheid). Weert richt zich meer op Eindhoven, waarbij Roermond nauwe relaties heeft met het Duitse achterland. Weert heeft daarnaast een meer regionale functie, terwijl Roermond, mede als gevolg van de aanwezigheid van het Designer Outlet Center (DOC), veel meer een bovenregionale functie vervult.

Buiten deze steden heeft Midden-Limburg een overwegend open en landelijk karakter waarin landbouw, toerisme en recreatie het beeld bepalen. Dit leidt er mede toe dat in de regio als geheel de werkgelegenheid in de landbouw beduidend groter is dan gemiddeld in Limburg of in Nederland.

De regio als geheel kent een werkloosheid gelijk aan het nationaal niveau en daarmee beduidend lager dan Zuid-Limburg. De regionale beroepsbevolking kent relatief veel laagopgeleiden en relatief weinig hoogopgeleiden. De regio wordt daarnaast gekenmerkt door een verlies van jongeren en een relatief snelle vergrijzing. Dit geldt met name voor in het landelijk gebied. Laatstgenoemde heeft ook zijn weerslag op de ontwikkeling van de regio. Voor de komende jaren (de periode tot 2020) is de verwachting dat het inwonertal en het aantal arbeidsplaatsen in de regio wat stagneert.

### ***Bereikbaarheidsimpuls N280-West***

De bereikbaarheidsimpuls van de verschillende alternatieven voor de N280-West is in kaart gebracht om vervolgens de regionaal-economische effecten te bepalen.

Een betere bereikbaarheid van de regio leidt tot lagere transportkosten voor bedrijven, inwoners en bezoekers en kan daarmee de economische ontwikkeling stimuleren. Bedrijven kunnen als gevolg van een betere bereikbaarheid vaak goedkoper produceren, waardoor hun concurrentiepositie verbetert, terwijl door een verbeterde bereikbaarheid het zoekgebied voor werknemers naar een potentiële werkgever groter wordt. De omvang van de effecten is sterk afhankelijk van de bereikbaarheidsimpuls die een project genereert.

De verschillende alternatieven voor de N280-West verbeteren met uitzondering van het omleidingsalternatief Rijkswegennet de bereikbaarheid van Midden-Limburg. De bereikbaarheid verbetert het meest in alternatief 3 waarin de N280-West wordt opgewaardeerd naar een stroomweg. In dit alternatief nemen de reistijden tussen Weert en Roermond het meest af. In de andere alternatieven zijn de reistijdwinsten kleiner. Het omleidingsalternatief Rijkswegennet leidt zonder aanvullende maatregelen tot een verminderde bereikbaarheid van Midden-Limburg.

*Tabel 0.1 – Beoordeling bereikbaarheidsimpuls per alternatief*

|                       | Alt. 2 | Alt. 3 | Alt. 4 | Alt. 5 | Alt. 6 | Alt. 7 |
|-----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Bereikbaarheidsimpuls | +      | ++     | +      | --     | +      | +      |

### **Regionaal-economische effecten**

Op basis van de bereikbaarheidsimpuls zijn de regionaal-economische effecten van de verschillende alternatieven bepaald. Tabel 0.2 vat kwalitatief de belangrijkste uitkomsten samen.

*Tabel 0.2 – Beoordeling regionaal-economische effecten per alternatief*

|   | Alt. 2   | Alt. 3        | Alt. 4   | Alt. 5   | Alt. 6   | Alt. 7   |
|---|----------|---------------|----------|----------|----------|----------|
| Effecten op arbeidsmarkt & werkgelegenheid: |          |               |          |          |          |          |
| - Effecten op transportkosten bedrijven     | +        | +             | +        | -        | +        | +        |
| - Effecten op aantal bereikbare banen       | 0        | 0             | 0        | 0        | 0        | 0        |
| - Effecten op werkgelegenheid               | +        | +             | +        | -        | +        | +        |
| Effecten op toerisme & recreatie:           |          |               |          |          |          |          |
| - Effecten op toeristisch-recreatief bezoek | +        | ++            | +        | -        | +        | +        |
| - Effecten op kooptoerisme Weert            | +        | +             | +        | -        | +        | +        |
| - Effecten op kooptoerisme Roermond         | +        | ++            | +        | -        | +        | +        |
| Effecten op vastgoed- en grondprijzen       | 0        | 0             | 0        | 0        | 0        | 0        |
| <b>Totaaloordeel:</b>                       | <b>+</b> | <b>+ / ++</b> | <b>+</b> | <b>-</b> | <b>+</b> | <b>+</b> |

Een aantal regionaal-economische effecten zijn op globale wijze kwantitatief geduid. De alternatieven leiden, met uitzondering van alternatief 5, tot lagere transportkosten voor bedrijven in Midden-Limburg. In alternatief 3 nemen de transportkosten met circa 3,2 miljoen Euro per jaar het meest af. De alternatieven leiden niet tot een toename van het aantal bereikbare banen voor werkzame personen of het aantal potentiële werknemers voor werkgevers. Per saldo zijn er beperkte effecten op de regionale werkgelegenheid te verwachten. In alternatief 3 worden met circa 70 extra banen de meeste banen gecreëerd.

De alternatieven zullen, met uitzondering van alternatief 5, een positief effect hebben op het aantal dagbezoeken aan Midden-Limburg. Het aantal dagbezoeken aan de regio zal met maximaal 0,9 procent toenemen (alternatief 3) en met maximaal 0,5 procent (alternatief 5)

afnemen. Dit komt overeen met een toe- respectievelijk afname van de toeristisch-recreatieve bestedingen met 2,8 en 1,4 miljoen Euro per jaar. Daarnaast zullen de winkelbestedingen veranderen. In alternatief 3 zullen de bestedingen in Weert en Roermond aan de winkelgebieden het meest toenemen. Voor Weert betreft dit een toename van 1,4 en voor Roermond een toename van 7,7 miljoen Euro per jaar.

De alternatieven voor de N280-West zullen niet leiden tot veranderingen in het aantal vakanties in Midden-Limburg. De effecten van de verschillende alternatieven op gemiddelde grond- en vastgoedprijzen in Midden-Limburg zijn eveneens verwaarloosbaar.

De varianten bij Weert en Baexem hebben lokale effecten (zie hierna) maar zijn op regionaal-economisch schaalniveau niet onderscheidend.

Al met al resulteren de meeste alternatieven in positieve economische effecten. Dit heeft ook een relatie met duurzaamheid. Positieve economische effecten hebben (meestal) ook een positief effect op duurzaamheid.

### **Effecten op specifieke gebiedsontwikkelingen, ambities en locaties**

Een aantal alternatieven heeft positieve dan wel negatieve effecten op een aantal specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities in Midden-Limburg. Onderstaande tabel laat zien waar in één of meer alternatieven de grootste effecten te verwachten zijn. Daarbij zijn in de tabel ook alle gebiedsontwikkelingen en ambities opgenomen waarvan in het Startdocument is aangegeven dat ze in de onderzoeksfase nader zouden worden bekeken.

*Tabel 0.3 – Beoordeling effecten op specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities<sup>8</sup>*

|  | Alt. 1 | Alt. 2 | Alt. 3 | Alt. 4 | Alt. 5 | Alt. 6 | Alt. 7 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Effecten op bedrijventerreinen & kantoorlocaties:        |        |        |        |        |        |        |        |
| - Herontwikkeling Roermondseweg-Oost (Weert)*            | 0      | ++     | ++     | ++     | ++     | ++     | ++     |
| - Herontwikkeling / Uitbreiding Zevenellen (Leudal)      | 0      | +      | +      | +      | 0      | ++     | ++     |
| - Ontwikkeling Zorgstrip+ (Leudal)                       | -      | ++     | ++     | ++     | -      | ++     | ++     |
| - Uitbreiding bedrijventerrein Ittervoort (Leudal)       | 0      | 0      | 0      | + / ++ | -      | 0      | 0      |
| - Ontwikkeling Sint-Joost / Berk 2 (Echt-Susteren)       | 0      | 0      | 0      | -      | --     | 0      | 0      |
| Effecten op toerisme & recreatie:                        |        |        |        |        |        |        |        |
| - Uitbreiding vakantiepark De Leistert (Leudal)          | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      |
| - 18-holes golfbaan Heythuyzen (Leudal)                  | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      |
| - Jazz City inclusief Uitbreiding DOC (Roermond)         | --     | ++     | ++     | ++     | --     | --     | --     |
| - Ontwikkeling Maasplassengebied (gehele gebied)         | 0      | 0      | 0      | -      | 0      | +      | +      |
| - (Verdere) ontwikkeling Heelderpeel (Maasgouw)          | 0      | 0      | 0      | --     | 0      | 0      | 0      |
| - Ontwikkeling dagrecreatievoorziening nabij Heelderpeel | 0      | 0      | 0      | --     | 0      | 0      | 0      |
| - Gebiedsontwikkelingen Land van Thorn (Maasgouw)        | 0      | 0      | 0      | 0      | -      | 0      | 0      |

<sup>8</sup> Let op; elders in deze samenvatting zijn de effecten van de verschillende alternatieven afgezet ten opzichte van de situatie die resulteert bij alternatief 1 (het nulalternatief / 'niets doen'). De onderzoekssystematiek maakt dit ook noodzakelijk. Voor de beoordeling van de gebiedsontwikkelingen geldt dit echter niet. Uitgangspunt is dat de ontwikkeling gerealiseerd wordt en vervolgens is de vraag in welke mate deze ontwikkeling 'past' in een specifiek alternatief. Dit is een andere Ausgangssituatie dan bij de andere analyses, die bovendien ook niet overeenkomt met alternatief 1. Vandaar dat in de tabel ook scores voor alternatief 1 zijn opgenomen. Deze wijze van toetsen doet geen afbreuk aan de onderlinge vergelijkbaarheid van de verschillende alternatieven.

|                                  |          |           |           |          |          |          |          |
|----------------------------------|----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|
| Effecten op wonen:               |          |           |           |          |          |          |          |
| - Ontwikkeling Vrouwehof (Weert) | 0        | 0         | 0         | 0        | 0        | 0        | 0        |
| <b>Totaaloordeel:</b>            | <b>0</b> | <b>++</b> | <b>++</b> | <b>+</b> | <b>-</b> | <b>+</b> | <b>+</b> |

\* Uitgangspunt is hier een tracé van de N280-West in Weert over bestaand tracé ;

Grote effecten zijn te verwachten voor de ambities van Jazz City bij Roermond (ambities voor de eerste fase omvatten onder andere 300 appartementen, circa 2.000 m<sup>2</sup> retail, een attractiepark en een hotel) inclusief de verdere uitbreiding van het Designer Outlet Center met ongeveer 10.000 m<sup>2</sup>. Niet alleen betreft het één van de grootste projecten in Midden-Limburg maar het gebied is ook een belangrijke publiekstrekker en voor zijn ontsluiting (nagenoeg) volledig afhankelijk van de N280-West. Een verbeterde doorstroming van het verkeer op de N280-West tussen de Maasbrug en de A73 is voorwaardenscheppend om de ambities te realiseren. Zonder een verbeterde doorstroming kan in het slechtste geval een substantieel deel (mogelijk tot circa 50 procent) van het vastgoedprogramma niet gerealiseerd worden.

Een aantal ontwikkelingen wordt beïnvloed door specifiek één alternatief. Beide spooralternatieven geven vooral een impuls aan ontwikkelingen op en rondom het bedrijventerrein Zevenellen. Daarbij bieden ze ook kansen het noordelijk deel van de Maasplassen (het gebied Asseltse Plassen) beter te ontsluiten. Substantieel negatieve effecten zijn te verwachten voor de ontwikkelingen op en rondom Recreatiepark Heelderpeel en voor het bedrijventerrein Sint Joost / Berk II in respectievelijk de omleidingsalternatieven Napoleonsweg en Rijkswegennet.

De alternatieven voor de N280-West bieden ook kansen voor nieuwe gebiedsontwikkelingen. Het meest concreet lijken kansen om het gebied rondom de rotonde in Baexem te revitaliseren of een nieuwe invulling te geven. Op middellange en lange termijn, enigszins afhankelijk van het gekozen alternatief, lijken er onder meer kansen te zijn om logistieke activiteiten in de regio verder uit te breiden. Nader onderzoek, ook het naar het draagvlak hiertoe, is wenselijk. Daarbij is ook een goede analyse van de marktpraak van belang. De huidige plancapaciteit voor woningen, bedrijventerreinen en toeristisch-recreatieve voorzieningen in Midden-Limburg lijkt ruim voldoende te zijn voor de komende jaren. Wil de N280-West, op wat voor manier dan ook, zich tot een ontwikkelas voor nieuwe activiteiten ontwikkelen, lijkt heroverweging van bestaande plannen een voorwaarde om hier concreet invulling aan te geven.

Voor wat betreft de varianten betekent een ruimere omleiding van de N280-West om Baexem ('om het kasteel Baexem') dat er meer kansen ontstaan om het gebied rondom de huidige rotonde te revitaliseren of een nieuwe invulling te geven in vergelijking met een omleiding die voor het kasteel Baexem doorgaat. Bij Weert heeft een tracé van de N280-West over bestaand tracé duidelijk de voorkeur boven een nieuw, zuidelijk van de spoorlijn Weert-Roermond, gelegen tracé. Een tracé van de N280-West over het bestaand tracé betekent dat hiermee het wegprofiel van de N280-West oostelijk van de Ringbaan-Oost zal worden aangepakt en zal worden versterkt. Deze variant zal het bedrijventerrein Roermondseweg-Oost het meest ten goede komen. Het gebied heeft een PDV-functie, is daarmee sterk afhankelijk is van een goede autobereikbaarheid, en kent bovendien verschillende zichtlocaties aan de N280-West. Opwaardering van de bestaande weg biedt daarmee meer kansen dan een nieuw tracé om de ontsluiting van dit bedrijventerrein te verbeteren en de geplande 'revitalisering' van het gebied te ondersteunen.



### Maatschappelijke kosten-batenanalyse

Op basis van de uitkomsten van de REES alsmede de uitkomsten van de andere effectenstudies voor de N280-West is, conform de nationale richtlijnen, een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor de verschillende alternatieven voor de N280-West opgesteld. In onderstaande tabel zijn de resulterende einduitkomsten opgenomen.

De uitkomsten geven een eerste indicatie. Zowel de kosten als de baten kennen een bandbreedte en zijn daardoor met enige onzekerheid omgeven. Daarbij komen in de getoonde resultaten hieronder uitsluitend de gekwantificeerde effecten uit. De effecten op onder meer robuustheid en landschap zijn niet gekwantificeerd, daarnaast zijn in de investeringsramingen grondverwervings- en (eventuele) inpassingskosten niet opgenomen.

Tabel 0.4 – Uitkomsten MKBA (NCW 2013-2112 in miljoenen euro, prijspeil 2010)

| MKBA (op nationaal schaalniveau):                   | Alt. 2 | Alt. 3 | Alt. 4 | Alt. 5 | Alt. 6 | Alt. 7 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| - Saldo van kosten en baten (netto contante waarde) | € 59   | € 63   | € 34-  | € 167- | € 105- | € 106- |
| - Baten/kostenverhouding                            | 1,7    | 1,4    | 0,8    | -0,8   | 0,6    | 0,6    |

De tabel laat zien dat het nulplusalternatief en de opwaardering van de N280-West tot stroomweg (respectievelijk alternatief 2 en 3) vanuit maatschappelijk-economisch perspectief het meest wenselijk is. In beide alternatieven zijn de maatschappelijke baten groter dan de maatschappelijke kosten en resulteert een positieve baten-/kostenverhouding.

Het nulplusalternatief heeft de meest positieve baten/kostenverhouding (1,7 tegenover 1,4) en is daarmee het meest kosteneffectief van beide alternatieven. Dit komt omdat in dit alternatief de grootste knelpunten worden opgelost, terwijl de investeringskosten relatief beperkt zijn. De opwaardering van de N280-West tot stroomweg resulteert in hogere baten maar daar staan ook beduidend hogere investeringskosten tegenover.

Alle andere alternatieven voor de N280-West zijn vanuit maatschappelijk-economisch perspectief niet wenselijk. Veelal is sprake van vergelijkbare baten als in het nulplusalternatief maar staan hier beduidend hogere investeringen tegenover. Onwenselijk is het omleidingsalternatief Rijkswegennet (alternatief 5). In dit alternatief is er als gevolg van de verslechterde bereikbaarheid sprake van negatieve baten waardoor dit alternatief met afstand het minst scoort van alle alternatieven.

De uitkomsten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse zijn getoetst met behulp van enkele gevoeligheidsanalyses. Daarnaast is er een MKBA vanuit regionaal perspectief opgesteld. De uitkomsten van deze analyses laten zien dat de verhouding in uitkomsten tussen de alternatieven robuust is. In alle uitgevoerde analyses scoren het nulplusalternatief en de opwaardering van de N280-West tot stroomweg het best.

### Conclusies

In dit rapport is vanuit economisch perspectief naar de verschillende alternatieven voor de N280-West gekeken. Uit de studie komt naar voren dat veel alternatieven een positieve bijdrage leveren aan de regionale economie van Midden-Limburg en aan verschillende gebiedsontwikkelingen in deze regio. Als de alternatieven met elkaar worden vergeleken op alle onderzochte aspecten, heeft op basis van de inzichten in dit rapport, investeren in de bestaande N280-West de voorkeur.

Het opwaarderen van de N280-West tot stroomweg geeft de grootste bereikbaarheidsimpuls aan de regio en leidt daarmee ook tot de grootste regionaal-economische baten. Daarbij schept dit alternatief de voorwaarden voor de ontwikkeling van Jazz City inclusief de verdere uitbreiding van Designer Outlet Center; de gebiedsontwikkeling waar grote effecten van de N280-West mogen worden verwacht en die voor zijn ontsluiting (nagenoeg) volledig afhankelijk is van de N280-West. Daarbij laat de uitgevoerde MKBA zien dat de baten van dit alternatief opwegen tegen de benodigde investeringen; er sprake van een positieve baten / kostenverhouding en daarmee van een kosteneffectieve oplossing. Het nulplusalternatief (knelpuntgerichte benadering) resulteert in een wat kleinere bereikbaarheidsimpuls dan het opwaarderen van de N280-West tot stroomweg en daarmee in wat kleinere economische baten voor de regio. Hier staat echter ook een beduidend lager investeringsniveau tegenover. Het resulterende saldo van kosten en baten is positief en het alternatief is nog wat kosteneffectiever dan het opwaarderen van de N280-West tot stroomweg.

Vanuit maatschappelijk-economisch perspectief zijn investeringen in deze twee alternatieven zinvol. Dit geldt niet voor de andere onderzochte alternatieven.

De spooralternatieven en het omleidingsalternatief Napoleonsbaan resulteren in vergelijkbare economische baten als het nulplusalternatief maar daar staan substantieel hogere investeringskosten tegenover. Voor al deze oplossingsrichtingen is sprake van een negatief saldo van kosten en baten en een baten/kostenverhouding kleiner dan 1. De spooralternatieven bieden vooral als gevolg van de extra oeververbinding over de Maas wel specifieke kansen. Het omleidingsalternatief Rijkswegennet A2/A73 leidt, zonder aanvullende maatregelen aan het Rijkswegennet, niet alleen tot een gemiddeld langere reistijd tussen Weert en Roermond maar zet ook de doorstroming op de A2 en in mindere mate de A73 sterk onder druk. Per saldo verslechtert de bereikbaarheid van Midden-Limburg (en van Zuid-Limburg) waardoor de economische effecten voor de regio negatief zijn en een zeer negatief saldo van kosten en baten resulteert. Nader onderzoek naar optimalisatiemogelijkheden van dit alternatief (en de effecten hiervan) is wenselijk.

De varianten bij Weert en Baexem zijn niet in detail op alle aspecten onderzocht maar keuzes hierin zijn naar verwachting niet onderscheidend voor de verschillende alternatieven. Uit de studie komt wel een duidelijke voorkeur naar voren voor een N280-West over bestaand tracé in Weert.

Resumerend is Ecorys van mening dat, op basis van de inzichten in dit rapport, een duidelijke voorkeur bestaat voor het alternatief opwaarderen van de N280-West tot stroomweg en voor het nulplusalternatief. De keuze voor een van beide alternatieven is ons inziens een afweging tussen een alternatief dat de meeste baten en kansen genereert maar ook een aanzienlijke investering vraagt en een alternatief dat beduidend minder investeringen vraagt maar ook minder baten en kansen genereert. Het ambitieniveau voor de regio en de beschikbaarheid van financiële middelen zouden leidend moeten zijn voor de te maken keuzes.

## **Bijlage 3**

### Samenvatting kostenramingen

## AANLEIDING

De N280-West is een provinciale weg die deel uitmaakt van het bovenregionaal 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.

De Provincie Limburg en de gemeenten in Midden-Limburg zijn in 2010 gezamenlijk in GOML-verband een verkenning gestart naar mogelijke aanpassingen aan de N280-West. Doel is om te kijken op welke manier genoemde doorstromings- en leefbaarheidsproblemen het best kunnen worden opgelost en tegelijkertijd een stimulans wordt gegeven aan de economische ontwikkeling van Midden-Limburg. Hierbij zijn ook een aantal meer overkoepelende doelen geformuleerd. In het najaar van 2010 heeft de verkenning vervolgens geresulteerd in het *Startdocument Ontwikkelas Weert-Roermond*<sup>9</sup> waarin zeven oplossingsrichtingen (in verschillende uitgevoerde deelstudies alternatieven genoemd) voor de N280-West zijn uitgewerkt, variërend van minimale aanpassingen tot de aanleg van een nieuwe stroomweg op een volledig nieuwe locatie.

Om zorgvuldige besluitvorming over de N280-West mogelijk te maken is inzicht in de mate waarin de verschillende oplossingsrichtingen aan de gestelde doelen voldoen noodzakelijk. In het Startdocument is vastgelegd dat de zeven oplossingsrichtingen voor de N280-West op hun effecten onderzocht zullen worden.

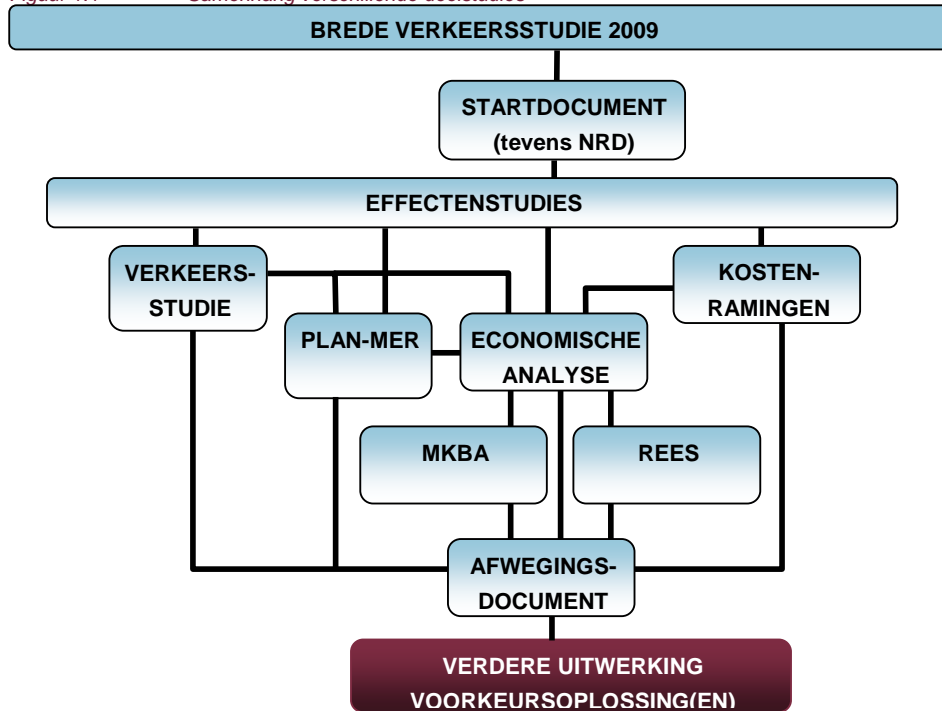
Om de effecten van de verschillende oplossingsrichtingen te bepalen zijn in het voorjaar van 2011 vijf effectenstudies uitgevoerd (zie ook figuur 1.1):

- Een verkeersstudie;
- Een plan-MER (de afkorting MER staat voor milieueffectenrapport);
- Een Regionaal-Economische EffectenStudie (REES);
- Een kostenraming;
- Een Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA).

---

<sup>9</sup> Grontmij/Ecorys, Startdocument Ontwikkelas Weert-Roermond, studie N280-West, 7 december 2010.

Figuur 1.1 Samenhang verschillende deelstudies



Noot: Dit schema is een duidelijker weergave dan in het Startdocument en geeft de onderlinge relaties beter weer.

Voor het project N280-West zijn kostenramingen opgesteld voor de zeven oplossingsrichtingen die zijn benoemd in het startdocument. In voorliggend rapport worden de resultaten van de kostenramingen uiteengezet.

In voorliggend document zijn de volgende zeven oplossingsrichtingen getoetst (zie ook figuur 1.2):

1. Nuloplossingsrichting ('referentieoplossingsrichting'): in deze oplossingsrichting wordt de huidige situatie ongewijzigd voortgezet en wordt uitsluitend uitgegaan van (kleine) verkeersmaatregelen aan de N280-West waarover reeds een besluit is genomen. Het betreft de realisatie van een rotonde ter hoogte van de aansluiting Ittervoorterweg in Weert, de realisatie van een voorsorteervak voor linksafslaand verkeer ter hoogte van de Trumpertweg, het 'verdwijnen' van de verkeersregelinstallatie bij de aansluiting Hatenboer en op de Maasbrug wordt een fysieke middenberm tussen beide rijrichtingen aangelegd. .
2. Nulplusoplossingsrichting ('knelpuntsgerichte aanpak N280-West'): in deze oplossingsrichting staat het oplossen van de (meest urgente) doorstromings- en leefbaarheidsknelpunten centraal. Deze oplossingsrichting betekent onder meer dat bij Baexem een zuidelijke randweg wordt aangelegd en dat de kruisingen Buitenop en Mijnheerkensweg in Roermond ongelijkvloers worden gemaakt;
3. Opwaarderen N280-West tot autoweg: in deze oplossingsrichting wordt een volledige stroomweg<sup>10</sup> gerealiseerd tussen de A2 en de A73, waarbij zo veel mogelijk het bestaande

<sup>10</sup> Dit is een weg die over het gehele traject als 2x2-strooks met ongelijkvloerse aansluitingen wordt uitgevoerd en waar een maximale snelheid van 100 km/h wordt toegestaan.

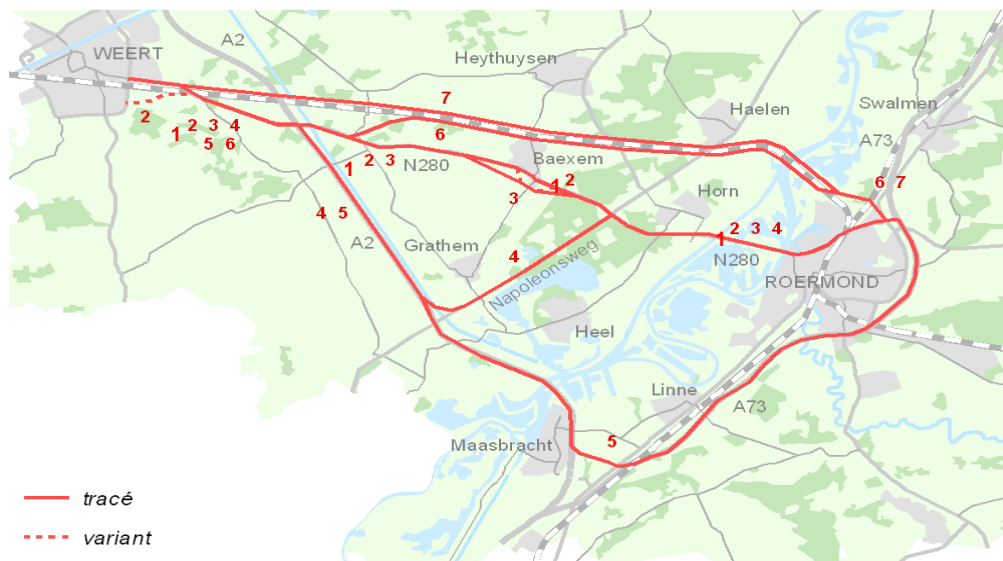
tracé van de N280-West wordt gevolgd. Het weggedeelte van de N280-West tussen Weert en de A2 behoudt het bestaande profiel;

4. Omleidingsalternatief Napoleonsweg / N273: in deze oplossingsrichting wordt een volledige stroomweg gerealiseerd tussen de A2 en de A73, waarbij de route over de A2 en de N273 wordt gestimuleerd als doorgaande route. De N273 wordt, tussen de aansluitingen met de A2 en de N280, opgewaardeerd tot volledige stroomweg. De huidige N280-West wordt tussen de aansluiting N280/A2 en de aansluiting N280/N273 afgewaardeerd;
5. Omleidingsalternatief Rijkswegennet A2 / A73: in deze oplossingsrichting wordt het verkeer gestimuleerd om voor de verbinding Weert - Roermond gebruik te maken van de A2 en de A73. Hierbij blijft de capaciteit van A2 en A73 onveranderd en wordt een verknoping op snelwegniveau gerealiseerd tussen de A2 en de A73. De huidige N280-West wordt, tussen de aansluitingen met de A2 en de A73, afgewaardeerd en onaantrekkelijker gemaakt voor doorgaand verkeer;
6. Nieuwe weg zuidzijde spoorlijn Weert-Roermond: in deze oplossingsrichting wordt een volledige stroomweg (2x2 rijstroken), gerealiseerd ten zuiden van en parallel aan de spoorlijn Weert-Roermond. Deze nieuwe stroomweg komt voor de aansluiting van de bestaande N280-West op de A2 weer uit op de bestaande N280-West. Het verkeer blijft tussen Weert en de A2 gebruik maken van de bestaande N280;
7. Nieuwe weg noordzijde spoorlijn Weert-Roermond: in deze oplossingsrichting wordt een volledige stroomweg (2x2 rijstroken) gerealiseerd tussen Weert en de aansluiting N280/A73. De aansluiting van de N280 op de A2 komt op de huidige locatie te vervallen en er wordt een nieuwe aansluiting gerealiseerd ten noorden van de bestaande aansluiting.

Naast de hierboven beschreven oplossingsrichtingen zijn in voorliggend document twee varianten onderzocht:

- Rondweg bij Baexem: bij oplossingsrichting 2 is sprake van een variant voor de te realiseren rondweg bij Baexem. Het betreft een rondweg die om kasteel Baexem heengaat (ten zuiden van het kasteel) ten opzichte van een rondweg die voor kasteel Baexem doorgaat en feitelijk grotendeels het huidige tracé volgt, zoals deze in oplossingsrichting 2 is opgenomen;
- Aansluiting Ringbaan-Oost: bij de oplossingsrichtingen 2 t/m 6 is sprake van een variant van de aansluiting op de Ringbaan-Oost in Weert. De variant betreft de realisatie van een nieuwe, zuidelijkere aansluiting op de Ringbaan-Oost.

Figuur 1.2 De oplossingsrichtingen en varianten



## 2 KOSTEN

In tabel 1 zijn de kosten opgenomen voor de verschillende oplossingsrichtingen. Het betreft de investeringskosten voor de aanleg van de infrastructuur. De ramingen zijn voor deze fase van het plan opgesteld op het niveau van structuurontwerp. Dit betekent dat is gerekend met een marge van +/- 40%. Tevens is een indicatie gegeven van het aantal te amoveren gebouwen per oplossingsrichting.

Voor oplossingsrichting 2 zijn drie ramingen gegeven:

- Raming 2.1 bevat het huidige tracé in Weert en het tracé om Baexem dicht tegen de dorpskern aan;
- Raming 2.2 bevat het zuidelijke tracé in Weert en een rondweg om Baexem dicht tegen de dorpskern aan;
- Raming 2.3 bevat het huidige tracé in Weert en een rondweg om Baexem verder van de dorpskern af (om het kasteel heen).

Tabel 1 Overzicht investeringskosten oplossingsrichtingen

| Oplossings-richting | Investerings-kosten | Investerings-kosten -40% | Investerings-kosten +40% | OGK Roermond <sup>11</sup> | Totaal     | Indicatie aantal te amoveren gebouwen |
|---------------------|---------------------|--------------------------|--------------------------|----------------------------|------------|---------------------------------------|
| 1                   | 0                   | 0                        | 0                        | 0                          | 0          | 0                                     |
| 2.1                 | 44 100 000          | 26 400 000               | 61 700 000               | 28 000 000                 | 72 100 000 | 10-20                                 |

<sup>11</sup> Kosten voor ongelijkvloers uitvoeren van Buitenop en Mijnheerkensweg, hierbij is een 100km/u wegvak in gedachte geweest. Bij de uitwerking zullen deze kosten nader en gedetailleerder bepaald worden. Bron: BVA-studie 'Verkenning verkeersproblematiek N280 tussen Weert en Roermond' d.d. 2 januari 2007 uitgevoerd voor de provincie Limburg.

| Oplossings-richting | Investerings-kosten | Investerings-kosten -40% | Investerings-kosten +40% | OGK Roermond <sup>11</sup> | Totaal      | Indicatie aantal te amoveren gebouwen |
|---------------------|---------------------|--------------------------|--------------------------|----------------------------|-------------|---------------------------------------|
| 2.2                 | 48 100 000          | 28 800 000               | 67 300 000               | 28 000 000                 | 76 100 000  | 10-20                                 |
| 2.3                 | 44 300 000          | 26 500 000               | 61 900 000               | 28 000 000                 | 72 300 000  | 10-20                                 |
| 3                   | 116 200 000         | 69 700 000               | 162 700 000              | 28 000 000                 | 144 200 000 | 10-20                                 |
| 4                   | 123 400 000         | 74 000 000               | 172 600 000              | 28 000 000                 | 151 400 000 | 10-20                                 |
| 5                   | 83 500 000          | 50 100 000               | 116 800 000              | 0                          | 83 500 000  | 0-10                                  |
| 6                   | 262 800 000         | 157 600 000              | 367 800 000              | 0                          | 262 800 000 | 40-50 <sup>12</sup>                   |
| 7                   | 252 300 000         | 151 400 000              | 353 200 000              | 0                          | 252 300 000 | 50-60                                 |

N.B. Kostenramingen zijn exclusief btw.

De kosten zijn op basis van onderliggende tekeningen, hoeveelheden en kengetallen geraamd volgens de PRI-systematiek (PRI = Project Raming Infrastructuur), op een relatief hoog abstractieniveau wat voldoende is voor projecten in deze planfase. De ramingen geven de kosten per object overzichtelijk weer waardoor er ook inzicht is in de kosten van de maatregelen binnen een oplossingsrichting. De systematiek biedt verder een handvat om om te gaan met risico's en onzekerheden in kostenramingen.

In PRI-ramingen worden vier kostencategorieën onderscheiden:

- Bouwkosten;
- Vastgoedkosten;
- Engineeringkosten;
- Overige bijkomende kosten.

Binnen dit project zijn de kostenramingen gebaseerd op de aanlegkosten. Onderhoudskosten en kosten voor mitigerende maatregelen (zoals geluidsschermen) maar ook kosten voor vastgoed, grondverwerving, planschade, etc. zijn niet in de kostenramingen opgenomen. Het toevoegen van deze kosten zal niet leiden tot een ander beeld bij de onderlinge vergelijking van oplossingsrichtingen. Bij de duurdere oplossingsrichtingen zullen voor deze onderdelen ook meer kosten moeten worden gemaakt. Indicatief is wel het aantal te amoveren woningen weergegeven.

Daarnaast zijn enkele algemene uitgangspunten gehanteerd welke in bijlage 1 zijn terug te vinden. Bijlage 2 geeft een overzicht van de opbouw van de toegepaste verhardingsconstructies. In bijlage 3 zijn de samenvattingen van de kostenramingen opgenomen.

<sup>12</sup> Exclusief gevolgen voor de Maascentrale en RWZI aan Buggennummerweg.



### **3 CONCLUSIES**

Uit de kostenramingen blijkt dat oplossingsrichting 2 het minste kost, gevolgd door oplossingsrichting 5. Dit zijn de oplossingsrichtingen waar de minste fysieke ingrepen noodzakelijk zijn. De oplossingsrichtingen 6 en 7 zijn het duurst om te realiseren. Uit de ramingen blijkt dat de aanleg van het zuidelijke tracé in Weert circa € 4 miljoen extra kost. Een zuidelijke ligging van het tracé bij Baexem rond het kasteel vergt een extra investering van € 0,2 miljoen extra.

In de kostenramingen is de aankoop van gronden om een oplossingsrichting te kunnen realiseren niet meegenomen. Door de grondaankopen mee te nemen in de kostenramingen zouden de onderlinge verschillen alleen maar groter worden. Ook planschade, opstal en compensatiemaatregelen zijn in deze ramingen niet opgenomen.

## **Bijlage 4**

### Vervolgtraject

### Het vervolgtraject

Het vervolgtraject, na het vaststellen van het afwegingsdocument, hangt af van de keuze van een oplossingsrichting. Wanneer meer dan één oplossingsrichting wordt gekozen, zal via nadere uitwerking en gedetailleerder effectenonderzoek moeten worden gekomen tot een gezamenlijk voorkeursoplossingsrichting.

Na het doorlopen van het plan-MER is het voor een aantal oplossingsrichtingen noodzakelijk om de provinciale procedure voor een aanvulling op het POL te doorlopen. Deze aanvulling zal vervolgens uitgewerkt worden in een provinciaal inpassingsplan of in gemeentelijke bestemmingsplannen. In dat kader kan het nodig zijn om een project-MER op te stellen of een MER-beoordeling uit te voeren. Een project-MER is verplicht bij de aanleg van een nieuwe autoweg of bij de verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken tot wegen met vier of meer rijstroken. Een MER-beoordeling dient te worden uitgevoerd bij de wijziging of uitbreiding van een autoweg wanneer de weg een tracé heeft van 5 kilometer of meer. Ten slotte kan het verder nodig zijn om bepaalde vergunningen of ontheffingen aan te vragen.

Tabel B4.1 geeft per oplossingsrichting aan welke besluiten op het vlak van ruimtelijke ordening genomen moeten worden, welke vergunningen of ontheffingen verleend moeten worden, wat de te verwachten doorlooptijd is en of het nodig is een project-MER op te stellen of een MER-beoordeling uit te voeren.

Tabel B4.1 Te nemen besluiten en te doorlopen procedures voor elke oplossingsrichting

| Oplossingsrichting | Besluiten Ruimtelijke Ordening                            | Vergunningen of ontheffingen  | Verdere MER-plicht | Verwachte doorlooptijd |
|--------------------|---|---|--------------------|------------------------|
| 1                  | Geen  | Geen  | Geen               | Geen                   |
| 2                  | Eventueel aanvulling POL Bestemmingsplan / Inpassingsplan | Mogelijk ontheffing(en) Flora- en faunawet<br>Omgevingsvergunning<br>Mogelijk Keurontheffing<br>Mogelijk vergunning<br>Natuurbeschermingswet 1998 | Project-MER        | 3 jaar                 |
| 3                  | Aanvulling POL Bestemmingsplan / Inpassingsplan           | Ontheffing(en) Flora- en faunawet<br>Omgevingsvergunning<br>Mogelijk Keurontheffing<br>Mogelijk vergunning<br>Natuurbeschermingswet 1998          | Project-MER        | 4 jaar                 |
| 4                  | Aanvulling POL Bestemmingsplan / Inpassingsplan /         | Ontheffing(en) Flora- en faunawet<br>Omgevingsvergunning<br>Mogelijk Keurontheffing   | MER-beoordeling    | 4 jaar                 |

| Oplossings-richting | Besluiten Ruimtelijke Ordening  | Vergunningen of ontheffingen   | Verdere MER-plicht | Verwachte doorlooptijd |
|---------------------|---|--|--------------------|------------------------|
|                     |   | Mogelijk vergunning Natuurbeschermingswet 1998   |                    |                        |
| 5                   | Aanvulling POL Bestemmingsplan / Inpassingsplan Tracéwetprocedure en tracébesluit | Ontheffing(en) Flora- en faunawet<br>Omgevingsvergunning<br>Mogelijk Keurontheffing<br>Mogelijk vergunning Natuurbeschermingswet 1998                        | Project-MER        | 4 jaar                 |
| 6                   | Aanvulling POL Bestemmingsplan / Inpassingsplan                                   | Ontheffing(en) Flora- en faunawet<br>Omgevingsvergunning<br>Mogelijk Keurontheffing<br>Vergunning Waterwet<br>Mogelijk vergunning Natuurbeschermingswet 1998 | Project-MER        | 6 jaar                 |
| 7                   | Aanvulling POL Bestemmingsplan / Inpassingsplan                                   | Ontheffing(en) Flora- en faunawet<br>Omgevingsvergunning<br>Mogelijk Keurontheffing<br>Vergunning Waterwet<br>Mogelijk vergunning Natuurbeschermingswet 1998 | Project-MER        | 6 jaar                 |

## **Bijlage 5**

### Literatuurlijst

- [1] Grontmij Nederland B.V.,  
Plan-MER. Ontwikkelas Weert – Roermond, studie N280-West.  
Maastricht, 16 augustus 2011.
- [2] Ecorys,  
REES en MKBA. Ontwikkelas Weert – Roermond, studie N280-West.  
Rotterdam, 16 augustus 2011.
- [3] Grontmij Nederland B.V. en Ecorys,  
Startdocument Ontwikkelas Weert – Roermond. Studie N280-West.  
Maastricht, 29 maart 2011.

## **Bijlage 6**

### Woordenlijst

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| Afwegingsdocument                | Het document waarin de uitkomsten van de diverse onderzoeken samen komen. Het Afwegingsdocument dient als basis waarop de besluitvorming kan plaatsvinden.  |
| Alternatief                      | Een oplossingsrichting in MER-terminologie voor de verbinding Weert-Roermond.   |
| 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. Autonom zijn die ontwikkelingen waarover reeds een besluit (vastgesteld beleid en/of een vastgesteld bestemmingsplan) is genomen (op 1 januari 2011) en waarvan met grote mate van zekerheid kan worden verwacht dat deze binnen afzienbare termijn (voor 2020) worden gerealiseerd. |
| Bereikbare banen                 | Het aantal banen dat bereikbaar is binnen een bepaalde tijd.  |
| Bevoegd gezag                    | Besluitvormend orgaan volgens de m.e.r.-procedure.  |
| Ecologische hoofdstructuur (EHS) | Netwerk van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones waarbinnen flora en fauna zich kunnen handhaven en ontwikkelen.  |
| Geluidhinder                     | Gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid.   |
| GOML                             | Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg, samenwerkingsverband tussen de 7 gemeenten in Midden-Limburg (Leudal, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond, Weert en Echt-Susteren).   |
| Infrastructuur                   | Systeem van voorzieningen en verbindingen als spoorwegen en vaarwegen, hoogspanningskabels, waterleidingen etc.   |
| Initiatiefnemer                  | Natuurlijk persoon of privaot- of publiekrechtelijk persoon die een activiteit wil ondernemen en daarover een besluit vraagt.   |
| Inspraak                         | Mogelijkheid om informatie te verkrijgen en om een mening, wens of bezwaar kenbaar te maken.  |
| Landschap                        | "Wat je ziet als je buiten bent" ofwel het geheel van visueel waarneembare kenmerken aan het oppervlak van de aarde die wordt bepaald door de onderlinge samenhang en wederzijdse beïnvloeding van de factoren reliëf, bodem, water, klimaat, flora en fauna alsmede de wisselwerking met de mens.  |



|                    |   |
|--------------------|---|
| MER                | Milieueffectrapport. Een openbaar document waarin van een voorgenomen activiteit en alternatieven de milieueffecten worden beschreven. In het MER wordt <u>niet</u> beslist of een activiteit kan doorgaan.   |
| Midden-Limburg     | Het gebied dat het grondgebied van de gemeenten Leudal, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond, Weert en Echt-Susteren omvat.  |
| Milieu             | Volgens de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne: het geheel van en de relaties tussen water, bodem, lucht, mensen, dieren, planten en goederen.  |
| N280               | De bestaande wegverbinding Weert – Roermond/Duitse grens (Provinciale weg met begin- en eind-hectometering).  |
| N280-West          | De te onderzoeken wegverbinding(en) tussen “Weert (kruispunt Roermondseweg/Ringbaan Zuid) en Roermond-Oost (aansluiting N280 op A73).   |
| Oplossingsrichting | Een brede totaaloplossing voor de problematiek.   |
| Plangebied         | 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 (Napoleonsweg) 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. |
| Plan-MER           | Het 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.   |
| Studiegebied       | Het mogelijke beïnvloedingsgebied als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten (deze kan per milieuaspect verschillen).  |
| Variant            | Een lokaal andere invulling van een oplossingsrichting voor een gedeelte van de relatie Weert-Roermond; een variant staat nooit op zichzelf, maar hoort altijd bij één of meerdere alternatieven.   |
| Vigerend           | Van kracht zijnd.   |