

2710242

*Notitie reikwijdte en detailniveau
N266-randweg Nederweert*



Fase 1

Verkenningsfase PlanMER

provincie limburg



Colofon

Provincie Limburg

bezoekadres: Limburglaan 10 te Maastricht

postadres: Postbus 5700, 6202 MA Maastricht

tel.: +31 (0)43 389 99 99

e-mail: postbus@prvlimburg.nl

www.limburg.nl

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

N266 - Randweg Nederweert

Fase 1 Verkenningsfase
PlanMER

Maastricht, 26 maart 2013

1.	INLEIDING	4
1.1.	Aanleiding voor de notitie Reikwijdte en Detailniveau	4
1.2.	Voornemen	5
1.3.	Betrokken partijen.....	8
1.4.	Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD).....	10
1.5.	Wettelijk en beleidskader.....	12
1.6.	Leeswijzer.....	12
2.	VOORGESCHIEDENIS.....	13
2.1.	Uitgevoerde studies	13
2.1.1.	<i>Beleidsplan verkeer en vervoer gemeente Nederweert, Visienota (augustus 2007) ..</i>	<i>13</i>
2.1.2.	<i>Koersnota Netwerkanalyse De Hoge Dunk (januari 2008)</i>	<i>13</i>
2.1.3.	<i>Oog van Midden-Limburg (december 2008)</i>	<i>13</i>
2.1.4.	<i>Verkeersstudie Midden-Limburg, variantenstudie Eindrapportage (november 2009) ..</i>	<i>14</i>
2.1.5.	<i>Masterplan, centrumgebied Nederweert-Budschop (2009)</i>	<i>15</i>
2.1.6.	<i>Integrale studie A2-N275-N266 (november 2010)</i>	<i>16</i>
2.1.7.	<i>Structuurvisie Nederweert, Ruimtelijke ontwikkelingen in een plattelandsgemeente 2010-2020.....</i>	<i>18</i>
2.1.8.	<i>Gebiedsvisie Randweg N275-N266 Nederweert (2011)</i>	<i>18</i>
3.	HUIDIGE SITUATIE EN ONTWIKKELINGEN	20
3.1.	Historie N266/Zuid-Willemsvaart Nederweert en Budschop: ontstaan van barrières	20
3.2.	Kenschets N266	20
3.3.	Verkeers- en leefbaarheidsaspecten.....	21
3.4.	Autonome ontwikkelingen.....	23
3.4.1.	<i>Gebiedsontwikkelingen tot 2030</i>	<i>23</i>
3.4.2.	<i>Verkeersmaatregelen tot 2030.....</i>	<i>23</i>
3.5.	Ambities	24
3.5.1.	<i>Gebiedsontwikkeling tot 2030</i>	<i>24</i>
3.5.2.	<i>Verkeersmaatregelen tot 2030.....</i>	<i>25</i>
4.	PROBLEEMSTELLING	27
5.	DOELSTELLING, UITGANGSPUNTEN EN RANDVOORWAARDEN	28
5.1.	Doelstelling	28
5.2.	Uitgangspunten.....	29
5.3.	Randvoorwaarden	29
6.	ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN IN HET MER	31
6.1.	Preselectie	31
6.2.	Referentie-situatie.....	31
6.3.	Alternatief 1: Knelpuntgerichte aanpak	31
6.4.	Alternatief 2: Randweg vanaf N275.....	35
6.5.	Alternatief 3: Randweg vanaf A2	38

6.6. Alternatief 4: Randweg ten oosten van Nederweert-Budschop	40
7. ONDERZOEKSMETHODIEK IN HET MER	42
7.1. Plangebied/studiegebied	42
7.2. Planhorizon	43
7.3. Criteria	43
7.3.1. Doelcriteria	43
7.3.2. Effectcriteria	43
7.4. Leemten in kennis	43
BIJLAGE 1: LITERATUURLIJST	49
BIJLAGE 2: WETTELIJKE EN BELEIDSKADERS.....	52
BIJLAGE 3 BEGRIPPENLIJST	55
BIJLAGE 4 PLANMERPROCEDURE N266.....	57
BIJLAGE 5 PRESELECTIE OPLOSSINGSRICHTINGEN EN VARIANTEN.....	58

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding voor de notitie Reikwijdte en Detailniveau

De N266 en de N275 vormen belangrijke verbindingen tussen de regio Midden-Limburg en de regio's Eindhoven – Helmond, Venlo en Maastricht. Beide wegen zijn onderdeel van het regionaal verbindende wegennet van de provincie Limburg. De N266 en de N275 komen bij elkaar in de kern Nederweert.

Figuur 1: *Situatieschets Nederweert en N266 (bron: Bing Maps)*



Beide wegen zijn van belang voor de bereikbaarheid van de regio Midden – Limburg. Een goede ontsluiting via deze wegen kan bijdragen aan gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de regio, zoals weergegeven in de Regiovisie Het Oog van Midden-Limburg uit 2008 [1].

Daarnaast doorsnijdt de N266 de kernen Nederweert en Budschoop. Het verkeer leidt tot negatieve effecten op de leefbaarheid in deze kernen, bijvoorbeeld ten aanzien van geluidsoverlast en de verkeersveiligheid. De barrière van zowel het kanaal als de N266 maakt de situatie van Nederweert redelijk uniek. Zowel de verkeersafwikkeling als de doorsnijding van de kernen zijn in 2008 in het vastgestelde Beleidsplan Verkeer en Vervoer Nederweert [2] en het Masterplan Nederweert-Budschoop [3] als problemen beschreven.

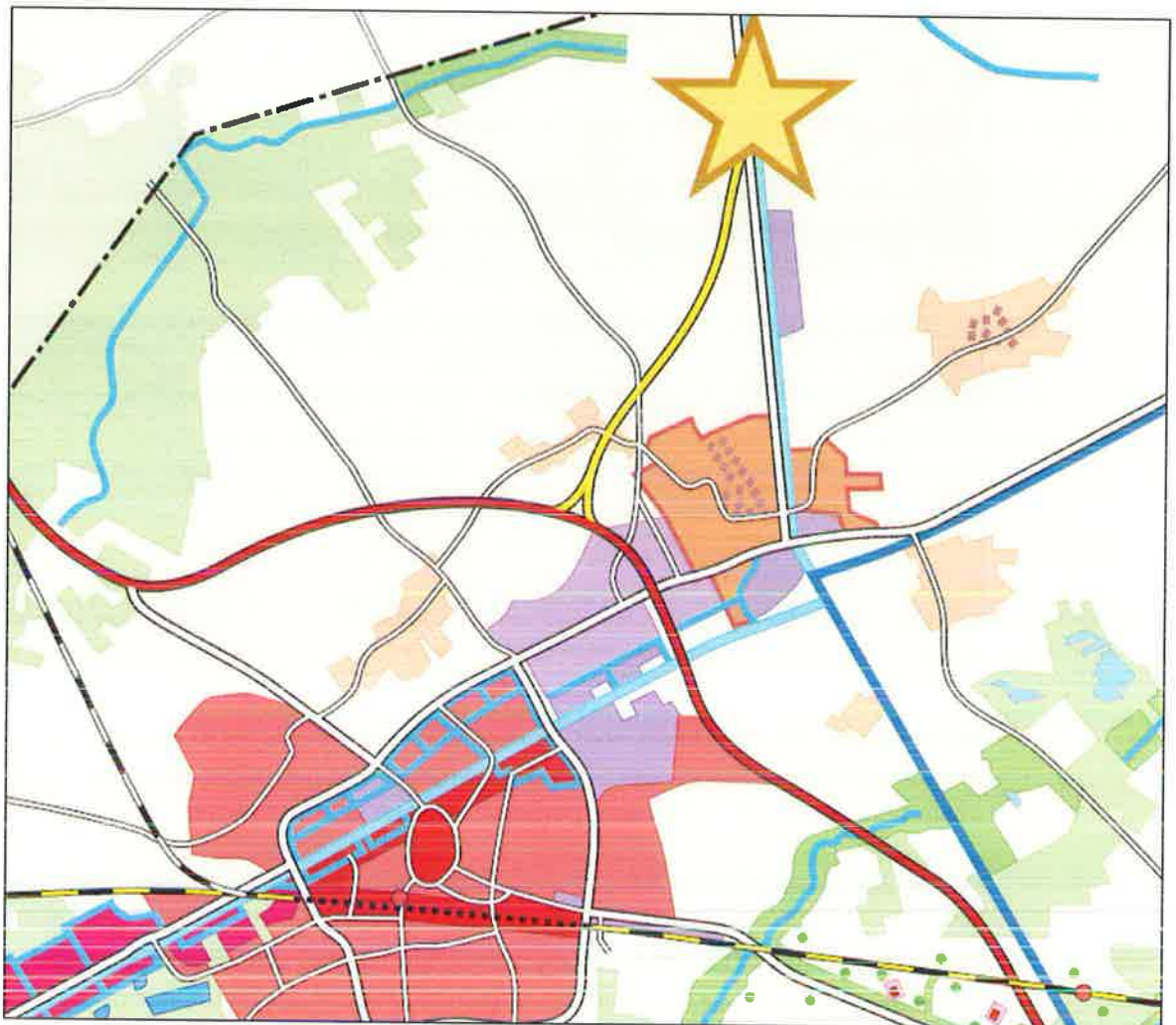
Verder spelen er verschillende infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Nederweert en in de directe omgeving die mogelijk effect hebben op het gebruik van de N266 en de N275, waaronder:

- Het verbeteren van de verbindingen tussen Budschoop en Nederweert dat moet leiden tot een

sterker kernwinkelgebied, vastgesteld in het Masterplan Centrumgebied Nederweert Budschop [3];

- De voorgestelde ontwikkeling van een regionaal agrarisch bedrijvenpark ten noorden van Nederweert en de geplande uitbreiding van bedrijventerreinen langs de N275 in de gemeente Weert en Nederweert [4];
- De mogelijke vervolmaking van de ringweg Eindhoven, ten oosten van Eindhoven;
- De geplande verkeerskundige ingrepen binnen de gemeente Weert;
- Sluipverkeer op de N266 als gevolg van congesties op de A2 richting Eindhoven. De N266 is tevens een alternatieve route bij calamiteiten op de A2.

Figuur 2: Uitsnede kaart Regiovisie 'Het oog van Midden-Limburg, met indicatieve schets randweg '



1.2. Voornemen

Op basis van voornoemde argumenten en studies hebben Provinciale Staten en de gemeenteraad van Nederweert opdracht gegeven om de aanleg van een randweg Nederweert verder te

onderzoeken. Er wordt een m.e.r.-procedure opgestart om aan de hand van verschillende oplossingsrichtingen te onderzoeken op welke wijze aanpassing van het regionaal verbindend wegennet de leefbaarheids- en bereikbaarheidsknelpunten op kan lossen of kan verbeteren en bijdraagt aan de ambities de regionale economische potenties van het gebied.

Hiertoe hebben Provincie Limburg en gemeente Nederweert ook middelen beschikbaar gesteld. In het kader van de Gebiedsontwikkeling Midden Limburg (GOML) is het project opgenomen in het 4^e Meerjareninvesteringsprogramma (MIP) van GOML.

Planologisch kader POL en MER plicht / Procedure

Een nieuwe randweg is op dit moment niet opgenomen in het POL/PVVP. Dit betekent dus dat een POL- aanvulling (structuurvisie) noodzakelijk is.

De plan-m.e.r.procedure voor de N266 is gekoppeld aan de POL-aanvulling N266. Een nieuwe randweg om Nederweert is als m.e.r.-plichtige activiteit te beschouwen conform het Besluit m.e.r. 1994 [5] en voldoet aan de definitie van 'autoweg'. De m.e.r.-plicht geldt voor de aanleg van een autoweg, niet zijnde een hoofdweg (categorie 1.2 van onderdeel C van het Besluit m.e.r.). Dit betreft een weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of via door verkeerslichten geregelde kruispunten, waarop het verboden is te stoppen of te parkeren. Rotondes hebben dezelfde werking als door verkeerslichten geregelde kruispunten, omdat het gaat om toeritdosering en doorstroming van verkeer.

Aangezien het plan een globaal karakter heeft dat later verder uitgewerkt dient te worden, is sprake van een plan-MER dat wordt gekoppeld aan een POL-aanvulling. Te zijner tijd bij de (deel)uitwerking van het provinciaal inpassingsplan zal, afhankelijk van de gekozen oplossingsrichting, een project-MER moeten worden opgesteld.

Het doel van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is om het milieubelang een volwaardige en vroegtijdige plaats in het plan- en besluitvormingsproces te geven. De plan-m.e.r.-procedure is gekoppeld aan plannen die kunnen leiden tot concrete projecten of activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De plan-m.e.r.-plicht geldt in geval van wettelijk of bestuursrechtelijk verplichte plannen, die het kader vormen voor toekomstige m.e.r.- (beoordelings)plichtige besluiten, of waarvoor een passende beoordeling nodig is op grond van de Europese Habitatrichtlijn [6].

Werkwijze

Provincie Limburg en gemeente Nederweert hebben gezamenlijk een proces/fasering ingericht om te komen tot een afweging voor de aanpak van de N266. Zie onderstaand schema.

Tabel 1: Projectfasen Randweg N266

Fase Fase 0: Opstartfase	Fase 1: Verkenningsfase	Fase 2: Planuitwerkingsfase	Fase 3: Realisatiefase
Medio 2012	Medio 2012- 2013	2014-2015	2016-n.t.b.
– Opstellen Startdocument	– voorkeursoplossingsrichting op basis van studies (planMER, kostenramingen), – verankering in POL	Gedetailleerd onderzoek, detaillering tracé, ruimtelijk plan (PIP) Inspraak	Vorbereiding uitvoering / realisatie project
Startdocument	Voorkeurs- beslissing	Projectbeslissing	Opleveringsbeslissing
Afgerond	Samenwerkings- overeenkomst voor fase 2	Realisatieovereenkomst voor fase 3	Beheerovereenkomst

Fase 0: startdocument

Op 3 juli 2012 is het startdocument voor de N266 vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Limburg. Het college van Burgemeester en Wethouders van Nederweert heeft het startdocument in concept vastgesteld en definitieve vaststelling heeft plaatsgevonden op 22 augustus 2012 doordat de werkgroep stakeholders met het document heeft ingestemd [7].

In het startdocument wordt de aanpak van het project Randweg N266 Nederweert globaal beschreven en wordt de aanpak voor fase 1 (verkenningsfase) meer gedetailleerd beschreven. Met de vaststelling van het startdocument wordt fase 0 afgerond en wordt fase 1 opgestart.

Fase 1: Voorkeursbeslissing en POL-aanvulling

Voor fase 1 is de doelstelling om te komen tot een voorkeursoplossingsrichting voor de Randweg N266 te Nederweert en deze vast te leggen in een POL-aanvulling. Ten behoeve van de POL-aanvulling randweg N266 dient een planMER te worden uitgevoerd. Daarnaast dienen ook aanvullende onderzoeken te worden uitgevoerd zoals kostenramingen. Het geheel van deze onderzoeken vindt op een dusdanig niveau plaats dat een voldoende en betrouwbaar inzicht wordt gegeven in het onderscheidend vermogen van de oplossingsrichtingen. Dit betekent dat in deze fase (nog) geen gedetailleerde onderzoeken worden uitgevoerd, maar dat het vooral gaat om onderzoeken waarmee de effecten van de oplossingsrichtingen op een kwalitatieve wijze kunnen worden vergeleken. Het resultaat van deze fase is een voorkeursoplossingsrichting dat vastgelegd wordt in een POL-aanvulling. Het voorkeursoplossingsrichting is de basis voor de verdere uitwerking in fase 2.

Op dit moment loopt het proces voor de POL-herziening 2014. Om een aantal overwegingen is hiervoor niet gekozen en de voorkeursoplossingsrichting middels een separate POL-aanvulling te regelen:

- Het POL 2014 doorloopt een globaal proces en heeft een globale beleidsmatige insteek welke zich niet leent voor een projectgerichte benadering. Een separaat proces biedt meer duidelijkheid over het project en het proces voor alle betrokkenen. Het vormt immers geen

- onderdeel van een provinciebreed POL (met provinciebrede studies), maar vormt een specifiek plan voor de N266 Nederweert;
- een separaat proces biedt betere mogelijkheden om betrokken bestuurders en stakeholders aan het proces te laten deelnemen;
 - een separaat proces biedt bestuurders meer mogelijkheden om op de scope en het proces te sturen;
 - een separaat proces maakt dat de voortgang niet afhankelijk is van de voortgang van een ander (in dit geval POL-)proces.

1.3. Betrokken partijen

GOML

De Middenlimburgse gemeenten (Roerdalen, Roermond, Leudal, Weert, Maasgouw, Nederweert, Echt-Susteren) en de provincie onderschrijven de inzet op de integrale gebiedsontwikkeling van de regio Midden-Limburg zoals die is neergelegd in de Regiovisie 'Het oog van Midden-Limburg' [1] en in de onderliggende bestuursovereenkomst. In het kader van die samenwerking stemmen partijen hun eigen beleid af op de in de Regiovisie geschetste ontwikkelingsvisie. Voor de nadere uitwerking van projecten uit de Regiovisie (waaronder de N266-randweg Nederweert) is een projectorganisatie GOML in het leven geroepen, waarin de betrokken gemeenten en provincie participeren. In dit project is een intensief samenspel tussen de bestuurlijke en ambtelijke vertegenwoordigers van de deelnemende gemeenten, de provincie en Rijkswaterstaat. Alleen majeure besluiten (inhoudelijk en financieel) worden, vooraleer door GS / PS een besluit wordt genomen, afgestemd in de Bestuurlijke Werkgroep Ontwikkelassen Midden-Limburg van GOML. Voor de N266 betreffen dit onder meer de vaststelling van het Startdocument [7], de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, planMER en de Voorkeursnotitie met onderliggende studies.

Provincie Limburg – Gemeenten Nederweert-Weert-Someren

Het project N266 betreft een gezamenlijk project van de provincie Limburg en gemeente Nederweert waarvoor een projectstructuur is opgezet waarin provincie en gemeente participeren. Gezien de wegbeheerdersrol en de procedurele verantwoordelijkheden (POL-aanvulling) verzorgt de provincie het projectleiderschap. Ook de beschikbare expertise en capaciteit bij de provincie is een reden om het projectleiderschap bij de provincie te leggen. Dit doet echter niks af aan het feit dat het een gezamenlijk project betreft. De insteek is gekozen om te komen tot gezamenlijke besluitvorming; het college van B&W van Nederweert stemt na consultering van de gemeenteraad in met de concept NRD, waarna GS instemmen met de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau en deze ter inzage leggen.

De verkeerskundige invloed en de leefbaarheidseffecten van de N266 en de te onderzoeken maatregelen reiken verder dan de grenzen van de gemeente Nederweert. Zo hebben aansluitingen op de A2 en of N275 impact op de bereikbaarheid van Weert via de N275 en op de leefbaarheid van het nabijgelegen buurtschap Laar van de gemeente Weert. Ook in noordelijke richting kunnen maatregelen effect hebben op het verkeer over de N266 richting Someren en mogelijk sluipverkeer richting Someren-Heide. Om deze redenen zijn de gemeenten Weert en Someren nauw bij de onderzoeken en besluitvorming betrokken.

Stakeholders

Ten behoeve van het project N266 is tevens een uitgebreide werkgroep van stakeholders samengesteld. In de werkgroep van stakeholders hebben vertegenwoordigers van dorpsraden, milieu-, vervoers- en landbouworganisaties en weggebruikers zitting. De werkgroep heeft een proactieve positie. Door vroegtijdige betrokkenheid kan deze werkgroep zowel meewerken en bijdragen aan de opgaven voor de N266. Van de vertegenwoordigers wordt verwacht dat zij een inbreng leveren vanuit hun eigen achterban. Dat betekent dat van de leden wordt verwacht dat zij hun achterban actief informeren over de activiteiten in de werkgroep en hun achterban sonderen over de inzet en de in te nemen standpunten in de werkgroep.

Initiatiefnemer

De Provincie Limburg en de gemeente Nederweert hebben het gezamenlijke voornemen om maatregelen te nemen aan de verbinding N275-N266. In deze m.e.r.-procedure zullen Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg als initiatiefnemer optreden.

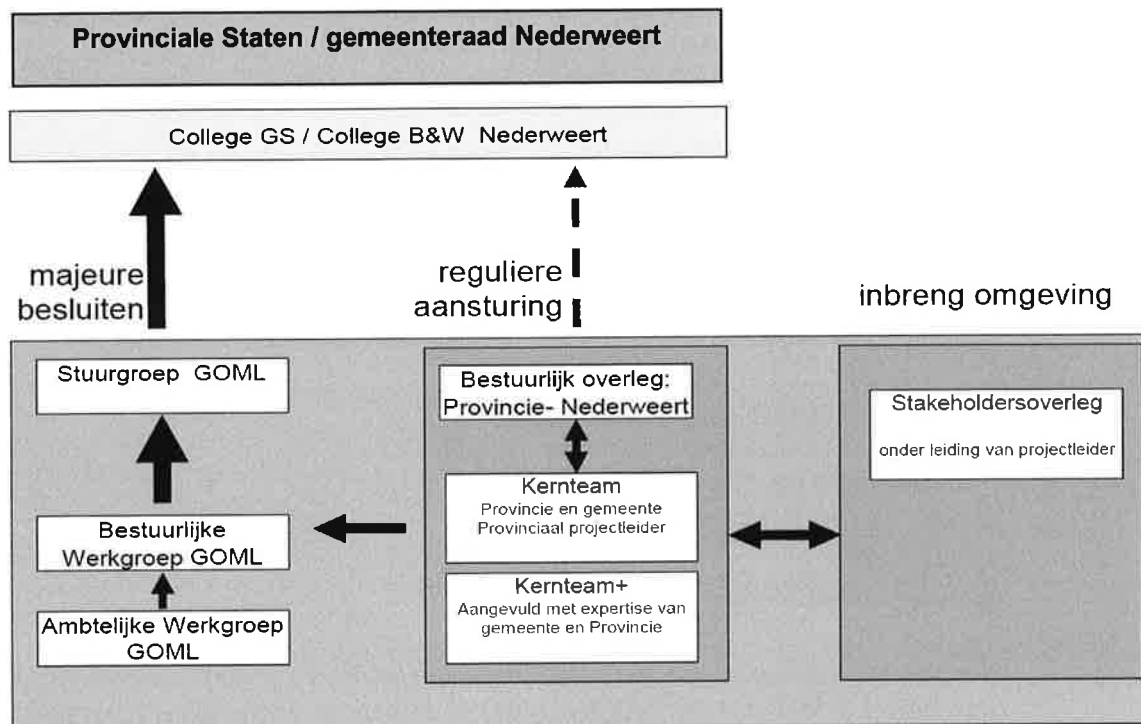
Bevoegd Gezag

Het bevoegd gezag is de instantie die bevoegd is om over het voornemen van de initiatiefnemer een besluit te nemen. Voor de maatregelen, zoals in dit project beoogd, is dat besluit vervat in een POL-aanpassing. Het besluit tot vaststelling van een POL-aanvulling wordt genomen door Provinciale Staten van de Provincie Limburg. Voor deze m.e.r.-procedure zijn daarmee Provinciale Staten van de Provincie Limburg het bevoegd gezag.

Indien blijkt dat als gevolg van de in dit plan voorgenomen activiteit sprake is van mogelijk belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu in een ander land, zullen wij de regering van dat land of een door die regering aangewezen autoriteit zo spoedig mogelijk daarvan op de hoogte stellen, maar in ieder geval niet later dan het publiek in eigen land op de hoogte wordt gesteld. Op basis van de nu beschikbare informatie worden er echter geen grensoverschrijdende (milieu)effecten verwacht.

In onderstaand schema is aangegeven hoe de besluitvormingsstructuur eruit ziet, met de rol van de partijen in het project N266-Randweg Nederweert.

Figuur 3: Besluitvormingsstructuur project Randweg N266 Nederweert



1.4. Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

De notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is het eerste document dat in het kader van de m.e.r.-procedure wordt opgesteld. Voor een beschrijving van de processtappen binnen de planprocedure wordt verwezen naar bijlage 4. De NRD heeft als doel informatie te verschaffen over de problematiek, de oplossingsrichtingen en varianten, de effecten die worden onderzocht, de opzet en de inhoud (reikwijdte en detailniveau) van de onderzoeken in het kader van de POL-aanvulling N266.

Deze NRD zet de achtergronden en uitgangspunten van het project op een rij en bakent het aantal oplossingsrichtingen en varianten af dat in het MER onderzocht zullen worden. Tevens beschrijft deze NRD welke zaken in het MER onderzocht zullen (reikwijdte) en op welke manier dat gebeurt (detailniveau). Met het verschijnen van de NRD gaat de procedure van de milieueffectrapportage formeel van start.

Kennisgeving en raadpleging, inspraak en advies

Conform de eisen van de Wet Milieubeheer dient door middel van een publicatie kennisgegeven te worden van de start van POL-aanvulling en de m.e.r.-procedure. Bestuursorganen die met het plan te maken krijgen, worden over de voorgenomen ontwikkeling geraadpleegd. Hiertoe dient de NRD en de voorgenomen activiteiten met de relevante (milieu)aspecten. Betrokken partijen worden in de gelegenheid gesteld hun zienswijzen aan te geven, zodat deze meegenomen kunnen worden bij

het opstellen van het planMER. Tevens wordt in deze m.e.r.-procedure de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie-m.e.r). gevraagd een advies uit te brengen over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Inspraak

Een oplossing van de problematiek is zowel voor omwonenden als weggebruikers relevant. De NRD wordt ook opgesteld voor openbare inspraak. Een ieder kan gedurende de inspraakperiode zoals genoemd in de publicatie reageren op de notitie reikwijdte en detailniveau. De inspraak is met name bedoeld om een reactie te kunnen geven op welke milieuaspecten en bijbehorende beoordelingscriteria in het MER onderzocht worden en welke oplossingsrichtingen onderzocht worden. In de publicatie is aangegeven wanneer een zienswijze kan indienen.

U kunt uw zienswijze per post sturen naar:

College van Gedeputeerde Staten van Limburg
T.a.v. mevrouw ing. C.A.M. Schreurs,
inzake: zienswijze N266
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Wie een mondelinge zienswijze in wil dienen kan daarvoor op werkdagen een afspraak maken met mevrouw C.A.M. Schreurs (043-389 7404) of de heer L. Vorstermans (043-389 7405). Zij maken vervolgens een afspraak over de datum, de locatie en het tijdstip waarop u uw zienswijze kenbaar kunt maken. Ook tijdens de informatieavond bestaat de mogelijkheid om een mondelinge zienswijze in te dienen.

Informatieavond

In de inspraakperiode wordt een informatieavond georganiseerd op 5 november 2012. Tijdens de informatieavond kan meer informatie worden verkregen over dit project en deze notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Nota van zienswijzen

De resultaten van de raadpleging, advies en inspraak worden gebundeld in een nota van zienswijzen. In deze nota wordt tevens aangegeven hoe met de reacties wordt opgegaan. Indien nodig wordt de notitie Reikwijdte en Detailniveau aangepast naar aanleiding van de reacties. Dit wordt besproken met de samenwerkende gemeenten en de werkgroep stakeholders.

De provincie Limburg stelt vervolgens de notitie Reikwijdte en Detailniveau vast. Na de vaststelling hiervan worden de onderzoeken verder uitgevoerd. De resultaten hiervan worden in een Milieueffectrapport (MER) vastgelegd. De eerder vastgestelde notitie reikwijdte en detailniveau vormt hierbij de leidraad.

Meer informatie

Meer informatie is te vinden op:

http://www.limburg.nl/Beleid/Verkeer_en_Vervoer/Infraprojecten/N266_Nederweert_A2.

Ook verschijnen er advertenties in de regionale kranten en huis-aan-huisbladen en is bij de betrokken gemeenten in Midden Limburg of bij de provincie Limburg meer informatie te vinden.

1.5. Wettelijk en beleidskader

In bijlage 2 is een overzicht gegeven van de wet- en regelgeving en beleidskaders die voor de realisatie van de plannen voor de N266 van belang is.

1.6. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de voorgeschiedenis van het project uiteengezet. Hoofdstuk 3 schetst de huidige situatie en autonome ontwikkelingen. De probleemstelling die de aanleiding vormt voor de aanpak van de N266 worden in hoofdstuk 4 beschreven. Doelstellingen, uitgangspunten en randvoorwaarden worden in hoofdstuk 5 behandeld. De te onderzoeken oplossingsrichtingen en varianten voor de verschillende studies worden in hoofdstuk 6 uiteengezet. Hoofdstuk 7 gaat in op het beoordelingskader en de bijbehorende effecten met de daarbij uit te voeren studie van het MER.

Geraadpleegde literatuur is als volgt weergegeven: [nr.] in de tekst (zie bijlage 1). In bijlage 2 worden de relevante beleidsstukken voor in het planMER uiteengezet. De begrippenlijst met daarin de belangrijkste begrippen komt in bijlage 3 aan de orde. In bijlage 4 wordt de procedure van het MER met een POL-aanvulling gegeven. In bijlage 5 wordt de afweging van de te onderzoeken oplossingsrichtingen gegeven.

2. VOORGESCHIEDENIS

De gemeente Nederweert en de Provincie Limburg zijn gezamenlijk aan de slag gegaan. Er zijn reeds verschillende studies uitgevoerd in het gebied. Hieronder wordt een toelichting gegeven op de diverse studies.

2.1. Uitgevoerde studies

2.1.1. Beleidsplan verkeer en vervoer gemeente Nederweert, Visienota (augustus 2007)

In de visienota van het Beleidsplan verkeer en vervoer gemeente Nederweert (BVVN) [2] wordt aangegeven dat doortrekking van de Randweg West van essentieel belang is om het doorgaand verkeer uit de kern te weren en de leefbaarheid langs de N266 te verbeteren. Er wordt echter gestreefd naar de meest ideale oplossing, welke wordt gevormd door het realiseren van een rechtstreekse verbinding tussen de A2 en de N266, noordelijk van Nederweert. Hiermee worden tevens de Randweg Zuid (N275) en de toe en afritten van de A2 ontlast, waarmee de bereikbaarheid en de leefbaarheid aanzienlijk zullen toenemen.

2.1.2. Koersnota Netwerkanalyse De Hoge Dunk (januari 2008)

Deze Koersnota [9] bevat de visie van de regio De Hoge Dunk op de gewenste ontwikkeling van de verkeer- en vervoersnetwerken. Er wordt in deze Koersnota ingezet op een (inter-)regionale vervoerscorridor A2 – A67 met een nieuwe ringbaan Noord/N266 in Nederweert. Van belang is dat niet alleen de relatie van en naar Helmond maar ook in de richting Venlo worden verbeterd. Tegelijkertijd dient in deze ambitie de huidige N266/N275 in Nederweert te worden afgewaardeerd: "De provincie Noord Brabant werkt aan de verbetering van de N279 's-Hertogenbosch – Helmond. Tevens heeft de provincie samen met het SRE afspraken gemaakt om de N279 ook te laten aansluiten op de te ontwikkelen Noordtangent (BOSE) vanaf knooppunt Ekkersrijt. Hoewel deze ontwikkelingen op grote afstand van de regio De Hoge Dunk lijken te liggen zijn ze wel relevant. Binnen het SRE-gebied concentreren logistieke activiteiten zich steeds sterker rond de Kanaalzone in Helmond. Er ontstaat rond Eindhoven een grote Ruit met een oosttangent in de vorm van de N279. Het ligt voor de hand dat de verkeersdruk hierdoor op de relatie A67 – A2 sterk toeneemt. De regio kan hiervan profiteren door te pleiten voor een versterking van de interregionale verbinding Weert – Helmond. Deze kan zodanig worden gerealiseerd dat deze, zeker voor het vrachtverkeer, een alternatieve route vormt voor de zwaarbelaste A2 aan de oostzijde van Eindhoven. Tegelijkertijd kan op deze wijze de relatie tussen Weert en Venlo via de A67 worden verbeterd. De noordelijke rondweg Nederweert vormt een onderdeel van deze verbeterde interregionale corridor. Tegelijkertijd moet daarbij de bestaande N266 door de kern Nederweert worden afgewaardeerd."

2.1.3. Oog van Midden-Limburg (december 2008)

In het Oog van Midden-Limburg, Regiovisie 2008-2028, Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg [1] is een ambitie geformuleerd, die voortbordurt op de Koersnota, waarbij gebiedsontwikkeling als belangrijke peiler is toegevoegd:

"De gemeente Nederweert ontwikkelt zich als een sterke dynamische forensengemeente waar mensen uit bijvoorbeeld de regio Eindhoven graag willen wonen. Het heeft een open en aantrekkelijk landschap met als natuurparel het Nationaal Park "De Groote Peel". Het

vestigingsklimaat op het nieuwe bedrijvenpark Pannenweg is goed. Het heeft een goede ontsluiting aan de rijksweg A2 en de provinciale weg N275. Verspreid door het landschap staan vele intensieve veehouderijbedrijven. Deze dijen langzaam uit waardoor de druk op de bevolking, milieu en infrastructuur steeds verder toeneemt. Clustering van bedrijven is noodzakelijk. In deze strategie worden voor de moderne intensieve veehouderijen hoogwaardige agrarische bedrijfsparken gecreëerd. Goed ontsloten, met de noodzakelijke faciliteiten, met minimale belasting voor de omgeving, en - ook in energetisch opzicht - duurzaam. Daarmee ontstaat een gesloten duurzame keten waar de ondernemer en de dieren wel bij varen. Ze ontlasten de vitale kernen en hun buitengebied en bieden nieuwe kansen voor innovatie, in combinatie met een goede ontsluiting op de weginfrastructuur.

Het toeristisch-recreatieve potentieel met als trekker het Nationaal Park 'De Groote Peel' dient verder ontwikkeld te worden. Daarnaast moet ook aandacht gegeven worden aan de kanalenviersprong en aan het ontwikkelen van een recreatieve vaarroute vanuit de Maasplassen naar Weert, Nederweert en terug naar de Maasplassen ('rondje kanalen'). Met nieuwe product/markt-combinaties kunnen deze recreatieve trekkers aan elkaar verbonden worden waardoor extra aantrekkingskracht ontstaat. De aansluiting van de N266 op de A2 dient verbeterd te worden. Een directe verbinding zal de verkeershinder in Nederweert doen afnemen en vormt een duurzame verbinding met het te ontwikkelen agrarisch bedrijvenpark."

2.1.4. Verkeersstudie Midden-Limburg, variantenstudie Eindrapportage (november 2009)

Vooruitlopend op de uitvoering van een m.e.r.-procedure voor de N280 tussen de ring Weert en de A73 ter hoogte van Roermond, heeft de regio Midden-Limburg ervoor gekozen een verkeersonderzoek aan de hand van een verkeersmodel te verrichten als onderdeel van het gebiedsontwikkelingsproces voor de regio Midden-Limburg, waarbij ook de knelpunten rondom de N275 en N266 nabij Nederweert in deze voorstudie tegen het licht zijn gehouden [10].

Hierin zijn twee varianten meegenomen voor een Randweg Nederweert (N266) (varianten 8 en 9).

In variant 8 wordt een rondweg om Nederweert aangelegd met een aansluiting op de A2 ten noorden van Weert. De Booldersdijk ten noorden van Nederweert krijgt een aansluiting op deze randweg. Variant 8 is gericht op de mogelijkheden om het doorgaand verkeer over de N266 door Nederweert te verminderen en drukte bij de VRI's op de N275 te verminderen. Uit de studie kwam naar voren dat het nieuwe wegvak gericht is op het beter laten doorstromen van het verkeer in de verbinding Helmond – Maastricht. De nieuwe randweg ontlast de N275 en N266 door Nederweert en biedt gebiedsontsluitende mogelijkheden. De nieuwe randweg trekt slechts een kleine hoeveelheid verkeer aan. Het meeste verkeer tussen Helmond en de A2 vanuit Maastricht volgt de bestaande route via de bebouwde kom van Nederweert. De knelpunten in de bebouwde kom van Nederweert blijven bestaan. De aanleg van de nieuwe randweg heeft niet het beoogde effect op de verkeersstromen en de bereikbaarheid binnen het studiegebied. Nederweert blijft even goed bereikbaar als voorheen, maar ook de bestaande knelpunten op de N275 blijven bestaan. De nieuwe randweg maakt het toekomstige Landbouwontwikkelingsgebied goed bereikbaar vanaf de A2. Voor het verkeer tussen de N266 en de A2 wordt de nieuwe randweg pas interessant bij grotere vertragingen op de N275, omdat de omrij-afstand te groot is. Door de aanleg van de randweg wijzigt vrijwel niets aan de reistijden. De route door de bebouwde kom van Nederweert

blijft aantrekkelijker dan de nieuwe randweg, waardoor ook de reistijden op de N275 nagenoeg gelijk blijven. Deze variant heeft dus weinig oplossend vermogen

In variant 9 is een Randweg Nederweert (N266) onderzocht, met als verschil dat de rondweg dichterbij Nederweert ligt dan in variant 8 en dat de aansluiting van de randweg op de A2 wordt gecombineerd met de bestaande afrit Nederweert. Ook deze variant is gericht om het doorgaande verkeer over de N266 door Nederweert te verminderen en de drukte bij de VRI's op de N275 te verminderen. Dit nieuwe wegvak is gericht op het beter laten doorstromen van het verkeer in de verbinding Helmond – Maastricht, en ontlast net als in variant 8 de N275 en biedt gebiedsontsluitende mogelijkheden. Uit het onderzoek volgt dat de nieuwe randweg duidelijk meer verkeer trekt dan de randweg uit variant 8. Doorgaand verkeer tussen Helmond en de A2 vanuit Maastricht verkiest de randweg boven de route door de bebouwde kom van Nederweert, waardoor op deze route de hoeveelheid verkeer ongeveer halveert. De hoeveelheid verkeer bij afrit Nederweert van de A2 blijft gelijk, omdat verkeer met een bestemming op het bedrijventerrein in het noorden van Weert vaker voor deze afrit kiest. Door de aanleg van de randweg wordt op de route tussen Helmond en de A2 vanuit Maastricht een duidelijke reistijdwinst behaald. Ook op de N275 tussen Venlo en Weert neemt de reistijd af door de afname van verkeer op de N275. Weert en Nederweert zijn sneller bereikbaar, waardoor op parallelle routes het sluipverkeer afneemt. Een goede ontsluiting van het Landbouwontwikkelingsgebied (agrarisches bedrijventerrein) is mogelijk. Alleen rondom de afrit Nederweert van de A2 liggen de rijksnelheden laag, in de rest van de regio Nederweert/Weert zijn de knelpunten op het gebied van rijksnelheden opgelost. De knelpunten op de N275 bij afrit Nederweert van de A2 zijn minder, maar niet opgelost. Tevens ontstaan hoge I/C-waarden bij de VRI's bij afrit Nederweert van de A2. Daarnaast zijn er veel doorsnijdingen van lokale wegen (met daardoor een verhoogde barrièrewerking).

Deze ambitie is vertaald in onder andere het Masterplan en de Gebiedvisie Randweg N275-N266.

2.1.5. Masterplan, centrumgebied Nederweert-Budschoep (2009)

Het Masterplan voor het centrumgebied Nederweert-Budschoep is opgetekend in een stedenbouwkundige visie uit 2008/2009 [3]. De hoofddoelstelling van het Masterplan is het creëren van één leefbaar Nederweert – Budschoep (dubbelkern) middels het tot stand brengen van een goede toekomstbestendige voorzieningenstructuur en een kwalitatieve aanpassing van de woningvoorraad die inspeelt op een veranderende vraag.

De hoofddoelstelling is te herleiden tot subdoelstellingen. Deze moeten worden gezien tegen de achtergrond van benodigde schaalgrootte om voorzieningen in stand te houden en de nabijheid van Weert met een sterk aanbod. De gedachte is dat investeren in kwaliteit, bereikbaarheid en "eigen" Nederweerts onderscheid van voorzieningen en openbaar gebied nodig is, om deze ook op termijn van draagvlak te voorzien.

De subdoelstellingen van het Masterplan zijn de navolgende:

- een goed functionerende winkelstructuur die in omvang en kwaliteit (branchering) past bij het verzorgingsgebied van Nederweert;

- goede fysieke verbindingen tussen het centrum van Nederweert en Budschop waardoor voorzieningen en woongebieden beter bereikbaar worden;
- benutten van de potentie van de kanaalzones voor bijvoorbeeld recreatieve functies;
- een kwaliteitsimpuls in het openbaar gebied van het centrum;
- buurtvernieuwing kern Budschop;
- een herontwikkeling van het gebied Wijen Woonwereld e.o.;
- realisatie van het uitleggebied Merenveld voor ondermeer opvang van de lokale vraag op de woningmarkt.

Potenties kanaalzone benutten

De kanaalzone kan worden gekenschetst als de circa 40 meter brede kanaaloever langs de Zuid-Willemsvaart aan de Buschopse zijde. De kanaalzone (met groen en water) heeft kwalitatief de potentie om te worden ontwikkeld voor functies als hoogwaardig wonen en verblijven en horeca. Hierbij is het een randvoorwaarde dat de N266 verkeersluw gemaakt wordt. De kanaalzone kan dan vanwege zijn centrale ligging een ruimtelijke schakel vormen tussen Nederweert en Budschop.

Relatie met N266-randweg Nederweert

Goede fysieke verbindingen staan in directe relatie tot een goede bereikbaarheid van woongebieden en centrumvoorzieningen vanuit de gedachte van het Masterplan dat Budschop en Nederweert als één leefbare kern gezien dienen te worden.

De Zuid Willemsvaart snijdt de kern Nederweert letterlijk in twee delen. Oplossingen hiervoor zijn het verbeteren van de brugverbindingen door enerzijds het verbreden van Brug 15 en de aanleg van een tweede (langzaamverkeers)brug. De aanwezigheid van de N266 parallel aan de Zuid Willemsvaart stelt echter beperkingen aan de mogelijkheden om de fysieke verbindingen te verbeteren. ‘

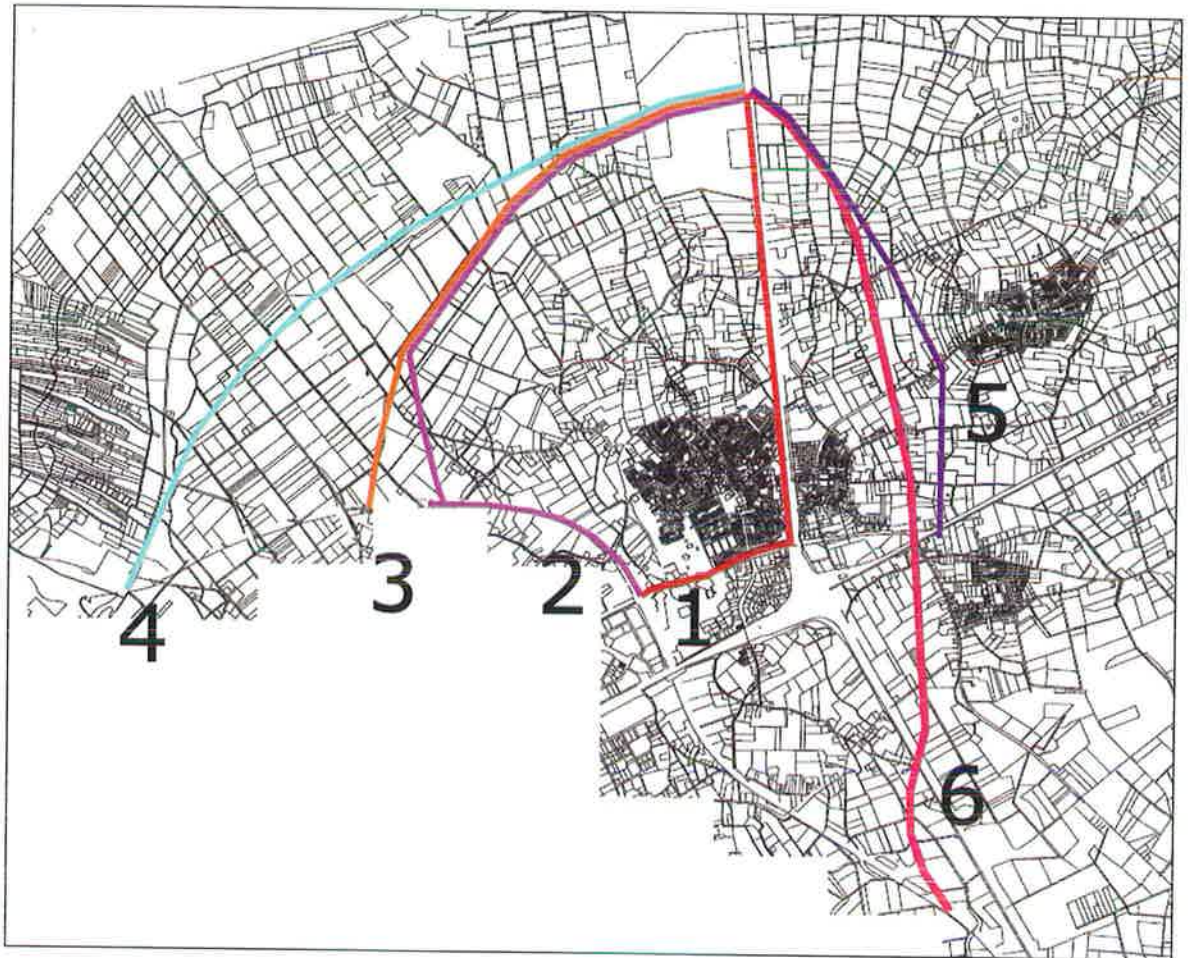
In het kader van de herijking van het plandeel Budschop (juni 2012) is samen met de Dorpsraad en de corporatie nogmaals de conclusie getrokken dat Budschop en Nederweert samen als één woon- en voorzieningengebied moeten worden gezien en een tweede brug een randvoorwaarde is om dit te kunnen bereiken. Gelijktijdig is geconcludeerd dat een tweede brug pas haalbaar is en goed kan functioneren als de N 266 verkeersluw is en alleen nog een lokale functie heeft.

Ook het benutten van het kanaal (het water) en de kanaalzones (beide zijden) wordt pas kansrijk op het moment dat de belemmeringen die de huidige functie van de N266 met zich meebrengt komen te vervallen. Zodra de N266 alleen nog lokaal verkeer heeft te verwerken komen mogelijkheden in beeld om de oevers te gaan benutten voor bijvoorbeeld recreatieve doeleinden (boulevard, verblijfsgebied, horeca, maatschappelijke voorzieningen).

2.1.6. Integrale studie A2-N275-N266 (november 2010)

Er zijn in de integrale studie A2-N275-N266 [12] in totaal 6 varianten beschouwd, die op hun verkeerskundige effecten beoordeeld zijn op basis van een statische doorrekening met een verkeersmodel. Hieronder zijn de varianten op tekening weergegeven.

Figuur 4: Varianten in de Integrale Studie A2-N275-N266



Uit de studie blijkt dat er twee globale oplossingsrichtingen mogelijk zijn om de geconstateerde knelpunten op te lossen: de realisatie van een rondweg om Nederweert, met een nieuwe (hele of halve) aansluiting op de A2 en het treffen van locatiegerichte maatregelen op de kruispunten N275/N266 en N275/A2. Voor de varianten van rondwegen leiden tot een daling van de intensiteiten op de huidige tracés van de N275 en de N266. Daardoor verbetert de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de doorstroming op en langs de huidige tracés van die wegen. Varianten op een westelijke rondweg dicht op de kern Nederweert (varianten 2 en 3b), met een nieuwe hele of halve aansluiting op de A2 (gecombineerd met een halve aansluiting op de N275/A2 of het saneren van bestaande aansluitingen) zijn het meest effectief. Varianten op een westelijke rondweg ruim om de kern Nederweert (varianten 3a en 4) zijn minder effectief dan varianten van een westelijke rondweg dicht op de kern Nederweert. Varianten op een westelijke rondweg ruim om de kern Nederweert zijn ook minder effectief dan variant 6, een oostelijke rondweg om Nederweert en Budschop.

Het verkeerskundige onderdeel van deze studie geeft aan dat er in 2020 knelpunten met betrekking tot de verkeersdoorstroming kunnen ontstaan, maar dat deze door middel van

locatiegerichte maatregelen aan de kruispunten op de tracés van de N266 en de N275 bij Nederweert kunnen worden opgelost. Aldus blijken er geen verkeerskundige knelpunten op het niveau van het hoofdwegennet of het regionaal verbindende weggennet van de provincie Limburg die leiden tot aanpassingen in het netwerk. De volgende knelpunten resteren:

- De barrièrewerking van de N266 en het kanaal tussen Nederweert en Budschop;
- Het conflict tussen de functie van de N266 voor het doorgaande verkeer en het doel om de verbindingen tussen de kernen Nederweert en Budschop te versterken en recht te doen aan de centrale locatie van de kanaalzone, zoals vastgesteld in het Masterplan Nederweert;
- Geluidoverlast bij de bewoners langs de N266 door (ruime) overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

2.1.7. Structuurvisie Nederweert, Ruimtelijke ontwikkelingen in een plattelandsgemeente 2010-2020

De gemeenteraad heeft de "Structuurvisie Nederweert, Ruimtelijke ontwikkelingen in een plattelandsgemeente 2010-2020" [11] opgesteld met als doel om voor burgers, bedrijven en andere overheden inzichtelijk te maken welke ruimtelijke ontwikkelingen gewenst zijn en op welke wijze de gemeente deze ontwikkelingen wil realiseren. Deze structuurvisie gaat grotendeels uit van bestaand beleid en is gebaseerd op de Strategische Visie Nederweert 2020 en heeft betrekking op het totale grondgebied van de gemeente. Daarnaast is er een afzonderlijke structuurvisie opgesteld voor het Masterplan Nederweert-Budschop en een aanvullende structuurvisie nieuwe bebouwing in het buitengebied.

In de "Structuurvisie Nederweert, Ruimtelijke ontwikkelingen in een plattelandsgemeente 2010-2020" worden de beleidsdoelstellingen op het gebied van wonen, voorzieningen, economie en werkgelegenheid, omgevingskwaliteit en mobiliteit voor de komende jaren geschetst.

In het kader van mobiliteit en bereikbaarheid wordt aangegeven dat het verbeteren van de verbinding Nederweert-Budschop gewenst is, waardoor de Zuid-Willemsvaart niet meer als barrière maar eerder als een structuurdrager kan worden gezien. In dit kader wordt gestreefd naar het verkeersluw maken van de N266, tussen Nederweert en Helmond.

Wat betreft de wijze waarop de gemeente extern ontsloten is wordt aangegeven dat de gemeente in beginsel wil meewerken aan initiatieven die leiden tot een verbetering van de bereikbaarheid, veiligheid of leefbaarheid in de gemeente. Voor grote infrastructurele projecten worden daarbij de volgende aanvullende criteria gesteld:

- grote projecten dragen nadrukkelijk bij aan de mobiliteitsdoelstellingen van de gemeente;
- grote projecten hebben niet alleen een meerwaarde voor Nederweert op infrastructureel vlak, maar ook op het vlak van omgevingskwaliteit;
- initiatieven ten aanzien van nieuwe tracés worden beoordeeld op mate van oplossend vermogen en op barrièrewerking en doorsnijding van ruimtelijke eenheden;
- initiatieven die leiden tot verbetering van bereikbaarheid, veiligheid of leefbaarheid dienen niet in grote mate ten koste te gaan van één van de andere componenten.

2.1.8. Gebiedsvisie Randweg N275-N266 Nederweert (2011)

In 2011 is de Gebiedsvisie Randweg N275-N266 Nederweert [4] opgesteld. Deze visie bouwt voort op Regiovisie Midden-Limburg, waarin het gebied ten noordwesten van de kern Nederweert is aangemerkt als kansrijk gebied voor gebiedsontwikkeling. De potenties van dit gebied zijn in de "Gebiedsvisie Randweg N275-N266 Nederweert, 2011" nader uitgewerkt. Naast de ontwikkeling

van een agrarisch bedrijvenpark ten noorden van Nederweert is dat de ontwikkeling van leisure activiteiten binnen de Stadspoort. Er worden al ontwikkelingen gerealiseerd, zoals een hotel met leisurecentrum. Regelmatig tonen bedrijven, zoals fastfoodketens of bedrijven op het gebied van leisure, interesse om zich binnen de stadspoort aan de A2 te vestigen. Een betere verbinding met het achterland zal deze interesse alleen maar doen toenemen. Ook blijkt dat het gebied interessant is voor de ontwikkeling van windenergie.

3. HUIDIGE SITUATIE EN ONTWIKKELINGEN

Alvorens in het volgende hoofdstukken de probleem- en doelstellingen voor de N266 te beschrijven, zet dit hoofdstuk de huidige situatie en ontwikkelingen rondom de verbinding op een rij. Het hoofdstuk start met de historie en een beschrijving van de N266. Vervolgens wordt ingegaan op de verkeersafwikkeling en de daaraan gerelateerde leefbaarheidsaspecten als mede op verkeers- en gebiedsontwikkelingen rondom de N266.

3.1. Historie N266/Zuid-Willemsvaart Nederweert en Budschop: ontstaan van barrières

Lange tijd zijn Nederweert en Budschop een aaneenschakeling geweest van agrarische bebouwing, die met lange tussenruimtes langs doorgaande wegen lag. Het graven van de Zuid-Willemsvaart heeft een doorsnijding in het landschap gemaakt. Dat is duidelijk te zien in het wegenpatroon dat is opengeknipt door het kanaal. De N266 en Zuid-Willemsvaart worden momenteel als een grote barrière beschouwd.

Om de bloei en welvaart van de ingezetenen te verhogen werd in 1824-1825 de Zuid-Willemsvaart gegraven. In 1827 werd ten noorden van Sluis 15 (huidige Brug 15) een laad- en losplaats aangelegd. Het kanaal en de weg hadden in die tijd een duidelijke verbindende functie voor Nederweert en Budschop. In 1926 is het kanaal Wesseem-Nederweert aangelegd. Daarmee is het waterpeil van de Zuid-Willemsvaart ter hoogte van Nederweert verlaagd, waardoor het kanaal zijn verbindende functie verloor. In de jaren hierna is de verkeersintensiteit van de N266 fors toegenomen, waardoor de verkeersweg een steeds belangrijke barrière is geworden. Naast de barrière is door de verkeersdruk ook de leefbaarheid en verkeersveiligheid een steeds groter probleem.

Door een herinrichting van de kanaalzone en het verkeerssluw maken van de N266 zal volgens het Masterplan [3] het kanaal zijn oude verbindende functie terugkrijgen.

3.2. Kenschets N266

De N266 is een provinciale weg, gelegen in de provincies Noord-Brabant en Limburg. De weg vormt een noord-zuidroute tussen de aansluiting Someren van de A67 en Nederweert. De weg loopt over de gehele lengte parallel aan de Zuid-Willemsvaart. De route is 17 kilometer lang. Aan de zuidkant van Nederweert begint de N266 met een kruispunt op de N275. De N266 voert in Nederweert door de bebouwde kom. Ten noorden van Nederweert volgt de provinciegrens, waarbij de N266 kaarsrecht naar Nederweert loopt. Op een paar plaatsen zijn er sluizen naast de weg in de Zuid-Willemsvaart. De N266 gaat langs Someren-Eind, en het landschap is hier agrarisch met weilanden en weinig bos. De weg loopt buiten het dorp Someren om, en bedient het met twee kruispunten. In dit gebied bevindt zich ook glastuinbouw. De N266 kent lange rechte stukken en loopt direct naast de Zuid-Willemsvaart. De N266 eindigt ten zuiden van Helmond op de aansluiting Someren van de A67. Vanaf dit punt gaat de N612 noordwaarts naar Helmond.

De N275 begint vanaf de Ringbaan-Noord van Weert naar Venlo richting oosten naar de aansluiting met de A2, en loopt met 2x2 rijstroken oostwaarts langs Nederweert. Na het oversteken van de Zuid-Willemsvaart, versmalt de N275 naar 1x2 rijstroken richting Venlo (A73/N273).

De N266 is in het kader van duurzaam veilig als een tweestrooks gebiedsontsluitingsweg ingericht. De maximumsnelheid is 80 km/uur buiten de bebouwde kom [13].

3.3. Verkeers- en leefbaarheidsaspecten

Uit de verkeerskundige studie Midden Limburg van 2009¹ [10] blijkt dat de aansluiting van de N275 op de A2 ter hoogte van Nederweert en de verkeersdoorstroming op de N275 (Randweg Zuid) een verkeerskundig knelpunt vormt. Dit leidt tot problemen op de A2 zelf en het onderliggende wegennet. Hierbij gaat het om de relaties met Roermond (N280), België (N564), Venlo (N275) en Helmond (N266). De bereikbaarheid van de regio Midden – Limburg komt hiermee in het geding en de verbindingen vanuit de regio naar Eindhoven – Helmond, Venlo en Maastricht verslechteren. Al in het vastgestelde Beleidsplan Verkeer en Vervoer Nederweert [2] is deze problematiek beschreven.

In de Integrale Studie Bereikbaarheid A2-N275-N266 [12] worden de verkeerskundige aspecten geconcretiseerd:

- Op de N275 en de N266 zijn verschillende kruispunten aanwezig met een verkeersregelinstallatie (VRI) die relatief kort op elkaar staan. De kruispunten met VRI en rotonde bij Nederweert Eind zijn maatgevend voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de aansluitingen N275-A2 en de N275 – N266 en voor de bereikbaarheid van Nederweert;
- De doorsnijding van de bebouwde kom te Nederweert-Budschop heeft een negatief effect op de leefbaarheid en bereikbaarheid van deze kernen. De barrière van zowel de Zuid-Willemsvaart als de N266 (Rijksweg Noord/Aan Vijftien) zijn fysieke barrières. De enige directe verbinding tussen Budschop en Nederweert voor verkeer is Brug 15;
- De N266 is in de huidige situatie niet duurzaam veilig ingericht binnen de bebouwde kom van Nederweert.

Regionale bereikbaarheid

Daarnaast maken gemeente en provincie zich zorgen om de bereikbaarheid op de verbinding tussen Midden-Limburg en de regio Eindhoven via de A2 (A2visie). Op de A2 tussen Weert en Eindhoven is in toenemende mate sprake van congestie in de spitsuren. De route via de N275 en N266 vormt op deze verbinding een oplossingsrichting. Bij toenemende congestie op de A2 zal de druk op de N275-N266 toenemen. Daarnaast vormt de route via de N275-N266 ook een alternatieve route bij calamiteiten op de A2.

Met deze toenemende druk op de N275-N266 als alternatieve route kunnen bovengenoemde problemen zich nog meer doen gelden.

¹ Uitgevoerd in opdracht van de gemeente Nederweert, de provincie Limburg en de Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg.

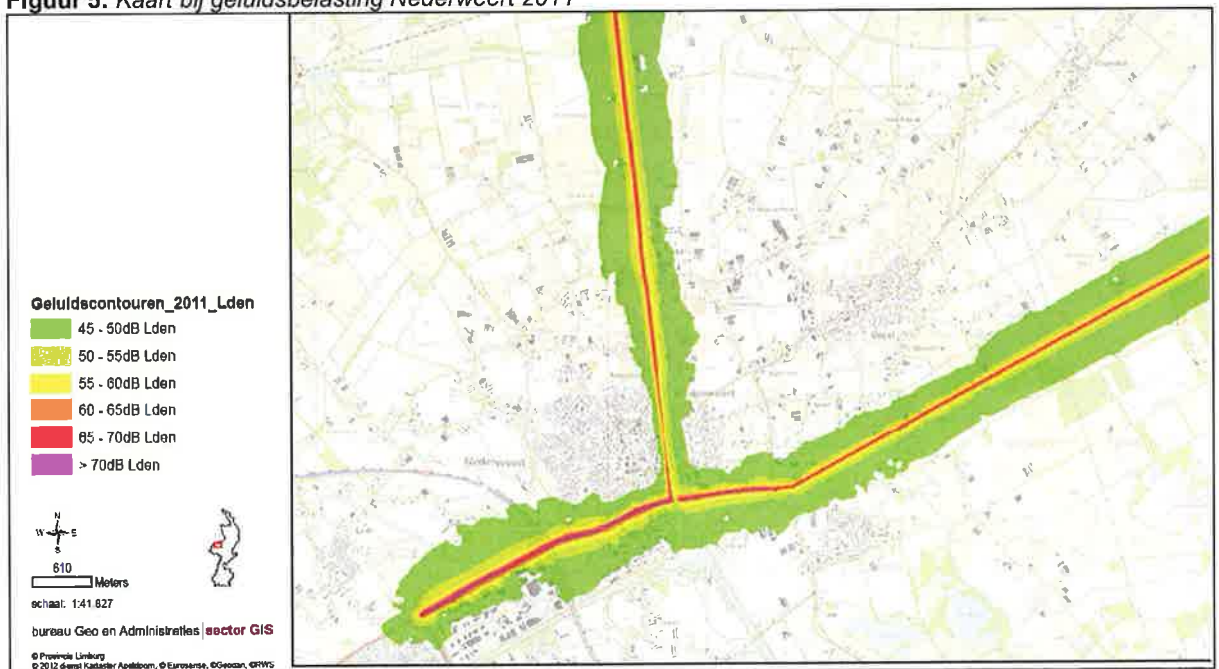
Verkeersveiligheid

De ligging van de N266 in de kern Nederweert-Budschop leidt tot negatieve effecten op de leefbaarheid in deze kernen, bijvoorbeeld ten aanzien van verkeersveiligheid en geluidsoverlast. Het is gebleken dat N266 op een aantal locaties verkeersonveilig is. Uit studies van het ROVL blijkt de aansluiting van de N275 op de A2 een knelpunt te vormen. In het kader van het verkeersveiligheidsplan van de gemeente Nederweert is het kruispunt N266/Peelsteeg (Brug 14) als mogelijk gevaarlijke locatie aangewezen, evenals het wegvak N275. Ook is het huidige profiel van Brug 15 en de verkeersdruk van de N266 niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid. Vanuit het verkeersplan en verkeersveiligheidsplan worden reeds maatregelen getroffen ten aanzien van Brug 14 en 15. De weginrichting van de N266 sluit echter niet aan op de toegestane snelheid van 50 km/uur. Dit kan leiden tot onveilige situaties als gevolg van weggedrag.

Geluidsoverlast

Langs de N275 (Randweg Zuid) en de N266 (Aan Vijftien) zijn geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig met een geluidsbelasting van meer dan 63 dB. Het betreffen vooral bestemmingen die direct gelegen zijn aan de N266. De geluidsbelastingskaart van de Provincie Limburg van de gemeente Nederweert geeft het volgende beeld [14]:

Figuur 5: Kaart bij geluidsbelasting Nederweert 2011



Tabel 2: Geluidsbelaste woningen etmaalperiode 2011

Geluidsbelasting	Aantal woningen
45-50 dB	327
50-55 dB	131
55-60dB	88
60-65dB	24
65 dB en hoger	7

3.4. Autonome ontwikkelingen

Bij de autonome ontwikkelingen wordt onderscheid gemaakt in ruimtelijke ontwikkelingen en verkeersmaatregelen. Zowel de ruimtelijke ontwikkelingen als de verkeersmaatregelen zijn geïnventariseerd op basis van de beschikbare gegevens. De ontwikkelingen worden omschreven in de onderhavige paragrafen autonome ontwikkelingen en ambities. Het zijn maatregelen of ontwikkelingen waarvan algemeen verwacht wordt dat ze voor 2030 gerealiseerd zijn. Het betreft zogeheten 'harde' plannen waarover op 1 januari 2012 een besluit is genomen.

3.4.1. Gebiedsontwikkelingen tot 2030

Bij de keuze van maatregelen zijn de volgende ontwikkelingen meegenomen. Deze plannen voor autonome ruimtelijke ontwikkeling zijn vastgesteld:

Tabel 3: Autonome gebiedsontwikkelingen tot 2030

Nr.	Autonome ontwikkeling	Status
1	Woongebieden Nederweert / Budschop / Ospel / Ospeldijk / Leveroy / Eind	Fase 1 woonrijp, BP fase 2 woonrijp 2013
2	Invulling bedrijvenpark Pannenweg-west	Gereed
3	Casino (gereed) en Nobis hotel aan de Randweg west (achter McDonald's), als onderdeel van Stadspoort	Gereed
4	LOG's (aan de Boldersdijk en twee in Ospel)	Invulling gestart
5	Natuurontwikkeling Sarsven en de Banen	In uitvoering
6	Kampershoek Noord, gemeente Weert	Gereed

3.4.2. Verkeersmaatregelen tot 2030

Bij de keuze van de oplossingsrichting zijn de volgende ontwikkelingen meegenomen. Deze plannen zijn vastgesteld.

Tabel 4: Autonome verkeersontwikkelingen tot 2030

Nr.	Autonome ontwikkeling	Status
7	Brug 15, verbreding;	in uitvoering
8	Brug 14, aanleg VRI;	Gereed
9	Brugstraat, van GOW (50 km/u) naar ETW (30 km/u) (éénrichting, west - oost)	in voorbereiding (uitvoering mei 2013)
10	Geenestraat (wegvak Lindenstraat - Staat), van GOW (50 km/u) naar ETW (30 km/u)	in uitvoering vanaf medio februari 2013)
11	Centrumring en nieuwe route OV	Deel centrumring in combinatie met Geenestr/Brugstr. Rest gereed. Bus per 18/02/13
12	Kerkstraat (wegvak Kapelaniestraat - Geenestraat), éénrichting (noord zuid)	Realisatie september 2013
13	De vervolmaking van de ringweg Eindhoven, ten oosten van Eindhoven	in voorbereiding
14	Knelpuntgerichte aanpak N280-West	planvorming

3.5. Ambities

In deze paragraaf worden de ambities in de regio beschreven. In tegenstelling tot de hiervoor beschreven maatregelen betreft het zogeheten 'zachte plannen'. Momenteel is nog onduidelijk of deze plannen ook daadwerkelijk gerealiseerd en zo ja, in welke vorm en op welke termijn. Ontwikkelingen die als ambitie zijn meegenomen moeten nog verder uitgewerkt worden. Mede op basis van die uitwerking en een nadere toetsing aan beleidsmatige kaders kan definitieve besluitvorming over realisatie plaatsvinden. Ook bij de ambities wordt onderscheid gemaakt in ruimtelijke ontwikkelingen en verkeersmaatregelen.

3.5.1. Gebiedsontwikkeling tot 2030

De volgende ruimtelijke plannen en andere ontwikkelingen zijn relevant voor de beschrijving van de ambities:

Tabel 5: Ambities gebiedsontwikkelingen tot 2030

Nr.	Ambities	Status
15	geplande uitbreiding van bedrijventerreinen als 'Stadspoor' langs de N275 in de gemeente Weert en Nederweert	ambitie
16	Centrumontwikkeling (herontwikkeling/toevoeging winkels (830 bruto vloeroppervlak) / toevoeging 32 appartementen)	ambitie
17	Toeristische ontwikkeling rondom de Kanalen-4-sprong	ambitie
18	Opwaardering passantenhaven	ambitie

Nr.	Ambities	Status
19	Regionaal Agrarisch bedrijventerrein	ambitie

Stadspoort

De gemeenten Nederweert en Weert hebben de ambitie rondom de kruising van de A2-N275 te komen tot de Stadspoort. De (ruimtelijke) uitgangspunten voor de ontwikkeling van de Stadspoort zijn samen met Weert vastgelegd in een convenant en een stedenbouwkundig programma van eisen en wensen. Voor de noord-oost kwadrant van de Stadspoort zet de gemeente in op invulling met leisurfuncties. Deze invulling is afhankelijk van initiatieven uit de markt. De gemeente ontwikkelt het gebied niet zelf (geen actieve grondpolitiek), maar vervult een faciliterende en stimulerende rol. Inmiddels is de eerste fase van een hotel en leisurecentrum gerealiseerd.

Centrumplan

In 2011 heeft een heroriëntatie op het Masterplan plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot nieuwe initiatieven van een ontwikkelcombinatie op basis van draagvlak bij eigenaren en ondernemers in het gebied Burg. Hobusstraat. Intentieafspraken tussen gemeente en de ontwikkelcombinatie zijn vastgelegd. Deze afspraken hebben betrekking op een nader haalbaarheidsonderzoek naar een herontwikkeling van bestaand winkelvegoed in het plangebied in combinatie met woningbouw op de verdiepingen. Het plan gaat vooral uit van verplaatsingen van bestaande winkels. Het plan sluit aan op de visie van het Masterplan.

Kanalen-4-sprong

In Nederweert is de unieke kanalenviersprong gelegen. Het gebied kenmerkt zich als een overwegend groen gebied met verspreid liggende bebouwing en heeft een hoge recreatieve waarde. Opzet is deze recreatieve waarde verder te ontwikkelen.

Agrarisch bedrijventerrein

De realisatie van een regionaal agrarisch bedrijventerrein is een ambitie van de gemeente Nederweert die voorkomt uit de Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg. Opzet is te komen tot een clustering van moderne intensieve veehouderijen op een hoogwaardig agrarisch bedrijvenpark. Een goede ontsluiting is hierbij essentieel. Het agrarisch bedrijvenpark dient duurzaam te zijn, zowel energetisch als voor de omgeving en kan door clustering nieuwe kansen bieden voor innovatie.

Feitelijk zijn alle plannen ambities aangezien er nog geen harde plannen voor liggen. Wel zijn al deze plannen vastgelegd in vastgesteld beleid.

3.5.2. Verkeersmaatregelen tot 2030

Naast verkeersmaatregelen waarover een besluit is genomen bestaan er ook ambities om de weginfrastructuur rond Midden-Limburg op een aantal plekken aan te passen die mogelijk zijn weerslag hebben op het gebruik van de N266:

Tabel 6: Ambities verkeersmaatregelen tot 2030

Nr.	Ambities	Status
	De realisatie van de oplossingen op knooppunt Leenderheide (A2/A67) ten zuiden van Eindhoven	ambitie
	geplande verkeerskundige ingrepen binnen de gemeente Weert (afwikkeling verkeer Ringbaan Noord)	ambitie
	Westtangent Weert	ambitie
	De realisatie van de Ruit rond Eindhoven (doortrekking A58 ten noorden van Eindhoven en Helmond en de opwaardering van de N279 tot autoweg tussen Den Bosch en de A67)	in voorbereiding

4. PROBLEEMSTELLING

Op basis van het voorgaande blijkt dat er sprake is van een aantal problemen.

De huidige ligging van de N266 zet een rem op de volgende gebiedsontwikkelingen:

- Het opheffen van de barrière tussen Nederweert en Budschop, zoals in het Masterplan beschreven.
- Het creëren van kansen voor de ontwikkeling van de kanaalzone en kernwinkelgebied
- De realisatie van een regionaal agrarisch bedrijvenpark ten noorden van Nederweert. Een eventuele aanleg van een agrarisch bedrijvenpark dient gepaard te gaan met een goede ontsluiting. Een goede aansluiting op de A2 via de N266 is daarvoor noodzakelijk.

De doorsnijding van de N266 door de kern van Nederweert leidt bovendien tot:

- onveilige verkeerssituaties;
- een slechte oversteekbaarheid;
- geluidsoverlast.

Het vormgeven van de N266 en de N275 levert problemen op:

- N275 betreffende verkeersafwikkeling op de wegvakken en de kruispunten;
- slechte verkeersafwikkeling op de N275 leidt tot verliestijden en een slechtere bereikbaarheid van de regio;
- het versterken van de doorgaande functie van de route Weert – Helmond conflicteert zonder afwaardering van de N266 binnen de bebouwde kom.
- De ontsluiting van en het bereikbaar houden van de LOG's;
- het regionaal agrarisch bedrijvenpark dient, in verband met risico's op conflicten tussen zwaar verkeer en langzaam verkeer op het lokale wegennet en in verband met het regionale beleid, via de N266 en de N275 te worden ontsloten.

5. DOELSTELLING, UITGANGSPUNTEN EN RANDVOORWAARDEN

5.1. Doelstelling

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

De relatie tussen Nederweert en Budschop zal door het opheffen van de barrièrewerking van de weg en de herinrichting van de kanaalzone, waardoor het kanaal zijn oude verbindende functie terugkrijgt, verbeteren.

De verbetering van de bereikbaarheid in de regio, zowel lokaal als regionaal, richt zich op:

- het oplossen verkeersafwikkeling op de kruispunten op de route A2-N275-N266;
- de afname van de reistijd op de trajecten Nederweert-Helmond/Someren en Nederweert-Venlo;
- een optimale verbinding A2-N275-N266 (met een I/C waarde onder 0,7; zowel in de autonome als in de toekomstige situatie).

De oplossing zal moeten resulteren in:

- een verbetering van de leefbaarheid in de kern van Nederweert-Budschop;
- een verbetering van de verkeersveiligheid;
- een verbetering van de oversteekbaarheid;
- een verbetering van het woon- en voorzieningengebied;
- een afname van geluidhinder met minder geluidgevoelige objecten met een geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB langs de weg;
- een afname concentratie fijnstof.

Onderzocht moet worden of een randweg voldoende oplossend vermogen heeft voor de geschetste problemen. Ook kan worden ingespeeld op de ontwikkelingen van het Masterplan en het regionaal agrarisch bedrijvenpark. Uitgangspunt hierbij is dat de randweg tot zo min mogelijk hinder moet leiden, met oog voor bestaande functies en waarden in het gebied. Waar mogelijk wordt gestreefd naar een verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Daarnaast wordt in deze studie ook meegenomen welke mogelijkheden benut kunnen worden om de bestaande situatie te verbeteren. Gekeken wordt of door het nemen van verkeersmaatregelen of het Duurzaam Veilig inrichten van de gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom van Nederweert leidt tot voldoende oplossend vermogen. Hierbij wordt de knelpuntgerichte aanpak onderzocht, zonder daarbij een randweg aan te leggen.

5.2. Uitgangspunten

Uitgangspunt is het creëren van een logische structuur van de N266 (nieuw aan te leggen dan wel op huidige locatie) welke aansluit op de omliggende wegennetstructuur (met een heldere hiërarchie van rijks-/ provinciale en gemeentelijke wegen) en daardoor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de omgeving ten goede komt.

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

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

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

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

5.3. Randvoorwaarden

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

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

Onder realistisch wordt verstaan dat het binnen een redelijke termijn realiseerbaar is (5 jaar na besluit vaststelling PIP of bestemmingsplan). Onder uitvoerbaar wordt verstaan de juridisch

uitvoerbaarheid en vergunbaarheid, bijvoorbeeld in relatie tot Natura2000/gebieden. Ook moet de oplossingsrichting technisch uitvoerbaar zijn. De kostenefficiëntie is de verhouding tussen de kosten en het oplossend vermogen, zoveel mogelijk passend binnen het budget van 16 miljoen euro. Duurzaamheid in de zin van een plan waarbij wordt onderzocht wat de potenties voor een duurzame aanleg, inrichting, beheer en gebruik zijn, waarbij wordt gekeken naar energie en materiaalgebruik, maar ook de ruimtelijke kwaliteit van de infrastructuur door de inpassing in de omgeving, maar ook in de zin van toekomstvast, een oplossend vermogen voor de voorziene verkeersstromen tot 2030 zonder nadelige effecten op de omgeving.

6. ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN IN HET MER

6.1. Preselectie

Met betrokken overheden en met stakeholders is een breed scala aan alternatieven en mogelijke varianten daarbinnen besproken die een oplossing zouden kunnen bieden voor de in hoofdstuk 4 geschetste problemen. Dit heeft geleid tot een longlist van 14 alternatieven en varianten. Deze zijn allemaal in een quick scan beoordeeld op:

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

Dit heeft geleid tot een shortlist waarvan verwacht mag worden dat ze een substantiële bijdrage vormen aan de doelstellingen en realiseerbaar zijn. Voor wat betreft de kosten vallen niet alle in de shortlist voorkomende oplossingsrichtingen en varianten binnen het vooraf gestelde financiële kader van € 16 mln., doch de verwachte kostenoverschrijding is nog niet dermate groot dat deze daarom op voorhand afgeschreven zouden moeten worden. In bijlage 5 is dit proces van preselectie beschreven.

6.2. Referentie-situatie

In deze oplossingsrichting wordt onderzocht welke effecten er te verwachten zijn wanneer er geen maatregelen op de verbinding A2-N275-N266 worden genomen.

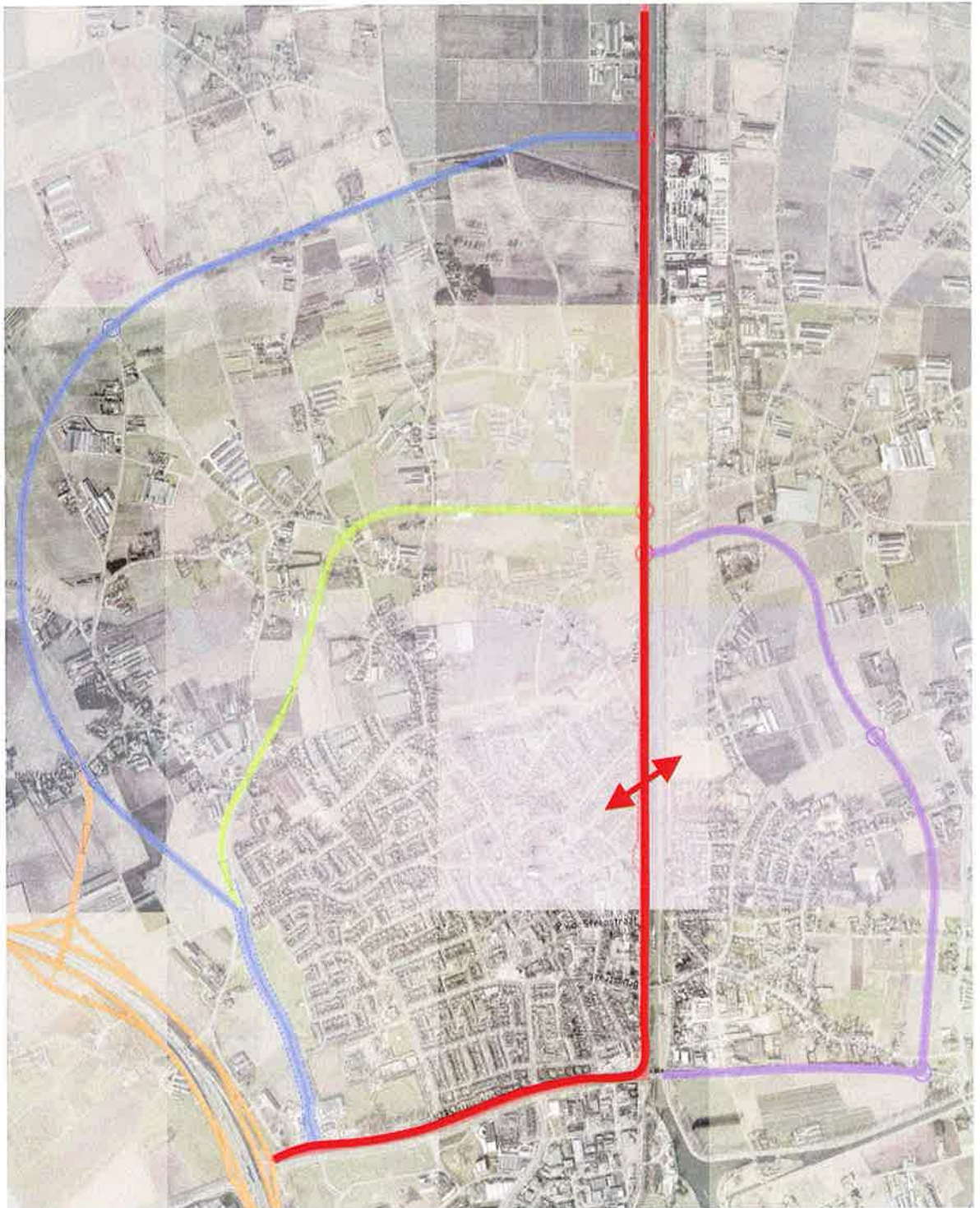
6.3. Alternatief 1: Knelpuntgerichte aanpak

In dit alternatief worden maatregelen op de N266 en de N275 genomen die de verkeerskundige en verkeersveiligheidsknelpunten oplossen en bijdragen aan het verminderen van de barrièrewerking tussen Nederweert en Budschop. Dit alternatief kent 2 varianten:

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

De belangrijkste kenmerken van alternatief 1A zijn:

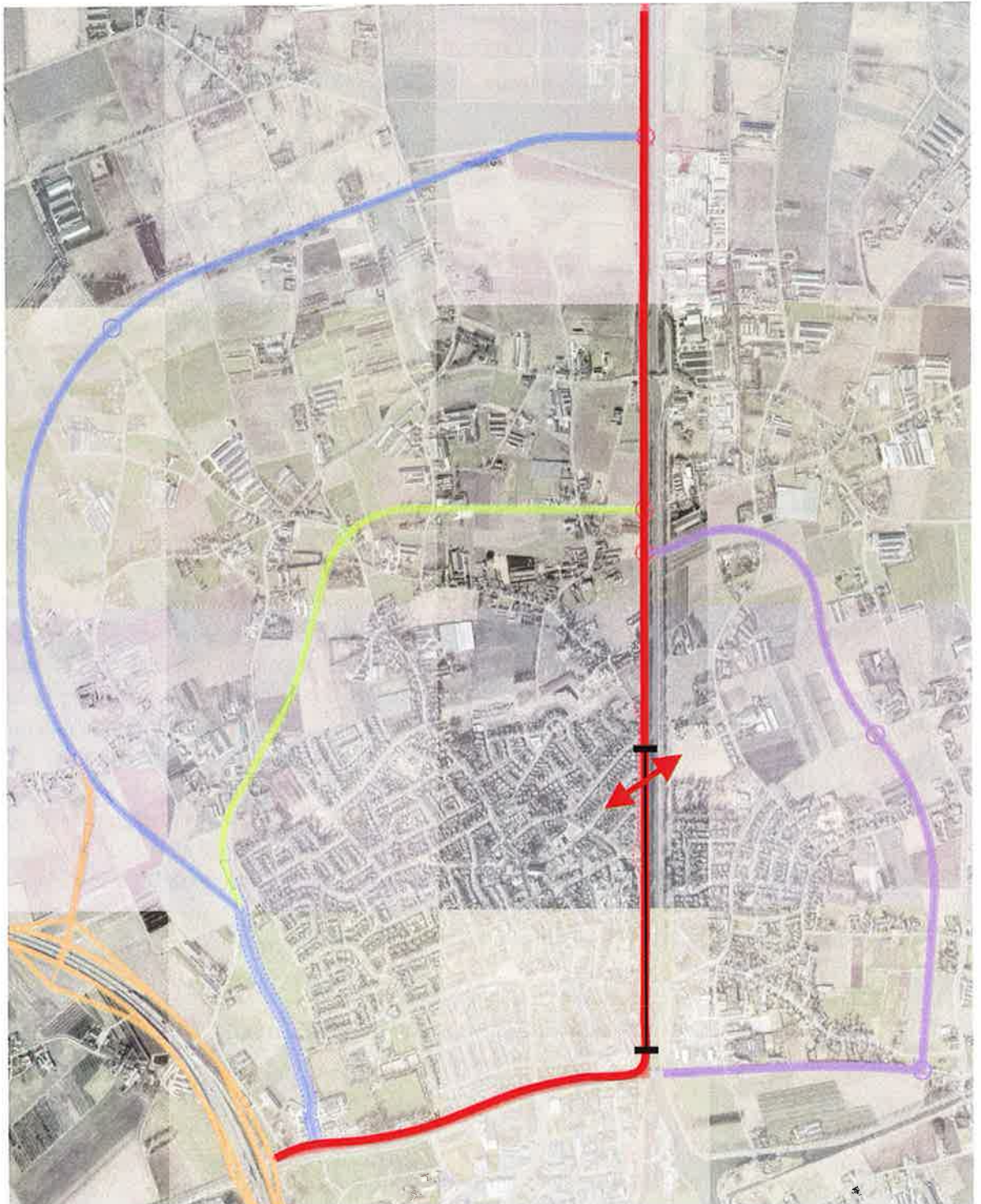
- Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom, met een snelheidsregime van 50km/h tussen N275 en Hoebenakker
- Eenzijdig in twee richtingen te berijden fietspad tussen Staat en P. van der Steenstraat
- Verbreding Brug 15 conform huidige plannen
- Brugstraat éénrichtingsverkeer conform huidige plannen
- Nieuwe verbinding langzaam verkeer tussen Nederweert en Budschop (noordzijde)



Figuur 6: Alternatief 1A, Knelpuntgericht aanpak

De belangrijkste kenmerken van alternatief 1B zijn:

- Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 50km/h tussen N275 en Hoebenakker
- Verdiepte ligging tussen N275 en Hoebenakker
- Parallelstructuur en trottoir tussen Staat en P. van der Steenstraat
- Verbreding Brug 15 conform plannen
- Brugstraat éénrichtingsverkeer conform plannen
- Nieuwe verbinding langzaam verkeer tussen Nederweert en Budschop (noordzijde)



Figuur 7: Alternatief 1B: knelpuntgericht aanpak verdiept

6.4. Alternatief 2: Randweg vanaf N275

Alternatief 2 betreft een Randweg, met 2x1 rijstroken, 80 km/u – weg buiten de bebouwde kom. In dit alternatief wordt de Randweg West doorgetrokken ten noordwesten van de kern Nederweert. Deze weg wordt in zijn geheel uitgevoerd als Gebiedsontsluitingsweg, welke de functie van de huidige N266 ter hoogte van Nederweert overneemt. Deze randweg sluit aan op de bestaande N266 ten zuiden van Brug 14.

In een variant daarop sluit de Randweg ten noorden van Brug 14 aan op de N266. De randweg komt daarmee op grotere afstand van bebouwing te liggen.

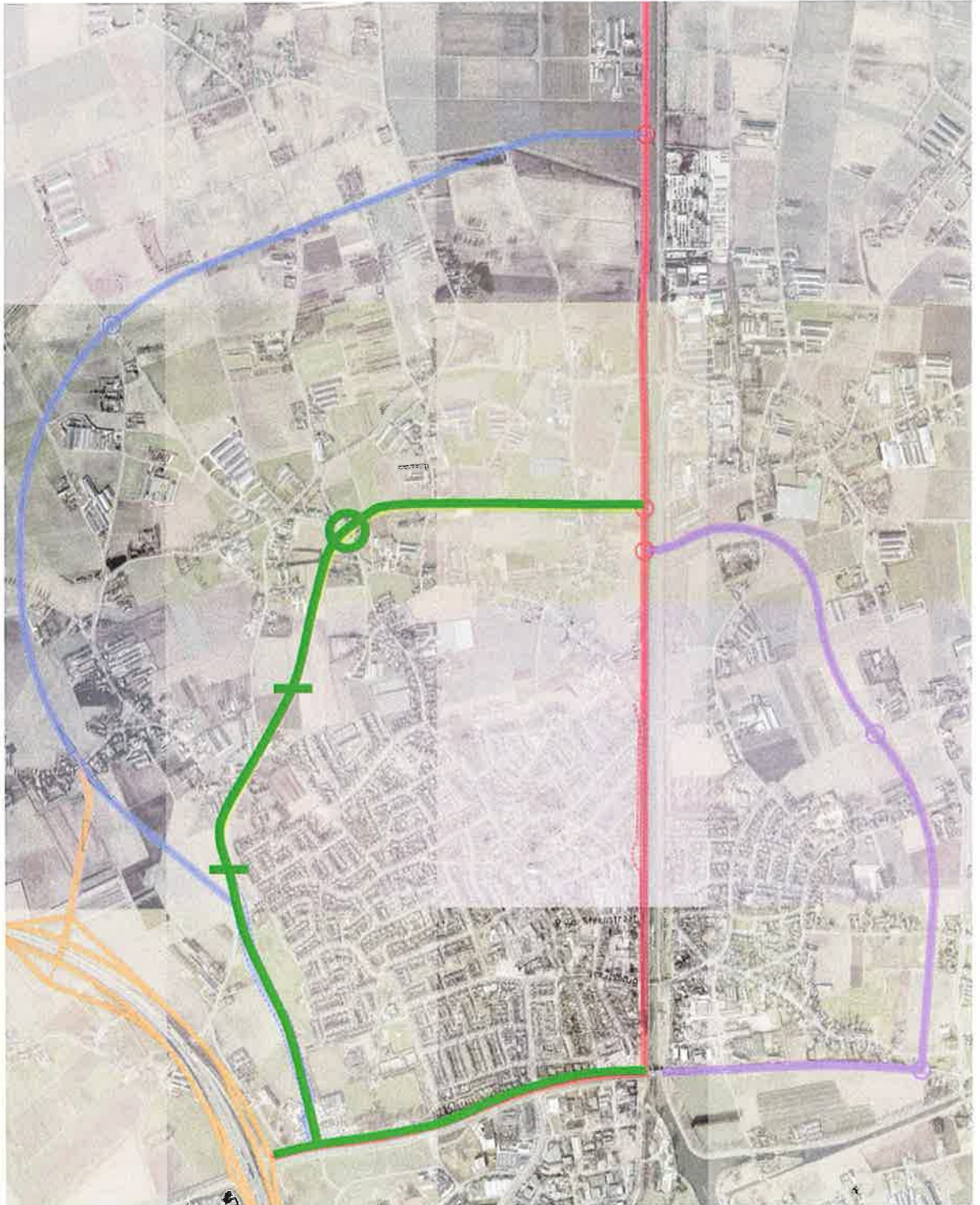
Beide randwegvarianten kennen tussen de N275 en N266 twee aansluitpunten op het onderliggend wegennet, namelijk ter hoogte van de rotonde Randweg-West – Molenweg en ter hoogte van de Booldersdijk. Alle overige kruisingen worden afgesloten en via een alternatieve routes (zonodig middels een parallelstructuur langs de randweg) afgehandeld. De Heijsterstraat wordt ongelijkvloers gekruist zonder aansluiting op de randweg.

De aanleg van een Randweg gaat in dit alternatief gepaard met een afwaardering van de huidige N266 door de kern van Nederweert/Budschop van Gebiedsontsluitingsweg naar Erftoegangsweg.

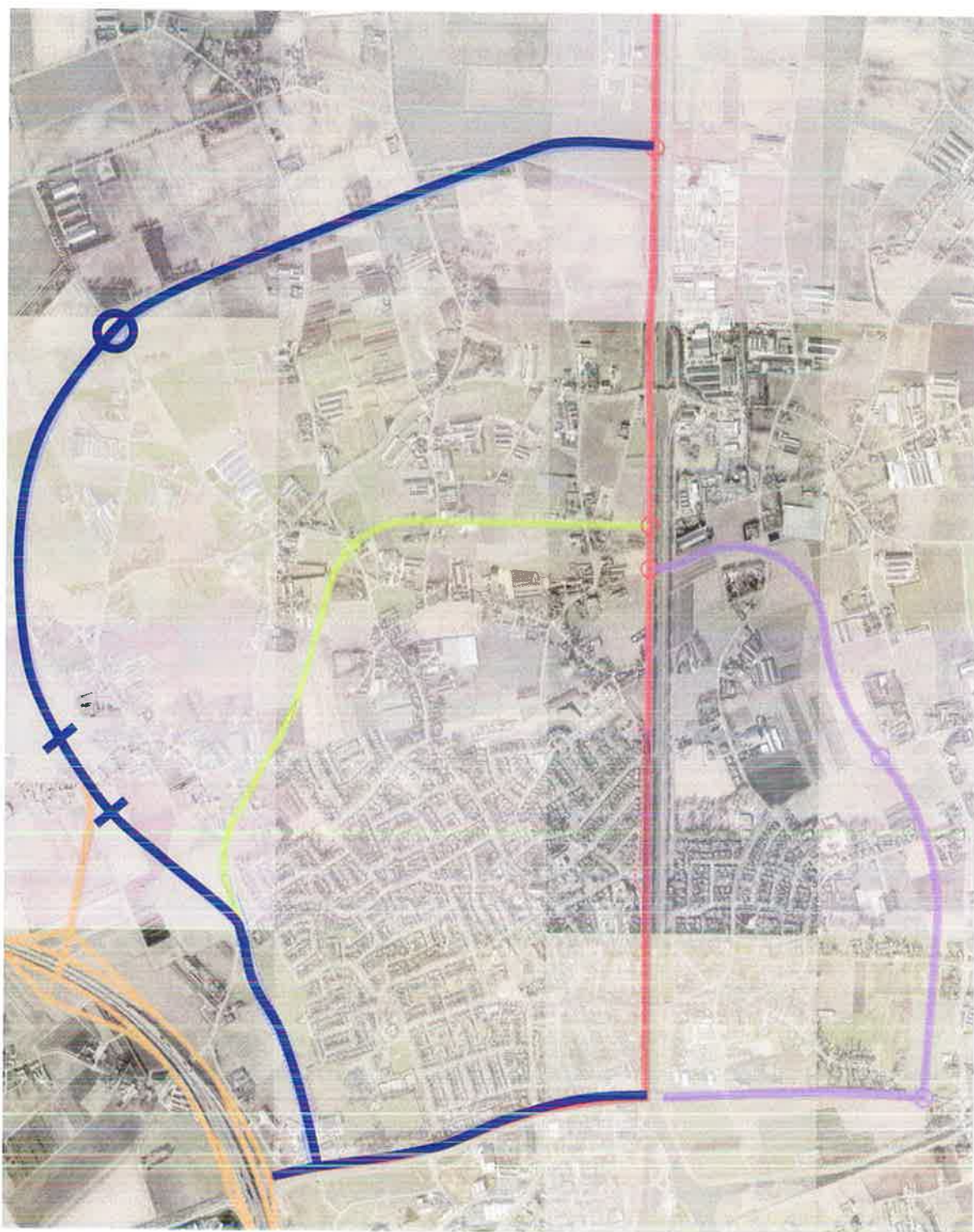
Voor wat betreft de Booldersdijk geldt als uitgangspunt dat deze op de nieuwe Randweg N266 wordt aangesloten, t.b.v. de ontsluiting van het noordelijk deel van Nederweert. Een mogelijk gevolg hiervan is dat daardoor een aanzienlijk toename van het sluipverkeer van en naar Someren-Heide ontstaat, omdat deze route van/naar Someren en omgeving qua afstand wellicht korter zal zijn. In het onderzoek zal daarom de mate van mogelijk sluipverkeer worden onderzocht. Op basis van de resultaten hiervan dient nader te worden bepaald op welke wijze maatregelen gewenst zijn om dit te sturen. Mocht dit alternatief in fase 1 gekozen worden als voorkeursalternatief, dan zal in fase 2 worden bekeken hoe hier mee om te gaan. In het uiterste geval zou dit er toe kunnen leiden dat de geplande aansluiting van de Booldersdijk geheel achterwege zal blijven. In dat geval zal het uitgangspunt zijn dat de Booldersdijk de Randweg N266 ongelijkvloers zal kruisen, waarbij de mogelijkheid van een voldoende alternatieve ontsluiting van het noordelijk deel van Nederweert wordt onderzocht.

De belangrijkste kenmerken van alternatief 2 zijn:

- Parallelstructuur weerszijden tussen N275 en Molenweg
- Verdiepte ligging t.h.v. Heijsterstraat
- Rtonde t.h.v. Booldersdijk
- Aansluiting t h v. N266
- Verkeerslichten t.h.v. N275
- Afwaarderen bestaande N266 in de kern Nederweert/Budschop
- 30 km/h tussen Staat en Hoebenakker
- 60 km/h tussen Hoebenakker en randweg
- Verbreding Brug 15 conform huidige plannen
- Brugstraat éénrichtingsverkeer conform huidige plannen



Figuur8: *Alternatief 2A, Randweg vanaf N275*



Figuur 9: *Alternatief 2B, randweg vanaf N275*

6.5. Alternatief 3: Randweg vanaf A2

Alternatief 3 betreft een Randweg, 2x1 rijstroken, 80 km/h - weg buiten de bebouwde kom. In dit alternatief wordt een nieuwe Randweg aangelegd, die aantakt op de A2 en op de bestaande N266 ten noorden van Brug 14.

De aansluiting van de nieuwe wegverbinding op de A2 is gecombineerd met de aansluiting van de N275 op de A2. Dit wordt gerealiseerd door middel van een parallelstructuur langs de A2. Bij dit alternatief wordt in het ontwerp uitgegaan van een eventuele verbreding van de A2 op termijn van 2x2 naar 2x3 rijstroken. Tussen A2 en de huidige N266 wordt de Randweg alleen ter hoogte van de Booldersdijk aangesloten op het onderliggend wegennet. Alle overige kruisingen worden afgesloten en via een alternatieve routes (zonodig door middel van een parallelstructuur langs de randweg) afgehandeld. De Heijsterstraat wordt ongelijkvloers gekruist zonder aansluiting op de Randweg.

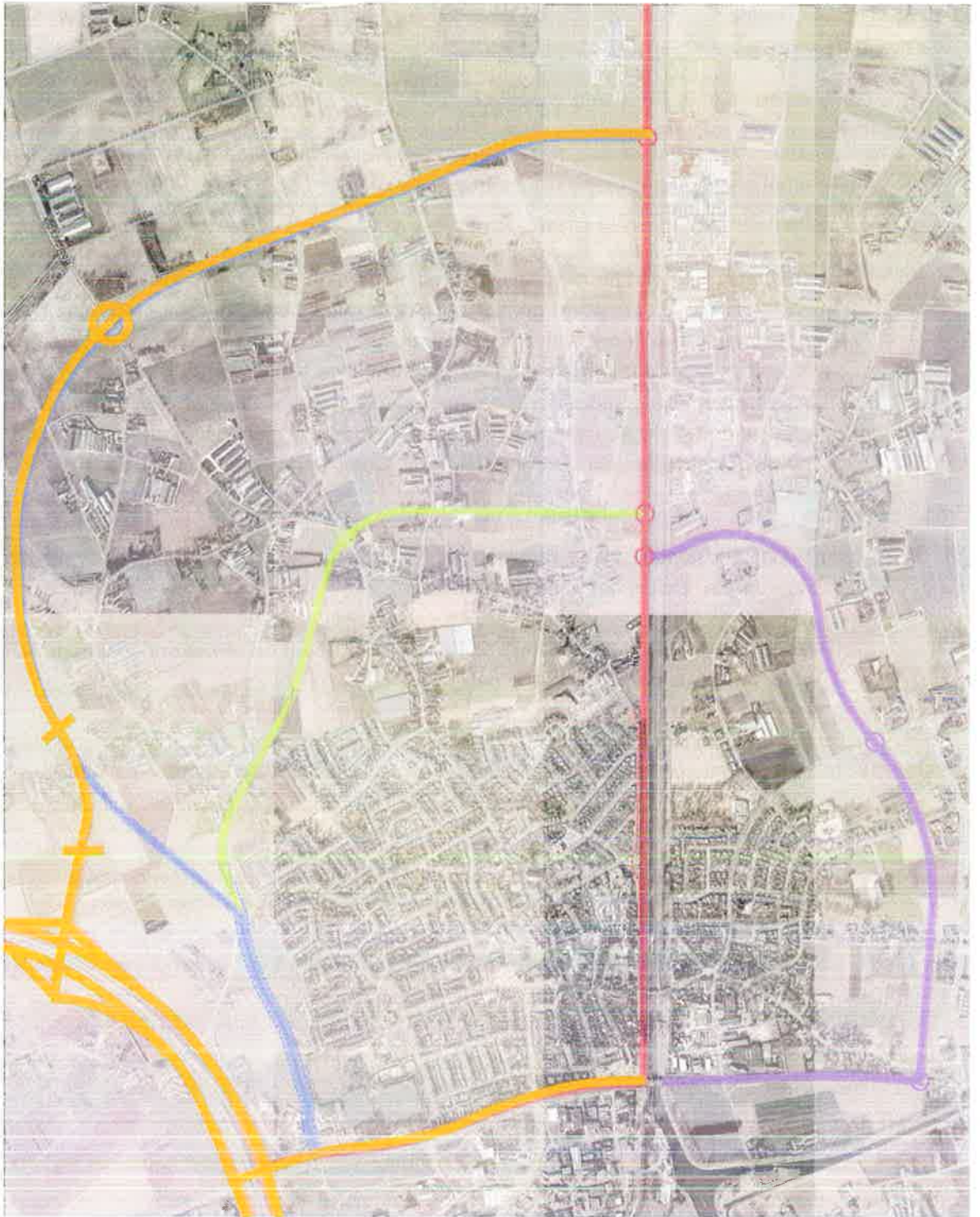
Vanaf het punt waar de randweg de Heijsterstraat ongelijkvloers kruist, vervolgt de randweg in noordelijke richting het tracé van alternatief 3B.

Voor wat betreft de aansluiting van de Booldersdijk en de afwaardering van de N266 in Nederweert geldt het gestelde als in de alternatief 3.

De aanpassingen aan de A2 hebben aan Weerter-zijde impact op de voorziene ontwikkelingen voor bedrijventerrein Kampershoek-Noord. In de studies zullen deze effecten in beeld worden gebracht en waar mogelijk gekwantificeerd. De financiële gevolgen zullen in de afweging worden meegenomen.

Verder geldt het volgende voor dit alternatief:

- Verbreding Brug 15 conform plannen
- Brugstraat éénrichtingsverkeer conform plannen
- 30km/h tussen Staat en Hoebenakker
- 60 km/h tussen Hoebenakker en randweg



Figuur 10: *Alternatief 3, randweg vanaf A2*

6.6. Alternatief 4: Randweg ten oosten van Nederweert-Budschop

In dit alternatief wordt er tussen de N266 ten zuiden van Brug 14 en de N275 ten oosten van Budschop een randweg, met 2x1 rijstroken, 80 km/u – weg buiten de bebouwde kom aangelegd.

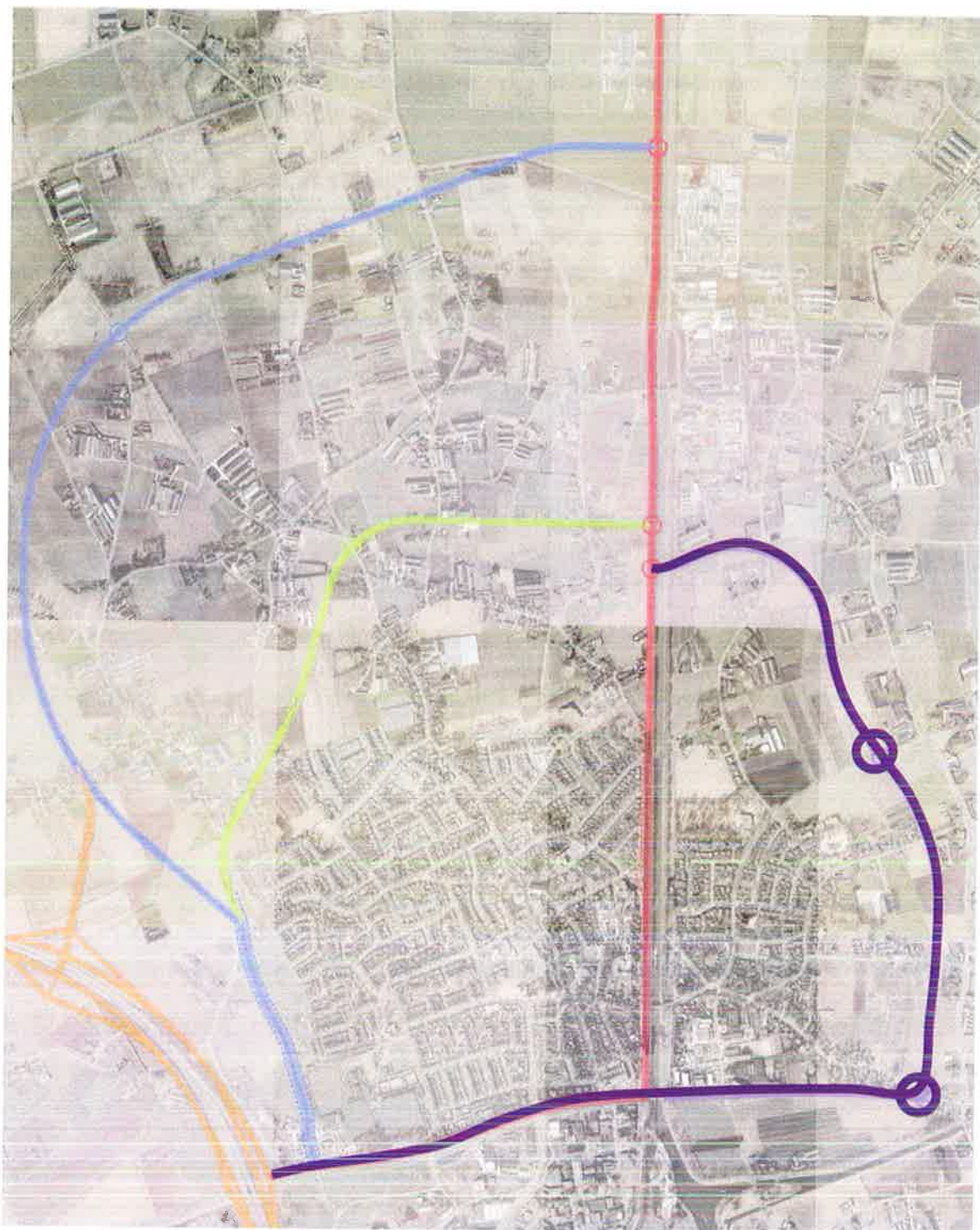
Ter hoogte van de Ospelseweg zal deze randweg aansluiten op het onderliggend wegennet. Alle overige kruisingen worden afgesloten en via een alternatieve routes (zonodig door middel van een parallelstructuur) afgehandeld.

De aansluiting van deze randweg op de N275 zal plaatsvinden ten westen van de rotonde N275-Hoofstraat.

Voor wat betreft de afwaardering van de N266 geldt het gestelde als bij alternatief 3.

Andere kenmerken van dit alternatief zijn:

- 30km/h tussen Staat en Hoebenakker
- 60kmh tussen Hoebenakker en randweg
- Rotonde t.h.v. N275 (nieuw)
- Rotonde t.h.v. Ospelsedijk
- Aansluiting t.h.v. N266 en nieuwe brug
- Verbreding Brug 15 conform plannen
- Brugstraat éénrichtingsverkeer conform plannen
- Aansluiting t.h.v. Brug 14
- Verkeerslichten t.h.v. Hulsenweg



Figuur 11: Randweg ten oosten van Nederweert-Budschop (indicatief)

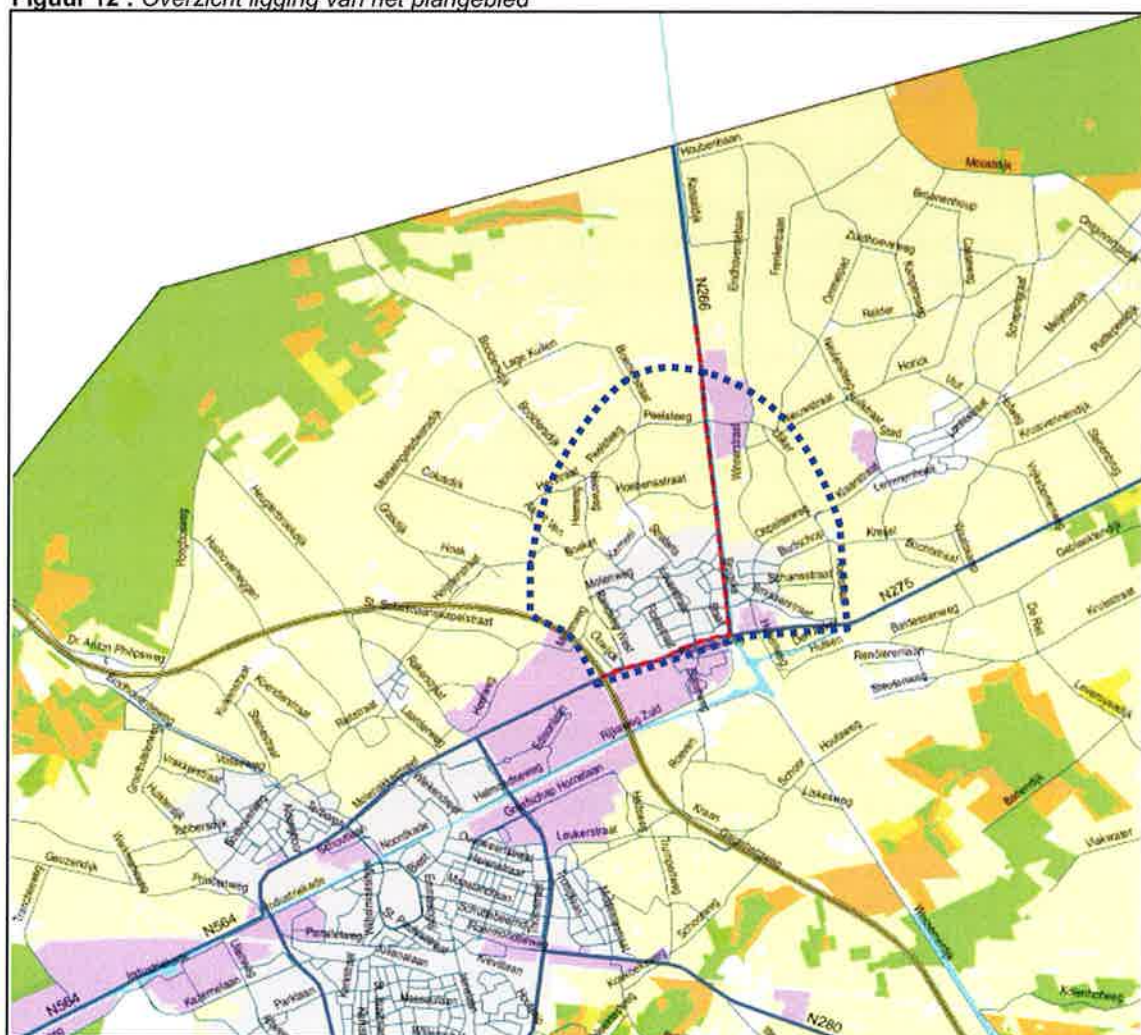
7. ONDERZOEKSMETHODIEK IN HET MER

7.1. Plangebied/studiegebied

In het planMER wordt onderscheid gemaakt tussen de begrippen plangebied en studiegebied. Het plangebied is het gebied waarop de aanvulling op het POL betrekking heeft. Het plangebied wordt gevormd door de driehoek A2-N275-N266 bij Nederweert, waarbinnen de voorgenomen activiteit wordt gerealiseerd.

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

Figuur 12 : *Overzicht ligging van het plangebied*



7.2. Planhorizon

De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkeling en wordt in het MER gebruikt om de milieugevolgen van de voorgestelde ingreep inzichtelijk te maken.

De autonome ontwikkeling zijn die ontwikkelingen die, los van het voornemen dat in het MER wordt onderzocht, zullen optreden in het gebied. Als referentiejaar is hierbij **2030** aangehouden.

7.3. Criteria

De aanleg en het gebruik van een randweg heeft een aantal ruimtelijke en milieugevolgen. In het kader van MER zullen een aantal onderzoeken worden uitgevoerd. In het MER worden per maatregel de effecten en het oplossend vermogen van de maatregelen beschreven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in:

- Doelcriteria (criteria die het probleemoplossend vermogen / doelrealiserend vermogen toetsen)
- Effectcriteria (criteria, die de overige effecten op de omgeving (lokaal / regionaal) toetsen op basis van criteria die gangbaar zijn in m.e.r.).

7.3.1. Doelcriteria

Voor de beoordeling van het doelrealiserend vermogen van de oplossingsrichtingen en varianten wordt het doelbereik bepaald waarbij de doelen concreter en meetbaar gemaakt worden. Tevens wordt bepaald wanneer een maatregel voldoet.

7.3.2. Effectcriteria

Per milieuaspect worden verschillende beoordelingscriteria geformuleerd. Bij de effectbeschrijving wordt, zover relevant, onderscheid gemaakt in:

- effecten die optreden gedurende de aanleg, en
- effecten als gevolg van het gebruik.

Tevens wordt aangegeven of effecten tijdelijk, permanent, ophefbaar of onomkeerbaar zijn, op korte of langere termijn spelen en of er sprake is van cumulatieve effecten. Ook wordt aangegeven welke mitigerende en/of compenserende maatregelen mogelijk en/of noodzakelijk zijn.

Voor de omvang en ligging van het studiegebied wordt uitgegaan van het mogelijke beïnvloedingsgebied als gevolg van de maatregelen op oplossingsrichtingen voor de N266. De omvang van het beïnvloedingsgebied kan per milieuaspect verschillen.

7.4. Leemten in kennis

In het MER wordt een overzicht opgenomen van de leemten in kennis en informatie die na de beschrijving en beoordeling van de oplossingsrichtingen resteren. Deze leemten in kennis worden, waar relevant in een evaluatieprogramma opgenomen.

BEOORDELINGSKADER

Doelbereik

Thema	Doelcriteria:	Doelbereik (wanneer is doel gehaald?)	Onderzoeksmethode detailniveau (kwalitatief/kwantitatief)
Verkeer	<p>Gebiedsontwikkeling Masterplan</p> <ul style="list-style-type: none"> Opheffen barrièrewerking Nederweert-Budschop <p>Doorstroming</p> <ul style="list-style-type: none"> Betere doorstroming regionaal Betere doorstroming lokaal <p>Bereikbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> Goede bereikbaarheid regio Goede lokale ontsluiting van kernen en economische centra zoals bedrijventerreinen Goede bereikbaarheid van (agrarische) percelen en huiskavels Goede bereikbaarheid langzaam verkeer (per fiets en te voet) Betere oversteekbaarheid Minder sluisverkeer 	<ul style="list-style-type: none"> Opheffen barrièrewerking tussen kernen Nederweert en Budschop <ul style="list-style-type: none"> Ophlossen verkeersontwikkeling voorrangskruispunten Ophlossen overstekend verkeer I/C waarde dient onder 0,7 te zijn zowel in de autonome als in de toekomstige situatie (2030) Reistijdverbetering Voldoen aan criteria duurzaam veilig Realisatie oversteekmogelijkheden Geen sluisverkeerroutes over de Booldersdijk richting Someren-Heide Sluisverkeer Budschop-Ospel Realisatie vrijliggende fietspaden, met zo min mogelijk conflicten met gemotoriseerd verkeer 	<p>kwalitatief</p> <p>Verkeersmodel (kwantitatief):</p> <ul style="list-style-type: none"> Maximale I/C-verhouding op verbinding N266-N275-A2 <p>Verkeersmodel (kwantitatief/kwalitatief):</p> <ul style="list-style-type: none"> Verkeersontwikkeling Reistijdverandering (minuten) op trajecten w.o. Nederweert-Helmond/Someren en Nederweert-Venlo Kwalitatieve beoordeling van oversteekbaarheid Verhouding functie en gebruik Gevolgen in kaart brengen voor langzaam verkeer (omrijfactor landbouwverkeer) Kwalitatieve beoordeling van sluisverkeer op de relatie N275 – N266 via Budschop en de relatie Randweg N266 – Someren-Heide via Booldersdijk
Verbeteren	Barrièrewerking buitengebied	Geen nieuwe barrièrewerking als gevolg van	– kwalitatief

Thema	Doelcriteria:	Doelbereik (wanneer is doel gehaald?)	Onderzoeksmethode detailniveau (kwalitatief/kwantitatief)
Leefbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> - Geen nieuwe barrièrewerking als gevolg van aanpassingen bestaande of aanleg nieuwe infrastructuur. 	<ul style="list-style-type: none"> - aanpassingen bestaande of aanleg nieuwe infrastructuur. 	
	Verkeersveiligheid <ul style="list-style-type: none"> - Minder verkeersslachtoffers 	<ul style="list-style-type: none"> - Voldoen aan criteria duurzaam veilig 	Kwantitatief/kwalitatief <ul style="list-style-type: none"> - Kwalitatief effect op verkeersveiligheid - Slachtoffersgegevens - Kentallen voor verkeersveiligheid - Balans tussen functie, gebruik en vormgeving - Netwerkbenedering fiets en landbouwverkeer - effect landbouwverkeer op ander langzaam verkeer
	Geluid : <ul style="list-style-type: none"> - Afname geluidhinder 	Voldoen aan wettelijk eisen t.a.v. geluid <ul style="list-style-type: none"> - Minder geluidgevoelige objecten met een geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB 	Kwantitatief <ul style="list-style-type: none"> - Akoestisch onderzoek SRMII - Toename/afname aantal geluidgevoelige objecten met een geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (met en zonder maatregelen) - Toename/afname aantal geluidgevoelige objecten met een geluidbelasting hoger dan de maximale ontheffingswaarde - Mogelijkheden en indicatieve kosten van geluidsreducerende maatregelen
	Luchtkwaliteit (effecten op mens en natuur): Verbetering luchtkwaliteit	Voldoen aan wettelijk eisen t.a.v. luchtkwaliteit	Kwantitatief <ul style="list-style-type: none"> - Oppervlaktes van de verschillende contourklassen - Totale emissies van het wegverkeer in het studiegebied - Aantal woningen binnen de verschillende

Thema	Doelcriteria:	Doelbereik (wanneer is doel gehaald?)	Onderzoeksmethode detailniveau (kwalitatief/kwantitatief)
			<ul style="list-style-type: none"> - contourklassen - Overschrijding van de wettelijke grenswaarden voor de maatgevende stoffen NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} - cumulatie uitstoot landbouw/verkeer t.a.v. luchtkwaliteit - NO_xdeposities Natura2000

Effectcriteria

(Milieu)effectencriteria zijn criteria om te onderzoeken wat de effecten van de randweg zijn op de omgeving. Hieronder vallen directe effecten als verstoring van archeologische waarden, ruimtebeslag in natuurgebieden en indirecte effecten zoals geluidhinder op woningen en natuurgebieden. In het MER worden de effecten van de randweg N266, waar relevant en mogelijk, kwantitatief (cijfermatig) beschreven. In de overige gevallen is de effectbepaling kwalitatief (beschrijvend). Daarnaast worden compenserende en mitigerende maatregelen voor negatieve effecten in beeld gebracht. In het MER wordt nader onderzocht in hoeverre genoemde effecten aan de orde zijn.

Thema	Effectcriteria:	Effectbeoordeling onderzoeksmethode	Detailniveau MER
Verkeer, overige aspecten	- Verkeersafwikkeling	- Verkeersmodelberekening (effectbepaling, wegenstructuur, bereikbaarheid, doorstroming, verkeersafwikkeling, uitkruites en aanrijtijden , bereikbaarheid buitengebied en kern voor verschillende soorten vervoer (auto, fiets))	Kwantitatief
	- Bereikbaarheid openbaar vervoer		
	- Beïnvloeding verkeersintensiteiten en afwikkeling omliggend wegennet		
	- Hulpdiensten		
Trillingen	- Beleving van trillingen bij omwonenden	- hinderbeleving als gevolg van trillingen (SBRrichtlijn)	Kwalitatief
Bodem	- Invloed op bodempopbouw en geomorfologie	- Sanering ernstige verontreinigingen	Kwalitatief, waar mogelijk kwantitatief op hoofdlijnen
	- Beïnvloeding bodem- en grondwaterkwaliteit	- Vrijkomen van verontreinigde grond	
Water	- Invloed op oppervlaktesysteem		Kwalitatief, mogelijk kwantitatief op hoofdlijnen
	- Invloed op grondwatersysteem		

Thema	Effectcriteria:	Effectbeoordeling onderzoeksmethode	Detailniveau MER
			hoofdlijnen bij vercipte ligging
Sociale aspecten (leefbaarheid buitengebied)	<ul style="list-style-type: none"> - Effecten op gezondheid - Lichtinval - Sociale veiligheid - Sociale veiligheid 	<ul style="list-style-type: none"> - GES-scores - - 	Kwantitatief (GES), rest kwalitatief
Kabels en Leidingen	<ul style="list-style-type: none"> - Aanwezigheid en ligging van kabels en leidingen 	<ul style="list-style-type: none"> - - 	Kwalitatief
duurzaamheid	<ul style="list-style-type: none"> - potenties voor duurzame aanleg, inrichting, beheer en gebruik 	<ul style="list-style-type: none"> - - - - - 	Kwalitatief
Externe Veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> - Plaatsgebonden risico 	<ul style="list-style-type: none"> - - 	Kwantitatief
Flora en Fauna	<ul style="list-style-type: none"> - Groepsrisico - Ecologische structuur en relaties - - - 	<ul style="list-style-type: none"> - - - - - 	<ul style="list-style-type: none"> - - - - -

Thema	Effectcriteria:	Effectbeoordeling onderzoeksmethode	Detailniveau MER
	- Flora en fauna	- Invloed op beschermde soorten FFwet - Effect op biodiversiteit - Effect op biotopen / habitats	Kwantitatief/kwalitatief
Landschap	- Beïnvloeding van landschapstypen, landschappelijke elementen en structuren en aardkundige waarden	- Landschappelijke structuur - Ruimte-visuele kwaliteit	Kwalitatief
	- Beïnvloeding van de mate van openheid /beslotenheid van het landschap en de invloed op de zichtrelaties	- Landschappelijke waarden - Aardkundige waarden	
	- barrièrevorming	- Stedenbouwkundige structuur	
Archeologie	Beïnvloeding gebieden met een archeologische verwachtingswaarde		Kwalitatief
	Beïnvloeding bekende archeologische waarden (monumenten en vindplaatsen)		Kwalitatief
Cultuurhistorie	Beïnvloeding van bouwhistorische waarden		Kwalitatief
	Beïnvloeding beschermde stads- of dorpsgezichten		
	Beïnvloeding van cultuurhistorische waarden en elementen		Kwalitatief
	Beïnvloeding van cultuurlandschappelijke waarden		Kwalitatief
	Ruimtebeslag op woningen/woongebieden		Kwalitatief
	Ruimtebeslag op werkgebieden (bedrijven/bedrijventerreinen)		Kwantitatief
Ruimte	Ruimtebeslag op recreatiegebieden/doorsnijding recreatieve routes		Kwantitatief
	Ruimtebeslag op landbouwgebieden		Kwantitatief
	Ruimtebeslag op natuurgebieden zie ook Flora en fauna		Kwantitatief
	Overige (schootsvelden / Lichthinder)		Kwantitatief
			Kwalitatief

BIJLAGE 1: LITERATUURLIJST

- [1] Stuurgroep Midden-Limburg,
Het oog van Midden-Limburg. Regiovisie 2008 – 2028.
Roermond, 17 december 2008
- [2] Kragten,
Beleidsplan verkeer en vervoer gemeente Nederweert, Visienota, augustus
2007
- [3] Stuurgroep Centrumplan Nederweert–Budschop, gemeente Nederweert en
Synchroon,
Masterplan, centrumgebied Nederweert-Budschop
2009
- [4] H&S Croonen,
Gebiedsvisie Randweg N275-N266 Nederweert
2011
- [5] Besluit tot wijziging van het Besluit Milieueffectrapportage 1994,
Staatsblad 2006 nr. 388.
Koninklijk Besluit d.d. 16 augustus 2006.
- [6] Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu,
Handreiking milieueffectrapportage van plannen (Plan-mer).
Den Haag, 2006.
- [7] Provincie Limburg,
Startdocument Randweg N266 Nederweert
3 juli 2012
- [8] Provincie Limburg,
POL 2006
- [9] Goudappel Coffeng,
Koersnota Netwerkanalyse De Hoge Dunk
januari 2008
- [10] DHV,
Verkeersstudie Midden-Limburg. Variantenstudie.
Maastricht, november 2009.
- [11] Gemeente Nederweert i.s.m. BRO,
Structuurvisie Nederweert, Ruimtelijke ontwikkelingen in een

plattelandsgemeente 2010-2020
9 november 2010

- [12] DHV
Integrale studie verbinding A2 – N275 – N266
2010
- [13] <http://www.wegenwiki.nl/N266> (Nederland), geraadpleegd september 2012
- [14] Provincie Limburg i.s.m. Goudappel Coffeng,
Geluidsbelastingkaart 2011
25 mei 2012

BIJLAGE 2: WETTELIJKE EN BELEIDSKADERS

Er wordt onderscheid gemaakt in (inter)nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Onderstaand zijn de relevante beleidsstukken beschreven.

Europese wetgeving en beleid

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

Nationaal beleid

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

Provinciale regelgeving en beleid

- POL 2006 inclusief POL-aanvullingen (Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, Reconstructieplan Limburg en Provinciaal Waterplan 2010-2015)
- Verordening Waterhuishouding Limburg;
- Actieplan omgevingslawaai provinciale wegen;
- Meerjaren Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2008-2011;
- Meerjaren Infrastructuur Programma 2008-2011;
- Landschapskader Noord- en Midden-Limburg;
- Beleidsregel plaats voor water;
- Stroomgebiedsvisies I en II;
- Beleidskader bodem;
- Nota provinciaal erfgoedbeleid;
- Nota Natuur en Landschapsbeheer 2010-2020
- Verdrag van Roermond

Regionaal beleid

- Regiovisie 2008-2028 Het oog van Midden-Limburg

Gemeentelijk beleid Nederweert

- Strategische Visie

- Structuurvisie
- Landschapsbeleidsplan
- Beleidsnota archeologie
- Kwaliteitsplan natuur en landschap
- Beleidsplan verkeer en vervoer Nederweert
- Verkeersveiligheidsplan
- Koersnota netwerkanalyse De Hoge Dunk
- Gemeentelijk Waterplan

Weert

- Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan
- Structuurvisie

BIJLAGE 3 BEGRIPPENLIJST

Begrip	Uitleg begrip
Alternatief	Een totaaloplossing. Alternatieven kunnen zijn opgebouwd uit een reeks van varianten op de voorgenomen activiteit.
Ambitie	Veranderingen die losstaan van de aanpassingen aan de N266 en waarover nog geen besluit is genomen.
Autonome ontwikkeling	Veranderingen die zich voltrekken indien geen veranderingen aan de N266 worden uitgevoerd. Autonoom zijn die ontwikkelingen waarover reeds een besluit (vastgesteld beleid en/of een vastgesteld bestemmingsplan) is genomen (op 1 januari 2012) en waarvan met een grote mate van zekerheid kan worden verwacht dat deze binnen afzienbare termijn (voor 2030) worden gerealiseerd.
Bevoegd gezag	Besluitvormend orgaan volgens de m.e.r.-procedure.
GOML	Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg, samenwerkingsverband tussen de 7 gemeenten in Midden-Limburg (Leudal, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond, Weert en Echt-Susteren).
Initiatiefnemer	Natuurlijk persoon of privaot- of publiekrechtelijk persoon die een activiteit wil ondernemen en daarover een besluit vraagt.
Kostenraming	Methode om inzicht te krijgen in de kosten voor een maatregel of project.
Midden-Limburg	Het gebied dat het grondgebied van de gemeenten Leudal, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond, Weert en Echt-Susteren omvat.
MIP	MeerjarenInvesteringsProgramma
Oplossingsrichting	Een brede totaaloplossing voor de problematiek.
N266	De bestaande wegverbinding Nederweert – Helmond.
N275	De bestaande wegverbinding vanaf Ringbaan Noord te Weert richting Venlo-Blerick.

Begrip	Uitleg begrip
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Formele start van de procedure voor de milieueffectrapportage waarin het voornemen van een MER-plichtig initiatief bekend wordt gemaakt.
Plangebied	Het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteiten worden gerealiseerd.
Plan-MER	Milieueffectrapport (het product).
Plan-m.e.r.	procedure voor plannen die een kader stellen voor m.e.r.-plichtige activiteiten, zoals een structuurvisie of een herziening van het POL. Ook geldt de plan-m.e.r.-plicht voor wettelijke of bestuursrechtelijke plannen waarvoor op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 een passende beoordeling moet worden gemaakt.
POL	Provinciaal OmgevingsPlan
Project-m.e.r.	Procedure voor projecten die m.e.r.-plichtig zijn, zoals de aanleg van een weg of de realisatie van woningen.
Studiegebied	Het mogelijke beïnvloedingsgebied als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten (deze kan per milieuaspect verschillen).
Variant	Mogelijkheid om via iets andere deeloplossingen voor een alternatief de doelstelling te realiseren.

BIJLAGE 4 PLANMERPROCEDURE N266

De plan-m.e.r procedure voor de N266 is gekoppeld aan de POL²-aanvulling N266. Schematisch kunnen de verschillende processtappen binnen de planprocedure met een MER als volgt worden weergegeven:

- Algemene kennisgeving van het voornemen tot het opstellen van een POL-aanvulling. De Wet milieubeheer stelt specifieke eisen ten aanzien van de inhoud van de kennisgeving.
- Raadpleging wettelijke adviseurs en andere bestuursorganen over de reikwijdte en detailniveau van het MER. In de praktijk gebeurt dit doorgaans aan de hand van een concept-notitie reikwijdte en detailniveau (NRD). In deze fase ook nagaan in hoeverre grensoverschrijdende effecten mogelijk aan de orde zijn in verband met informeren buurland/buurgemeenten.
- Ter inzagelegging en het bieden van mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen over het planvoornemen is verplicht. De wijze waarop dit gebeurt (aan wie, waarover, termijn etc.) is vormvrij. Het ligt voor de hand in deze fase ook de NRD en de gedetailleerde voortoets/Passende Beoordeling (PB) voor inspraak ter inzage te leggen.
- Inwinnen van advies van de Commissie m.e.r. over de NRD en voortoets/PB is niet wettelijk verplicht maar zal op vrijwillige basis door de Provincie Limburg gebeuren. De Commissie m.e.r. betreft in haar advies ook de ingediende zienswijzen.
- Opstellen Nota van Zienswijzen naar aanleiding ontvangen zienswijzen en adviezen over het planvoornemen, de NRD en de voortoets/PB.
- Vaststelling definitieve versie NRD, voortoets/PB door GS.
- Opstellen MER en POL-aanvulling.

- Kennisgeving terinzagelegging ontwerp-POLAanvulling met bijbehorend MER en overige onderzoeken.
- Raadpleging wettelijke adviseurs/relevante overheden.
- Terinzagelegging en mogelijkheid tot indienen van zienswijzen door een ieder (publiek, relevante overheden e.d.) op het ontwerp-Pol aanvulling en onderliggend MER en overige onderzoeken.
- **Verplicht toetsingsadvies** Commissie m.e.r inzake MER.

- **Verwerking zienswijzen en adviezen in relatie tot POL-aanvulling en MER.**

- Vaststelling POL-aanvulling en bijbehorende motivering hoe met de resultaten van het MER, **zienswijzen** en adviezen van Commissie m.e.r., PCOL en andere instanties is **omgegaan**.

- Bekendmaking vaststelling POL-aanvulling en mogelijkheid tot instellen van beroep. Vanwege toepasselijkheid Crisis- en herstelwet is er voor lagere overheden geen beroepsmogelijkheid

- Inwerkingtreding POL-aanvulling: in beginsel daags na het verstrijken van de beroepstermijn (6 weken).

- Evaluatie van de milieugevolgen van het uitgevoerde plan. Het moment van evaluatie is onderdeel van het besluit.

² Provinciaal Omgevingsplan Limburg

BIJLAGE 5 PRESELECTIE OPLOSSINGSRICHTINGEN EN VARIANTEN

In overleg met de werkgroep stakeholders zijn in eerste aanleg de volgende oplossingsrichtingen geïnventariseerd en in kaart gebracht.

- Oplossingsrichting 0: Referentiesituatie, Autonome ontwikkeling.
- Oplossingsrichting 1: Knelpuntgerichte aanpak
- Oplossingsrichting 2: Aanleg nieuwe randweg, ten westen van de kern Nederweert
- Oplossingsrichting 3: Aanleg nieuwe randweg, tussen N266 en A2
- Oplossingsrichting 4: Aanleg randweg West
- Oplossingsrichting 5: Aanleg nieuwe randweg, ten oosten van de kern Budschop

Oplossingsrichting 0

De bestaande situatie vormt het uitgangspunt voor de uitwerking van deze varianten. Onder de bestaande situatie worden de wegen N266 en de N275 verstaan. Naast de huidige verkeerssituatie wordt tevens de autonome ontwikkeling tot 2030 meegenomen.

Quick scan oplossingsrichtingen en varianten



Genoemde 5 oplossingsrichtingen en daarbinnen 14 varianten zijn geanalyseerd en globaal getoetst op een aantal criteria, te weten:

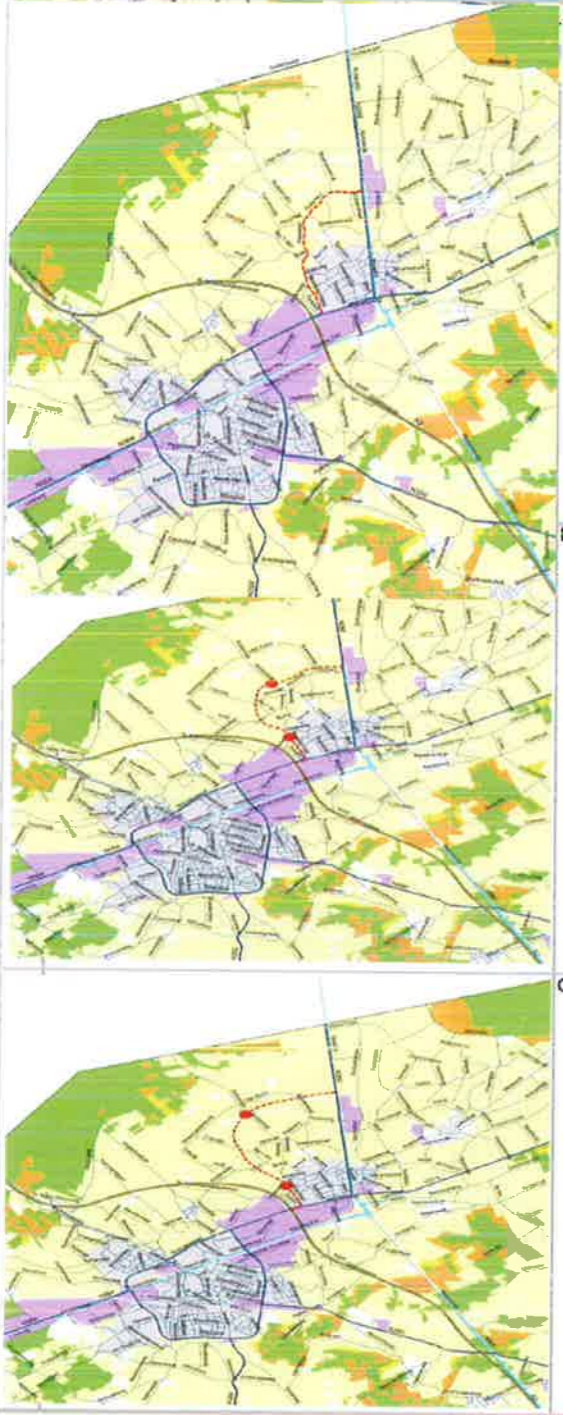
- In hoeverre is de variant technisch haalbaar, oftewel:
 - realiseerbaar,
 - vergunbaar (vanwege de ligging van het Natura 2000/gebied Weerterbos);
 - verwachting medewerking van de betrokken wegbeheerder (Rijkswaterstaat).
- Bijdragen aan doelstellingen:
 - Bijdrage Masterplan (gebiedsontwikkeling);
 - Verkeer;
 - Leefbaarheid en verkeersveiligheid.
- Kosten, oftewel past de variant of oplossingsrichting binnen het totale budget van 16 miljoen:
 - Positief (tot 16 miljoen)
 - Neutraal (tussen 16 en 30 miljoen)
 - Negatief (boven 30 miljoen)




Deze toetsing heeft geleid tot een advies van het ambtelijk projectteam. Dit advies is besproken met de werkgroep Stakeholders, welke op onderdelen een afwijkend advies heeft afgegeven.


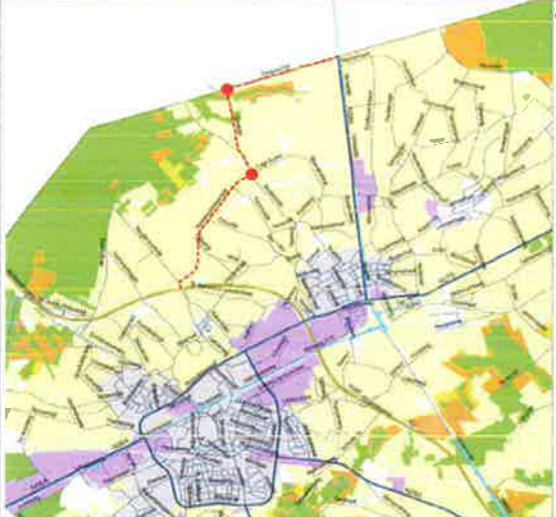

Beide adviezen zijn aan de Stuurgroep voorgelegd. De stuurgroep heeft uiteindelijk op basis van beide adviezen een eindlijst opgesteld.



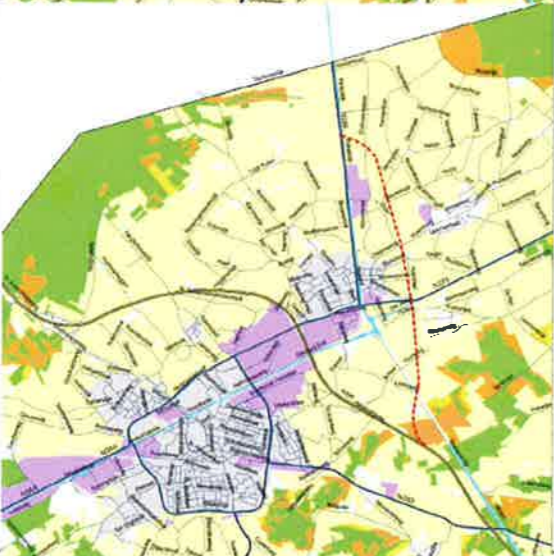
Varianten	Voorstel projectteam	Advies werkgroep	Besluit Stuurgroep
1a	Onderzoeken	Onderzoeken	Onderzoeken
1b	voorbehoud	Meerderheid onderzoeken, minderheid voorbehoud	Onderzoeken
2a	Voorbehoud	Meerderheid voorbehoud, minderheid onderzoeken	Niet onderzoeken
2b	Onderzoeken	Meerderheid onderzoeken, minderheid niet onderzoeken	Onderzoeken
2c	Onderzoeken	Meerderheid onderzoeken, minderheid niet onderzoeken	Onderzoeken
3a	Niet onderzoeken	Niet onderzoeken	Onderzoeken
3b	Onderzoeken	Onderzoeken	Niet onderzoeken
3c	Onderzoeken	Niet onderzoeken	Niet onderzoeken
3d	Niet onderzoeken	Voorbehoud	Niet onderzoeken
4a	Niet onderzoeken	Niet onderzoeken	Niet onderzoeken
4b	Niet onderzoeken	Niet onderzoeken	Niet onderzoeken
4c	Niet onderzoeken	Niet onderzoeken	Niet onderzoeken
5a	Voorbehoud	Onderzoeken	Onderzoeken
5b	Niet onderzoeken	Niet onderzoeken	Niet onderzoeken

Alternatief	Variant	Realiseerbaarheid	Masterplan	Bereikbaarheid	Leefbaarheid/ verkeersveiligheid	Kosten	
		Beoordeling/ Toelichting	Beoordeling/ Toelichting	Beoordeling/ Toelichting	Beoordeling/ Toelichting	Beoordeling/ Toelichting	
0 Algemeen Referentiealternatief, bestaande situatie		<p>Referentiealternatief 0 betreft de bestaande situatie van de N266 en de N275. Uitgangspunt voor deze variant is de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkeling tot 2030.</p>					
1 Knelpuntgerichte aanpak		<p>A Knelpuntgerichte aanpak, aanpassingen op bestaande N266/ N275 <i>Variant 1a</i> betreft de knelpuntgerichte aanpak op het bestaande traject van de N266 en N275. Daarbij horen de aanpassing en verbetering van de bestaande wegenstructuur in en om Nederweert/ Budschop tot deze variant. Hierbij wordt gedacht aan capaciteitsvergrotenende maatregelen bij de aansluiting van de N275 op de A2, op de kruispunten op de N275 en de N266 en ten slotte de maatregelen ter vergroting van de leefbaarheid en veiligheid langs N266 ter hoogte van Nederweert/ Budschop.</p>	<p>+</p> <p>- geen onrealiseerbare maatregelen</p>	<p>-</p> <p>- de weg blijft als een fysieke barrière in de kern liggen.</p>	<p>+</p> <p>- capaciteitsbeperkend en overlast van het doorgaande verkeer (N266) - verbetering oversteekbaarheid ten opzichte van de referentiealternatief</p>	<p>-</p> <p>- kans op sluiproutes - vermindering verkeersslachtoffers, verbetering verkeersveiligheid</p>	<p>+</p> <p>- tot 16 min.</p>
		<p>B Knelpuntgerichte aanpak, verdiepte aanpak N266 en aanpassingen op bestaande N275 <i>Variant 1b</i> ofwel de verdiepte variant betreft de knelpuntgerichte aanpak van de N266 en de N275. Ter hoogte van Brug 15 dient de N266 verdiept aangelegd te worden. Tevens houdt deze variant de verbreding van Brug 15 in. Het kruispunt ter hoogte van de N266/ N275 zou eveneens aangepakt dienen te worden. Ten slotte zou de doorstroming op de N275 met een aantal verkeersmaatregelen op de kruispuntlocaties verbeterd worden en zou langzaam verkeer ongelijkvloers worden geregeld.</p>	<p>?</p> <p>- technische haalbaarheid van verdiepte ligging naast kanaal (haalbaarheid moet gecheckt worden bij RWS)</p>	<p>0</p> <p>- de weg blijft als een fysieke weg in de kern liggen. Doch met de verdiepte ligging wordt de barrièrewerking een stuk minder.</p>	<p>+</p> <p>- capaciteitsverhogend N266 en N275 - onbelemmerde verbinding tussen Nederweert en Budschop</p>	<p>+</p> <p>- vermindering verkeersslachtoffers, verbetering verkeersveiligheid - verbetering leefbaarheid langs N266</p>	<p>0</p> <p>- tussen 16 min. en 30 min.</p>

Alternatief	Variant	Realiseerbaarheid	Masterplan	Bereikbaarheid	Leefbaarheid/ verkeersveiligheid	Kosten
	A Opwaardering bestaande wegen (o.a. Peelsteeg) <i>Variant 2a: in deze variant zo goed mogelijk gebruik gemaakt worden van het bestaand wegennet.</i>	? - technische haalbaarheid in verband met Duurzaam Veilig criteria	+ - met de aanleg van een randweg kan de N266 in de kern afgewaardeerd worden. Hiermee neemt de barrièrewerking drastisch af.	0 - naar verwachting geen volledige GOW volgens duurzaam veilige inrichting - bestaande N266 blijft aantrekkelijk voor het doorgaande verkeer (sneller)	- vermindering verkeersslachtoffers, verbetering verkeersveiligheid op N266 en N275 - barrièrewerking buitengebied neemt toe - mogelijk sluipverkeer op bestaande N266, daardoor weinig verbetering leefbaarheid langs de N266	+ - tot 16 mln.
	B Aanleg nieuwe randweg, dicht op de kern <i>Variant 2b: Randweg, dicht op de kern. In dit alternatief wordt de Randweg West doorgetrokken ten noordwesten van de kern Nederweert. Deze weg wordt in zijn geheel uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg, 80 km/u weg buiten de bebouwde kom, welke de functie van de huidige N266 ter hoogte van Nederweert overneemt. Deze randweg sluit aan op de bestaande N266 ten noorden van Brug 14. Variant 4 (Randweg West-Heerweg-oversteken Strateris, Bloemerstraat en Bosserstraat) van de werkgroep Lage Kuilen zou hier toegepast kunnen worden.</i>	+ - geen onrealiseerbare maatregelen	+ - met de aanleg van een randweg kan de N266 in de kern afgewaardeerd worden. Hiermee neemt de barrièrewerking drastisch af.	+ - betere doorstroming doorgaand verkeer - afwaardering bestaand traject N266 en vermindering barrièrewerking tussen Nederweert en Budschop	- verbetering verkeersveiligheid N266 en N275 - overlast bestaande bebouwing ter hoogte van geplande tracé - barrièrewerking buitengebied	+ - tot 16 mln.
	C Aanleg nieuwe randweg, op afstand van de kern <i>Variant 2c: Randweg, op afstand van de kern</i> In deze variant sluit de Randweg noordelijker van Brug 14 aan op de N266. De randweg komt daarmee op grotere afstand van de bebouwing te liggen. Aansluiting op de N266 dient in eerste instantie zo vloeiend mogelijk te worden uitgevoerd. De N266, wegvak richting kern Nederweert, dient eenvoudig op de nieuwe Randweg N266 te worden aangesloten (eventueel ongelijkvloers). Verder is het van belang te weten welke belangrijke wegen binnen het gebied van de nieuwe Randweg N266 aangesloten dienen te worden en op welke wijze. In dit alternatief wordt een nieuwe Randweg aangelegd, die direct aansluit op de A2 en op de bestaande N266 ten noorden van Brug 14.	+ - geen onrealiseerbare maatregelen	+ - met de aanleg van een randweg kan de N266 in de kern afgewaardeerd worden. Hiermee neemt de barrièrewerking drastisch af.	+ - betere doorstroming doorgaand verkeer - afwaardering bestaand traject N266 en vermindering barrièrewerking tussen Nederweert en Budschop	0 - verbetering verkeersveiligheid N266 en N275 - barrièrewerking buitengebied neemt toe - verbetering leefbaarheid langs N266	0 - tussen 16 mln. en 30 mln.

Alternatief	Variant	Realiseerbaarheid	Masterplan	Bereikbaarheid	Leefbaarheid/ verkeersveiligheid	Kosten					
	<p>A Aanleg nieuwe randweg, tussen N266 en A2, aansluiting op (aangepaste) afrit 39 <i>Variant 3a, aansluiting op A2 op aangepaste afrit 39</i></p> <p>De aansluiting van de nieuwe wegverbinding op de A2 is gecombineerd met de aansluiting van de N275 op de A2. Tussen A2 en de huidige N266 wordt de Randweg alleen ter hoogte van de Booldersdijk aangesloten op het onderliggende wegennet. Alle overige kruisingen worden afgesloten en via een alternatieve route (parallelstructuur) afgehandeld. De Heijsterstraat wordt ongelijkvloers gekruist zonder aansluiting op de Randweg.</p>	+	- geen onrealiseerbare maatregelen	+	- met de aanleg van een randweg kan de N266 in de kern afgewaardeerd worden. Hiermee neemt de barrièrewerking drastisch af.	+	- verbetering doorstroming N266 en N275 voor het lokale verkeer, doordat naar verwachting het doorgaande verkeer gebruik maakt van de nieuwe randweg - afwaardering bestaand traject N266 en vermindering barrièrewerking tussen Nederweert en Budschop	0	- verbetering verkeersveiligheid N266 en N275 - barrièrewerking buitengebied neemt toe - verbetering leefbaarheid langs N266	-	- boven 30 mln.
	<p>B Aanleg nieuwe randweg, tussen N266 en A2, aansluiting op nieuw aan te leggen afrit 38a <i>Variant 3b, rechtstreekse aansluiting op A2</i></p> <p>De aansluiting van de nieuwe wegverbinding op de A2 vindt plaats door aanleg van een nieuwe volledige aansluiting (38a). Tussen de A2 en de huidige N266 wordt de Randweg alleen ter hoogte van de Booldersdijk aangesloten op het onderliggende wegennet. Alle overige kruisingen worden afgesloten en via een alternatieve route (parallelstructuur) afgehandeld, dan wel ongelijkvloers gekruist zonder aansluiting op de Randweg.</p>	0	- nieuwe aansluiting op A2 stuit op weerstand RWS	+	- met de aanleg van een randweg kan de N266 in de kern afgewaardeerd worden. Hiermee neemt de barrièrewerking af.	-	- afwaardering bestaand traject N266 en vermindering barrièrewerking tussen Nederweert en Budschop - sluipverkeer via N266 en N275	0	- kans op sluiproutes, daardoor weinig verbeteringen in gebied langs huidige N266 Vanwege kans op sluipverkeer ook negatieve impact op leefbaarheid	0	- tussen 16 mln. en 30 mln.
	<p>C Aanleg nieuwe randweg, tussen N266 en A2, aansluiting op nieuw aan te leggen afrit 38a, met doortrekking aan andere zijde A2 richting Eindhovenseweg en N564 <i>Variant 3c, rechtstreekse aansluiting op A2 en doortrekking naar de N564</i></p> <p>De aansluiting van de nieuwe wegverbinding op de A2 vindt plaats door aanleg van een nieuwe volledige aansluiting ter hoogte van de aansluiting Eindhovenseweg bij Weert en doortrekking naar de N564. Tussen de A2 en de huidige N266 wordt de Randweg alleen ter hoogte van de Booldersdijk aangesloten op het onderliggende wegennet. Alle overige kruisingen worden afgesloten en via een alternatieve route (parallelstructuur) afgehandeld, dan wel ongelijkvloers gekruist zonder aansluiting op de Randweg.</p>	0	- nieuwe aansluiting op A2 stuit op weerstand RWS	+	- met de aanleg van een randweg kan de N266 in de kern afgewaardeerd worden. Hiermee neemt de barrièrewerking drastisch af.	+	- de verbetering van de regionale bereikbaarheid en een verbeterde ontsluiting van het Belgische achterland - afwaardering bestaand traject N266 en vermindering barrièrewerking tussen Nederweert en Budschop - sluipverkeer via N266 en N275	0	- kans op sluiproutes, daardoor weinig verbeteringen in gebied langs huidige N266 Vanwege kans op sluipverkeer ook negatieve impact op leefbaarheid	0	- tussen 16 mln. en 30 mln.

Alternatief	Variant	Realiseerbaarheid	Masterplan	Bereikbaarheid	Leefbaarheid/ verkeersveiligheid	Kosten					
	D Aanleg nieuwe randweg, tussen N266 en A2, aansluiting op afrit 38 (in combinatie met westtangent Weert) <i>Variant 3d, rechtstreekse aansluiting op A2 in combinatie met westtangent Weert</i> De aansluiting van de nieuwe wegverbinding op de A2 vindt plaats op de aansluiting 38 ter hoogte van de aansluiting Eindhovenseweg bij Weert en doortrekking naar de N564. Tussen de A2 en de huidige N266 wordt de Randweg alleen ter hoogte van de Booldersdijk aangesloten op het onderliggende wegennet. Alle overige kruisingen worden afgesloten en via een alternatieve route (parallelstructuur) afgehandeld, dan wel ongelijkvloers gekruist zonder aansluiting op de Randweg.	-	- randweg dicht op Natura 2000-gebied. Lastig vergunbaar	+	- met de aanleg van een randweg kan de N266 in de kern afgewaardeerd worden. Hiermee neemt de barrièrewerking drastisch af. Aandachtspunt is wel dat door de ligging van de randweg er nog aanzienlijk doorgaand verkeer op de N266 verwacht wordt.	-	- afwaardering bestaand traject N266 en vermindering barrièrewerking tussen Nederweert en Budschop - sluisverkeer via N266 en N275	0	- kans op sluisroutes - kans op sluisroutes, daardoor weinig verbeteringen in gebied langs huidige N266 Relatief lang trace. Met daardoor veel impact op omgeving	-	- boven 30 min.
	A Randweg West - Heerweg - Klevtdijk - Dertlensdijk <i>Variant 4a: in deze variant wordt gebruik gemaakt van het bestaand wegennet.</i>	-	- randweg dicht op Natura 2000-gebied. Lastig vergunbaar	+	- met de aanleg van een randweg kan de N266 in de kern afgewaardeerd worden. Hiermee neemt de barrièrewerking drastisch af.	+	- verbetering doorstroming N266 en N275 voor het lokale verkeer, doordat naar verwachting het doorgaande verkeer gebruik maakt van de nieuwe randweg - afwaardering bestaand traject N266 en vermindering barrièrewerking tussen Nederweert en Budschop	-	kans op sluisroutes met negatieve impact op omgeving ook relatief veel nieuw asfalt (uitbreidingen naar GOW), waardoor veel impact op omgeving	0	- tussen 16 mln en 30 mln
	B Randweg West - Boeket - Klevtdijk - Dertlensdijk <i>Variant 4b: in deze variant wordt gebruik gemaakt van het bestaand wegennet.</i>	-	- randweg dicht op Natura 2000-gebied. Lastig vergunbaar	+	- met de aanleg van een randweg kan de N266 in de kern afgewaardeerd worden. Hiermee neemt de barrièrewerking drastisch af.	+	- verbetering doorstroming N266 en N275 voor het lokale verkeer, doordat naar verwachting het doorgaande verkeer gebruik maakt van de nieuwe randweg - afwaardering bestaand traject N266 en vermindering barrièrewerking tussen Nederweert en Budschop	-	kans op sluisroutes met negatieve impact op omgeving ook relatief veel nieuw asfalt (uitbreidingen naar GOW), waardoor veel impact op omgeving	0	- tussen 16 mln. en 30 mln.

Alternatief	Variant	Realiseerbaarheid	Masterplan	Bereikbaarheid	Leefbaarheid/ verkeersveiligheid	Kosten					
	<p>C A2 - Veldweverstraat - Molwingelstswaardijk - Kievitdijk - Dertiensedijk <i>Variant 4c: in deze variant wordt gebruik gemaakt van het bestaand wegennet.</i></p>	-	- randweg dicht op Natura 2000-gebied. Lastig vergunbaar	+	- met de aanleg van een randweg kan de N266 in de kern afgewaardeerd worden. Hiermee neemt de barrièrewerking drastisch af.	-	- verbetering doorstroming N266 en N275 voor het lokale verkeer, doordat naar verwachting het doorgaande verkeer gebruik maakt van de nieuwe randweg - afwaardering bestaand traject N266 en vermindering barrièrewerking tussen Nederweert en Budshop	-	kans op sluiproutes met negatieve impact op omgeving ook relatief veel nieuw asfalt (uitbreidingen naar GOW), waardoor veel impact op omgeving	-	- boven 30 mln.
doortrekking naar de A2 toe											
	<p>A Oostelijke randweg die aantakt op N275 <i>Variant 4a. Ten oosten van Nederweert</i> Een randweg ten oosten van Nederweert, tussen Nederweert en Ospel. Deze randweg sluit aan op de N275 ten oosten van de aansluiting N275/ N266.</p>	+	- geen onrealiseerbare maatregelen	+	- met de aanleg van een randweg kan de N266 in de kern afgewaardeerd worden. Hiermee neemt de barrièrewerking drastisch af. Aandachtspunt is wel dat door de ligging van de randweg er nog aanzienlijk doorgaand verkeer op de N266 verwacht wordt.	-	- verslechterde doorstroming N275 - sluihverkeer via N266 mogelijk	-	barrièrewerking tussen de kernen kans op sluihverkeer, waardoor weinig verbetering voor leefbaarheid langs bestaand N266	0	- tussen 16 mln. en 30 mln.
	<p>B Oostelijke randweg die aantakt op A2 <i>Variant 4b. Ten oosten van Nederweert</i> Een randweg ten oosten van Nederweert, tussen Nederweert en Ospel. Deze randweg sluit aan op de A2.</p>	-	- nieuwe aansluiting op A2 stuit op weerstand RWS door EHS-gebied	+	- met de aanleg van een randweg kan de N266 in de kern afgewaardeerd worden. Hiermee neemt de barrièrewerking drastisch af.	-	- verbetering doorstroming N266 en N275 voor het lokale verkeer, doordat naar verwachting het doorgaande verkeer gebruik maakt van de nieuwe randweg	-	barrièrewerking tussen de kernen relatief veel nieuw asfalt, waardoor veel impact op omgeving	-	- boven 30 mln.

