

## **Koepelnotitie N280-West**

Voor Fase 2: Uitwerking voorkeursoplossingsrichting

*Bij de uitwerking van de N280-West, voorkeursoplossingsrichting 2+ is gebleken dat per wegvak of maatregel een andere aanpak geldt. Omwille van een efficiënte aanpak is ervoor gekozen om het project N280-West in deelprojecten verder uit te werken en uit te voeren. Een van die deelprojecten is o.a. het wegvak Roermond en het wegvak Baexem. Om echter de scope van het totale project N280-West niet uit het oog te verliezen is een koepelnotitie N280-West, fase 2 opgesteld.*

*Deze koepelnotitie vormt een bijlage bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het planMER bij het op te stellen inpassingsplan voor het wegvak Baexem. Het is te beschouwen als een begeleidend, informatief document voor wie meer achtergrondinformatie over het totale project wenst. Het beschrijft de voorgeschiedenis, de genomen besluiten, de projectdoelstellingen, de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het hele project. Daarnaast worden ook de verschillende deelprojecten benoemd. De uitwerking van deze deelprojecten zal separaat volgens de daarvoor geëigende procedures plaatsvinden.*

Gedeputeerde Staten, 23 oktober 2012

## INHOUDSOPGAVE

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1.	Aanleiding .....	3
1.2.	Proces.....	3
1.3.	Doelstelling Koepelnotitie .....	4
1.4.	Leeswijzer .....	4
<b>2.</b>	<b>Voorkeursoplossingsrichting 2+</b>	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>Betrokken partijen</b>	<b>8</b>
3.1.	GOML .....	8
3.2.	Provincie Limburg – gemeente Roermond, Weert, Leudal en Maasgouw.....	8
3.3.	Werkgroep stakeholders.....	8
<b>4.</b>	<b>Probleemstelling</b>	<b>9</b>
<b>5.</b>	<b>Doelstellingen</b>	<b>12</b>
5.1.	Projectdoelstellingen.....	12
5.2.	Uitwerking doelstelling voor fase 2 .....	13
5.3.	Randvoorwaarden voor fase 2 .....	15
5.4.	Conclusie .....	15
<b>6.</b>	<b>Uitgangspunten voor studies, onderzoeken en ontwerpen</b>	<b>16</b>
6.1.	Planhorizon .....	16
6.2.	Verkeersmodel.....	16
6.3.	Plannen en autonome ontwikkelingen.....	16
6.4.	Gebiedsontwikkelingen en ambities .....	17
6.5.	Onderzoeksvereisten .....	17
<b>7.</b>	<b>Deelprojecten N280-West</b>	<b>18</b>
<b>8.</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>21</b>
8.1.	Bijlage 1: Beschrijving wegenstructuur Midden-Limburg.....	22
8.2.	Bijlage 2: Motivering afwegingskader in fase 2 .....	25
8.3.	Bijlage 3: Uitwerking doelstellingen in fase 2 .....	32
8.4.	Bijlage 4: Overkoepelende Uitgangspunten .....	38
8.5.	Bijlage 5: MER plicht / Procedure in fase 2 .....	41
8.6.	Bijlage 6: Plannen en ambities .....	43
8.7.	Bijlage 7: Wettelijke en Beleidskaders.....	50
8.8.	Bijlage 8: Reeds uitgevoerde studies .....	52
8.9.	Bijlage 9: Natuurtoets .....	61

## 1. INLEIDING

### 1.1. Aanleiding

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

De visie van de gemeenten en de provincie op Midden-Limburg is verwoord in de regiovisie "Het oog van Midden-Limburg". In deze visie zijn de strategische keuzes voor de regio benoemd: benutten en versterken van de regionale economie, versterking van de sociale structuur en verbetering van het vestigingsklimaat. In deze visie vormt de N280-West een belangrijker pijler. Met het project N280-West hebben gemeenten en provincie verkend hoe deze oostwest verbinding versterkt kan worden en hoe de verkeerskundige problemen opgelost kunnen worden.

### 1.2. Proces

In GOML-verband is vervolgens een proces met drie fasen ingericht om te komen tot een afweging voor de aanpak van de N280-West (zie onderstaand schema).

<b>Fase 1: Verkenningsfase</b>	<b>Fase 2: Planuitwerkingsfase</b>	<b>Fase 3: Realisatiefase</b>
Trechtering op basis van studies, besluitvorming op basis van Afwegingsdocument en raadpleging.	Gedetailleerd onderzoek (o.a. MER), detaillering tracé, ruimtelijk plan (PIP) Inspraak	Voorbereiding uitvoering/realisatie project
<b>Voorkeursbeslissing</b>	<b>Opleveringsbeslissing</b>	<b>Projectbeslissing</b>

#### **Verkenningsfase**

In fase 1 (verkenningsfase) is voor de 7 alternatieven in een brede effectenstudie onderzocht op welke wijze deze oplossingsrichtingen de doorstromings- en leefbaarheidsproblemen oplossen en met welke oplossingsrichtingen een stimulans wordt gegeven aan de economische ontwikkeling van Midden-Limburg. Na behandeling in GOML-verband, uitgebreide consultering van de omgeving en op basis van verschillende adviezen hebben Provinciale Staten op 8 juni 2012 geconcludeerd dat van de zeven alternatieven de knelpuntgerichte aanpak met aanvullende aandachtspunten de beste oplossing lijkt voor de N280-West. Vanwege enkele aanvullende aandachtspunten is deze oplossingsrichting 2+ genoemd. (= voorkeursbeslissing). Hiermee is fase 1 afgerond. Meer achtergrondinformatie over fase 1 is terug te vinden op: [www.limburg.nl/infraprojecten](http://www.limburg.nl/infraprojecten).

Het wegvak N280-West te Roermond vormt onderdeel van de totaalaanpak van de N280-West. Vanwege de urgentie van de knelpunten op de N280-West, die van belang zijn voor de bereikbaarheid van het centrum van Roermond en van het DOC, zijn in fase 1 al oplossingsrichtingen in detail uitgewerkt.

### **Planuitwerkingsfase**

Met de keuze voor deze voorkeursoplossingsrichting 2+ (de knelpuntgerichte aanpak) is fase 2 gestart. Dit betreft de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting en het planologisch verankeren van het tracé in een ruimtelijk plan.

Gedeputeerde Staten heeft de wens om procedures en processen (richting uitvoering) snel maar tegelijkertijd ook zorgvuldig te doorlopen. Dit vraagt maatwerk en flexibiliteit in de aanpak van het project N280-West. Juist om die reden is het wenselijk om te onderzoeken of het project N280-West in deelprojecten verder kan worden uitgewerkt, afhankelijk van de noodzakelijke procedures en complexiteit van de maatregelen. Daarbij is het belangrijk dat een passende aanpak wordt gekozen waarbij de samenhang tussen die verschillende deelprojecten niet uit het oog wordt verloren.

### **1.3. Doelstelling Koepelnotitie**

Juist om de scope van het totale project N280-West niet uit het oog te verliezen is deze koepelnotitie opgesteld. Deze Koepelnotitie beschrijft (de aanpak van) het volledige project N280-West, onderbouwd het opknippen in deelprojecten en beschrijft een passende aanpak per deelproject.

Deze Koepelnotitie zal bij alle deelprojecten van de N280-West als uitgangspunt worden gehanteerd en bij elke nieuwe stap in het proces, indien nodig, worden bijgewerkt. De koepelnotitie is daarmee als het ware een flexibel document dat het kader biedt voor de verdere uitwerking per deelproject en de stand van zaken van de verschillende deelprojecten volgt, zodat de deelprojecten altijd in elkaars samenhang worden beoordeeld.

### **1.4. Leeswijzer**

In hoofdstukken 2 wordt kort beschreven welke uitgangspunten het besluit voor oplossingsrichting 2+ meegeeft voor de verdere de verdere planuitwerking in fase 2. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 beschreven welke knelpunten uit de onderzoeken van fase 1 voor de N280-West volgen en waarvoor in fase 2 passende maatregelen moeten worden uitgewerkt.

Vervolgens is uitgewerkt hoe bij alle planuitwerkingen op een zo uniform mogelijke wijze wordt gekomen tot keuzes voor maatregelen. In hoofdstuk 5 zijn de doelstellingen uitgewerkt die voor elke deeluitwerking van toepassing zijn. In hoofdstuk 6 wordt weergegeven op welke wijze gekomen wordt tot onderling afgestemde onderzoeken.

Tot slot wordt in hoofdstuk 7 een overzicht gegeven van de deelprojecten binnen de N280-West.

## **2. VOORKEURSOPLOSSINGSRICHTING 2+**

Op basis van de studies, ontvangen zienswijzen en adviezen hebben Gedeputeerde Staten in fase 1 besloten om oplossingsrichting 2+ verder uit te werken. Voorkeursoplossing 2+ behelst een knelpuntgerichte aanpak. Bij de verdere uitwerking van maatregelen voor de knelpunten op de N280-West staat dit principe centraal. Naast het oplossen van de concrete knelpunten die naar voren komen uit de probleemanalyse gaat het om optimalisaties ten behoeve van de doorstroming en de verkeersveiligheid.

### ***Uitgangspunten bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting 2+***

Bij het besluit voor oplossingsrichting 2+ zijn de volgende uitgangspunten voor de verdere uitwerking meegegeven.

- a) Er is geen sprake van functiewijziging van de weg en daarmee vindt er dus ook geen op- of afwaardering van weg plaats. De N280-West behoudt op de tracégedeelten Weert-Baexem en Hatenboer-A73 de functie van een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/uur, op het tracégedeelte Baexem-Hatenboer behoudt de N280-West de functie van een stroomweg met een maximum snelheid van 100 km/uur;
- b) Het bestaande tracé en de huidige configuratie (2x2 dan wel 1x2 rijbanen) blijft zoveel mogelijk gehandhaafd. Ter hoogte van Baexem zal bij een eventuele randweg het benodigd aantal rijbanen onderzocht worden;
- c) Het betreft een knelpuntgerichte aanpak, waarin de gesignaleerde knelpunten op de N280-West worden aangepakt;
- d) De N280- West heeft en behoudt een bovenregionale functie.

### ***Maatregelen in het kader van een knelpuntgerichte aanpak uit fase 1***

In het besluit voor oplossingsrichting 2+ is ook een aantal maatregelen indicatief opgenomen, waarbij is aangegeven dat bij de verdere uitwerking moet worden nagegaan in hoeverre deze ook toegepast kunnen worden. Het betreft de volgende maatregelen:

- a) Ongelijkvloerse spoorwegovergang bij Weert (voor alle verkeer);
- b) De aansluiting van de N280-West op de A2 wordt voorzien van bypasses en het profiel van de nabijgelegen brug over het kanaal Wesseem-Nederweert wordt verruimd;
- c) De verkeersregelingsinstallatie (VRI) bij het kruispunt N280-West-Kelperweg krijgt meer capaciteit voor de N280;
- d) Om Baexem wordt een zuidelijke randweg aangelegd vóór het kasteel langs (ten noorden van het kasteel) met twee rotondes;
- e) Op de N273 komen bij de aansluiting met de N280-West twee rotondes in combinatie met capaciteitsverruiming van de VRI op de aansluiting N273/N279;
- f) Aanpassingen van de aansluiting van de afrit Horn op de N280-West, de aansluiting wordt omgeklapt richting de Roermondseweg waarbij de kruispunten met VRI's worden geregeld;

- g) Een (gedeeltelijke) parallelstructuur langs de N280-West tussen de A2 en de Napoleonsweg. Het huidige fietspad wordt aan beide zijden van de N280 uitgebouwd tot parallelweg;
- h) Het wegprofiel Weert – Baexem blijft 1x2 rijstroken met een maximumsnelheid van 80 km/uur;
- i) Profielverruiming van de Maasbrug in Roermond en een structurele oplossing voor langzaam verkeer middels de realisatie van een nieuwe oeververbinding;
- j) De kruispunten Buitenop-Kraanpoort en Mijnheerkensweg in Roermond worden ongelijkvloers;
- k) Voor het doorgaande internationale (vracht)verkeer worden mogelijkheden onderzocht om te komen tot een optimale verdeling over het hoofdwegennet (route A2/A73/N280-Oost en route A67/A74) en het bestaand onderliggend wegennet, waarbij het doel is het doorgaand internationale (vracht)verkeer zoveel mogelijk over het hoofdwegennet te leiden zonder de doorstroming op het hoofdwegennet daarmee negatief te beïnvloeden. Hierbij zal worden gekeken worden naar de *mogelijkheid* van infrastructurele aanpassingen bij de aansluiting van de N280-West op het hoofdwegennet, infrastructurele aanpassingen op de verknoping van A2 en A73 ter hoogte van het Ei van St. Joost en mogelijkheden in de sfeer van verkeersmanagement;
- l) Een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de maatregelen om de effecten op landbouw, landschap en aangrenzende kernen zo beperkt mogelijk te houden;
- m) Een duurzaam veilige oplossing voor de afwikkeling van landbouw- en fietsverkeer, alsmede oplossingen voor oversteekbaarheid en dwarsverbindingen;
- n) Specifiek voor de situatie bij Baexem zal uitgewerkt worden hoe de aangepaste N280 zorgvuldig ingepast kan worden, met het oog op de leefbaarheid en de bescherming van de waarden aldaar. Hiertoe zullen bij Baexem verschillende varianten onderzocht worden;
- o) Specifiek voor het wegvak N280-West-Weert-A2 zal een eventuele aanleg van parallelstructuren op dit wegvak alsmede de situatie van de N280-West binnen de bebouwde kom Weert in de uitwerking van oplossingsrichting 2 aandacht krijgen;
- p) De in de zienswijzen genoemde knelpunten met betrekking tot oplossingsrichting 2 en de voorstellen voor oplossing van genoemde knelpunten;
- q) Knelpunten en aandachtspunten die genoemd worden bij de overige oplossingsrichtingen, voor zover van toepassing bij oplossingsrichting 2;
- r) Aandachtspunten en aanbevelingen in het advies van de Commissie m.e.r. bij de uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting.

### ***Principekeuze fase 1 voor voorkeursscenario wegvak Roermond***

Voor het wegvak Roermond is in fase 1 reeds een principekeuze voor een voorkeurs-scenario benoemd. Kenmerken hiervan zijn:

- a) Verkeer op de N280-West maakt buiten het stadcentrum een keuze voor een bestemming in of buiten Roermond;
- b) Ten westen van het kruispunt Hatenboer en ten oosten van het kruispunt Mijnheerkensweg splitst de N280-West in een hoofdrijbaan en een parallelweg. Tussen deze punten in is geen uitwisseling mogelijk tussen de parallelweg en hoofdrijbaan;
- c) Hoofdrijbaan (maximum snelheid 80 km/h; 1 rijstrook per rijrichting en voor doorgaand verkeer ongelijkvloerse kruisingen met zijwegen);
- d) Parallelvoorziening: (maximum snelheid 50 km/h; 1 tot 2 rijstroken per rijrichting, afhankelijk van benodigde capaciteit per wegvak; Fysiek gescheiden van hoofdrijbaan; Voor lokaal verkeer gelijkvloerse aansluitingen met zijwegen).

### ***Voorkeursoplossingsrichting 2+ in vervolgtraject***

De genoemde uitgangspunten en indicatieve maatregelen in relatie tot voorkeurs-oplossingsrichting 2+ worden in fase 2 (het vervolgtraject), nader bekeken en afgezet tegen de doelstellingen van het project. De resultaten hiervan worden tevens in de werkgroep Stakeholders besproken.

### **3. BETROKKEN PARTIJEN**

Net als in fase 1 werkt de provincie ook in fase 2 samen met de betrokken partijen in de omgeving. Deze samenwerking is op de volgende wijze georganiseerd:

- Samenwerkingsverband Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg
- Samenwerking provincie en direct betrokken gemeenten
- Werkgroep Stakeholders

#### **3.1. GOML**

De Midden-Limburgse gemeenten (Roermond, Leudal, Weert, Maasgouw, Nederweert, Echt-Susteren) en de provincie Limburg onderschrijven de inzet op de integrale gebiedsontwikkeling van de regio Midden-Limburg, zoals die is neergelegd in de Regiovisie 'Het oog van Midden-Limburg' 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 N280-West) is de projectorganisatie GOML in het leven geroepen, waarin de betrokken gemeenten en provincie Limburg participeren. Alleen formele besluiten inzake majeure projecten (inhoudelijk en financieel) worden, vóórdat GS/PS hierover een besluit nemen, afgestemd in de Bestuurlijke Werkgroep Ontwikkelassen Midden-Limburg van GOML.

#### **3.2. Provincie Limburg – gemeente Roermond, Weert, Leudal en Maasgouw**

De verdere uitwerking van de maatregelen betreft een gezamenlijke verantwoordelijkheid van provincie Limburg en direct betrokken gemeenten.

Gezien de wegbeheerdersrol en de procedurele verantwoordelijkheden verzorgt de provincie Limburg het projectleiderschap. Ook de beschikbare expertise en capaciteit bij de provincie Limburg is een reden om het projectleiderschap bij de provincie Limburg te leggen. Dat laatste doet echter niks af aan het feit dat het een gezamenlijk project betreft.

Voor het wegvak N280-Roermond (incl. Maasbrug), verzorgt de gemeente Roermond (in samenspraak met de provincie Limburg) het projectleiderschap.

#### **3.3. Werkgroep stakeholders**

Ten behoeve van het project N280-West is tevens een uitgebreide werkgroep van stakeholders samengesteld. In de werkgroep stakeholders hebben vertegenwoordigers van werkgevers, dorpsraden, milieu-, vervoers- en landbouworganisaties en weggebruikers zitting. De werkgroep heeft een proactieve positie. Door vroegtijdige betrokkenheid kan deze werkgroep meewerken en bijdragen aan de opgaven voor de N280-West. 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.



#### 4. PROBLEEMSTELLING

In onderstaande tabel is aangegeven welke problemen/aandachtpunten in de uitgevoerde onderzoeken voor de N280-West (in fase 1) zijn geconstateerd. Daar waar verbeteringen zijn geconstateerd, zijn deze volledigheidshalve ook meegenomen in de tabel.

<p><b>Verkeer</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doorstromingsproblemen wegvak Baexem (huidige situatie)</li> <li>- Doorstromingsproblemen wegvak N280-West bij aansluiting A2 (huidige situatie)</li> <li>- Doorstromingsproblemen wegvak N280-West tussen A2 en Baexem</li> <li>- Doorstromingsproblemen N280-West tussen Baexem en de Napoleonsweg</li> <li>- N280-West staat op de vijfde plaats van de top 15-lijst van dodelijke slachtoffers op N-wegen in de provincie Limburg. Dit illustreert het belang van maatregelen t.b.v. verkeersveiligheid (huidige situatie)</li> <li>- Wegvak tussen Napoleonsweg en de Maas heeft geen fietspad nabij de N280-West (huidige situatie)</li> <li>- Geen parallelwegen voor landbouwverkeer, hetgeen leidt tot onveilige situaties en doorstromingsproblemen (huidige situatie)</li> <li>- Parallelwegen leiden tot minder comfort voor fietsers (menging met landbouw en bestemmingsverkeer en minder oversteekmogelijkheden) en minder oversteekmogelijkheden voor landbouwverkeer</li> <li>- Overlast van vrachtverkeer (geluid, veiligheid) (huidige situatie)</li> </ul>
<p><b>Geluid/trillingen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Circa 7.800 hectare ligt boven de voorkeursgrenswaarde (huidige situatie)</li> <li>- Circa 9.300 woningen hebben een geluidsbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde (huidige situatie)</li> <li>- 11 scholen hebben een geluidsbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde (huidige situatie)</li> <li>- Er zijn gehinderden en ernstig gehinderden (huidige situatie)</li> <li>- Incidenteel is er sprake van locaties waar trillingshinder is voor omwonenden. De overlast is afkomstig van de spoorlijn en de hinder vindt met name plaats in Baexem. Andere locaties zijn niet bekend.</li> <li>- Bij autonome ontwikkeling neemt het aantal hectares, woningen/scholen met een geluidsbelasting en het aantal gehinderden toe.</li> <li>- De situatie verslechtert ten opzicht van de huidige situatie door verhoogde verkeersintensiteiten.</li> </ul>
<p><b>Luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodem, sociale aspecten</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor NO<sub>2</sub> blijkt in de huidige situatie in een groot gebied sprake van een matige milieugezondheidskwaliteit. Een deel van het gebied scoort zeer matig. Overschrijdingen vinden plaats bij de tunnelmonden A73 bij Roermond; Bij de autonome situatie verbetert de situatie.</li> <li>- Voor PM<sub>10</sub> is in het hele gebied sprake van een matige milieugezondheidskwaliteit. Bij de autonome situatie verbetert de situatie.</li> <li>- Binnen het invloedsgebied van de N280-West zijn circa 17 kwetsbare objecten gelegen.</li> <li>- N280-West vormt een barrière tussen de kern Baexem en het buitengebied met o.a. het kasteel en de begraafplaats. Bij verhoogde intensiteiten verslechtert de oversteekbaarheid en wordt de barrièrewerking groter.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bij de uitwerking van een randweg bij Baexem ontstaat nieuwe lichthinder.</li> <li>- Het tracé kruist enkele loaties met mogelijke verontreinigingen.</li> <li>- Effecten voor grondwaterbeschermingsgebied Beegden bij calamiteiten.</li> <li>- Toename CO<sup>2</sup></li> </ul>
<b>Natuur</b>	<p>Natura 2000-gebieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor geen van de kwalificerende waarden aanwezig in de vier Natura 2000-gebieden gelegen rond de N280-West, zijn effecten voorzien als gevolg van de aanpassingen. Voor stikstofdepositie geldt dat ten aanzien van de referentiesituatie de situatie voor alle gebieden en alle habitattypen verbetert. Als zodanig ligt hier dus geen probleem. Dit geldt ook voor de vergelijking van de plansituatie met de autonome ontwikkeling, er is lokaal echter wel een verminderde afname van stikstofdepositie zichtbaar in vergelijking met de autonome ontwikkeling. De toename van geluid (ten aanzien van de huidige situatie) en de verminderde afname van stikstofdepositie (verschil tussen plan-situatie en autonome ontwikkeling) zijn onderzocht, maar beide factoren blijken geen effect te hebben. Een nadere toetsing of een Nb-wetvergunning voor het project is niet vereist.</li> <li>- Belangrijk is op te merken dat in vergelijking met de huidige en autonome ontwikkeling, aanpassingen van de N280 qua geluid en stikstofdepositie juist een verbetering voor omliggende Natura 2000-gebieden oplevert. De instandhoudingsdoelstellingen komen niet in gevaar als gevolg van het project, maar profiteren juist van de ontwikkeling (Bron: Voortoets N280-West 2011)</li> <li>- Nabij het plangebied bevindt zich een aantal EHS gebieden met hoge natuurwaarden, Nabij het plangebied zijn gebieden aangewezen als POG en zijn een aantal ecologische verbindingzones gelegen (onderdeel van de POG);</li> </ul>
<b>Grondgebruik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruimtebeslag op akkerland en grasland vanwege een nieuwe randweg rondom Baexem en de realisatie van parallelwegen;</li> <li>- Ruimtebeslag op agrarische gronden vanwege mogelijke compensatiegronden</li> <li>- Een aantal woningen zal naar verwachting moeten wijken (&lt;5)</li> <li>- Bij Baexem kan de gekozen oplossing invloed hebben op een aantal bestaande bedrijven, bijv. vanwege het ruimtebeslag voor de oplossing.</li> </ul>
<b>Landschap, cultuurhistorie en archeologie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Een randweg rondom Baexem leidt tot een verstoorde ruimtelijk relatie tussen de kern Baexem en het buitengebied.</li> <li>- Het (gedeeltelijk) verdwijnen van de bomenrij langs de N280-West.</li> <li>- Het gebied heeft hoge cultuurhistorische waarden. Als de randweg rondom Baexem dicht bij het Kasteel Baexem en Kasteel Exaten komt te liggen, heeft dat negatieve effecten op cultuurhistorie ter plaatse.</li> <li>- Een zuidelijke rondweg rondom Baexem doorsnijdt een gebied met een deels hoge/deels middelhoge archeologische verwachtingswaarde.</li> <li>- Direct grenzend aan de bestaande N280-West liggen vijf AMK-terreinen, gebieden met hoge tot zeer hoge archeologische waarde en één gebied van archeologische waarde.</li> </ul>

<b>Geomorfologie, bodem en water</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bij aanleg van een nieuw wegvalk treedt verstoring van de bodemopbouw op.</li> <li>- Hoge waardevolle enkeerdgronden worden beïnvloed.</li> <li>- De randweg Baexem en de parallelstructuur levert een beperkte doorsnijding op van een aardkundig gebied van internationaal belang.</li> <li>- Enkele locaties met mogelijke verontreinigingen worden gekruist. Het huidige tracé bij Weert loopt door een terrein met veel vervuilde locaties.</li> <li>- Doorkruising grondwaterbeschermingsgebied Beegden. Waterwingebied?</li> <li>- Doorkuisen Leukerbeek en Tungalroysebeek en Haelensebeek (kans op zettingen en aantasten oevers).</li> </ul>
<b>Duurzaamheid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lichte toename van CO<sub>2</sub>.</li> <li>- Weinig kansen om energie te genereren.</li> <li>- Beperkte mogelijkheden voor duurzame mobiliteit.</li> <li>- Sluiten van kringlopen: Benodigd materiaal bij een randweg Baexem; Rekening houden met onderhoudsvriendelijkheid bij nieuwe wegdelen en nieuwe kunstwerken.</li> </ul>

Voor de hierboven geschetste knelpunten (en eventueel nog aanvullende of gerelateerde knelpunten) zullen in deze fase (fase 2) maatregelen worden uitgewerkt, die passen binnen de in hoofdstuk 2 geschetste uitgangspunten voor oplossingsrichting 2+. Daarbij zal steeds nut en noodzaak en oplossend vermogen voor de knelpunten worden beoordeeld.

## 5. DOELSTELLINGEN

### 5.1. Projectdoelstellingen

In de verkenningfase (fase 1) van het project zijn de projectdoelstellingen benoemd, te weten:

1. De voorkeursoplossingsrichting voor de N280-West moet een stimulans geven aan de regionaal-economische ontwikkeling van Midden-Limburg.
2. De voorkeursoplossingsrichting voor de N280-West moet een stimulans geven aan een aantal specifieke projecten en ambities voor Midden-Limburg.
3. De voorkeursoplossingsrichting moet de doorstromingsproblemen op en rond de N280-West oplossen.
4. De voorkeursoplossingsrichting moet de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen op en rond de N280-West oplossen.
5. In aanvulling hierop gelden een aantal overkoepelende doelstellingen: de voorkeursoplossingsrichting moet op korte termijn realiseerbaar zijn, kosteneffectief zijn, de maatschappelijke welvaart verhogen, duurzaam van karakter zijn, bijdragen aan behoud en verdere ontwikkeling van natuur en landschap, en de effecten voor de land- en tuinbouw moeten beperkt zijn. Daarnaast geldt dat de voorkeursoplossingsrichting vergunbaar moet zijn.

Gezien de resultaten uit fase 1 (waaruit blijkt dat met oplossingsrichting 2+ aan doelstelling 1 en 2 wordt voldaan), zullen bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting 2+ in fase 2, de projectdoelstellingen 1 en 2 niet meer onderscheidend zijn, mits bij deze oplossingsrichting de **doorstroming** en **bereikbaarheid** goed blijken.

Bij de uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting in fase 2 blijven de projectdoelstellingen 3 (**doorstroming**), 4 (**leefbaarheid en verkeersveiligheid**) wel actueel. Niet alleen op lokaal niveau speelt leefbaarheid een belangrijk rol, maar ook regionaal economische ontwikkelingen hebben baat bij een kwalitatief goede woon- en leefomgeving. Uit de studies en probleemsignaleringen in fase 1 blijkt dat er in het gebied reeds in de huidige situatie verschillende leefbaarheidsproblemen worden ervaren. Het uitgangspunt is dat de leefbaarheid in ieder geval niet mag verslechteren. In fase 2 is een gedetailleerder inzicht in de (lokale) effecten noodzakelijk. De projectdoelstellingen dienen daartoe voor deze fase in een passend afwegingskader te worden vertaald.

Ten aanzien van de overkoepelende doelstellingen 5 (**realiseerbaar, kosteneffectief, behoud en verdere ontwikkeling van natuur en landschap en beperkte effecten voor de land- en tuinbouw**) geldt, dat op basis van de resultaten uit fase 1 is geconcludeerd dat deze doelstellingen randvoorwaardelijk zijn voor de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting. De subdoelstelling "*Het verhogen van de maatschappelijke welvaart*" was vooral een afweging in fase 1 van het project en is uitgewerkt in het MKBA en REES in fase 1. Omdat de geformuleerde doelstellingen met betrekking tot regionale economie niet meer onderscheidend zijn voor de varianten en alternatieven is deze randvoorwaarde niet meer direct van toepassing in fase 2.

Op basis van het planMER in fase 1 heeft de Commissie m.e.r. in haar advies een uitspraak gedaan over de gehanteerde afwegingssystematiek (bron: Toetsingadvies over het milieueffectrapport Ontwikkelas Weert-Roermond). Zij constateert dat de te bereiken doelen niet eenduidig zijn omschreven en geprioriteerd. De aanbevelingen van de Commissie m.e.r. zullen in het kader fase 2 (uitwerkingsfase) zeker worden meegenomen.

Meer achtergrondinformatie over de doelstellingen en deze afweging is terug te vinden in bijlage 2

## 5.2. Uitwerking doelstelling voor fase 2

### *Kernaanpak doelstellingen in fase 2: regionaal en lokaal*

Bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting wordt, binnen de uitgangspunten van de oplossingsrichting 2+ uit fase 1, gezocht naar:

1. de optimale oplossing voor het hele tracé Weert-Lateraalkanaal op regionaal niveau, waarbij met knelpuntgerichte maatregelen en een duurzame en kosteneffectieve aanpak de regionaal-economische ontwikkelingen worden gestimuleerd, de doorstromingsproblemen worden opgelost, de leefbaarheids- en veiligheidsproblemen worden opgelost en de effecten voor landbouw, landschap en natuur beperkt blijven. Het geheel aan maatregelen zal moeten leiden tot een consistent verkeersbeeld voor de N280-West en over de gehele lengte tot een gelijke mate van kwalitatieve inpassing (uniforme wijze van landschappelijke inpassing, op een gelijke wijze de geluidsproblemen aanpakken, etc.).
2. de optimale oplossing per wegvak/kruising (op lokaal niveau), waarbij met een knelpuntgerichte maatregel doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid worden verbeterd. Daarmee krijgt de afweging op dit schaalniveau een sterk lokaal karakter.

### *Doelstellingen in fase 2: doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid*

De projectdoelstelling van het project, de resultaten uit fase 1, de bevindingen van de Commissie m.e.r en de heroverweging van de afwegingssystematiek voor fase 2, leiden tot een herijking van de doelstellingen voor fase 2. Deze doelstellingen zijn nevensgeschikt en daarmee gelijkwaardig in de afweging. In onderstaande overzicht zijn op basis van het voorgaande de doelstellingen voor fase 2 opnieuw geformuleerd:

#### **Regionaal**

1. **Een goede doorstroming op het wegvak N280-West tussen Weert en Roermond**  
“Doorstroming” is de mate waarin het verkeer zich vlot kan verplaatsen over infrastructuur. De doelstelling om “een goede doorstroming van de N280-West tussen Weert en Roermond, waarbij tevens dient te worden voldaan aan de opgave om het doorgaand (vracht) verkeer zoveel mogelijk over het hoofdwegennet te leiden”, betreft een regionale doelstelling. Het meetbaar maken van deze doelstelling gebeurt echter op wegvak en kruispuntniveau (op lokaal niveau), waarbij knelpunten worden opgelost.

**2. Een goede bereikbaarheid van de regio, tot uiting komend in een goede bereikbaarheid van de Midden-Limburgse kernen en grote gebiedsontwikkelingen**

Bij de beoordeling van bereikbaarheid dienen eerst de locaties/gebieden die bereikbaar moeten zijn, gedefinieerd te worden. Daarbij gaat het om bereikbaarheid per gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer en landbouwverkeer. Regionale bereikbaarheid betreft de bereikbaarheid van de steden Weert-Roermond, de bereikbaarheid van de in fase 1 genoemde gebiedsontwikkelingen en grotere projecten en de bereikbaarheid van de kernen in de regio middels gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. De projecten en ambities zijn in bijlage 6 genoemd.

**Lokaal**

**3. Een verbetering van de leefbaarheid rondom de N280-West (o.a. van de dorpskernen Kelpen-Oler, Baexem en Horn)**

Leefbaarheid is een begrip dat bestaat uit meerdere meetbare elementen zoals: barrièrewerking, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, geluidshinder, effecten op karakteristieke dorpsaanzichten, luchtkwaliteit, externe veiligheid, mogelijke effecten op het voorzieningsniveau in aanliggende kernen, bereikbaarheid aangrenzende percelen en bedrijven, etc. Omdat leefbaarheid een verzamelbegrip is dient in de beoordelingssystematiek duidelijk aangegeven te worden wat onder leefbaarheid wordt verstaan en welke criteria daarvoor gelden. Leefbaarheid is een criterium dat lokaal ervaren en beleefd wordt. Maatregelen hebben vooral lokale leefbaarheidseffecten. Vanuit dat oogpunt wordt leefbaarheid in de doelstellingen en afwegingssystematiek op lokaal niveau doorvertaald. In ieder geval mogen maatregelen niet leiden tot problemen elders op het wegennet (zoals bijv. sluiproutes of slechte bereikbaarheid) of op andere locaties.

**4. Een goede bereikbaarheid van aanliggende landbouwpercelen, woningen en bedrijven**

Bij de beoordeling van bereikbaarheid dienen eerst de percelen/locaties die bereikbaar moeten zijn, gedefinieerd te worden. Daarbij gaat het om bereikbaarheid per gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer en landbouwverkeer. Lokale bereikbaarheid betreft de bereikbaarheid van individuele woningen, bedrijven en landbouwpercelen middels gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer .

In bijlage 3 wordt een verdere uitwerking van deze doelstellingen gegeven.

### 5.3. Randvoorwaarden voor fase 2

In fase 1 van het project zijn in doelstelling 5 een aantal overkoepelende doelstellingen geformuleerd. Het betreft de doelstellingen dat de maatregelen op korte termijn realiseerbaar en kosteneffectief zijn, dat met de maatregelen de maatschappelijke welvaart wordt verhoogd, dat maatregelen een duurzaam van karakter hebben en bijdragen aan behoud en verdere ontwikkeling van natuur en landschap, en dat de effecten voor de land- en tuinbouw beperkt zijn. Daarnaast dienen maatregelen moeten ook vergunbaar te zijn. De overkoepelende doelstelling 5 uit fase 1 is randvoorwaardelijk voor de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting in fase 2. In onderstaand overzicht wordt doelstelling 5 omgezet in randvoorwaarden voor fase 2.

Randvoorwaarden voor fase 2:
Realistisch, duurzaam en uitvoerbaar (voorheen: op korte termijn realiseerbaar, kosteneffectief, vergunbaar en duurzaam)
Bijdrage aan behoud en verdere ontwikkeling van natuur en landschap
Beperkte effecten voor de land- en tuinbouw
Een verkeersveilige gebiedsontsluitingsweg die voldoet aan de eisen voor een Duurzaam Veilige inrichting (conform duurzaam Veilig)

In bijlage 4 wordt een verdere uitwerking van deze randvoorwaarden gegeven.

### 5.4. Conclusie

Deze ordening in probleem- en doelstellingen stelt ons in staat om in fase 2 effecten goed concretiseerbaar en meetbaar te maken en in te zoomen op lokale en regionale doelstellingen. Daarmee wordt ook tegemoet gekomen aan de wens van de Commissie m.e.r. om doelstellingen eenduidig en hiërarchisch te definiëren.

## **6. UITGANGSPUNTEN VOOR STUDIES, ONDERZOEKEN EN ONTWERPEN**

Bij de uitwerking van de N280-West-maatregelen zullen in de studies en onderzoeken steeds dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd. Daarmee geldt er een uniforme aanpak voor alle onderzoeken die benodigd zijn voor de onderbouwing in de ruimtelijke plannen. Met deze aanpak is ook de samenhang tussen de projecten geborgd.

### **6.1. Planhorizon**

Voor alle uit te voeren onderzoeken zal als planhorizon het jaar 2030 worden gehanteerd. Dit jaartal vormt ook de planhorizon van het verkeerskundig model dat aan alle onderzoeken ten grondslag ligt.

### **6.2. Verkeersmodel**

Voor de verkeerskundige analyses wordt bij alle deelprojecten gebruik gemaakt van hetzelfde verkeersmodel. Dit is een verkeersmodel voor Midden-Limburg dat in 2012 geactualiseerd is met de meest recente gegevens over de regionale bevolkingsontwikkeling, arbeidsplaatsen en ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Zo wordt bij de prognoses in het verkeersmodel rekening gehouden met de onlangs ingestelde 130 km/h snelheid op wegvakken van het Rijkswegennet. Daarnaast is dit model ook afgestemd met het nieuwe landelijk verkeersmodel (het NRM).

In dit verkeersmodel (basisjaar 2011), dat als planhorizon 2030 heeft, wordt rekening gehouden met tal van ontwikkelingen die van invloed zijn op automobilititeit, zoals het verwachte gebruik van OV en fiets, autobezit en ontwikkelingen in telewerken.

Voor wat betreft de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen kan alleen rekening worden gehouden met 'harde' plannen. Plannen en ideeën voor infrastructuur, gebiedsontwikkeling of OV (zoals het instellen van een stoptreindienst tussen Weert en Roermond met stations in Midden-Limburg) zijn dus niet opgenomen in het verkeersmodel.

### **6.3. Plannen en autonome ontwikkelingen**

In bijlage 6 is een overzicht gegeven van alle plannen die in uitvoering zijn en van alle autonome ontwikkelingen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in verkeersmaatregelen en ruimtelijke ontwikkelingen. Het betreft allemaal maatregelen of ontwikkelingen waarvan algemeen verwacht wordt dat ze voor 2020 gerealiseerd zijn. Het betreft zogeheten 'harde' plannen waarover op 1 juni 2012 een besluit is genomen.



#### **6.4. Gebiedsontwikkelingen en ambities**

Naast verkeersmaatregelen en ruimtelijke ontwikkelingen waarover een besluit is genomen bestaan er ook ambities om de weginfrastructuur in en rond Midden-Limburg op een aantal plekken aan te passen of projecten op te starten die mogelijk hun weerslag hebben op het gebruik van de N280-West (zie bijlage 6). In tegenstelling tot de in 5.2 beschreven maatregelen, betreft het zogeheten ‘zachte plannen’. Momenteel is nog onduidelijk of deze plannen ook daadwerkelijk worden gerealiseerd en zo ja, in welke vorm en op welke termijn. Ambities moeten eerst 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 verkeersmaatregelen en ruimtelijke ontwikkelingen. Ambities in de directe omgeving van de N280-West worden niet in de onderzoeken en in het verkeersmodel meegenomen, maar de effecten van en op ambities zullen wel kwalitatief worden beoordeeld.

#### **6.5. Onderzoeksvereisten**

Voor het uitvoeren van de onderzoeken en studies wordt uitgegaan van wettelijke vereisten en criteria en van vastgesteld beleid. Daarmee worden de onderzoeken voor alle deelprojecten allemaal op dezelfde wijze uitgevoerd en beoordeeld. In bijlage 7 zijn de beleidskaders genoemd.

## **7. DEELPROJECTEN N280-WEST**

Het voordeel van een knelpuntgerichte aanpak is dat een tracébrede aanpak niet direct noodzakelijk is. Daarmee kunnen de knelpunten op een passende wijze worden aangepakt en is geen zware integrale aanpak noodzakelijk. Nu reeds blijkt dat voor onderdelen van het traject specifieke procedures aan de orde zijn of delen van het traject vanwege het soort maatregelen, een andere (snellere) planning (kunnen) doorlopen. Daarmee is maatwerk en flexibiliteit in de aanpak van het project N280-West mogelijk (afhankelijk van de noodzakelijke procedures en complexiteit van de maatregelen).

Nu ook Gedeputeerde Staten de wens hebben uitgesproken om procedures en processen (richting uitvoering) snel maar tegelijkertijd ook zorgvuldig te doorlopen, is het belangrijk dat een passende aanpak wordt gekozen waarbij de samenhang tussen die verschillende deelprojecten niet uit het oog wordt verloren.

In volgende tabel worden de verschillende deelprojecten N280-West benoemd. Bij het benoemen van deelprojecten is gekeken naar de procedures en de werkzaamheden die nodig zijn om tot een plan te komen.

<b>Deelproject</b>	<b>MER-plicht</b> (zie bijlage 5)	<b>DO Schets-ontwerp gereed</b>	<b>Ruimtelijk plan (incl. onderzoek)</b>	<b>Toelichting</b>
<b>Wegvak Roermond</b> (vanaf Lateraal- kanaal)	nee	ja	Bestemmingsplan	Voor het wegvak Roermond is reeds een principekeuze voor een voorkeursscenario benoemd en kan een ruimtelijk plan worden opgesteld. Ook binnen het wegvak Roermond is sprake van enkele losstaande maatregelen, die separaat van de uitwerking van wegvak Roermond kunnen worden opgepakt (zoals de aansluiting op de N280 bij Den Elzen)
<b>Wegvak Baexem</b>	Ja, vanwege activiteit.	nee	PIP	Voor het wegvak Baexem liggen nog verschillende alternatieven voor. Vanwege de te onderzoeken randweg geldt er ook een MER plicht.
<b>Kruisingen N273/N280</b>	Nee	nee	Nog niet bekend. Waarschijnlijk alleen bestemmingsplan	Op de N273 komen bij de aansluiting met de N280 twee rotondes (waarschijnlijk turborotondes) in combinatie met een rotonde in plaats van de huidige VRI op de aansluiting N273/N279. Momenteel wordt de verkeerskundige onderbouwning geschreven en daarna worden de schetsontwerpen verder uitgewerkt.
<b>Wegvak Weert – Lateraal-kanaal</b> (m.u.v. wegvak Baexem)	Nee	Eerste concept schetsontwerpen zijn gereed.	PIP (eventueel in combinatie met omgevings- vergunning)	Voor het wegvak Weert tot Lateraalkanaal Roermond (met uitzondering van het wegvak Baexem) wordt nog onderzocht welke maatregelen als uitwerking van oplossingsrichting 2 op het bestaande wegvak het meest geschikt zijn. Allen vallen binnen de scope van een knelpuntgerichte aanpak.
<b>Geleiding doorgaand vrachtverkeer</b>	nee	Nee Nader te bepalen aan de hand van de nog uit te werkenmaatregelen	Nee Nader te bepalen aan de hand van de nog uit te werken maatregelen	Voor het doorgaande internationale (vracht)verkeer worden mogelijkheden onderzocht om te komen tot een optimale verdeling over het hoofdwegennet (route A2/A73/N280-Oost en route A67/A74) en het bestaand onderliggend wegennet, waarbij het doel is het doorgaand internationale (vracht)verkeer zoveel mogelijk over het hoofdwegennet te leiden zonder de doorstroming op het

Deelproject	MER-plicht (zie bijlage 5)	DO Schets-ontwerp gereed	Ruimtelijk plan (incl. onderzoek)	Toelichting
				hoofdwegennet daarmee negatief te beïnvloeden. Hierbij zal worden gekeken worden naar de mogelijkheid van infrastructurele aanpassingen bij de aansluiting van de N280 West op het hoofdwegennet , mogelijke infrastructurele aanpassingen bij de aansluiting A2/A73 en mogelijkheden in de sfeer van verkeersmanagement.
<b>Reserverings- stroken</b>	Ja, in het kader van het plan-MER voor het POL (lopend)	N.v.t.	POL 2014	

## 8. BIJLAGEN

## 8.1. Bijlage 1: Beschrijving wegenstructuur Midden-Limburg

### N280

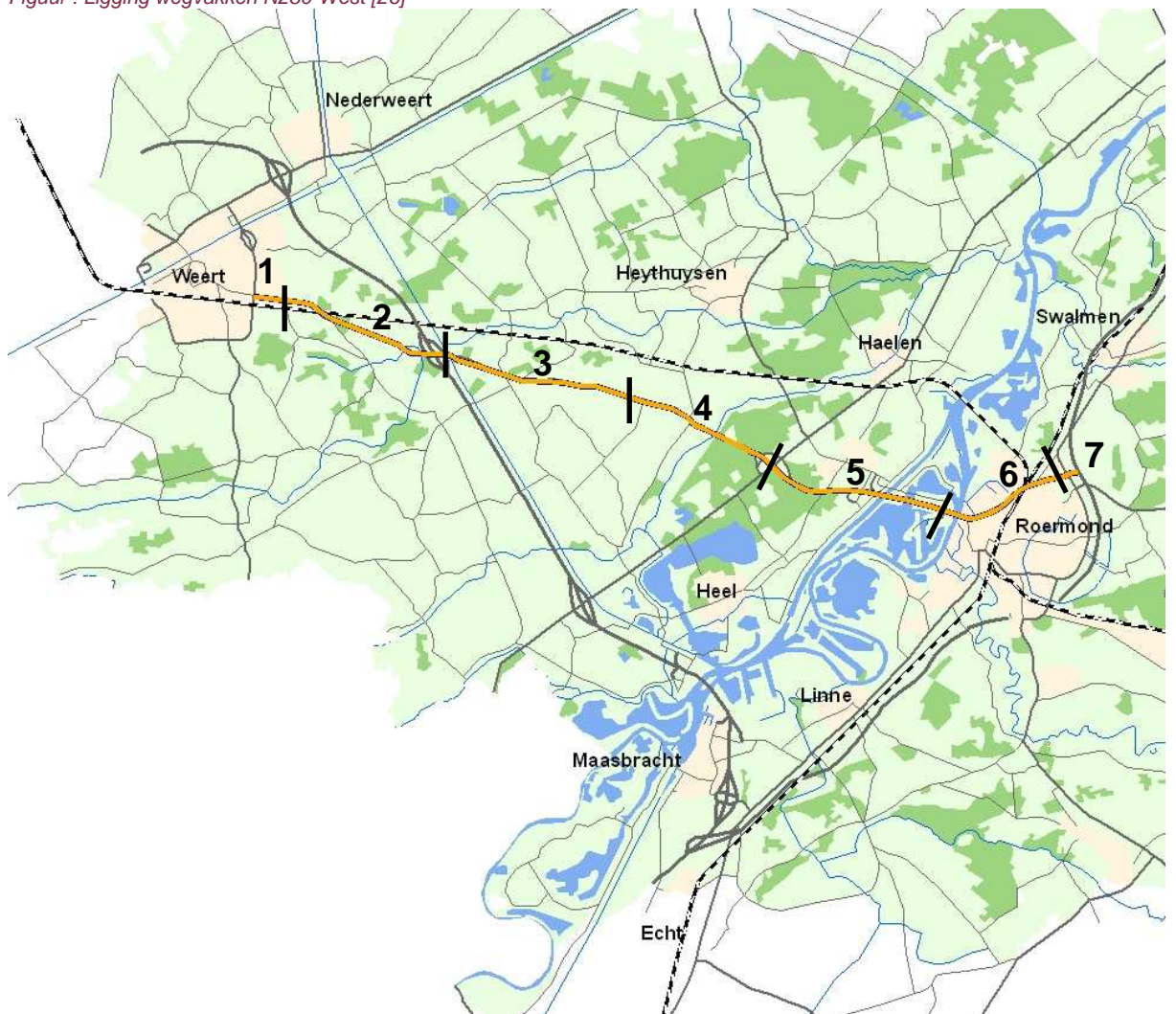
De N280 is een provinciale weg die deel uitmaakt van het (boven-)regionaal verbindende wegennet in Midden-Limburg. De weg heeft zowel een ontsluitende als een verbindende functie. De N280 verbindt Weert met Roermond en het Duitse achterland. Daarnaast vormt de N280, samen met de A2, de verbinding van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

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

Het verkeerskundig profiel van de N280-West verschilt van wegvak tot wegvak. Binnen de N280-West kunnen ruwweg zeven wegvakken worden onderscheiden (zie onderstaande figuur):

1. N280-West in de bebouwde kom van Weert: de weg ligt in de bebouwde kom, heeft 2x1-rijstroken en er geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur;
2. Einde bebouwde kom van Weert – Aansluiting A2: de weg gaat door een gebied waar weinig bebouwing aanwezig is, heeft 2x1-rijstroken en er geldt een maximumsnelheid van 80 km/uur. Tevens kruist de N280 hier gelijkvloers de spoorlijn Weert – Roermond;
3. Aansluiting A2 – Baexem: als wegvak 2;
4. N280-West bij Baexem- aansluiting N273: De weg ligt deels binnen en deels buiten de bebouwde kom, heeft 2x1-rijstroken en de snelheid bedraagt respectievelijk 50 en 80 km/uur;
5. Aansluiting N273 – Hatenoer: De weg is een autoweg en heeft 2x2-rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 100 km/uur;
6. Hatenoer – Maasbrug – Aansluiting N271: De weg fungeert als noordelijke randweg om Roermond, heeft 2x2-rijstroken en een maximumsnelheid van 80 km/uur. Er is sprake van gelijkvloerse kruisingen die met VRI's zijn geregeld;
7. Aansluiting N271- Aansluiting A73-Zuid: De weg heeft 2x2-rijstroken en maximumsnelheid van 80 km/uur, de aansluiting is met VRI's geregeld.

Figuur : Ligging wegvakken N280-West [26]



### Hoofdwegenstructuur

De hoofdwegenstructuur in het plangebied wordt naast de N280-West gevormd door de A2, de A73, de N273 (Napoleonsweg), N279 en de N271, en richting in Duitsland de A52 (als verlengde van de N280-oost). In de navolgende figuur zijn deze wegen weergegeven. Deze wegen zorgen voor de hoofdontsluiting van het plangebied. Andere belangrijke wegen in het plangebied zijn de wegen die de diverse kernen in het plangebied ontsluiten, waaronder de Kelperweg (Leveroy), Grathemerweg (Kelpen-Oler), Dorpstraat (Baexem), Beegderveld (Beegden) en de Beegderweg (Horn).

*Figuur: De wegenstructuur in het plangebied*



### **Verkeersmodel Midden-Limburg (versie 2012)**

Het verkeersmodel Midden-Limburg is een verkeers- en vervoersmodel om voorspellingen te doen van personenauto- en vrachtverkeer op het regionale en gemeentelijke wegennet in Midden-Limburg. Het studiegebied bestaat uit de gemeenten Beesel, Echt-Susteren, Leudal, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert. Om het studiegebied is een invloedsgebied meegenomen om de effecten die relevant kunnen zijn voor het studiegebied mee te nemen. Om de kwaliteit van het verkeersmodel te testen (en zonodig bijstellingen te verrichten) en een completer beeld te krijgen van de huidige situatie, is het verkeersmodel eerst opgebouwd voor het basisjaar 2011. Vervolgens zijn de prognosejaren 2020 en 2030 gemaakt. Bij de prognosejaren is onder meer rekening gehouden met actuele inzichten op het vlak van demografische, ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen.



## 8.2. Bijlage 2: Motivering afwegingskader in fase 2

### 1. Probleem- en doelstelling in fase 1 (verkenningfase)

In de verkenningfase is de doelstelling op basis van de geschetste problemen vertaald in vijf hoofddoelen waaraan de uiteindelijk te realiseren oplossing is getoetst. In onderstaande tabel zijn de probleemstellingen en doelstellingen zoals verwoord in het startdocument voor de verkenningfase (fase 1) weergegeven.

Probleemstelling	Doelstelling
<b>Huidige N280-West plaatst rem op regionaal-economische ontwikkeling van de regio.</b> Het huidige profiel van de N280-West resulteert niet in een goede bereikbaarheid van Midden-Limburg. Een goede bereikbaarheid is echter wel een voorwaarde voor een goed vestigings- en ondernemingsklimaat en voor het volledig benutten van de toeristisch-recreatieve potenties van de regio (waaronder de Maasplassen). Een goede bereikbaarheid is daarmee van groot belang voor het economisch goed functioneren van de regio. Wanneer de bereikbaarheid wordt verbeterd kan naar verwachting een flinke stimulans worden gegeven aan de economische ontwikkeling van de regio.	De voorkeursoplossingsrichting voor de N280-West moet <b>een stimulans geven aan de regionaal-economische ontwikkeling</b> van Midden-Limburg. De voorkeursoplossingsrichting voor de N280-West geeft een stimulans aan het vestigings- en ondernemersklimaat, en aan de toeristisch-recreatieve potenties van de regio. De verbinding resulteert in een toename van werkgelegenheid, een toename van toeristisch-recreatief bezoek aan de regio en een toename van het kooptoerisme. Daarbij stimuleert de verbinding het functioneren van de verschillende hoogwaardige regionale bedrijventerreinen in het gebied.
<b>Huidige N280-West plaatst rem op een aantal specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities.</b> De kwaliteit van de huidige N280-West is niet alleen van invloed op het economisch functioneren van de regio in algemene zin maar is ook van invloed op een aantal specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities. Voor bijvoorbeeld de ambities voor een zorgstrip in Leudal en voor de ontwikkeling van Jazz City / City Meadow in Roermond lijken aanpassingen aan de N280-West noodzakelijk om deze plannen optimaal tot ontwikkeling te laten komen en optimaal te laten renderen. Met de huidige N280-West lijken kansen te worden gemist.	De voorkeursoplossingsrichting voor de N280-West moet <b>een stimulans geven aan een aantal specifieke projecten en ambities</b> voor Midden-Limburg. De voorkeursoplossingsrichting voor de N280-West geeft een stimulans aan verschillende gebiedsontwikkelingen en ambities voor de regio, zoals de plannen voor een zorgstrip. In Leudal en de ontwikkeling van Jazz City / City Meadow in Roermond. De oplossingsrichting neemt enerzijds knelpunten vanuit bereikbaarheid weg, maar geeft tegelijkertijd ook een stimulans aan deze ontwikkelingen en ambities.

<p><b>Onvoldoende doorstroming.</b> In de huidige situatie stroomt het verkeer op de N280-West onvoldoende door. Tegelijkertijd laten verkeersprognoses zien dat deze problematiek, als gevolg van het toenemende verkeer, de komende jaren verder zal toenemen. De bereikbaarheid van de gemeenten liggend aan de N280-West is hiermee in het geding. Knelpunten zijn onder meer de kluifrotonde bij de aansluiting A2 (afrit Kelpen-Oler), het wegvak tussen de aansluiting met de A2 en de verkeersregelininstallatie bij de Kelperweg, het wegvak tussen Baexem en de N273 en de gelijkvloerse kruisingen Buitenop en Mijnheerkensweg in Roermond.</p>	<p>De voorkeursoplossingsrichting moet de <b>doorstromingsproblemen op en rond de N280-West oplossen</b>. De voorkeursoplossingsrichting voor de N280-West moet onder meer een knelpuntvrije verbinding tussen Weert en Roermond vormen, de bereikbaarheid van de kernen in Midden-Limburg verbeteren en de regio op goede wijze aantakken op de rijkswegen A2 en A73. Belangrijk is dat de weg voldoende capaciteit heeft en op zo'n manier functioneert dat sluipverkeer naar het onderliggend wegennet (naar parallelle routes) tot een minimum wordt beperkt. Ook mag de oplossingsrichting niet resulteren in filevorming op de A2 bij afrit 40 (aansluiting A2 – N280). Daarnaast moet de oplossingsrichting niet alleen bijdragen aan een verbeterde bereikbaarheid van de woonkernen en bedrijventerreinen in het gebied maar ook aan een verbeterde bereikbaarheid van het Maasplangebied.</p>
<p><b>Leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten.</b> De verwachte toename van het verkeer op de N280-West zet een toenemende druk op de leefbaarheid rondom de N280-West. Hierdoor is er sprake van overlast op het gebied van bijvoorbeeld geluid, fijnstof en luchtkwaliteit. Dit geldt in het bijzonder voor de kern Baexem waar de N280-West deels door de bebouwde kom gaat. Ook elders langs het tracé is, zij het in mindere mate, sprake van knelpunten ten aanzien van leefbaarheid en de verkeersveiligheid. De toenemende verkeersdruk betekent bovendien dat de barrièrewerking van de N280-West, met name op de wegvakken met 2x1 rijstroken, de komende jaren verder toeneemt.</p>	<p>De voorkeursoplossingsrichting moet de <b>leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen op en rond de N280-West oplossen</b>. De voorkeursoplossingsrichting moet de bestaande leefbaarheids- en veiligheidsknelpunten rondom de N280-West oplossen, in het bijzonder de situatie bij Baexem. Daarbij moet ook de barrièrewerking van een opgewaardeerde N280 tot een minimum worden beperkt en mag de weg geen negatief effect hebben op de ruimtelijke kwaliteit en de (waardevolle) landschappelijke kwaliteiten van het gebied.</p>
	<p>In aanvulling hierop gelden een aantal <b>overkoepelende doelstellingen</b>. De voorkeursoplossingsrichting moet op korte termijn realiseerbaar zijn, kosteneffectief zijn, de maatschappelijke welvaart verhogen, duurzaam van karakter zijn, bijdragen aan behoud en verdere ontwikkeling van natuur en landschap, en de effecten voor de land- en tuinbouw moeten beperkt zijn. Daarnaast geldt dat de oplossingsrichtingen vergunbaar moeten zijn.</p>

## 2. Doelbereik in fase 1 (verkenningfase)

In fase 1 heeft een afweging plaatsgevonden van de verschillende alternatieven. De afweging vond plaats op het regionale niveau, waarbij de doelstellingen kwalitatief zijn getoetst en de onderzoeken daartoe op een globaal niveau zijn uitgevoerd. De onderzoeken waren gericht op het duiden van het onderscheidend vermogen van de alternatieven. Daar waar nodig en mogelijk zijn de verschillen op een kwantitatieve wijze in beeld gebracht.

De oplossingsrichtingen zijn op basis van deze afwegingssystematiek gewogen. Oplossingsrichtingen waarbij een nieuwe N280 langs het spoor werd aangelegd vielen daarbij af omdat de impact op de omgeving groot is, vanwege de effecten op Natura2000 gebieden, de aanleg niet of moeilijk vergunbaar was en/of de kosten-batenverhouding erg ongunstig was. De omleidingsalternatieven hadden als groot nadeel dat deze slecht scoorden voor de regionale ontwikkeling en een ongunstige kosten-batenverhouding hadden. Daarmee voldeden alleen de knelpuntgerichte aanpak (OR2) en de opwaardering van de N280 (OR3) het meest aan de doelstellingen. Op grond van adviezen, zienswijzen en overleggen is uiteindelijk gekozen voor een knelpuntgerichte aanpak met aanvullende elementen uit het opwaarderingsalternatief en het omleidingsalternatief.

Voor Oplossingsrichtingen 2, 3 en 2+ zijn in de afweging in fase 1 de volgende conclusies getrokken:

- Bij alle genoemde oplossingsrichtingen profiteert de regionale economie van de aanpassingen aan de N280-West. Daarmee wordt aan doelstelling 1 voldaan (stimulans geven aan de regionaal-economische ontwikkeling van Midden-Limburg).
- Er is geen onderscheidend vermogen tussen de oplossingsrichtingen 2 en 3 (en dus ook voor oplossingsrichting 2+) ten aanzien van doelstelling 2 (een stimulans geven aan een aantal specifieke projecten en ambities voor Midden-Limburg). De oplossingsrichtingen geven stimulans aan een aantal projecten, te weten: herontwikkeling bedrijventerreinen Roermondseweg-oost, uitbreiding Zevenellen, ontwikkeling zorgstrip Leudal, Jazzcity alsmede de uitbreiding van DOC Roermond. De oplossingsrichtingen 2 en 3 hebben geen effecten op: de uitbreiding bedrijventerrein Ittervoort, Sint Joost (De Berk 2II), de uitbreiding van vakantiepark de Leistert, de golfbaan in Heythuysen, de ontwikkeling van het Maasplassengebied, de Heelderpeel, het Land van Thorn en Vrouwenhof. Het meest concreet lijken de kansen om het gebied rondom de rotonde in Baexem te revitaliseren of een nieuwe invulling te geven. Een ruimere omleiding bij Baexem (OR 3) betekent dat er meer kansen ontstaan om het gebied rondom de huidige rotonde te revitaliseren of een nieuwe invulling te geven. Deze ruimere omleiding bij Baexem wordt in de vervolgonderzoeken bij OR 2+ meegenomen.
- Voor het beoordelen op doelstellingen 1 en 2 zijn doorstroming en bereikbaarheid een belangrijke criteria geweest. Bij doelstelling 3 (oplossen doorstromingsproblemen) worden de belangrijkste knelpunten daarbij aangegeven. Bij alle onderzochte oplossingsrichtingen blijven een aantal aandachtspunten voor de verdere uitwerking bestaan, te weten de aansluiting van de N280-West op de A2 en knelpunten tussen de

A2 en Baexem.

- Bij OR 2 is er nauwelijks effect op de groei van het doorgaand vrachtverkeer, omdat de huidige situatie grotendeels gehandhaafd blijft. Opwaardering laat voor het vrachtverkeer een zeer beperkte reistijdverbetering zien. Daarom wordt geen belangrijke toename verwacht.
- In de autonome situatie verslechtert de leefbaarheid en veiligheid ten opzicht van de huidige situatie. De verschillen tussen de onderzochte alternatieven zijn niet groot. Het oplossen van de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen op en rond de N280-West (doelstelling 4) blijft ook bij de verdere uitwerking een belangrijke doelstelling.
- Ten aanzien van de overkoepelende doelstellingen krijgen de genoemde oplossingsrichtingen een gelijke waardering voor wat betreft de aspecten "kosteneffectieve oplossing, positieve MKBA uitkomst/toename maatschappelijke welvaart". Ook is er tussen de oplossingsrichtingen geen onderscheidend vermogen ten aanzien van de bijdrage aan behoud en ontwikkeling van natuur en de bijdrage aan een duurzame oplossing.
- Oplossingsrichting 2 en ook 2+ is op kortere termijn uit te voeren dan oplossingsrichting 3. Voor wat betreft de bijdrage aan het behoud en ontwikkeling van landschap, maar ook ten aanzien van de effecten op de landbouw, scoort oplossingsrichting 3 slechter dan oplossingsrichting 2. Oplossingsrichting 2+ is daarbij vergelijkbaar met oplossingsrichting 2 met uitzondering van de randweg bij Baexem waar de effecten groter zijn dan OR 2.

Gezien deze resultaten zullen bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting 2+ , de projectdoelstellingen niet meer onderscheidend zijn. Daarmee kan geconcludeerd worden dat deze doelstellingen primair inzet waren voor het afwegen van alternatieven in fase 1 van het project. Bij de uitwerking in fase 2 en de keuzes die daarbij gemaakt moeten worden is een gedetailleerder inzicht in de (lokale) effecten noodzakelijk. De projectdoelstellingen dienen daartoe voor die fase in een passend afwegingskader te worden vertaald.

### **3. Oordeel van de commissie voor de m.e.r. over doelstellingen en doelbereik in fase 1**

Op basis van het planMER heeft de commissie een uitspraak gedaan over de gehanteerde afwegingssystematiek (bron: Toetsingadvies over het milieueffectrapport Ontwikkelas Weert-Roermond). Zij constateert dat de te bereiken doelen niet eenduidig zijn omschreven en geprioriteerd. Zij beveelt daarom aan in de Notitie Reikwijdte en detailniveau (NRD) voor fase 2 het doelenbereik eenduidig omschrijven. Daarbij dient in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau:

- aangegeven te worden welke concrete doelen gehaald moeten worden;
- eenduidig (meetbaar) te worden gedefinieerd wanneer de onderscheiden doelen zijn behaald, zijn opgelost of afdoende zijn ingeperkt (toetsbaar maken van doelen);
- aangegeven te worden welke doelen met prioriteit moet worden gerealiseerd;
- de hiërarchische relaties tussen de doelen benoemd te worden;
- aandacht voor de mate waarin regionale en lokale doelen worden gehaald c.q. milieu-, verkeers- en economische knelpunten worden opgelost;

- aangegeven te worden waar mogelijk maatregelen nodig zijn en of daarmee gestelde doelen kunnen worden gehaald of hoe groot de kans is dat daarmee problemen kunnen worden opgelost;
- aandacht gegeven te worden aan de robuustheid van oplossingen, inclusief gevoeligheidsanalyse(s).

De aanbevelingen van de commissie voor de m.e.r. worden in het kader van fase 2 (uitwerkingsfase) meegenomen bij het opstellen van de NRD en het MER.

#### 4. Doelstellingen en afwegingskader in fase 2: Uitwerkingsfase

##### *Kernaanpak in fase 2: Regionaal en Lokaal*

Bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting wordt, binnen de uitgangspunten van de oplossingsrichting 2+ uit fase 1, gezocht naar:

1. de optimale oplossing voor het hele tracé Weert-Lateraalkanaal op regionaal niveau , waarbij met knelpuntgerichte maatregelen en een duurzame en kosteneffectieve aanpak de regionaal-economische ontwikkelingen worden gestimuleerd, de doorstromingsproblemen worden opgelost, de leefbaarheids- en veiligheidsproblemen worden opgelost en de effecten voor landbouw, landschap en natuur beperkt blijven. Het geheel aan maatregelen zal moeten leiden tot een consistent verkeersbeeld voor de N280 en over de gehele lengte tot een gelijke mate van kwalitatieve inpassing (uniforme wijze van landschappelijke inpassing, op een gelijke wijze de geluidsproblemen aanpakken, etc.).
2. de optimale oplossing per wegvak/kruising (op lokaal niveau), waarbij met een knelpuntgerichte maatregel doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid worden verbeterd. Daarmee krijgt de afweging op dit schaalniveau een sterk lokaal karakter.

*Dit betekent dat de aanpak “regionaal versus lokaal” in de doelstellingen en afwegingssystematiek een duidelijke plaats moet krijgen.*

##### *Kerdoelen in fase 2: doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid*

Uit de studies van fase 1 blijkt dat doorstroming en bereikbaarheid de belangrijkste criteria zijn om de regionaal economische ontwikkeling in Limburg te beoordelen. Immers een goede doorstroming en bereikbaarheid leiden tot minder transportkosten, meer bereikbare banen, positieve effecten op werkgelegenheid, positieve effecten op toeristisch recreatief bezoek en positieve effecten op het kooptoerisme. De grootste effecten in reistijd (doorstroming en bereikbaarheid) worden op kruisingen behaald. Met de keuze voor de uitwerking van oplossingsrichting 2+ wordt de N280-West een project waar de geformuleerde doelstellingen met betrekking tot regionale economie zowel op regionaal als op lokaal niveau niet meer onderscheidend zullen zijn, mits de doorstroming en bereikbaarheid goed zijn.

*Bij de verdere uitwerking in fase 2 zijn “doorstroming en bereikbaarheid”, op basis van voorgaande, belangrijke criteria in de formulering van de doelstellingen en beoordelingssystematiek.*

Naast doorstroming en bereikbaarheid is ook leefbaarheid een belangrijk criterium. Niet alleen op lokaal niveau speelt leefbaarheid een belangrijke rol, maar ook regionaal economische ontwikkelingen hebben baat bij kwalitatieve woon- en leefomgevingen. Uit de studies en probleemsignaleringen in fase 1 blijkt dat er in het gebied reeds in de huidige situatie verschillende leefbaarheidsproblemen worden ervaren. Het uitgangspunt is dat de leefbaarheid in ieder geval niet mag verslechteren.

*Bij de verdere uitwerking in fase 2 zal “leefbaarheid” dan ook een belangrijk criterium zijn in de formulering van de doelstellingen en beoordelingssystematiek.*

De hoofddoelstelling van het project, de resultaten uit fase 1, de bevindingen van de commissie voor de m.e.r en de heroverweging van de afwegingssystematiek voor fase 2, leiden tot een herijking van de doelstellingen voor fase 2. In onderstaande overzicht zijn op basis van het voorgaande de doelstellingen voor fase 2 opnieuw geformuleerd:

### Regionaal

#### 1. *Een goede doorstroming op het wegvak N280-West tussen Weert en Roermond*

“Doorstroming” is de mate waarin het verkeer zich vlot kan verplaatsen over infrastructuur. De doelstelling om “een goede doorstroming van de N280-West tussen Weert en Roermond, waarbij tevens dient te worden voldaan aan de opgave om het doorgaand (vracht) verkeer zoveel mogelijk over het hoofdwegennet te leiden”, betreft een regionale doelstelling. Het meetbaar maken van deze doelstelling gebeurt echter op wegvak en kruispuntniveau (op lokaal niveau), waarbij knelpunten worden opgelost.

#### 2. *Een goede bereikbaarheid van de regio, tot uiting komend in een goede bereikbaarheid van de Midden-Limburgse kernen en grote gebiedsontwikkelingen*

Bij de beoordeling van bereikbaarheid dienen eerst de lokaties/gebieden die bereikbaar moeten zijn gedefinieerd te worden. Daarbij gaat het om bereikbaarheid per gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer en landbouwverkeer. Regionale bereikbaarheid betreft de bereikbaarheid van de steden Weert-Roermond, bereikbaarheid van de in fase 1 genoemde gebiedsontwikkelingen en grotere projecten (aan deze projecten zullen de kansen voor specifieke projecten en ambities bij Baexem worden toegevoegd), en bereikbaarheid van de kernen in de regio middels gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer.

## Lokaal

### 3. *Een goede bereikbaarheid van aanliggende landbouwpercelen, woningen en bedrijven*

Bij de beoordeling van bereikbaarheid dienen eerst de percelen/locaties die bereikbaar moeten zijn gedefinieerd te worden. Daarbij gaat het om bereikbaarheid per gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer en landbouwverkeer. Lokale bereikbaarheid betreft de bereikbaarheid van individuele woningen, bedrijven en landbouwpercelen middels gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer (snelle routes).

### 4. *Een verbetering van de leefbaarheid rondom de N280-West (o.a. van de dorpskernen Kelpen-Oler en Baexem)*

Leefbaarheid is een begrip dat bestaat uit meerdere elementen zoals: barrièrewerking, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, geluidshinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid etc. Omdat leefbaarheid een verzamelbegrip is dient in de beoordelingssystematiek duidelijk aangegeven te worden wat onder leefbaarheid wordt verstaan en welke criteria daarvoor gelden. Leefbaarheid is een criterium dat lokaal ervaren en beleefd wordt. Maatregelen hebben vooral lokale leefbaarheidseffecten. Vanuit dat oogpunt wordt leefbaarheid in de doelstellingen en afwegingssytematiek op lokaal niveau doorvertaald.

### 8.3. Bijlage 3: Uitwerking doelstellingen in fase 2

#### **Uitwerking doelstelling 1: Een goede doorstroming van de N280-West regionaal en lokaal**

Doelstelling 1 betreft de doorstroming op de N280-West van Weert naar Roermond. Als aanvullende opgave is geformuleerd het doorgaand (vracht)verkeer zoveel mogelijk over het hoofdwegennet te leiden.

Onder doorstroming wordt verstaan:

- de mate waarin het verkeer of een specifiek vervoermodus zich vlot kan verplaatsen over infrastructuur.
- De doorstroming wordt onder meer bepaald door de verkeersintensiteit, de inrichting van de weg en het aantal conflicten met andere verkeersstromen.
- De verkeerscapaciteit of gewoon *capaciteit* van een weg is een verkeerskundig begrip dat het maximale aantal eenheden (voertuigen, vervoerseenheden of voetgangers) aanduidt dat een doorsnede van de infrastructuur per tijdseenheid kan passeren. Meestal is dit per uur.
- De beschikbare capaciteit beïnvloedt de doorstroomsnelheid bij een zekere verkeersvraag, en heeft dus invloed op de verplaatsingstijd die de gebruikers ervaren. Capaciteit wordt bepaald door de 'zwakste' doorsnede van een stuk infrastructuur, dit noemen we meestal een knelpunt.
- In het project N280-West zal ook aandacht zijn voor de doorstroming van het fietsverkeer langs de N280 en daar waar het de N280 kruist.

Hoe wordt doorstroming beoordeeld:

De verhouding tussen de intensiteiten en de capaciteit (I/C-waarde) van een wegvak is een maat om de doorstroming te beschouwen. Deze wordt in hoge mate bepaald door de kruispunten en rotondes op het wegvak. In het Provinciaal Verkeers en vervoersplan van Limburg is een I/C waarde tussen de 0.7 en 0.9 een indicator voor een kritische verkeersbelasting met kans op congestievorming. Dit betekent dat de verkeersbelasting problematisch dreigt te worden maar dat nog niet per definitie is. Boven de 0.9 is een wegvak overbelast en is er sprake van een structurelere kans op congestievorming, dus een duidelijk verslechterde doorstroming. Naast wegvakken wordt ook gekeken naar gemiddelde kruispuntverliestijden, wat vanuit het verkeersmodel een indicatie geeft van de belasting van een kruispunt en of er mogelijk sprake is van een knelpunt.

Knelpunten

Locaties waar het wegbeeld niet in overeenstemming qua functie, gebruik en ontwerp, is met het Provinciaal Beleid. M.a.w. een locatie waardoor terugnemende capaciteit de doorstroming wordt belemmerd.



Op basis van de studies uit fase 1 zijn de volgende doorstromingsproblemen en knelpunten op het wegvak Weert – Lateraalkanaal onderkend, waarvoor in fase 2 maatregelen dienen te worden opgesteld:

- Wegvak Baexem
- N280-West bij aansluiting A2
- Het weggedeelte tussen de A2 en Baexem
- Het weggedeelte tussen Baexem en de Napoleonsweg
- aansluiting N280-West op de A2;
- het weggedeelte van de N280 tussen de A2 en Baexem;
- het weggedeelte tussen Baexem en de Napoleonsweg;

De knelpunten zijn opgelost als:

- Op genoemde kruispunten en trajecten de te nemen maatregelen ertoe leiden dat er geen doorstromingsproblemen zijn. ( $I/C < 0.7$ )
- Doorgaand verkeer zoveel mogelijk via het hoofdwegennet wordt geleid
- Randvoorwaarde is dat maatregelen niet leiden tot congestie op het hoofdwegennet Midden-Limburg;

### **Uitwerking doelstellingen 2 en 3: Een goede bereikbaarheid regionaal en lokaal**

Met doelstellingen 2 en 3 wordt de bereikbaarheid van de regio nagestreefd, zowel op het regionale niveau als op het lokale niveau:

- **regionaal:** bereikbaarheid van de steden Weert-Roermond, bereikbaarheid van de in fase 1 genoemde gebiedsontwikkelingen en grotere projecten (aan deze projecten zullen de kansen voor specifieke projecten en ambities bij Baexem worden toegevoegd), en bereikbaarheid van de kernen in de regio middels gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer (incl. snelle routes).
- **Lokaal:** bereikbaarheid van individuele woningen, landbouwpercelen middels gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer.

Onder bereikbaarheid wordt verstaan:

- De mate waarin een bepaald gebied bereikbaar is vanuit andere gebieden m.a.w. de mate waarin een plaats van bestemming toegankelijk is.
- De mogelijkheid om een plaats te bereiken, om ergens te komen:
- geeft aan hoeveel potentiële gebruikers van de op die locatie aanwezige activiteitsruimten binnen een bepaalde afstand, meestal uitgedrukt in tijd, aanwezig kunnen zijn.
- Functie van de relatieve afstand. Het begrip geeft de mate van het gemak aan - uitgedrukt in moeite, kosten of tijd- waarmee een plaats kan worden bereikt.:
- Hoe een bepaald gebied te bereiken is, hoe je er kunt komen

Hoe wordt bereikbaarheid beoordeeld:

In het algemeen is bereikbaarheid de mogelijkheden die personen hebben om op bestemmingen na een verplaatsing aan activiteiten deel te nemen. Deze mogelijkheden zijn afhankelijk van *tijd*, *geld* en *moeite* die benodigd is om afstand tussen activiteiten te overbruggen. Dit wordt ook wel weerstand genoemd. *De maat waarin men bereikbaarheid*

*uitdrukt is bepalend voor het antwoord. Voor fietsroutes wordt kan bijvoorbeeld uitgegaan worden van een omrijfactor van maximaal 1.2 om een goede bereikbaarheid te garanderen..*

**Bereikbaarheidsknelpunten:**

Er is sprake van een bereikbaarheidsknelpunt als de werkelijke reistijd tussen twee bestemmingen in negatieve zin afwijkt van de reistijd bij optimale doorstroming.

De volgende bereikbaarheidsknelpunten dienen te worden opgelost:

Regionaal	Lokaal
<ul style="list-style-type: none"> <li>- goede aansluiting regio A2;</li> <li>- goede bereikbaarheid Weert Roermond</li> <li>- goede bereikbaarheid kernen</li> <li>- verbetering bereikbaarheid van het Maasplassengebied</li> <li>- verbeteren bereikbaarheid van kernen in Midden-Limburg;</li> <li>- Door de maatregelen mogen geen nieuwe bereikbaarheidsproblemen ontstaan</li> <li>- Specifiek voor het langzaam verkeer (fietsers, landbouwerkeer) vormt de barrièrewerking van de N280 een op te lossen knelpunt in het kader van bereikbaarheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aansluiting Mildert</li> <li>- Aansluiting lokale woningen / bedrijven</li> <li>- Bereikbaarheid agrarische percelen\</li> <li>- Door de maatregelen mogen geen nieuwe bereikbaarheidsproblemen ontstaan</li> <li>- (fietsersbond: barrières)</li> <li>- Door de maatregelen mogen geen nieuwe bereikbaarheidsproblemen ontstaan voor kernen en/of aanliggende (landbouw) percelen</li> </ul>

Deze bereikbaarheidsproblemen zijn opgelost als met (het geheel aan) maatregelen de dorostroming op de N280-West is verbeterd en voor een goede ontsluiting van aanliggende kernen en percelen is gezorgd.

#### **Uitwerking doelstelling 4: Een verbetering van de leefbaarheid rondom de N280-west**

Doelstelling 4 betreft een verbetering van de leefbaarheid rondom de N280-West (o.a. van de dorpskernen Kelpen-Oler en Baexem). Leefbaarheid betreft een breed scala aan aspecten:

Barrièrewerking	Barrièrewerking als gevolg van de infrastructuur van de N280 en de hoge intensiteiten van het verkeer op de N280 tussen kernen in gemeenten Leudal, Weert, Nederweert en Maasgouw. Ook een barrièrewerking heeft verschillende aspecten, zoals landschappelijk, maatschappelijk, verkeerstechnisch.
Oversteekbaarheid	Een belangrijk aandachtspunt betreft de oversteekbaarheid van de N280. Dit betreft de volgende onderdelen: <ul style="list-style-type: none"><li>- goede fietsvoorzieningen / voetgangersvoorzieningen;</li><li>- goede infrastructuur voor landbouwverkeer;</li><li>- goede infrastructuur voor het Openbaar Vervoer en hulpdiensten;</li></ul>
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"><li>- Belangrijk is dat verkeersveilige oplossingen worden gerealiseerd en (slachtoffer)ongevallen worden voorkomen.</li></ul>
Geluid	Geluidsoverlast in het kader van de Wet geluidhinder
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit in het kader van de Wet milieubeheer
Externe veiligheid	Waarborgen van externe veiligheid m.b.t. het vervoer van gevaarlijke stoffen, risico's in het kader van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen en het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid.
Overige aspecten	rust en ontspanning, landschapselementen, natuurwaarden en de kwaliteit van fiets- en wandelroutes

Hoe wordt leefbaarheid beoordeeld:

Barrièrewerking	Voor de barrièrewerking zal een kwalitatieve beoordeling plaatsvinden van de aspecten landschap, maatschappelijk/sociale effecten en de bereikbaarheid tussen de aanliggende kernen onderling.
Oversteekbaarheid	Voor de oversteekbaarheid zal een kwalitatieve beoordeling plaatsvinden van de aangedragen oplossingen voor langzaam verkeer, OV en hulpdiensten.
Verkeersveiligheid	Voor de verkeersveiligheid zal een kwalitatieve beoordeling plaatsvinden van de aangedragen oplossingen.
Geluid	<ul style="list-style-type: none"><li>- Toename/afname aantal geluidgevoelige objecten met een geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde (kwantitatief).</li><li>- Toename/afname aantal geluidgevoelige objecten met een geluidbelasting hoger dan de maximale ontheffingswaarde (kwantitatief).</li><li>- Mogelijkheden en kosten van geluidsreducerende maatregelen (kwantitatief en kwalitatief).</li><li>- Toename/afname geluidbelasting langs het onderliggend wegennet (kwalitatief).</li></ul>
Trillingen	Trillinghinder bij omwonenden (kwalitatief)
Luchtkwaliteit	<ul style="list-style-type: none"><li>- Overschrijdingen grenswaarden fijnstof</li><li>- Oppervlaktes van de verschillende contourklassen (kwantitatief)</li><li>- Totale emissies van het wegverkeer in het studiegebied (kwantitatief)</li><li>- Aantal woningen binnen de verschillende contourklassen (kwantitatief)</li><li>- Overschrijding van de wettelijke grenswaarden voor de maatgevende stoffen NO<sub>2</sub>, M10 en PM<sub>2.5</sub> (kwantitatief)</li></ul>
Externe veiligheid	Toename risico's (plaatsgebonden risico en groepsrisico, beiden kwantitatief)

Leefbaarheidsknelpunten

De volgende leefbaarheidsknelpunten dienen met de maatregelen te worden opgelost:

- Geluidsproblemen, luchtvervuiling (fijnstof), veiligheidsproblemen zoals uit onderzoeken in fase 1 naar voren zijn gekomen.
- Bij uitwerking oplossingsrichtingen dienen nieuwe problemen zo veel mogelijk voorkomen te worden.
- De verminderde oversteekbaarheid en de barrièrewerking tussen de kernen dient opgelost te worden.
- In Baexem doorsnijdt de N280 de kern. Zoals uit de resultaten van fase 1 blijkt zijn de leefbaarheidsproblemen hier het urgentst.

De knelpunten zijn opgelost als:

- Vermindering van geluidsoverlast en verbetering luchtkwaliteit binnen wet en regelgeving. In het verkeersmodel zal worden aangegeven met welke ontwikkelingen rekening wordt gehouden. Dit betreft onder andere ontwikkelingen als het schoner en stiller worden van autos.
- Vermindering van geluidsoverlast en verbetering luchtkwaliteit binnen wet en regelgeving.
- De externe veiligheidsrisico's in het plangebied tot een minimum te beperken binnen wet en regelgeving.
- Verbetering van verkeersveiligheid.
- verbetering van de oversteekbaarheid en het verminderen van een barrièrewerking tussen de kernen.

#### 8.4. Bijlage 4: Overkoepelende Uitgangspunten

In fase 1 van het project zijn in doelstelling 5 een aantal overkoepelende doelstellingen geformuleerd. Het betreft de doelstellingen dat de maatregelen op korte termijn realiseerbaar en kosteneffectief zijn, dat met de maatregelen de maatschappelijke welvaart wordt verhoogd, dat maatregelen een duurzaam van karakter hebben en bijdragen aan behoud en verdere ontwikkeling van natuur en landschap, en dat de effecten voor de land- en tuinbouw beperkt zijn. Daarnaast dienen maatregelen moeten ook vergunbaar te zijn.

Op basis van de resultaten uit fase 1 en de opmerkingen van de commissie voor de m.e.r. is in het kader van opstellen van de beoordelingssystematiek voor fase 2, deze doelstelling opnieuw bekeken en gerubriceerd. Geconcludeerd is dat de overkoepelende doelstelling 5 uit fase 1 randvoorwaardelijk is voor de verdere uitwerking van de voorkeursoplossingsrichting. In onderstaand overzicht worden de aspecten van doelstelling 5 omgezet in uitgangspunten voor fase 2:

Randvoorwaarde voor fase 2:	Uitwerking voor fase 2
<p>Realistisch, duurzaam en uitvoerbaar (voorheen: op korte termijn realiseerbaar, kosteneffectief, vergunbaar en duurzaam)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realistische maatregelen die ook uitgevoerd kunnen worden;</li> <li>- Maatregelen die binnen 3 jaar na besluit fase 2 realiseerbaar zijn Het geheel aan maatregelen past binnen het indicatieve budget van €100 miljoen euro;</li> <li>- Verantwoordelijkheid en financiering provincie voor maatregelen waar nut en noodzaak van aangetoond is;</li> <li>- Verantwoordelijkheid en financiering gemeente voor aanvullende wensenlijstjes; Het moet realistische maatregelen betreffen die vergunbaar en uitvoerbaar zijn;</li> <li>- De maatregelen moeten duurzaam en toekomstvast (tot 2020) van karakter zijn.</li> <li>- Toekomstbestendige maatregelen, die voor zover er inzicht bestaat in toekomstige ontwikkelingen, ook voor de toekomst probleemoplossend zijn</li> </ul> <p><u>Onder Realistisch, wordt verstaan:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- op korte termijn realiseerbaar</li> <li>- kosteneffectief op basis van kostenanalyse (maatregelen die een redelijke verhouding hebben in de mate van doelbereik tot de mate van de kosten)</li> </ul>

	<p><u>Onder duurzaam wordt verstaan:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- een plan met duurzame maatregelen qua toepassing van materialen.</li> <li>- Duurzaam en toekomstvast, een oplossend vermogen voor de voorziene verkeersstromen tot 2030 zonder nadelige effecten op de omgeving.</li> <li>- Duurzaam veilige inrichting.</li> </ul>
Bijdrage aan behoud en verdere ontwikkeling van natuur en landschap	<p>Deze voorwaarden blijft vanzelfsprekend ook in fase 2 bestaan. De maatregelen moeten bijdragen aan het behoud en aan verdere ontwikkeling van natuur en landschap:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Er mogen geen significante effecten optreden op Natura 2000 gebieden.</li> <li>- Indien EHS-gebied of POG- gebied wordt aangetast, dient op basis van het provinciaal compensatiebeleid compensatie plaats te vinden.</li> <li>- Ecologische verbindingzones dienen te worden behouden en/of te worden versterkt.</li> <li>- Landschappelijke structuren zijn er vooral op regionale schaal en zullen bij de voorkeursoplossingsrichting amper worden aangetast. (Bron: MER studie fase 1). Indien er aantasting van landschappelijke structuren plaatsvindt, zullen deze worden gecompenseerd.</li> <li>- Gestreefd wordt om langs de N280-West de bestaande bomenrij te behouden en/of middels landschappelijke inpassing de structuur te versterken.</li> <li>- Naar verwachting zullen geen bijzondere landschapselementen verdwijnen. Mocht dat wel het geval zijn zullen deze worden gecompenseerd.</li> <li>- De compensatie zal worden uitgewerkt in een compensatie en/of landschappelijk inpassingsplan.</li> </ul>
Beperkte effecten voor de land- en tuinbouw	<p>De voorkeursoplossingsrichting (incl. compensatie) heeft vooral effect op akkerland en deels op grasland. Effecten voor land- en tuinbouw worden geminimaliseerd door zoveel mogelijk rekening te houden met de afspraken in het kader van de Verklaring van Roermond.</p> <p>Op basis van het voorjaarsakkoord van Bleker, dienen compensatiegronden voornamelijk te worden gezocht in de daarvoor aangewezen EHS.</p>
Een verkeersveilige gebiedsontsluitingsweg die voldoet aan de eisen voor een Duurzaam Veilige inrichting (conform Duurzaam Veilig)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Op basis van het besluit van Provinciale Staten dd 08 juni 2012) is dit uitgangspunt toegevoegd.</li> <li>- Onder een verkeersveilige gebiedsontsluitingsweg die voldoet aan een Duurzaam veilige inrichting wordt verstaan: Een <b>gebiedsontsluitingsweg</b> is een weg die is ontworpen of aangewezen om een gebied aan te sluiten op wegen van hogere orde (hoofdwegennet). Op de wegvakken vindt alleen stromen plaats, op de kruispunten uitwisseling. Gebiedsontsluitingswegen komen zowel voor binnen als buiten de bebouwde kom. De principeoplossing voor kruispunten in gebiedsontsluitingswegen is gelijkvloers, waarbij de voorrang altijd met verkeerstekens moet zijn</li> </ul>

	<p>geregeld. Een rotonde is de voorgeschreven kruispuntvorm, omdat dit de meest verkeersveilige is. Bij hogere intensiteiten kan deze rotonde worden uitgevoerd als een turborotonde. Een gebruikelijker oplossing is een standaard kruispunt, vaak voorzien van verkeerslichten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Uitgangspunt is dat ontwerpen voldoen aan de aan de ontwerpprincipes van duurzaam veilig. Wanneer dit leidt tot een grote ruimtelijke impact op de omgeving of uitermate hoge kosten zal moeten worden afgewogen in hoeverre aan deze principes concessies kunnen worden gedaan zonder de verkeersveiligheid en doorstroming negatief te beïnvloeden.</li> <li>- Bij de uitwerking zullen oplossingen moeten worden gevonden voor alle verkeerseelnemers.</li> </ul> <p><u>Onder een verkeersveilige gebiedsontsluitingsweg die voldoet aan een Duurzaam Veilige inrichting wordt verstaan:</u></p> <p>Een <b>gebiedsontsluitingsweg</b> is een weg die is ontworpen of aangewezen om een gebied aan te sluiten op wegen van hogere orde. Op de wegvakken vindt alleen stromen plaats, op de kruispunten uitwisseling. Gebiedsontsluitingswegen komen zowel voor binnen als buiten de bebouwde kom. De principeoplossing voor kruispunten in gebiedsontsluitingswegen is gelijkvloers, waarbij de voorrang altijd met verkeerstekens moet zijn geregeld. Een rotonde is de voorgeschreven kruispuntvorm, omdat dit de meest verkeersveilige is. Bij hogere intensiteiten kan deze rotonde worden uitgevoerd als een turborotonde. Een gebruikelijker oplossing is een standaard kruispunt, vaak voorzien van verkeerslichten.</p> <p><u>Aan welke eisen moet zijn voldaan?</u></p> <p>Zoals hierboven al is aangegeven is het uitgangspunt dat ontwerpen voldoen aan de aan de ontwerpprincipes van duurzaam veilig.</p> <p>Voor alle verkeersdeelnemers moeten maatregelen leiden tot een consistent verkeersbeeld. Daar behoren ook voetgangers en fietsers bij. Bij de eventuele aanleg van parallelstructuren is het comfort en de verkeersveiligheid een specifiek aandachtspunt, met name de interactie tussen fietsverkeer en landbouwverkeer.</p>
--	--



## 8.5. Bijlage 5: MER plicht / Procedure in fase 2

Het doel van een milieueffectrapportage (MER) is om het milieubelang een volwaardige en vroegtijdige plaats in het plan- en besluitvormingsproces te geven. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen. In fase 2 staat het vaststellen van de definitieve maatregelen voor de N280-West, het definitieve tracé rondom Baexem en het planologisch besluit centraal.

In het kader van de voorbereiding van het ruimtelijk plan is nagegaan in hoeverre bij de voorbereiding van het ruimtelijk plan wederom een m.e.r.-plicht aan de orde is. Daarbij is onderscheid te maken tussen:

- een planMER vanwege de in verband met het plan uit te voeren passende beoordeling als bedoeld in art. 19j van de Natuurbeschermingswet 1998 (art. 7.2a Wet milieubeheer).
- een projectMER (milieueffectrapport) vanwege de in plan geregelde m.e.r.-plichtige activiteit;

### ***Er is geen PlanMER-plicht aan de orde vanwege een passende beoordeling.***

Uit het eerdere planMER en de onderliggende Voortoets/Globale Passende Beoordeling komt naar voren dat een effect op beschermde N2000-gebieden niet is uit te sluiten. Op basis van deze informatie zou dit voor de voorbereiding van het ruimtelijk plan betekenen dat een passende beoordeling voor het gehele tracé aan de orde is en derhalve een planMER-plicht als bedoeld in art. 7.2a Wet milieubeheer. De Commissie m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aanbevolen om bij de uitwerking van de voorkeursoplossingen een meer gedetailleerde Voortoets/Passende Beoordeling op te stellen. De Commissie m.e.r. heeft daarbij tevens de aanbeveling gedaan om bij de besluitvorming aan te geven welke mogelijkheden er zijn om de stikstofdepositie terug te dringen. Om te beoordelen of een passende beoordeling in het kader van de NatuurbeschermingsWet aan de orde is, is de voortoets uit het uitgevoerde planMER in fase 1, aangevuld. Daaruit blijkt er geen significante effecten te verwachten zijn op de Natura 2000-gebieden en een passende beoordeling (MER) niet aan de orde is. De natuurtoets is in bijlage 9 bijgevoegd.

### ***De ProjectMER-plicht vanwege voorgenomen activiteiten alleen voor “omleiding Baexem”***

Oplossingsrichting 2+ voorziet o.a. in de aanleg (verplaatsing) van een randweg om Baexem. Het Besluit m.e.r. omschrijft een autoweg als “een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of doorverkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het is verboden te stoppen en te parkeren”. Wij gaan ervan uit dat de randweg om Baexem aan de definitie van ‘autoweg’ voldoet, en derhalve als m.e.r.-plichtige activiteit is te beschouwen. Een bestemmings- of inpassingsplan dat de aanleg van een dergelijke autoweg regelt (ongeacht de lengte van de weg) is op grond van Bijlage C, categorie 1.2 bij het Besluit m.e.r. zondermeer m.e.r.-plichtig. Ondanks dat de autoweg aan een plan is gekoppeld, is de aanleg ervan toch projectMER-plichtig. Dit omdat het inpassingsplan rechtstreeks voorziet in de activiteit en deze als eindbestemming is opgenomen. Dit veronderstelt wel dat de randweg om Baexem via een concrete verkeersbestemming in het plan wordt opgenomen.

### ***Conclusie***

Er geldt alleen een MER-plicht voor het tracédeel Baexem.
---

## 8.6. Bijlage 6: Plannen en ambities

### 1. Autonome plannen en ontwikkelingen

Onderstaand is een overzicht gegeven van alle plannen die in uitvoering zijn en van alle autonome ontwikkelingen. Daarbij is onderscheid gemaakt in:

- verkeersmaatregelen en
- ruimtelijke ontwikkelingen.

Het betreft allemaal 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.

**Tabel Autonome verkeersontwikkelingen tot 2030**

Nr.	Autonome ontwikkeling	Gemeente	Status
1	Ingebruikname A74.	Venlo	Deze weg is in april 2012 in gebruik genomen.
2	'No-regretmaatregelen': ontwikkeling rotonde en linksaf-mogelijkheid.	Weert	Realisatie in 2011
3	Verwijderen VRI en realiseren op- en afritten bij kruispunt Hatenboer bij Roermond.	Roermond	Besluitvorming.
4	Profielaanpassing (verruiming) Maasbrug.	Roermond	Uitvoering in voorbereiding.
5	Aanpassing Roerkade: 1-richtingsverkeer.	Roermond	in uitvoering.
6	Ontwikkeling regionaal fiets- en wandelnetwerk.	Roermond, Leudal, Nederweert, Weert, Maasgouw, Roerdalen	In voorbereiding.
7	Aansluiting van de N297n op de A46	Echt-Susteren	In uitvoering
8	Aanleg viaduct N280-Oost ter hoogte van Duitse grens.	Roermond	In uitvoering
9	Verbreding A2 naar 2x3 tussen knooppunt het Vonderen en Kerensheide	Echt-Susteren	September 2012 convenant getekend: start planfase. Voornemen is om 2020 start realisatie

**Tabel: Autonome gebiedsontwikkelingen tot 2030**

<b>Nr.</b>	<b>Autonome ontwikkeling</b>	<b>Gemeente</b>	<b>Status</b>
10	Ontwikkeling/uitbreiding grootschalig vakantiepark De Leistert met 265 luxe vakantieboerderijen.	Leudal	Realisatie
11	Herontwikkeling industrieterrein Zevenellen van 94 ha waarvan 9 ha. nieuw.	Leudal	Besluit.
12	Mogelijke uitbreiding asielzoekerscentrum Exaten nabij Baexem.	Leudal	Besluitvorming
13	Realisatie 18-holes golfbaan ten noorden van Heythuysen met een totale grondoppervlakte van 50 ha.	Leudal	Besluit / realisatie
14	Diverse woningbouwontwikkelingen in de gemeente Leudal.	Leudal	Besluit
15	Zoekgebieden voor Landbouwontwikkelingsgebieden (LOG's).	Leudal	Besluitvorming
16	Verdere ontwikkeling vakantiewoningen Heelderpeel, het betreft 250 woningen.	Maasgouw	In uitvoering
17	Diverse woningbouwontwikkelingen in de gemeente Maasgouw.	Maasgouw	In uitvoering
18	Uitbreiding/modernisering Clauscentrale.	Maasgouw	Besluitvorming/realisatie
19	Opwaardering haven Maasbracht, het betreft de realisatie van appartementen (40) en bedrijven (5-10 ha.).	Maasgouw	In realisatie
20	Ontwikkeling bedrijventerrein Kampershoek Noord (51,5 ha netto).	Weert	Besluitvorming
21	Ontwikkeling uitbreiding bedrijventerrein de Kempen (22 ha netto).	Weert	Realisatie
22	Herontwikkeling / herstructurering Roermondseweg-Oost (3 ha), dit betreft met name detailhandel.	Weert	Besluitvorming
23	Ontwikkeling bedrijventerrein Centrum Noord (met name kantoren, 12 ha netto).	Weert	Realisatie
24	Ontwikkeling woningbouw Vrouwenhof (305 woningen) en sport.	Weert	Realisatie
25	Ontwikkeling woningbouw Laarveld (900 woningen en woonzorgcomplex).	Weert	Realisatie
26	Ontwikkeling sportaccommodatie Leuken (2,5 ha netto).	Weert	Besluit
27	Ontwikkeling woonzorgcomplex Weert-Noord (110 woningen).	Weert	Besluit

Nr.	Autonome ontwikkeling	Gemeente	Status
28	Bevordering kleinschalige recreatie en toerisme binnen de gemeente.	Nederweert	Besluitvorming
29	Ontwikkeling bedrijventerrein Pannenweg.	Nederweert	Besluitvorming
30	Ontwikkeling nieuwe woongebieden Hoebenakker (360 woningen en een school), Merenveld (ca. 150 woningen), Tiskesweij (70 woningen), Leiverse Velden (77 woningen) en Anselberg (12 woningen).	Nederweert	Besluitvorming
31	Aanduiding landbouwontwikkelingsgebieden (LOG's).	Nederweert	Besluitvorming
32	Realisatie evenemententerrein Noordplas.	Roermond	Gerealiseerd
33	Ontwikkelingen van de Roerdelta.	Roermond	Besluit
34	Uitbreiding van het Designer Outlet Center (DOC).	Roermond	In uitvoering
35	Verplaatsing Tankstation Maasbrug (uiterlijk 31-12-2014).	Roermond	Besluit
36	Bovenregionaal bedrijventerrein St. Joost.	Echt-Susteren	In realisatie
37	Parkway A2 tracé Echt-Weert.	Echt-Susteren	In voorbereiding
38	Sport en leisurepark de Bandert.	Echt-Susteren	In realisatie

## 2. Gebiedsontwikkelingen en ambities

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

**Tabel Ambities verkeersmaatregelen tot 2030**

Nr.	Ambitie	Gemeente	Status
39	Ontsluiting Beegden en Heel vanaf Napoleonsweg/N273 optimaliseren <sup>1</sup> .	Maasgouw	Ambitie
40	Ontsluiting Thorn/Wessem vanaf de Napoleonsweg/N273 optimaliseren.	Maasgouw	Ambitie
41	Opwaarderen N273 tot Route Napoleon, inrichten als regionale ontsluitingsweg met belangrijke recreatieve functies.	Maasgouw - Leudal	Ambitie
42	Volledige aansluiting Clauscentrale op de A2 bij Maasbracht. Opm. RWS: over deze ambitie is nog geen gezamenlijk besluit genomen. RWS is wel akkoord voor fase1 en fase2 (bestaande toerit verplaatsen en verbinden met bestaande afrit)	Maasgouw	Ambitie
43	Verhogen capaciteit op aansluiting N280 – St. Wirosingel.	Roermond	Ambitie
	Randweg Nederweert (N266 - N275)	Nederweert	Onderzoek
44	Westtangent Weert (A2-N564): is hierover een gezamenlijk besluit genomen?	Weert	Onderzoek
45	Overslagterminal Weert ): is hierover een gezamenlijk besluit genomen?	Weert	Onderzoek
46	Verbreiding A2 wegvak Het Vonderen - Kerensheide	Rijk	Bestuurlijk akkoord realisatie na 2023
47	A2 wegvak Leenderheide - aansluiting N280 naar 2 x 3 rijstroken RWS: over deze ambitie is nog geen gezamenlijk besluit genomen.	GOML	Ambitie
48	Realisering projecten Stimuleringsplan Fietsen in Midden Limburg	GOML	projectenlijst vastgesteld
49	Snelfietsroute Sittard-Roermond - Venlo	Regio	Onderzoek
50	Personenspoorvervoer Weert - Neerpelt - Antwerpen	Weert	Ambitie
51	Verbeteren kwaliteit Maaslijn	Provincie	projectenplan gereed

<sup>1</sup> Deze ambitie maakt onderdeel uit van oplossingsrichting 4 (omleidingsalternatief Napoleonsweg).

Nr.	Ambitie	Gemeente	Status
52	Aanbesteding OV-concessie Limburg 2016-2026	Provincie	In voorbereiding
53	Ongelijkvloers maken kruispunt N280 – Mijnheerkensweg.	Roermond	Wordt momenteel nader onderzocht <sup>2</sup> .
54	Ongelijkvloers maken kruispunt N280 –Buitenop.	Roermond	Ambitie
55	Extra treinstations/lightrail tussen Weert en Roermond (bij Haelen en Baexem).	Roermond, Weert, Leudal	Ambitie
56	Overgang spoor-N280.	Weert	Ambitie
57	Verbeterde aansluiting A2/A73. RWS: over deze ambitie is nog geen gezamenlijk besluit genomen.	Echt-Susteren	Ambitie

**Tabel Ambities gebiedsontwikkelingen tot 2030**

Nr.	Ambitie	Gemeente	Status
58	DorpsOmgevingsProgramma/Structuurbeeld (DOP) Buggenum	Leudal	Ambitie
59	Ontwikkeling recreatie en toerisme op kwalitatief gebied.	Leudal	Ambitie
60	Stimuleren van duurzame energieopwekking en gebruik op bedrijvenpark Zevenellen.	Leudal	Ambitie
61	Kleinschalige ontwikkelingen op het gebied van verblijfsrecreatie nabij de N280-West.	Leudal	Ambitie
62	Uitbreiding Nunhems Zaden met 20 ha. aan kassen (hiervoor is nog geen locatie aangewezen).	Leudal	Ambitie/zoeklocatie
63	Ontwikkeling zorgstrip (CIRO+).	Leudal	Ambitie (maar met autonome ontwikkelingen: woonbegeleidingscentrum Magdalenastraat in Heythuysen, de Herbergier in Grathem)
64	Verdere ontwikkeling vakantiewoningen Heelderpeel (190 woningen).	Maasgouw	Ambitie.

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

Nr.	Ambitie	Gemeente	Status
65	Diverse woningbouwontwikkelingen in de gemeente Maasgouw.	Maasgouw	Ambitie.
66	Herstructureren/revitaliseren industrieterrein Haven Wessem (39 ha).	Maasgouw	Ambitie
67	Herstructureren/revitaliseren industrieterrein Kanaal Wessem-Nederweert (23 ha).	Maasgouw	Ambitie
68	Herstructureren/revitaliseren industrieterrein Koeweide Maasbracht.	Maasgouw	Ambitie.
69	Herstructureren/revitaliseren industrieterrein Panheel.	Maasgouw	Ambitie.
70	Ontwikkeling op toeristisch gebied in het eiland in de Maas (Masterplan Maasplassen) o.a. realisatie van 800 woningen.	Maasgouw	Ambitie
71	Gebiedsontwikkelingen Land van Thorn (ontwikkeling van recreatie en toerisme met o.a. langdurige verblijfsrecreatie).	Maasgouw	Ambitie
72	Ontwikkeling Snowcity (indoor skibaan).	Maasgouw	Ambitie
73	Bouwplannen van woningen bij Melick (150 woningen).	Roerdalen	Ambitie
74	Realisatie drijvende woningen in de Maasplassen – Noordplas/Donckernack/Douves-beemd.	Roermond	Ambitie
75	Jazz City/City Meadow: ontwikkeling van een gebied voor recreatieve doeleinden in de omgeving van de Willem Alexanderhaven en het DOC.	Roermond	Ambitie (Masterplan is in 2007 vastgesteld).
76	Ontwikkeling Woonatrium: circa 9.000 m <sup>2</sup> vvo aan winkelunits gericht op wonen/woninginrichting.	Roermond	Ambitie
77	Herontwikkeling stationsgebied.	Roermond	Ambitie
78	Ontwikkeling regionaal motorcrossterrein.	Regio (Nederweert, Peel en Maas, Echt-Susteren).	Ambitie
79	Wild Water World.	Echt-Susteren	Ambitie
80	Uitbreiding bedrijventerrein Ittervoort.	Leudal	Ambitie
81	Ontwikkeling Stadspoort (versterking entree	Nederweert	Ambitie



Nr.	Ambitie	Gemeente	Status
	Nederweert).		
82	Ontwikkeling kanalenviersprong.	Nederweert	Ambitie
83	Ontwikkeling agrarisch bedrijvenpark.	Nederweert	Ambitie

## 8.7. Bijlage 7: Wettelijke en Beleidskaders

In het beleidskader dat voor fase 2 relevant is, wordt onderscheid gemaakt in (inter)nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Onderstaand zijn de relevante beleidsstukken beschreven.

### Europees beleid

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

### Nationaal beleid

- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) 2012;
- Nota ruimte
- Nationaal milieubeleidsplan 4;
- Nationaal waterplan 2009-2015;
- Vierde nota waterhuishouding;
- Anders omgaan met water. Waterbeleid in de 21e eeuw;
- Beleidslijn Grote Rivieren;
- Natuurbeleidsplan;
- Nota Belvédère;
- Meerjarenprogramma Ontsnippering.

### Provinciaal beleid

- POL 2006 inclusief POL-aanvullingen (Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, Reconstructieplan Limburg en Provinciaal Waterplan 2010-2015)
- Verordening Waterhuishouding Limburg;
- Actieplan omgevingslawaaï 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;
- Verklaring van Roermond.

Van toepassing zijn de bepalingen/richtlijnen voor het ontwerp zijn:

- Handboek Wegontwerp;
- Richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen;
- Beleidsplan "groene linten door Limburg";
- Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;

#### Regionaal beleid

- Regiovisie 2008-2028 Het oog van Midden-Limburg

#### Gemeentelijk beleid: Gemeente Leudal

- Structuurvisie
- Strategische visie Leudal
- Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan
- Landschapsontwikkelingsplan 'Tuin van Limburg'
- Beleidsregels hogere grenswaarden Wet geluidhinder

#### Gemeentelijk beleid: Gemeente Roermond

- Strategische Visie
- Mobiliteitsplan
- Nota Monumentenzorg en Archeologie
- Milieubeleidsplan
- Monumenten en Archeologieverordening

#### Gemeentelijk beleid: Gemeente Nederweert

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

#### Gemeentelijk Beleid: Gemeente Weert

- Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan
- Structuurvisie

#### Gemeentelijk Beleid: Gemeente Maasgouw

- Structuurvisie
- Beleid hogere grenswaarden
- Beleidsvisie externe veiligheid

#### Gemeentelijke beleid: Gemeente Roerdalen

- Toekomstvisie 2020
- Echt-Susteren
- Toekomstvisie 2020

## 8.8. Bijlage 8: Reeds uitgevoerde studies

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

Eind 2006 is door BVA een verkenning uitgevoerd om inzicht te krijgen in de verkeersproblematiek op de N280-West [6]. Uit de verkenning bleek dat in de bestaande situatie (2004) geen structurele verkeersafwikkelingsproblemen op de N280-West aanwezig zijn. Wel nadert de N280-West bij de Buitenop en de Mijnheer-kensweg in Roermond de maximale capaciteit: dit leidt in de spits tot vertraging. Ook vormt het aantal ongevallen op enkele gelijkvloerse kruispunten een aandachtspunt.

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

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

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

- De verwachte toename aan verkeersintensiteiten in de komende jaren vraagt om een uitbreiding van de wegcapaciteit;
- De doorstroming op de N280-West kan worden verbeterd door het regionale en lokale verkeer te ontvlechten;
- Een duurzaam veilige vormgeving en inrichting van de N280-West leidt tot een betere oversteekbaarheid voor langzaam verkeer en verbetert de verkeersveiligheid;
- De barrièrewerking van de N280-West kan worden verminderd door een lokale 'ringstructuur' in Roermond;

- Een randweg bij Baexem draagt bij aan een verbetering van de doorstroming en aan een verbetering van de leefbaarheid in Baexem;
- Een nieuw wegtracé ten zuiden van de spoorlijn is een optie om de verkeersveiligheid te verhogen.

## **2. Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (mrt. 2007)**

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

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

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

## **3. Regiovisie (dec. 2008)**

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

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

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

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

Oplossingen voor de N280-West kunnen niet los worden gezien van de ambities voor de regio zoals verwoord in de regiovisie. De uitbouw van het toeristisch-recreatief profiel van

de regio en de ideeën rondom een 'zorgstrip' hebben een nauwe relatie met de N280-West. Tegelijkertijd biedt een opgewaardeerde N280-West hiervoor ook kansen. De zorgstrip zal bestaan uit een aantal landgoederen waarin verschillende zorgfaciliteiten zich kunnen vestigen. Op deze wijze zal in de regio een fijnmazig zorgnetwerk ontstaan.

#### **4. Verkeersstudie DHV (nov. 2009)**

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

- Kluifrotonde bij de A2 (afrit Kelpen-Oler);
- VRI bij de Kelperweg;
- De bebouwde kom van Baexem;
- Maasbrug;
- VRI's in Roermond (Buitenop en Mijnheerkensweg);
- A2 ter hoogte van de brug bij Maasbracht;
- De A73 in beide richtingen op de plaatsen waar 1 rijstrook beschikbaar is. Dit is inmiddels achter-haald.

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

Vervolgens zijn in de verkeersstudie 17 verschillende varianten onderzocht op hun verkeerskundige effecten waaronder een variant waarbij de bestaande situatie wordt voortgezet (de autonome ontwikkeling). De varianten zijn opgesteld door de gemeenten in Midden-Limburg en de provincie Limburg en zijn doorgerekend op hun effect voor het jaar 2020. Uiteindelijk is gekozen om 7 alternatieven verder te onderzoeken in het planMER in fase 1.

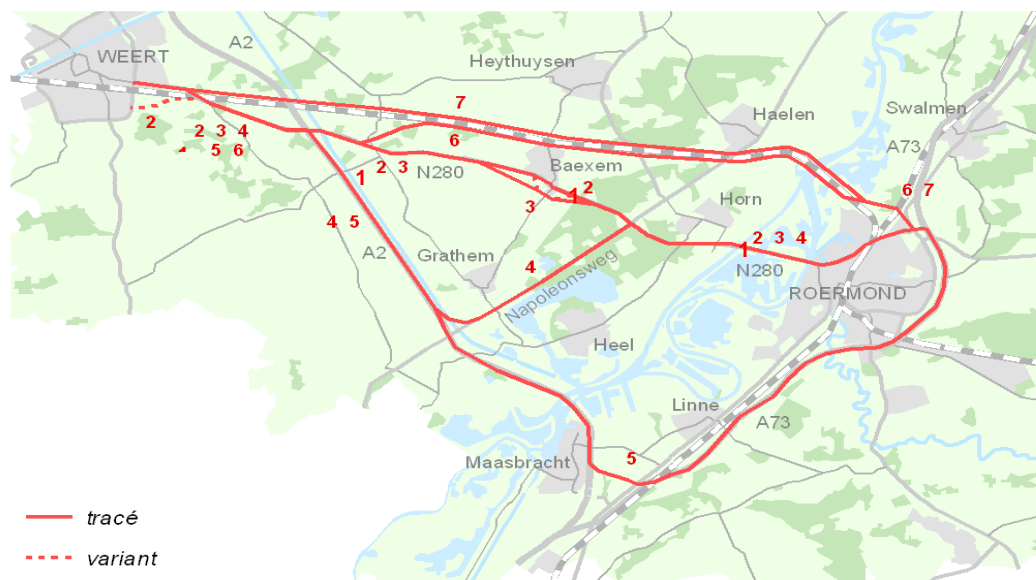
#### **5. PlanMER, fase 1 verkenningenfase (2011)**

In het planMER zijn de zeven oplossingsrichtingen (feitelijk zes nieuwe plus een nulalternatief/referentiealternatief) (in MER-termen alternatieven) onderzocht.

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

- Rondweg bij Baexem
- Aansluiting Ringbaan-Oost

*Figuur Alternatieven en varianten N280-West*



*Effectvergelijking alternatieven*

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

*Tabel S1.1 Vergelijking van de alternatieven*

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

Alternatief	1 (referentie)	2 (nulplus)	3 (opwaarderen N280)	4 (Napoleons- weg)	5 (A2-A73)	6 (zuidzijde spoor)	7 (noordzijde spoor)
Natuur	0	0/-	0/-	-	0/-	--	--
Duurzaamheid	0	0	0	0	0	0	0

In het MER zijn per aspect de dominante verschillen tussen de alternatieven (en varianten) weergegeven.

Daarnaast is in het MER ook per alternatief (en variant) beschreven wat de onderscheidende positieve en negatieve effecten zijn.

Omdat er uiteindelijk voor een nadere uitwerking van alternatief 2 gekozen is (Nulplusalternatief, of de knelpuntenrichte oplossing), wordt in samenvatting alleen alternatief 2 toegelicht.

#### Alternatief 2: Nulplusalternatief

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

Het alternatief resulteert in een vermindering van vrijwel alle verkeerskundige problemen op de N280 zoals die nu worden ervaren en voor de toekomst worden verwacht. Aandachtspunt blijft onder andere de capaciteit van de aansluiting van de N280 op de A2. Aangezien het alternatief is opgebouwd uit lokale maatregelen op de locaties van de huidige/toekomstige knelpunten zijn de effecten op de omgeving relatief beperkt en in de uitwerking van een ontwerp nog gedeeltelijk nader te mitigeren

#### 6. MKBA / REES, fase 1 verkenningfase (2011)

De N280-West verbindt Weert met Roermond en is de belangrijkste oost-west-verbinding in Midden-Limburg. De weg heeft zowel een ontsluitende als een verbindende functie. De N280-West verbindt Weert met Roermond en het Duitse achterland. Daarnaast vormt de verbinding samen met de A2 de verbinding van Roermond met de regio Eindhoven en grote delen van Midden- en West-Nederland. Voor onder meer de kernen Swartbroek, Kelpen, Baexem en Horn heeft de N280-West een belangrijke ontsluitende functie. Tezamen met de A2 en de A73 vormt de N280-West de hoofdinfrastructuur van Midden-Limburg. De N280-West heeft daarmee niet alleen een belangrijke verkeerskundige functie maar ook een belangrijke economische functie voor Midden-Limburg.

De N280-West kent vier problemen. In haar huidige vorm vormt de N280-West en de wijze waarop ze functioneert, een belemmering voor de verdere economische ontwikkeling van Midden-Limburg, bijvoorbeeld ten aanzien van het benutten van de toeristisch-recreatieve potenties van de regio. Dit geldt niet alleen voor het economisch functioneren van de regio



in algemene zin (probleem 1) maar ook voor een aantal specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities (probleem 2). Voor bijvoorbeeld de plannen voor een zorgstrip in Leudal en de ontwikkeling van Jazz City in Roermond lijken aanpassingen aan de N280-West noodzakelijk om deze plannen optimaal tot ontwikkeling te laten komen en te laten renderen. Deze problemen worden voor een belangrijk deel toegeschreven aan het feit dat op een aantal locaties op de N280-West de doorstroming onder druk (probleem 3) staat. Onder meer ter hoogte van de aansluiting met de A2, bij Baexem en bij de aansluitingen Buitenop en Mijnheerkensweg is de doorstroming van het verkeer niet optimaal. Daarnaast leidt het verkeer op de N280-West op een aantal locaties tot leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen (probleem 4). Dit geldt in het bijzonder voor de kern Baexem waar de N280-West deels door de bebouwde kom gaat.

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

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

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

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

Buiten deze steden heeft Midden-Limburg een overwegend open en landelijk karakter waarin landbouw, toerisme en recreatie het beeld bepalen. Dit leidt er mede toe dat in de

regio als geheel de werkgelegenheid in de landbouw beduidend groter is dan gemiddeld in Limburg of in Nederland.

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

In de MKBA / REES zijn de volgende aspecten bekeken:

- de economische schets Midden-Limburg
- de bereikbaarheidsimpuls N280-West,
- de regionaal-economische effecten
- de effecten op specifieke gebiedsontwikkelingen, ambities en locaties
- de maatschappelijke kosten-batenanalyse

### *Conclusies*

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

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

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

De spooralternatieven en het omleidingsalternatief Napoleonsbaan resulteren in vergelijkbare economische baten als het nulplusalternatief maar daar staan substantieel

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

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

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

## **7. Afwegingsdocument, fase 1 verkenningfase (2011)**

In dit document wordt ingegaan op de mate waarin de 7 oplossingsrichtingen, zoals die geformuleerd zijn in het vastgestelde Startdocument, invulling geven aan de 5 gestelde doelstellingen voor de N280-West.

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

- Eerste beoordeling: bij besluitvorming over de N280-West is allereerst de vraag welke oplossingsrichtingen voldoen aan de eerste 4 meer inhoudelijke doelstellingen. Welke oplossingsrichtingen zijn (het meest) effectief? Bij de eerste beoordeling worden de oplossingsrichtingen getoetst op doelbereik, op hun effectiviteit;
- Tweede beoordeling: voor de afweging van de oplossingsrichtingen die na de eerste beoordeling resulteren, wordt onder andere de kosteneffectiviteit en de vergunbaarheid van de oplossingsrichtingen als belangrijk. Vergunbaarheid maakt onderdeel uit van "Realiseerbaarheid op korte termijn" en natuur. In welke oplossingsrichting kunnen de grootste effecten ('zo hoog mogelijke baten') tegen zo gering mogelijke kosten worden gerealiseerd? Hiervoor biedt de opgestelde maatschappelijke kosten-batenanalyse aanknopingspunten. Daarbij gaat het hierbij niet alleen om de omvang van de benodigde investeringen maar bijvoorbeeld ook om de termijn waarop de investering kan plaatsvinden. Immers, hoe sneller een

investering kan worden gerealiseerd des te eerder kunnen hier de vruchten van worden geplukt. Tevens is van belang te bepalen welke kans bestaat op het verkrijgen van de benodigde vergunningen. Voor de meeste vergunningen is daarvoor een nadere detaillering nodig zoals voorzien in een volgende projectfase. Vanuit de natuurwetgeving geldt echter een belangrijke randvoorwaarde die al in dit planstadium kan worden betrokken.

### *Conclusie van de beoordelingen*

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

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

Bij oplossingsrichting 3 is dit wel het geval.

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

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

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

## 8.9. Bijlage 9: Natuurtoets