



Ontwerp Structuurvisie Randweg N266 Nederweert

Maastricht, 1 september 2015

Inhoudsopgave

0.	Voorwoord en samenvatting, leeswijzer	7
1.	Inleiding	9
1.1.	Achtergronden / waarom een Structuurvisie	9
1.2.	Status en vormgeving van de Structuurvisie	10
1.3.	Het proces op weg naar de structuurvisie	10
1.4.	Inspraak, overleg en adviezen	11
1.5.	Procedure	12
2.	Onderliggende rapporten en onderzoeken	13
3.	Plan-MER en aanbevelingen Commissie m.e.r.	15
4.	Alternatievenafweging en voorkeursalternatief	19
5.	Raming kosten voorkeursvariant en provinciale bijdrage	23
6.	Vervolgproces	25
	Lijst van gebruikte afkortingen	27
	Literatuurlijst	29

0. Voorwoord en samenvatting, leeswijzer

Provinciale Staten van Limburg hebben op 14 november 2011 besloten onderzoek te laten doen naar de mogelijkheden tot de aanleg van een randweg N266 bij Nederweert. Uit verschillende onderzoeken die aan dit besluit zijn voorafgegaan, komt naar voren dat de aanleg van deze randweg gewenst dan wel noodzakelijk is om bepaalde doelstellingen op ruimtelijk, economisch en leefbaarheidsgebied te kunnen invullen. Om tot de realisatie van de randweg te komen, is een proces in gang gezet, waarin bepaalde (wettelijk) verplichte procedurestappen zijn uitgevoerd en waarbij burgers en stakeholders intensief zijn betrokken. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een integrale afweging van verschillende alternatieven en varianten waaruit een voorkeursalternatief naar voren is gekomen. Omdat de randweg N266 een provinciale weg is en het POL 2014 niet voorziet in de aanleg van deze randweg, is het opportuun dat het voorkeursalternatief wordt vastgelegd in een ander provinciaal ruimtelijk plan. Hierbij is gekozen voor de vorm van een structuurvisie. Deze kan worden gelijkgesteld met een POL-aanvulling. Provinciale Staten dienen een dergelijke structuurvisie vast te stellen. Deze vaststelling is voorzien in het voorjaar van 2016. Een (provinciale) structuurvisie is alleen zelfbindend en legt in dit geval de ligging van de nieuwe randweg op hoofdlijnen vast. Na vaststelling van de structuurvisie door Provinciale Staten is nog een vervolprocedure nodig. Enerzijds om het definitieve tracé te bepalen, anderzijds om het op perceelniveau vast te leggen in een planologisch-juridische regeling. Dit instrument, een zogenaamd Provinciaal Inpassingsplan (PIP), is wel voor eenieder bindend en vormt (inclusief de daarbij behorende onderzoeken en rapporten) de laatste procedurestap voordat met de daadwerkelijke aanleg van de randweg kan worden begonnen.

In de navolgende hoofdstukken wordt het waarom, het hoe en het wat van de structuurvisie beschreven (hoofdstuk 1) en wordt uiteengezet welke visies en onderzoeken uit het recente verleden (hoofdstuk 2) ertoe hebben geleid om de keuze te maken voor het aanleggen van de randweg N266. Het belangrijkste integrale onderzoek naar de effecten van de randweg, is het zogenaamde plan-MER (een milieueffectrapport voor een plan, zie hoofdstuk 3). De resultaten van dit integrale onderzoek zijn mede bepalend geweest om een goede alternatieven- en variantenafweging te kunnen maken (hoofdstuk 4) en op basis hiervan te komen tot een voorkeursalternatief. In hoofdstuk 5 komt aan de orde welke financiële consequenties de aanleg van het voorkeursalternatief heeft en welke partijen ervoor zorgen dat de benodigde middelen voor de aanleg van de randweg bijeen worden gebracht. In hoofdstuk 6 wordt ten slotte geschetst welke procesmatige en procedurele stappen er na de vaststelling van de structuurvisie nog dienen te worden doorlopen, vooraleer kan worden begonnen met de daadwerkelijke aanleg van de randweg.

1 Inleiding

1.1 Achtergronden / waarom een Structuurvisie?

Op 14 november 2011 namen Provinciale Staten (PS) van Limburg een motie aan, waarin Gedeputeerde Staten (GS) worden opgeroepen om “te bespoedigen dat de N266 wordt verbonden met de gedeeltelijk gerealiseerde randweg om Nederweert.” De motie kwam mede tot stand naar aanleiding van een brief van de gemeente Nederweert van oktober 2011. Hierin werden Provinciale Staten gemotiveerd en beargumenteerd verzocht, medewerking te verlenen aan de realisatie van die randweg met het oog op de lokale en regionale ontwikkeling. Provinciale Staten werd tevens gevraagd een financiële bijdrage te leveren van 50% in de kosten voor de randweg. De aanleg van een nieuw of de wijziging van een bestaand tracé van een provinciale weg dient een inbedding te krijgen binnen het provinciale beleid. De provincie gebruikt hiervoor het Provinciale Omgevingsplan Limburg en/of het Provinciale Verkeers- en Vervoersplan. Wanneer zo’n initiatief niet past binnen het huidige beleid en een aanpassing vanwege de beleidscyclus van deze plannen te lang op zich laat wachten is dit ook mogelijk middels een POL-aanvulling of een POL-uitwerking (de laatste in het geval aanleg van de weg wel al in het POL wordt genoemd). De structuurvisie voor de Randweg N266 Nederweert kan gelijk worden gesteld aan een POL-aanvulling en vormt daarmee onderdeel van een proces dat uiteindelijk dient te leiden tot een Provinciaal Inpassingsplan (PIP), waarin het tracé van de weg definitief wordt vastgelegd en planologisch-juridisch geregeld.



1.2 Status en vormgeving van de Structuurvisie

Artikel 2.2 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) geeft aan dat Provinciale Staten ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening voor het gehele grondgebied van de provincie of voor aspecten van het provinciaal ruimtelijk beleid één of meer structuurvisies kunnen vaststellen, waarin de hoofdzaken van het door de provincie te voeren ruimtelijk beleid zijn vastgelegd. Voor zover een structuurvisie structurele ontwikkelingen omvat, dient deze ook in te gaan op de wijze waarop Provinciale Staten zich voorstellen die ontwikkelingen te doen verwezenlijken. Voor Provinciale Staten is de structuurvisie zelfbindend, voor burgers is dit niet het geval. Het laatste geldt wel voor het provinciale inpassingsplan (PIP) dat uiteindelijk voor de aanleg van de Randweg N266 dient te worden opgesteld.

De Wro geeft geen procedure- of vormvereisten, waaraan de structuurvisie dient te voldoen. Wel geeft de Wro aan dat de structuurvisie ook in digitale vorm raadpleegbaar moet zijn. Volgens het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient die digitale vorm minimaal een geometrische plaatsbepaling te bevatten, van het gebied waarop de visie betrekking heeft. Deze structuurvisie voldoet aan deze vereisten.

Binnen deze structuurvisie Randweg N266 Nederweert is gekozen voor de (klassieke) vorm van kaarten en teksten, omdat dit een logische wijze is om ruimtelijke hoofdlijnen te verwoorden en te verbeelden.

1.3 Het proces op weg naar de Structuurvisie

Om uitvoering te geven aan de motie is door de gemeente Nederweert en de Provincie een gezamenlijke projectgroep opgericht. Deze is verantwoordelijk geweest voor het betrekken van stakeholders, andere overheden en organisaties bij het proces om te komen tot de aanleg van de weg. De projectgroep heeft er zorg voor gedragen dat medio 2012 een startdocument is opgesteld, waarin dit proces is uiteengezet. Een van de eerste stappen daarin was het opstellen van een Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD, maart 2013) om op basis daarvan te komen tot een (verplichte) plan-MER studie. Deze studie is bedoeld, om de milieueffecten inzichtelijk te maken van de verschillende alternatieven voor de weg, zoals opgenomen in de Nrd en de Afwegingsnotitie N266 Randweg Nederweert en te komen tot een keuze voor een corridor waarin het definitieve tracé van de N266 kan worden ingepast. Dat wil zeggen dat bij het definitieve verkeersontwerp verschuivingen van circa 100 meter links of rechts binnen de corridor mogelijk zijn om het tracé zo optimaal mogelijk ruimtelijk in te passen. Deze plan-MER is juli 2014 in concept afgerond en op 13 augustus 2014 voor advies naar de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) gestuurd. De Commissie m.e.r. heeft de plan-MER beoordeeld en heeft op 21 oktober 2014 advies gegeven. Naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. heeft de gemeenteraad van Nederweert zich op 28 oktober 2014 uitgesproken over de alternatieven voor de verbinding van de A2 en de N266. Bij meerderheid is gekozen voor het voorkeursalternatief dat uit de alternatievenafweging naar voren is gekomen (zie hoofdstuk 4), in de Plan-MER aangeduid als variant 3 van alternatief 2A. Dit is een randweg ten zuiden van Brug 14 met afsluiting van de Bredeweg en de aanleg van een parallelweg tussen de Heerweg en de rotonde Molenweg (zie structuurvisiekaart). Gedeputeerde Staten hebben zich in hun vergadering van 24 maart 2015 bij deze keuze aangesloten en hebben aan de projectgroep opdracht verstrekt tot het (laten) opstellen van voorliggende structuurvisie. Van de ontwerp-Structuurvisie is kennisgegeven en deze wordt in de periode van 04-09-2015 t/m 15-10-2015 ter visie gelegd. Eenieder heeft binnen de tervisieleggingstermijn de mogelijkheid een zienswijze tegen de structuurvisie kenbaar te maken. De resultaten van de informatieavond en de schriftelijke zienswijzen worden in een zienswijzerapportage opgenomen. De ontwerp-structuurvisie met plan-MER en afwegingsnotitie zullen, inclusief de Nota van Zienswijzen en de Nota van Wijzigingen, in combinatie met een verzoek tot reservering van de financiële middelen voor de aanleg van de weg voor besluitvorming (vaststelling) worden voorgelegd aan Provinciale Staten in het voorjaar van 2016. Het proces dat volgt na de vaststelling van de Structuurvisie komt in hoofdstuk 6 aan de orde.

1.4 Inspraak, overleg en adviezen PM

Zienswijzen pm

De ontwerp-structuurvisie heeft in de periode 04-09 t/m 15-10-2015 ter inzage gelegen, voorafgegaan door een informatieavond op 03-09-2015. Tijdens deze avond en de periode van ter inzagelegging heeft eenieder de mogelijkheid gehad om een zienswijze op het plan te geven. De zienswijzen zijn waar mogelijk gebundeld en samengevat in een Nota van Zienswijzen en voorzien van een beantwoording in de vorm van een Nota van Wijzigingen.

Organisaties en instanties, die direct in hun belang worden getroffen door de aanleg van de weg zijn apart aangeschreven en uitgenodigd om kennis te nemen van de ontwerp-structuurvisie. In het proces voorafgaand aan het opstellen van de structuurvisie zijn deze organisaties en instanties, evenals stakeholders al betrokken geweest bij het proces dat uiteindelijk heeft geleid tot een voorkeursalternatief. Indien wenselijk of noodzakelijk kunnen ze gebruik maken van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL) pm

Op 05-11-2015 is de ontwerp-structuurvisie in de PCOL behandeld. Het advies.....PM

Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid (SCMD) pm

Tijdens de behandeling in de Statencommissies SCMD is geblekenpm

Gemeenteraad Nederweert pm

De gemeenteraad van Nederweert heeft de ontwerpstructuurvisie behandeld in haar vergadering van ..-02-2016. De raadsleden.....pm

1.5 Procedure

Onder voorbehoud van de vergaderschema's van verschillende gremia in 2016 is de volgende planning gemaakt voor de procedure van de structuurvisie tot en met de vaststelling door Provinciale Staten, begin 2016.

Kennisgeving van voornemen tot opstellen van POL-aanvulling Randweg N266 (structuurvisie) en inspraak op planvoornemen en concept-NRD, incl. advies Commissie m.e.r. op NRD:

	30-10-2012
Vaststelling NRD door GS	03-07-2012
Opstellen plan-MER/Advies Commissie m.e.r en voorkeursvariant:	10-2012 / 10-2014
Vaststelling ontwerp-structuurvisie GS:	01-09-2015
Informatie- en inspraakavond:	03-09-2015
Bekendmaking en terinzagelegging ontwerp-structuurvisie met gelegenheid tot indienen van zienswijzen/inwinnen van advies	03-09 / 04-09 / 15-10-15
Uitvoering MKBA	09-2015 / 10-2015
Behandeling ontwerp-structuurvisie c.a. in PCOL:	05-11-2015
Nota van Zienswijzen en Nota van Wijzigingen:	15-10 t/m 15-11-15
Reactiegelegenheid voor gemeenteraad Nederweert op NvZ en NvW en	12-2015 / 02-2016
Behandeling ontwerp-structuurvisie c.a. in SCMD:	02-2016 / 04-2016
Vaststelling structuurvisie Randweg N266 door Provinciale Staten:	03-2016 / 05-2016

2 Onderliggende rapporten en onderzoeken

Het idee van de Randweg N266 Nederweert komt niet uit de lucht vallen. Al jaren is er een wens om een robuuste en toekomstgerichte verbinding om de kern Nederweert te realiseren. In het *Maatregelenplan* van het *Beleidsplan Verkeer en Vervoer Nederweert (december 2007)*, komt de randweg al aan de orde. De weg is in dit plan met name bedoeld om de kern van doorgaand verkeer te ontlasten en de doorsnijding van de kernen Nederweert en Budschop te verminderen. In de *Strategische Visie Nederweert 2020 (december 2007)* is de hoofdkern Nederweert en de regio door de aanleg van de randweg duurzaam bereikbaar geworden. Het centrum van Nederweert is mede daardoor getransformeerd in een krachtig en aantrekkelijk verblijfsgebied en de verbinding tussen de kernen Budschop en Nederweert is sterk verbeterd met name voor het langzame verkeer. In de Koersnota Netwerkanalyse (januari 2008), opgesteld in opdracht van de regio Weert en Cranendonck, wordt geconcludeerd dat de concentratie van verkeer bij de aansluiting A2, gecombineerd met de ruimtelijke ontwikkelingen rond de stadspoort Weert/Nederweert zorgen voor een knelpunt in de verkeersafwikkeling. De huidige N266 vormt daarnaast samen met het kanaal een barrière binnen de bebouwde kom van Nederweert. De nota komt met een eerste aanzet voor het verminderen van genoemde barrière in combinatie met een noordelijke omleiding van de N266.

Regiovisie “Oog van Midden-Limburg”

De gedachte om de kern Nederweert van een randweg N266 te voorzien wordt in de regiovisie “Oog van Midden-Limburg” (december 2008) als ambitie overgenomen. In de regiovisie wordt de gemeente Nederweert gezien als een zich sterk ontwikkelende dynamische forensengemeente waar mensen uit o.a. de regio Eindhoven graag willen wonen. Sterke punten zijn o.a. het vestigingsklimaat op het bedrijvenpark Pannenweg en de goede ontsluiting aan de rijksweg A2 en de provinciale weg N275. Binnen de regiovisie worden in de gemeente mogelijkheden gezien voor innovatieve, moderne intensieve veehouderijen binnen een hoogwaardig agrarisch bedrijfspark. Daarvoor dient de aansluiting van de N266 op de A2 verbeterd te worden, met als bijkomend positief effect de afname van de verkeershinder in Nederweert.



*Uitsnede kaart Regiovisie
“Oog van Midden-Limburg”
met indicatieve schets nieuwe
randweg N266*

In de periode 2009-2013 zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd en rapporten verschenen, die meer inzicht geven in de behoefte aan en de effecten van een randweg (*Verkeersstudie Midden-Limburg, november 2009 en Integrale studie bereikbaarheid A2 – N275 – N266 Nederweert, november 2010*), in combinatie met een versterking van de centrumontwikkeling van Nederweert en Budschop (*Masterplan centrumgebied Nederweert-Budschop, februari 2009*). Binnen het masterplan is het één van de belangrijkste uitgangspunten om de verbinding tussen (de centrumgebieden van) Nederweert en Budschop te verbeteren door het opheffen van de barrièrewerking van de Zuid-Willemsvaart en van de N266, die dwars tussen de kernen doorlopen. Er wordt in het masterplan al gesproken van een mogelijke omleiding van de N266 om de kern Nederweert heen, met een aanhaking op de A2. De *Visie Zuid-Willemsvaart Nederweert en Budschop (maart 2013)*, borduurt hierop voort met een plan omtrent de toekomstige herinrichting van de kanaalzone tussen de twee kernen, na afwaardering van de weg.

Gebiedsvisie Randweg N275 – N266 Nederweert

Deze visie (juni 2011) beschrijft vanuit een breder perspectief de wenselijkheid van de aanleg van een randweg. Er wordt deels voortgeborduurd op het Masterplan Nederweert, met maatregelen gericht op de versterking en verbetering van de leefbaarheid van de kernen Nederweert en Budschop, door vermindering van de ruimtelijke / functionele barrière die de huidige N266 vormt. Hierdoor kan de kanaalzone van de Zuid Willemsvaart worden ontwikkeld tot een groen verblijfsgebied. Bijkomend voordeel is dat de geluidsoverlast binnen woningen in de bebouwde kom kan worden teruggebracht. De visie gaat, aansluitend bij de Regiovisie, echter ook vanuit de realisatie van een landbouwonwikkelingsgebied ten noorden van Nederweert en vanuit de wens van de gemeente Nederweert om leisure, in combinatie met horeca en andere nieuwe economische activiteiten, een ontwikkelingskans te geven aan de westzijde van de kern, nabij de A2. Een goede ontsluiting wordt hiervoor een belangrijke vestigingsfactor geacht. Onderzocht is destijds welke mogelijkheden er zijn om aan deze ontwikkeling een duurzaam energieconcept (windmolens) te koppelen.

Gelet op de potenties die uit deze gebiedsvisie volgden, gaven Provinciale Staten, op verzoek van de gemeenteraad van Nederweert, opdracht voor het onderzoeken van de mogelijkheden van een randweg (zie paragraaf 1.1.).

Startdocument Randweg N266 Nederweert,

In dit document (juli 2012) wordt eerdergenoemde opdracht nader uitgewerkt en wordt het hele proces beschreven vanaf het startdocument via verkenningsfase (met Notitie van reikwijdte en detailniveau, plan-MER, vaststelling voorkeurstracé en structuurvisie/POL-aanvulling), naar de uitwerkingsfase met de onderzoeken ten behoeve van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) en het PIP zelf en daarna de realisatiefase waarin de randweg daadwerkelijk wordt aangelegd.

Plan-MER N266 en advies Commissie m.e.r.

Het formele startpunt voor de Plan-m.e.r. procedure lag bij het opstellen van de zogenaamde Notitie reikwijdte en detailniveau N266-Randweg Nederweert (NRD, maart 2013), waarin is aangegeven welke zaken in het MER onderzocht zullen worden (reikwijdte) en op welke manier dat gebeurt (detailniveau). Het Plan-MER (augustus 2013) waarin op deze onderwerpen expliciet wordt ingegaan, wordt vanwege het belang hiervan binnen de totale procedure apart beschreven in hoofdstuk 3. Het Plan-MER is samen met de *Afwegingsnotitie N266 Randweg Nederweert* (augustus 2014), voorgelegd aan de Commissie m.e.r.. Ook de bevindingen van de Commissie m.e.r. komen in het navolgende hoofdstuk aan de orde.

3 Plan-MER en aanbevelingen Commissie m.e.r.

Per 1 april 2011 is het gewijzigde Besluit milieueffectrapportage van kracht. In het kader van dit besluit is een (ruimtelijk) plan, waaronder een structuurvisie plan-m.e.r.-plichtig als het kaderstellend is voor een m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit. Een nieuwe randweg N266 Nederweert is niet opgenomen in het POL of in het Provinciale Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) en wordt daarom middels deze structuurvisie geregeld. De aanleg van de randweg is volgens vorengenoemd besluit als een m.e.r.-plichtige activiteit te beschouwen. De vaststelling van deze structuurvisie door PS dient dan ook vooraf te worden gegaan door een m.e.r., om het milieubelang een volwaardige en vroegtijdige plaats in het plan- en besluitvormingsproces te geven. Aangezien de ligging van de randweg binnen de structuurvisie globaal is aangegeven, is er in deze fase sprake van een zogenaamd plan-MER. Dit MER moet ná vaststelling van de structuurvisie en vóór het PIP nader worden uitgewerkt tot het detailniveau van een project-MER.

In het rapport “planMER N266-Randweg Nederweert” zijn de in hoofdstuk 4 beschreven alternatieven en varianten uitgebreid beoordeeld op hun effecten op de verschillende thema's. Er vindt een objectieve toets plaats van de impact van de alternatieven (positief of negatief) op de thema's verkeer, bodem, water, natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie, ruimte (wonen, werken, landbouw, recreatie en maatschappelijke voorzieningen), milieu (akoestiek, luchtkwaliteit, trillingen en externe veiligheid) en leefbaarheid. Daarbij is gekeken naar de referentiesituatie (de situatie, zoals deze nu is en waarbij de nieuwe ontwikkeling niet plaatsvindt) en is vervolgens een effectbeoordeling gedaan van de verschillende thema's bij de verschillende alternatieven en varianten daarvan. Voor een volledige beschrijving van de effecten per thema en per criterium wordt verwezen naar het plan-MER. In deze structuurvisie komen alleen de opvallende, en de voor het bepalen van een voorkeursalternatief meest relevante, zaken kort aan de orde. Belangrijk hierbij te vermelden is dat in het kader van deze beoordeling wordt uitgegaan van twee jaartallen:

- 2018 is het rekenjaar voor de verschillende milieuonderzoeken als zijnde het jaar dat de weg gerealiseerd kan worden.
- 2030 is het referentiejaar, de effecten van de verschillende alternatieven op de beschreven thema's zijn vergeleken voor de impact in dit referentiejaar.

Het plan-MER geeft een feitelijke weergave van de effecten weer. De effecten op de verschillende thema's kunnen worden gewijzigd door het nemen van mitigerende en/of compenserende maatregelen. Deze maatregelen zijn beschreven in het MER en aangegeven is hoe deze maatregelen kunnen bijdragen aan het beperken van negatieve effecten op het betreffende thema. De mitigerende maatregelen kunnen overigens ook weer negatieve effecten hebben op andere thema's dan hetgeen waarvoor ze een positief effect teweeg brengen. Om deze reden zijn deze maatregelen in de beoordeling van de alternatieven niet betrokken om de effecten zuiver in beeld te brengen.

In het plan-MER is naast de thema's uitgebreid ingegaan op het doelbereik van de verschillende alternatieven en varianten. Op basis van de Notitie reikwijdte en detailniveau en de reactie van de Commissie m.e.r. hierop, is de doelstelling van het project aanleg Randweg N266 Nederweert geconcretiseerd in doelstellingen per relevant thema. Tevens is aangegeven wanneer een alternatief in voldoende mate bijdraagt aan het behalen van een doelstelling. De beoordeling heeft plaatsgevonden op een abstractieniveau dat past bij deze planfase van de structuurvisie.

De volgende doelstellingen zijn per thema bepaald:

1. Verkeer:

- a. Verbetering van de doorstroming op de N266 – N275;
- b. Verminderen van de barrièrewerking Nederweert – Budschop voor autoverkeer en langzaam verkeer;
- c. Verbeteren van de bereikbaarheid van economische centra en kernen in de regio;
- d. Terugdringen van sluipverkeer;
- e. Verbeteren van de verkeersveiligheid;
- f. Verkeerskundige inpassing van alternatieven.



2. Woon- en leefklimaat:

- a. Reduceren van geluidshinder in het plangebied;
- b. Verbetering van de lokale luchtkwaliteit in de bebouwde kom van Nederweert en Budschop;
- c. Voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit in het buitengebied;
- d. Reduceren van trillinghinder in het plangebied;

3. Ruimtelijke inpassing:

- a. Landschappelijke en ruimtelijke inpassing, waarbij visuele verstoring en feitelijke aantasting van waardevolle elementen zoveel mogelijk dient te worden voorkomen;
- b. Cultuurhistorische inpassing, waarbij aantasting van waardevolle elementen zoveel mogelijk wordt voorkomen;
- c. Ecologische inpassing, waarbij beschermde soorten en gebieden zo min mogelijk worden aangetast;
- d. Toevoegen van ruimtelijke kwaliteit, toegespitst op de ruimtelijke kwaliteit in de kanaalzone tussen Nederweert en Budschop.

Kosten

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

De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) heeft naast het plan-MER, de Passende Beoordeling (deze moet worden gedaan, indien niet kan worden uitgesloten dat de uitvoering van een plan of project significant nadelige gevolgen heeft voor Natura 2000-gebieden) en de bijbehorende achtergrondrapporten, waaronder ook de 'Afwegingsnotitie N266 Randweg Nederweert' ontvangen met daarin opgenomen de voorkeursalternatief. De Commissie m.e.r. heeft deze informatie betrokken bij haar toetsingsadvies over de plan-MER. In dit toetsingsadvies spreekt de Commissie m.e.r. haar waardering uit over de juistheid en de volledigheid van de plan-MER, waarvan ze stelt dat deze de essentiële informatie bevat om een afweging tussen de alternatieven te maken en een voorkeursalternatief (VKA) vast te leggen in een POL-aanvulling (structuurvisie) en daarbij het milieubelang volwaardig mee te wegen. Het plan-MER bevat daarnaast, aldus de Commissie m.e.r., ruim voldoende informatie om voor alle alternatieven tot de conclusie te komen dat de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in de omgeving (Weerter-en Budelbergen, Rinselven, Sarsven en De Banen en Groote Peel) zal toenemen en dat daarom mitigerende maatregelen nodig en mogelijk zijn om de effecten op Natura 2000- gebieden te voorkomen. Omdat in het voorkeursalternatief de stikstofdepositie relatief beperkt is, kunnen deze mitigerende maatregelen volgens de Commissie m.e.r., in een volgende fase waarin het definitieve tracé wordt bepaald, nader worden gedetailleerd. Later zijn ook de uitkomsten van de stakeholdersoverleggen en de adviezen van organisaties en instanties nog aan de Commissie m.e.r. aangeleverd en de noodzakelijke (o.a. financiële) input. De Commissie m.e.r. heeft aangegeven dat deze gegevens niet tot een andere waardering van het plan-MER en de Afwegingsnotitie leiden.

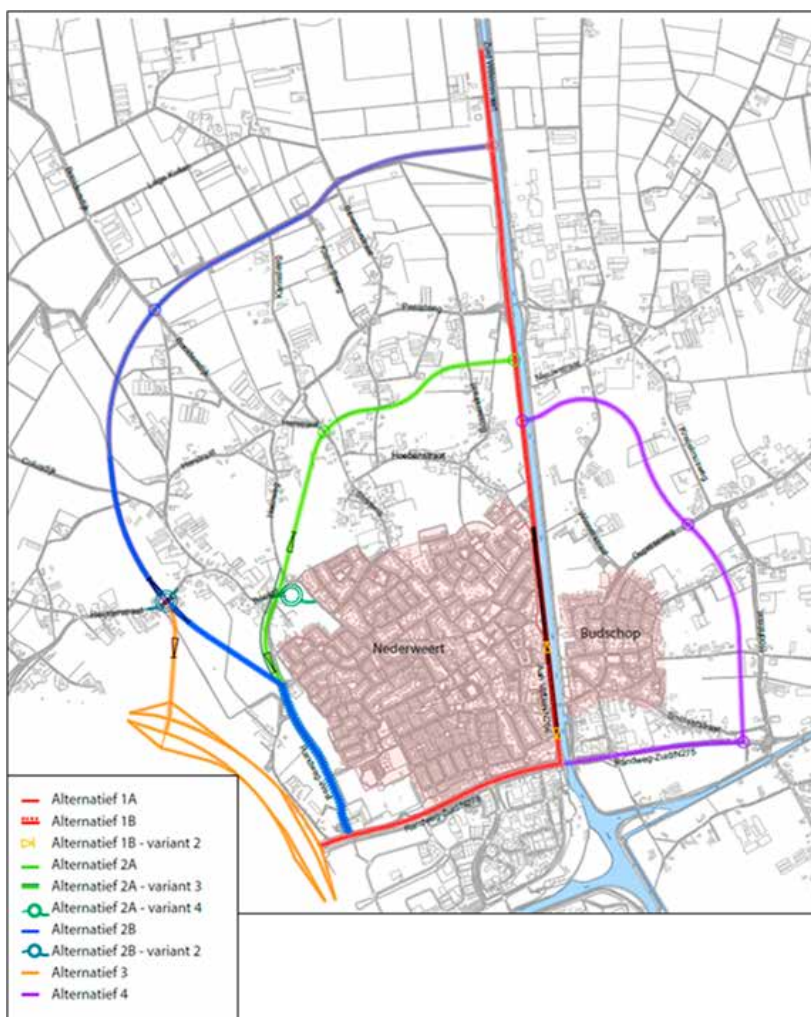
Het positieve advies van de Commissie m.e.r. over het plan-MER en de Afwegingsnotie geeft aanleiding om een volgende stap te zetten in het proces om te komen tot de aanleg van een randweg N266 en voorliggende structuurvisie op te stellen.

4 Alternatievenafweging en voorkeursalternatief

In samenspraak tussen projectgroep en stakeholders is een aantal alternatieven benoemd en getrechterd. Naar aanleiding van de zienswijzen op de Notitie reikwijdte en detailniveau zijn onder andere 2 alternatieven samengevoegd en is een nieuw alternatief ten zuiden van de Peelsteeg toegevoegd. De aangepaste lijst van alternatieven is opgenomen in de Notitie van reikwijdte en detailniveau.

Uit de eerste resultaten van het PlanMER-onderzoek is gebleken dat geen van de onderzochte alternatieven te realiseren was binnen het beschikbare budget. Daarom zijn nog 4 varianten op de alternatieven 1A, 2A en 2B volwaardig onderzocht.

Om te komen tot een voorkeursalternatief op basis van de verschillende alternatieven en de varianten binnen deze alternatieven, is er door de projectgroep Randweg N266 Nederweert (bestaande uit vertegenwoordigers van Provincie, de gemeente Nederweert en het uitvoerende adviesbureau) een afwegingsnotitie opgesteld. Binnen de afwegingsnotitie zijn de op de kaart aangegeven alternatieven en varianten daarbinnen afgewogen.



Overzicht van de alternatieven en varianten

1. Alternatief 1A: knelpuntgerichte aanpassing op bestaand tracé;
2. Alternatief 1B: verdiepte ligging N266 in de kern Nederweert op bestaand tracé;
3. Alternatief 1B, variant 2: overeenkomstig 1B, doch met een kortere verdiepte aanleg;
4. Alternatief 2A: aanleg randweg ten westen van Nederweert, dicht op de kern met verdiepte ligging ter hoogte van Boeket;
5. Alternatief 2A, variant 3: overeenkomstig 2A, doch zonder verdiepte ligging en met aanleg parallelstructuur ter hoogte van Boeket;
6. Alternatief 2A, variant 4: overeenkomstig 2A, doch zonder verdiepte ligging en met aanleg van een rotonde ter hoogte van Boeket;
7. Alternatief 2B: aanleg randweg ten westen van Nederweert, op grotere afstand van de kern met een ongelijkvloerse kruising van de Heijsterstraat;
8. Alternatief 2B, variant 2: als alternatief 2B doch met aanleg van een rotonde bij de kruising met de Heijsterstraat;
9. Alternatief 3: als alternatief 2B, doch met een directe aansluiting op autosnelweg A2;
10. Alternatief 4: aanleg van een randweg ten oosten van Nederweert.

In de afweging zijn de resultaten van de door de Commissie m.e.r. positief beoordeelde plan-MER studie en de reacties van partijen (stakeholders uit de gemeente Nederweert Weert en Someren, de direct betrokken wegbeheerders: gemeenten Weert en Someren en Rijkswaterstaat) meegenomen. De afweging van de alternatieven (en varianten) heeft daarnaast plaatsgevonden op basis van de belangrijkste doelstellingen (verbeteren van de regionale bereikbaarheid en de potenties voor gebiedsontwikkeling, verbeteren van de leefbaarheid in de kernen Nederweert en Budschop, het opheffen van de fysieke en ruimtelijke barrière tussen Nederweert en Budschop en het verbeteren van de verkeersveiligheid). De alternatieven en varianten zijn daarnaast getoetst op de thema's verkeer, ruimtelijke inpassing en ruimtebeslag, bodem, water en natuur (Natura 2000-gebieden, ecologische hoofdstructuur en gouden en groene natuurwaarden) en op de randvoorwaarden uit de NRD. Zo is gekomen tot een voorkeursalternatief. De kosten die de verschillende alternatieven en varianten met zich meebrengen dienden daarbij te passen binnen het kaderstellend budget van € 20 mln. In het afwegingsproces is gekozen voor een trechtermethode, waarbij 5 stappen zijn doorlopen. Deze worden in het navolgende benoemd. Per stap is in het kort beschreven welke conclusie kan worden getrokken:



■ Stap 1: Bepaling voorkeur op bestaand tracé

Omdat in alternatief 1B en in alternatief 1B variant 2 de belangrijkste doelstellingen niet gehaald worden, wegen de hoge kosten hiervan niet op tegen de positieve effecten. Bij het afwegen van de drie varianten op het bestaande tracé (alternatief 1), gaat de voorkeur daarom uit naar alternatief 1A.

■ Stap 2: Bepaling voorkeur randweg op korte afstand van de kern

De conclusie in het afwegingsproces is dat de alternatieven alle voldoen aan de doelstellingen. De keuze binnen dit alternatief dient daardoor gemaakt te worden op basis van de thema's, criteria en kosten. De keuze valt binnen dit alternatief dan op alternatief 2A, variant 3

■ Stap 3: Bepaling voorkeur randweg op ruime afstand van de kern

Bij deze varianten wordt de conclusie getrokken dat deze alle voldoen aan de doelstellingen, de criteria en de thema's. De afweging binnen deze varianten is daarom gemaakt op basis van kosten. Alternatief 2B, variant 2 blijkt dan de goedkoopste oplossing te zijn

■ Stap 4: Bepaling voorkeursoplossing Randweg

Een eerste conclusie bij de afweging van de verschillende randwegoplossingen, is dat alternatief 4 duidelijk minder effectief is en leidt tot veel sluipverkeer aan de noordwestzijde van de kern Nederweert met bijbehorende negatieve consequenties. Dit alternatief heeft nagenoeg geen andere belangrijke voordelen ten opzichte van variant 3 van alternatief 2A en variant 2 van alternatief 2B. Daarom valt alternatief 4 ondanks de lagere kosten af.

Vanwege de vele voordelen van variant 3 van alternatief 2A heeft deze oplossing de voorkeur boven variant 2 van alternatief 2B. Nadeel van variant 3 van alternatief 2A is dat deze oplossing dicht bij de kern ligt, waardoor meer inwoners hinder ondervinden van de randweg. Een zeer zorgvuldige inpassing van de weg inclusief het nemen van mitigerende maatregelen (geluidschermen, landschappelijke inpassing, etc.) is dan ook vereist.

■ Stap 5: bepaling Voorkeursalternatief

Om te komen tot een voorkeursalternatief is in de afwegingsnotitie uiteindelijk de randwegvariant 3 van alternatief 2A afgezet tegen alternatief 1A (knelpunt gerichte oplossing op het bestaande tracé). Ook bij deze laatste weging zijn de relevante en onderscheidende doelstellingen, effecten van de verschillende thema's en criteria (en de kanttekeningen daarbij) en de kosten meegenomen. Daarnaast is uitgegaan van de randvoorwaarden zoals die zijn opgenomen in de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD).

Ten aanzien van het voorkeursalternatief variant 3 van 2A is geconcludeerd dat deze op hoofdlijnen voldoet aan alle doelstellingen van het project. Daarnaast scoort dit alternatief op het merendeel van de criteria binnen de thema's beter dan het bestaande tracé. Er wordt echter niet aan alle randvoorwaarden uit de NRD voldaan. Er is daarom een afweging gemaakt tussen de voordelen van een randweg en de negatieve effecten voor natuur en landschap, nadelige effecten voor land- en tuinbouw en de leefbaarheid in het buitengebied. In het navolgende worden deze kort benoemd:

De belangrijkste voordelen van een randweg

- Met de aanleg van een randweg wordt de weg vrijgemaakt om Nederweert die duurzame injectie te geven die nodig is; Het Masterplan voorziet in een levendig centrum met goede voorzieningen en een veilige weg daar naartoe voor kinderen, ouderen en minder validen, maar het voorziet ook in rust, ruimte en recreatie langs het kanaal;
- Bij de aanleg van een randweg kunnen de kernen Nederweert en Budschop zich ontwikkelen tot één geheel; Nederweert en Budschop die van oudsher bij elkaar horen, worden niet langer gescheiden door asfalt en auto's maar zijn verbonden door water en groen; De Zuid-Willemsvaart als decor voor ontspanning en ontmoeting;

- De aanleg van een randweg voorziet in een duurzaam veilige en robuuste (toekomstbestendige) verkeersoplossing voor alle soorten verkeer en verbetert de verkeersveiligheid.

De belangrijkste nadelen van een randweg

- Een randweg doorsnijdt belangrijke esdorpenlandschappen;
- Een randweg doorsnijdt twee historische wegen;
- Een randweg voert door een relatief dicht bebouwd buitengebied, waar de bewoners nu nog in alle rust kunnen wonen en dat nu nog een goede bereikbaarheid heeft met de voorzieningen in Nederweert;
- Een randweg heeft nadelige effecten voor flora en fauna die gedeeltelijk door het treffen van maatregelen gecompenseerd kunnen worden;
- Een randweg heeft een beperkt nadelig effect op land- en tuinbouw, maar voor de aanleg van de weg is landbouwgrond nodig.

Uiteindelijk is het voldoen aan de doelstellingen en de weging van voordelen en nadelen van het voorkeursalternatief van de randweg ten opzichte van het bestaande tracé, ten gunste van de randweg uitgevallen. De keuze voor een voorkeursalternatief is binnen de Afwegingsnotitie als volgt omschreven:

“De randweg geeft de mogelijkheid voor een duurzame injectie die Nederweert en Budschop nodig hebben. Er ontstaan mogelijkheden voor een levendig centrum met goede voorzieningen en een veilige weg daarnaartoe. Het verleggen van de N266 levert een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Nederweert en Budschop. Dit belang weegt zwaarder dan de nadelen die de weg met zich meebrengt. De voorkeur gaat daarom uit naar variant 3 van alternatief 2A (randweg dicht om de kern met een parallelstructuur tussen de Heerweg en de rotonde Molenweg).”

De Afwegingsnotitie is na te zijn voorgelegd aan de Stuurgroep N266 en de gemeenteraad van Nederweert aan Gedeputeerde Staten ter besluitvorming aangeboden, met het voorstel variant 3 van alternatief 2A te kiezen, als voorkeursalternatief en dit voorkeursalternatief binnen de structuurvisie Randweg N266 Nederweert ter besluitvorming aan te bieden aan Provinciale Staten, inclusief het goedkeuren van een provinciale bijdrage in dit project. Aangezien het voorkeurstracé van de randweg N266 niet in het POL 2014 is opgenomen dient dit te gebeuren door vaststelling van de Structuurvisie Randweg N266 Nederweert door Provinciale Staten van Limburg.



5 Raming kosten voorkeursvariant en provinciale bijdrage

Op basis van de uitgangspunten uit de plan-MER is een globale kostenraming van alle alternatieven en varianten gemaakt. Zo ook van het voorkeursalternatief/-variant, die uit de alternatievenafweging naar voren kwam. Omdat het tracé nog niet exact vastligt, betreft het een raming op basis van kengetallen. Bij de latere uitwerking van het gekozen voorkeursalternatief in de project-m.e.r.-fase kunnen de geraamde kosten naar boven of beneden afwijken. Zonder rekening te houden met een overschrijdingsrisico worden de kosten van het voorkeursalternatief geraamd op € 18,5 miljoen excl. BTW. Ook zijn de kosten met een beperkt overschrijdingsrisico van 15% geraamd. Deze kosten bedragen € 22,6 miljoen excl. BTW. Bij deze kostenraming moeten de volgende kanttekeningen worden geplaatst:

De raming is nog slechts globaal.;

De kosten van mitigerende maatregelen van de stikstofdepositie kunnen pas in de project-m.e.r. fase (zie hoofdstuk 6) worden bepaald en zijn nu nog niet in de kostenraming opgenomen;

Een goede kostenbewaking en een zorgvuldige besluitvorming met betrekking tot compenserende en mitigerende maatregelen moet een overschrijding van het taakstellend budget voorkomen;

Gedeputeerde Staten, de gemeente Nederweert en Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg zijn in goed overleg een taakstellend budget overeengekomen van maximaal € 20 mln. voor de aanleg van het voorkeursalternatief, met een (globale) verdeling over de gemeente Nederweert 25%, GOML ca. 25% en Provincie Limburg ca. 50%. Provinciale Staten hebben besloten om samen met de vaststelling van de Structuurvisie Randweg N266 Nederweert, het benodigde budget van € 10.150.000,- voor het project te honoreren en een en ander in een overeenkomst met de gemeente Nederweert vast te leggen.



6 Vervolgproces

Provinciaal Inpassingsplan (PIP)

Na vaststelling van de structuurvisie, die alleen voor Provinciale en Gedeputeerde Staten van Limburg zelfbindend is, dient het nu nog relatief globale tracé nader te worden gedetailleerd en te worden vastgelegd in een planologisch-juridische regeling, te weten een provinciaal inpassingsplan (PIP). Dit is na het doorlopen van de daarbij behorende procedure voor iedereen bindend. Een PIP kan worden gezien als een bestemmingsplan op provinciaal niveau. Voorafgaand aan dit plan wordt een aantal onderzoeken uitgevoerd, dat in de afweging om te komen tot een definitief tracé richtinggevend of bepalend zal zijn. Deze onderzoeken krijgen binnen de plantoelichting van het PIP een plaats.

Het provinciaal inpassingsplan doorloopt de procedure zoals in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening is opgenomen, met daarin voor eenieder de mogelijkheden om binnen deze procedure gebruik te maken van de wettelijke mogelijkheden om op het plan te reageren: zienswijzen over het ontwerpplan bij Gedeputeerde Staten van Limburg en beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak tegen het vaststellingsbesluit van Provinciale Staten.

Project-MER

Het detailniveau van een PIP vraagt om een nauwkeurigere inventarisatie en afweging van de milieueffecten van de randweg dan bij een structuurvisie het geval is. Als het definitieve tracé van het voorkeursalternatief is bepaald, zullen binnen een zogenaamd project-MER de milieueffecten hiervan in beeld worden gebracht. Daarbij wordt tevens aangegeven welke maatregelen er dienen te worden genomen om deze effecten te voorkomen, te mitigeren (verzachten) of compenseren. Zoals uit het advies van de Commissie m.e.r. naar voren komt, moet ook een verdere invulling van de Passende beoordeling worden opgesteld, waarin wordt aangegeven hoe negatieve effecten (stikstofdepositie) op Natura2000-gebieden kunnen worden voorkomen of gemitigeerd.

Definitief Verkeerskundig Ontwerp (DVO) en Road Safety Audit (RSA)

Binnen het zogenaamde Definitief Verkeerskundige Ontwerp worden de ligging en de vormgeving van de randweg, inclusief de bijbehorende kunstwerken en dwarsprofielen in detail uitgewerkt en wordt tevens aangegeven wat de effecten van de nieuwe randweg N266 zullen zijn op het omliggende wegennet. Dit vereist een verfijning van het verkeersmodel dat tot nu toe is gebruikt om de verkeerskundige effecten globaal in beeld te brengen. Het definitief verkeerskundig ontwerp wordt gecombineerd met een zogenaamde Road Safety Audit, waarin de consequenties van het gehele tracé, inclusief alle afzonderlijke onderdelen als rotondes, verkeersregelinstallaties, kunstwerken e.d. op de verkeersveiligheid van het tracé zelf en van het omliggende wegennet worden getoetst.

Landschapsplan

Binnen dit komt de inpassing van het definitieve tracé en de daarbij behorende kunstwerken binnen het landschap aan de orde. Er is in het kader van de transparantie voor gekozen om dit landschapsplan te koppelen aan het definitieve verkeerskundige ontwerp. Zodoende zijn ook alle ruimtelijk consequenties al in de PIP-fase zoveel mogelijk inzichtelijk.



Lijst van gebruikte afkortingen

Bro:	Besluit ruimtelijke ordening
DVO:	Definitief Verkeerskundig Ontwerp
GOML;	Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg
GS:	Gedeputeerde Staten
m.e.r.	Milieueffectrapportage (procedure)
MER	Milieu-effect rapport
MKBA:	Maatschappelijke kosten en baten analyse
NvZ:	Nota van zienswijzen
N.vW:	Nota van wijzigingen
Plan-MER:	Milieu-effect rapportage op planniveau
Project-MER:	Milieu-effect rapportage op projectniveau
PS:	Provinciale Staten
PIP:	Provinciaal Inpassingsplan
POL:	Provinciaal Omgevingsplan Limburg
PVVP:	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
RSA:	Road Safety Audit
SCMD:	Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid
SCRLN:	Statencommissie Ruimte, Landbouw en Natuur
VKA:	Voorkeursalternatief
Wro:	Wet op de ruimtelijke ordening

Literatuurlijst

- Commissie voor de Milieu-effectrapportage, N266, Randweg Nederweert, toetsingsadvies over het milieueffectrapport, Den Haag (oktober 2014);
- DHV, Verkeersstudie Midden-Limburg, Maastricht (november 2009);
- GOML. Het oog van Midden-Limburg, Regiovisie 2008-2028, Roermond (december 2008); Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg
- Goudappel-Coffeng, Koersnota Netwerkanalyse, Eindhoven (januari 2008);
- H&S|Croonen, Gebiedsvisie Randweg N275 – N266 Nederweert, Echt/Nijmegen (juni 2011);
- Kragten, Beleidsplan Verkeer en Vervoer, Visienota, Roermond (augustus 2007);
- Kragten, Beleidsplan Verkeer en Vervoer, Maatregelenplan, Roermond (december 2007);
- Kragten, N266 – Randweg Nederweert, Plan-MER_concept, Roermond (augustus 2014);
- Projectgroep N266, N266 Randweg Nederweert, afwegingsnotitie, Nederweert/Maastricht (augustus 2014);
- MTD-landschapsarchitecten, Visie Zuid-Willemsvaart Nederweert en Budschoop, Den Bosch (maart 2013);
- Provincie Limburg, Notitie reikwijdte en detailniveau N266 - Randweg Nederweert, Fase 1 Verkenningsfase PlanMER, Maastricht (maart 2013):
- Provincie Limburg, Startdocument Randweg N266 Nederweert, (juli 2012)
- Royal Haskoning, Integrale Studie Bereikbaarheid A2-N275-N266 Nederweert, (november 2010):
- Synchroon Ontwikkelaars, Masterplan Centrumgebied Nederweert-Budschoop, Nederweert (juli 2009);

