

Afwegingsnotitie

N266 Randweg Nederweert

Fase 1 Verkenningfase PlanMER

Nederweert, 15 september 2014

Inhoud

1.	Inleiding.....	4
2.	Aanleiding van het project	4
3.	Alternatieven en varianten	4
4.	Adviezen.....	6
4.1.	Werkgroep stakeholders.....	6
4.1.1.	Advies alternatief 1A.....	6
4.1.2.	Advies alternatief 2A.....	6
4.1.3.	Advies alternatief 2B.....	6
4.2.	Adviezen aangrenzende wegbeheerders.....	6
4.2.1.	Advies gemeente Someren	6
4.2.2.	Advies gemeente Weert	6
4.2.3.	Advies Rijkswaterstaat	7
4.3.	Afweging adviezen	7
5.	Afwegingsproces	8
6.	Niet onderscheidende of minder zwaar wegende thema's en criteria.....	9
6.1.	Thema Bodem	9
6.2.	Thema Water	9
6.3.	Thema Natuur, criterium Natura2000-gebieden.....	9
6.4.	Thema Natuur, criterium Ecologische hoofdstructuur (Goud groene natuurwaarde).....	9
6.5.	Thema Ruimte m.u.v. criterium ruimtebeslag landbouwgronden	9
6.6.	Thema Milieu, criterium Luchtkwaliteit.....	9
7.	Stap 1: Bepaling Voorkeur op bestaand tracé	10
7.1.	Effectbeoordeling.....	10
7.1.1.	Thema Verkeer.....	10
7.1.2.	Ruimtelijke inpassing	10
7.1.3.	Woon- en leefklimaat en leefbaarheid	10
7.2.	Doelstellingen	10
7.3.	Kosten	10
7.3.1.	Algemene uitgangspunten kostenramingen.....	10
7.3.2.	Kostenramingen alternatieven en variant op bestaand tracé	11
7.4.	Conclusie	11
8.	Stap 2: Bepaling voorkeur randweg op korte afstand van de kern	12
8.1.	Effectbeoordeling.....	12
8.1.1.	Thema Verkeer.....	12
8.1.2.	Thema Ruimtelijke inpassing	12
8.2.	Kosten	12
8.3.	Conclusie	12
9.	Stap 3: Bepaling voorkeur randweg op ruime afstand van de kern	13

9.1.	Effectbeoordeling.....	13
9.1.1.	Thema Verkeer.....	13
9.1.2.	Thema Akoestiek.....	13
9.2.	Kosten	13
9.3.	Conclusie	13
10.	Stap 4: Bepaling voorkeursoplossing randweg.....	14
10.1.	Effectbeoordeling.....	14
10.1.1.	Thema Verkeer.....	14
10.1.2.	Thema Natuur	15
10.1.3.	Thema Landschap, cultuurhistorie en archeologie.....	15
10.1.4.	Thema Ruimte.....	15
10.1.5.	Thema Milieu	16
10.1.6.	Thema Leefbaarheid	16
10.2.	Kosten	16
10.3.	Doelbereik.....	16
10.3.1.	Verkeer.....	16
10.3.2.	Ruimtelijke inpassing	17
10.3.3.	Cultuurhistorische inpassing.....	17
10.4.	Conclusies m.b.t. de afweging van de randwegoplossingen	17
10.4.1.	Afvallen van alternatief 4.....	17
10.4.2.	Afweging tussen variant 3 van 2A en variant 2 van 2B.....	17
11.	Stap 5: Bepaling voorkeursalternatief	18
11.1.	Effectbeoordeling.....	18
11.2.	Kanttelingen.....	19
11.2.1.	Thema Verkeer, sluipverkeer Uliker	19
11.2.2.	Thema Natuur, beschermde soorten.....	19
11.2.3.	Thema's Milieu en leefbaarheid	19
11.3.	Doelstellingen	20
11.3.1.	Verbeteren van de regionale bereikbaarheid.....	20
11.3.2.	Verbeteren van de potenties voor gebiedsontwikkeling.....	20
11.3.3.	Verbeteren van de leefbaarheid in de kernen Nederweert en Budschop	20
11.3.4.	Opheffen van de fysieke en ruimtelijke barrière tussen Nederweert en Budschop	20
11.3.5.	Verbeteren van de verkeersveiligheid	20
11.4.	Randvoorwaarden.....	20
11.4.1.	Realistisch, duurzaam, uitvoerbaar (vergunbaar in relatie tot Natura2000-gebieden)	20
11.4.2.	Kostenefficiënt (voldoende oplossend vermogen in relatie tot kosten)	20
11.4.3.	Beperkte nadelige effecten voor natuur en landschap	21
11.4.4.	Beperkte nadelige effecten voor land- en tuinbouw.....	21

11.4.5. Beperkte nadelige effecten andere economische dragers.....	21
11.4.6. Integrale aanpak alle soorten verkeer	21
11.5. Adviezen stakeholders en aangrenzende wegbeheerders	22
11.5.1. Afwijkende adviezen met betrekking tot variant 3 van alternatief 2A.....	22
11.5.2. Overeenstemmende adviezen met betrekking tot variant 3 van alternatief 2A.....	22
11.6. Conclusie m.b.t. het voorkeursalternatief	22
11.6.1. De belangrijkste voordelen van een randweg	22
11.6.2. De belangrijkste nadelen van een randweg.....	22

1. Inleiding

Deze afwegingsnotitie bevat op hoofdlijnen de conclusies uit het milieueffectrapport (planMER). Voor de nadere onderbouwing en/of uitleg over deze conclusies dient u de planMER te raadplegen. In de planMER zijn zes alternatieven en vier varianten onderzocht en getoetst op de milieuthema's uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Bij het maken van een bestuurlijke keuze wegen niet alle thema's en doelstellingen even zwaar. Een aantal knelpunten kan in een later stadium door middel van mitigerende en/of compenserende maatregelen beperkt of opgelost worden. In de planMER zijn effecten onderzocht, maar worden geen conclusies verbonden over een voorkeursoplossing.

In deze afwegingsnotitie kent het bestuur aan de verschillende doelstellingen en thema's wel gewichten toe om te komen tot een voorkeursalternatief. Door alternatieven en varianten stapsgewijs met elkaar te vergelijken trekken we aan de hand van doelstellingen en onderscheidende thema's conclusies om uiteindelijk een voorkeursalternatief te bepalen. Ten slotte beoordelen we in welke mate het voorkeursalternatief aan de randvoorwaarden van de NRD voldoet en of dit alternatief opweegt tegen de effecten op de diverse milieuthema's en tegen de financiële consequenties.

2. Aanleiding van het project

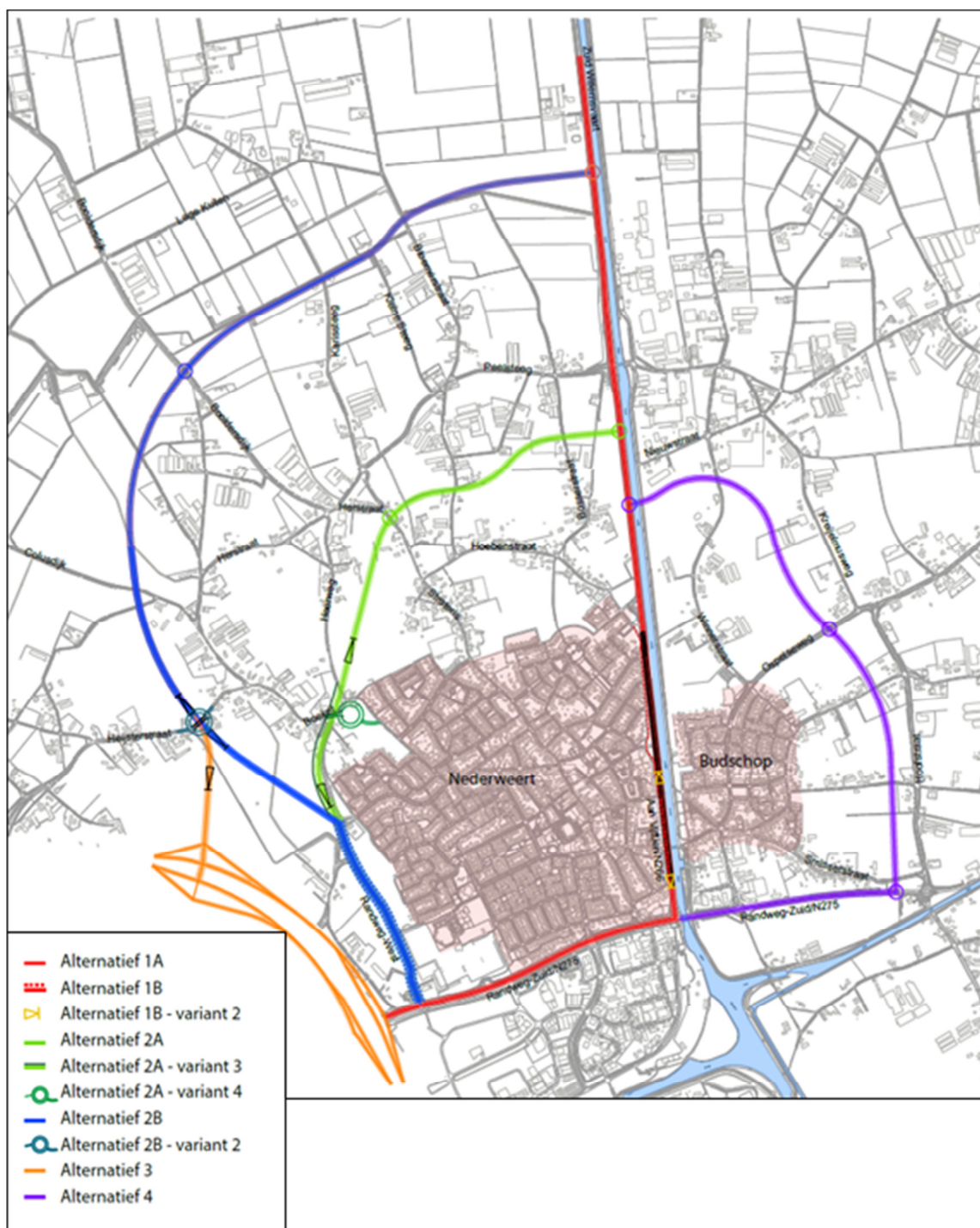
De belangrijkste aanleiding voor dit project is het verbeteren van de leefbaarheid in de kern Nederweert/Budschop en het opheffen van de barrière tussen Nederweert en Budschop. De kanaalzone zorgt door de dominante aanwezigheid van de N266 en de beperkte fysieke ruimte daarlangs voor een scheiding tussen de kernen Budschop en Nederweert. Door de ligging van een infrastructuurbundel van de N266 en het kanaal heeft het gebied niet de gewenste kwaliteit en uitstraling om de ambitie uit het Masterplan Nederweert-Budschop voor een sterk verbindend element waar te maken. Door de beperkte ruimte ontbreekt het aan mogelijkheden om een noodzakelijke kwalitatieve verbetering, bijvoorbeeld in de vorm van een groene zone of openbare ontmoetingsruimte, tot stand te brengen. Ook laat de fysieke oversteekbaarheid te wensen over door de asymmetrische ligging van de enige brugverbinding in het zuiden (Brug 15) ten opzichte van Nederweert en Budschop. De bouw van nieuwe woonwijken in het noorden van Budschop en Nederweert versterkt deze asymmetrische ligging. Andere doelstellingen van het project zijn het verbeteren van de verkeersveiligheid, de regionale bereikbaarheid en de potenties voor gebiedsontwikkeling.

3. Alternatieven en varianten

De volgende zes alternatieven en vier varianten zijn onderzocht (zie afbeelding pagina 2):

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.

Afbeelding 1: Alternatieven en varianten



4. Adviezen

Bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de planMER is de inbreng van een werkgroep stakeholders en de aangrenzende wegbeheerders gebruikt. Met betrekking tot het voorkeursalternatief zijn onderstaande adviezen ontvangen:

4.1. Werkgroep stakeholders

De werkgroep stakeholders heeft op 8 september 2014 verdeelde adviezen gegeven. Een deel van de stakeholders (buurtschap Molenweg-Ouwijck, buurtvereniging Boeket, buurtvereniging Bosserstraat, buurtvereniging Kerneel, Cumela, dorpsraad Laar, dorpsoverleg Someren-Heide, Fietzersbond, Lage Kuilen e.o., Leefbaar buitengebied Nederweert, LLTB Roermond, LLTB Weerterland, Milieufederatie Limburg, Stichting Gezond en Leefbaar Milieu Nederweert, WBE de Oude Graaf) adviseert alternatief 1A. Een ander deel van de werkgroep (aan-/omwonenden Rijksweg N266, Residentie Riva, dorpsraad Budschoep en Veilig Verkeer Nederland, afdeling Nederweert) adviseert alternatief 2A en eventueel 2B (Veilig Verkeer Nederland, afdeling Nederweert). Dorpsoverleg Ni-jwieërt heeft deze avond geen advies uitgebracht. De letterlijke tekst van de adviezen van de stakeholders kunt u vinden in het samenvattingsdocument.

4.1.1. Advies alternatief 1A

De belangrijkste motieven voor het advies zijn:

1. Dit alternatief voldoet als beste aan de doelstellingen. Een opwaardeeralternatief zou zelfs aan alle doelstellingen kunnen voldoen.
2. De kosten van dit alternatief zijn het laagst en laat financieel veel ruimte over voor een opwaardeervariant waarbij voor alle thema's winst kan worden geboekt.

4.1.2. Advies alternatief 2A

De belangrijkste motieven voor het advies zijn:

1. De doelstellingen van het masterplan worden gehaald. Dit is niet de situatie bij een handhaving van de bestaande N266 (alternatief 1A) of een verdiepte ligging (alternatief 1B).
2. De leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kern Nederweert en de bereikbaarheid van de hele regio worden bevorderd.
3. De economische ontwikkeling van de regio worden bevorderd.
4. Bij dit alternatief wordt voldaan aan een duurzaam veilige inrichting en dit alternatief is iets minder duur dan 2B.

4.1.3. Advies alternatief 2B

Het belangrijkste motief voor het advies is:

1. Bij dit alternatief wordt voldaan aan een duurzaam veilige inrichting. Eventuele toekomstige uitbreiding van bebouwingen van Nederweert komt niet in het gedrang.

4.2. Adviezen aangrenzende wegbeheerders

Van de aangrenzende wegbeheerders (gemeente Weert, gemeente Someren en Rijkswaterstaat) zijn adviezen ontvangen van:

4.2.1. Advies gemeente Someren

Gemeente Someren adviseert om niet te kiezen voor een van de drie oplossingen ver om de kern. Deze oplossingen leiden namelijk tot meer sluipverkeer op de Booldersdijk en vervolgens ook in Someren-Heide.

4.2.2. Advies gemeente Weert

Gemeente Weert heeft een voorkeur voor één van de alternatieven 2 omdat deze het beste scoort wat betreft de regionale bereikbaarheid en regionale economische ontwikkeling. Een keuze uit alternatief 2A of 2B is gestoeld op lokale aspecten waarbij aandacht wordt gevraagd voor de oversteekbaarheid voor fietsers en landbouwverkeer en inpassing in het bestaande landschap.

4.2.3. Advies Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat heeft kenbaar gemaakt nu geen advies uit te brengen met betrekking tot de planMER. Ze zal wel in het formele besluitvormingstraject (vaststellen voorkeursalternatief door Provinciale Staten) een advies uitbrengen met betrekking tot het voorkeursalternatief.

4.3. Afweging adviezen

Inhoudelijk worden de bovengenoemde adviezen meegewogen bij de afwegingen in deze notitie.

5. Afwegingsproces

Veel doelstellingen, thema's en criteria van alternatieven en varianten die ongeveer via hetzelfde tracé lopen, verschillen onderling niet veel. De afweging kan dan beperkt blijven tot de onderscheidende doelstellingen, thema's en criteria. Op deze wijze is het mogelijk om op een overzichtelijke wijze stapsgewijs keuzes te maken om uiteindelijk te komen tot een voorkeursalternatief. In stap 1 wordt de voorkeursoplossing op het bestaande tracé bepaald. Vervolgens worden in de stappen 2 t/m 4 trapsgewijs de voorkeur bepaald welke alternatief of variant de beste oplossing is voor een randweg. Ten slotte wordt de beste oplossing voor een randweg vergeleken met de beste oplossing op het bestaande tracé. Aan het einde van stap 5 wordt een keuze gemaakt voor het voorkeursalternatief of voorkeursvariant.

De volgende vijf stappen worden doorlopen:

1. Bepaling voorkeur op bestaand tracé:
Trechtering van **alternatief 1A** (knelpuntgerichte oplossing), **alternatief 1B** (lange verdiepte ligging) en **variant 2 van alternatief 1B** (korte verdiepte ligging);
2. Bepaling voorkeur randweg kort op de kern:
Trechtering van **alternatief 2A** (verdiepte ligging randweg met ongelijkvloerse kruising bij Boeket), **variant 3 van alternatief 2A** (aanleg randweg op maaiveldniveau met afsluiting Bredeweg en lokale parallelweg tussen Heerweg en de rotonde Molenweg) en **variant 4 van alternatief 2A** (aanleg randweg op maaiveldniveau, een rotonde bij Boeket en de afsluiting van de Heerweg);
3. Bepaling voorkeur randweg op grotere afstand van de kern:
Trechtering van **alternatief 2B** (ongelijkvloerse kruising met de Heijsterstraat), **variant 2 van alternatief 2B** (aansluiting randweg op Heijsterstraat door middel van een rotonde) en **alternatief 3** (randweg met een directe aansluiting op de A2);
4. Bepaling Voorkeursoplossing randweg:
Trechtering van **variant 3 van alternatief 2A** (kort op de kern, voorkeur uit stap 2), **variant 2 van alternatief 2B** (op grote afstand van de kern, voorkeur uit stap 3) en **alternatief 4** (oostelijk van de kern);
5. Bepaling Voorkeursalternatief:
Trechtering van **variant 3 van alternatief 2A** (beste oplossing voor een randweg, voorkeur uit stap 4) en **alternatief 1A** (knelpuntgerichte oplossing op het bestaande tracé, voorkeur uit stap 1).

6. Niet onderscheidende of minder zwaar wegende thema's en criteria

Bij de in hoofdstuk 5 beschreven stappen wegen we alleen de doelstellingen, thema's en criteria die onderscheidend zijn in de effectbeoordeling. Een aantal thema's en criteria weegt minder zwaar. Dit wordt per thema toegelicht. Hieronder staan de thema's en/of criteria met bijbehorende motivering die voor de trechtering niet onderscheidend of minder van belang zijn:

6.1. Thema Bodem

- Er is voldoende zicht op de bodemkwaliteit in Nederweert;
- Er zijn voldoende wettelijke regels die het risico op verspreiding van bodemverontreiniging beperken;
- Het grondverzet is opgenomen in de kostenramingen van de verschillende alternatieven en varianten en is voor de afweging minder van belang;
- De randwegalternatieven en varianten doorsnijden steilranden die nog in het veld zichtbaar zijn; Geologie en geomorfologie wegen minder zwaar dan de doorsnijding van de esdorpenlandschappen die in de weging wel wordt meegenomen.

6.2. Thema Water

Het thema water speelt vooral bij de verdiepte aanleg een rol; Dit thema is oplosbaar en daardoor minder bepalend bij het maken van de uiteindelijke keuze.

6.3. Thema Natuur, criterium Natura2000-gebieden

- Dit is een belangrijk thema in deze planMER; In het plangebied liggen geen Natura2000-gebieden. Alle alternatieven en varianten hebben echter indirecte negatieve effecten op de in de omgeving van Nederweert gelegen Natura2000-gebieden. Deze effecten treden op als gevolg van toename van de stikstofdepositie.
- De toename van stikstofdepositie kan worden gemitigeerd (afgezwakt) in alle alternatieven en varianten.

6.4. Thema Natuur, criterium Ecologische hoofdstructuur (Goud groene natuurwaarde)

Er ligt in het plangebied geen Goud groene natuurwaarde.

6.5. Thema Ruimte m.u.v. criterium ruimtebeslag landbouwgronden

- Deze criteria wegen minder zwaar en zijn relatief minder onderscheidend;
- Bij alternatief 2A komen enkele woningen op korte afstand van de randweg te liggen; Het is belangrijk om in een eventuele projectMER-fase deze panden zo goed mogelijk in te passen;
- In het plangebied liggen geen belangrijke recreatiegebieden, geen grote recreatiebedrijven en geen belangrijke maatschappelijke voorzieningen;
- Het criterium ruimtebeslag landbouwgronden wordt wel meegenomen.

6.6. Thema Milieu, criterium Luchtkwaliteit

- Bij alle alternatieven/varianten worden geen wettelijke grenswaarden overschreden;
- De berekende verschillen tussen de alternatieven/varianten zijn zeer klein; De invloed van de weg op de luchtkwaliteit is beperkt.

7. Stap 1: Bepaling Voorkeur op bestaand tracé

Om te komen tot een voorkeursoplossing voor het bestaande tracé worden **alternatief 1A** (knelpuntgerichte aanpak), **alternatief 1B** (lange verdiepte ligging) en **variant 2 van alternatief 1B** (korte verdiepte ligging) onderling gewogen. In deze weging betrekken we alleen de belangrijke en onderscheidende doelstellingen, thema's, criteria en kosten,

7.1. Effectbeoordeling

7.1.1. Thema Verkeer

- Alternatief 1B en variant 2 van 1B scoren op de meeste verkeersaspecten goed ten opzichte van alternatief 1A;
- Door de scheiding van het doorgaand verkeer en het lokale verkeer en de ongelijkvloerse kruising bij Brug 15 vermindert de fysieke barrière tussen Nederweert en Budschop en verbetert de verkeersveiligheid;
- In tegenstelling tot alternatief 1A en variant 2 op 1B kan alternatief 1B de fysieke barrière tussen Nederweert en Budschop nog meer verminderen; De in het Masterplan geplande fiets-voetgangersbrug kan dan namelijk eenvoudig worden aangelegd;
- De twee T-aansluitingen bij de Schoolstraat en Mgr. Kreijlmansstraat blijven bij alternatief 1A en variant 2 op 1B ongewijzigd; Op het gebied van verkeersveiligheid scoren deze daarom iets minder dan alternatief 1B;

7.1.2. Ruimtelijke inpassing

Bij alternatief 1B en variant 2 van 1B komt de lokale parallelweg, die noodzakelijk is voor de ontsluiting van de aangrenzende woningen en voor het verkeer van en naar Budschop, op korte afstand van de aanwezige woningen te liggen;

7.1.3. Woon- en leefklimaat en leefbaarheid

Door de verdiepte ligging van alternatief 1B en variant 2 van 1B scoren beiden positief op het aspect akoestiek.

7.2. Doelstellingen

- De alternatieven 1A, 1B en variant 2 van 1B voldoen niet aan de belangrijkste doelstelling van het project, namelijk het fysiek en ruimtelijk verbinden van Nederweert en Budschop waardoor de voorzieningen beter bereikbaar worden en de kanaalzone kan worden heringericht. Door deze herinrichting wordt het kanaal een bindend in plaats van een scheidend element;
- Ook de beoogde verbetering van de leefbaarheid in de kern Nederweert wordt slechts gedeeltelijk bereikt.

7.3. Kosten

7.3.1. Algemene uitgangspunten kostenramingen

De kostenramingen van alle alternatieven en varianten zijn gebaseerd op de uitgangspunten uit de planMER. Deze uitgangspunten zijn slechts globaal uitgewerkt. Daarnaast liggen de tracés van de alternatieven en varianten nog niet exact vast. Op grond van deze uitgangspunten zijn de gemiddelde kosten van de alternatieven en varianten bepaald. Bij een latere uitwerking van het gekozen voorkeursalternatief in de projectMER-fase kan er nog een substantiële afwijking naar boven of beneden optreden.

Theoretisch kunnen de kosten lager uitvallen dan de geraamde gemiddelde kosten. De kosten voor dergelijke projecten vallen evenwel vaker hoger uit door compenserende of mitigerende maatregelen om negatieve effecten te beperken die de voorkeursoplossing met zich meebrengt. In de kostenoverzichten zijn veilige ramingen opgenomen met een beperkt overschrijdingsrisico van 15%. Een goede kostenbewaking en zorgvuldige afweging omtrent compenserende maatregelen is nodig om binnen het taakstellend budget van € 20 miljoen te blijven.

7.3.2. Kostenramingen alternatieven en variant op bestaand tracé

Hogere kosten kunnen gerechtvaardigd zijn wanneer we een goede oplossing bereiken. Daarom is het bij de weging van de kosten van belang te kijken in hoeverre de doelstellingen gehaald worden.

Kosten excl. BTW	Alternatief 1A	Alternatief 1B	Alternatief 1B Variant 2
Gemiddelde investeringskosten	€ 5,9 milj.	€ 59,0 milj.	€ 39,3 milj.
Investeringskosten met 15% kans op overschrijding	€ 7,7 milj.	€ 75,9 milj.	€ 51,2 milj.

7.4. Conclusie

Omdat de belangrijkste doelstellingen niet gehaald worden, wegen de hoge kosten van alternatief 1B en variant 2 van 1B niet op tegen de positieve effecten. Voor het bestaande tracé gaat de voorkeur zodoende uit naar alternatief 1A.

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

Om te komen tot een voorkeursoplossing voor een randweg op korte afstand van de kern worden **alternatief 2A** (verdiepte aanleg randweg met ongelijkvloerse kruising bij Boeket), **variant 3 van alternatief 2A** (aanleg randweg op maaiveldniveau met afsluiting Bredeweg en aanleg van een parallelweg tussen de Heerweg en de rotonde Molenweg) en **variant 4 van alternatief 2A** (aanleg randweg op maaiveldniveau met een rotonde bij Boeket en de afsluiting van de Heerweg) onderling gewogen. In deze weging betrekken we alleen de belangrijke en onderscheidende doelstellingen, thema's, criteria en kosten.

8.1. Effectbeoordeling

8.1.1. Thema Verkeer

- Variant 3 van alternatief 2A scoort beter op de onderdelen reistijd lokale routes, reistijd lokaal verkeer, bereikbaarheid agrarische percelen en ontsluiting routestructuren langzaam verkeer;
- Variant 3 sluit beter aan op de bestaande wegenstructuur in het buitengebied; De bestaande hoofdroutes voor landbouwverkeer en recreatieve fietsroutes blijven hierdoor intact.

8.1.2. Thema Ruimtelijke inpassing

Bij een verdiepte ligging is de weg beter inpasbaar in het landschap; De verschillen zijn echter nauwelijks onderscheidend.

8.2. Kosten

Kosten excl. BTW	Alternatief 2A	Alternatief 2A Variant 3	Alternatief 2A Variant 4
Gemiddelde investeringskosten	€ 48,2 milj.	€ 18,5 milj.	€ 20,7 milj.
Investeringskosten met 15% kans op overschrijding	€ 59,5 milj.	€ 22,6 milj.	€ 25,4 milj.

8.3. Conclusie

De doelstellingen zijn niet onderscheidend; Wanneer de thema's, criteria en kosten gewogen worden, gaat de voorkeur uit naar variant 3 van alternatief 2A.

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

Om te komen tot een voorkeursoplossing voor een randweg op ruime afstand van de kern wegen we **alternatief 2B** (ongelijkvloerse kruising met de Heijsterstraat), **variant 2 van alternatief 2B** (aansluiting randweg op Heijsterstraat door middel van een rotonde) en **alternatief 3** (randweg met een directe aansluiting op de A2) tegen elkaar af. Hierbij betrekken we alleen de belangrijke en onderscheidende doelstellingen, thema's, criteria en kosten. Alternatief 3 kent voor een groot deel hetzelfde tracé als alternatief 2B en variant 2 van 2B en wordt grotendeels gelijkwaardig beoordeeld. Anders gezegd: er zijn weinig onderlinge verschillen tussen alternatief 2B en variant 2 van 2B. Een tweetal subthema's en de kosten zijn relevant.

9.1. Effectbeoordeling

9.1.1. Thema Verkeer

Bij alternatief 3 hoeft het verkeer van de A2 richting N266 v.v. niet meer via afrit 39 en de N275 te rijden, waardoor er een robuuste (toekomstbestendige) oplossing mogelijk is en het aandachtspunt voor de kruising A2/N275 en N275/Randweg West komt te vervallen.

9.1.2. Thema Akoestiek

Voor het criterium ernstig gehinderden scoort alternatief 3 beter dan alternatief 2B en variant 2 van 2B.

Kosten excl. BTW	Alternatief 2B	Alternatief 2B Variant 2	Alternatief 3
Gemiddelde investeringskosten	€ 29,4 milj.	€ 20,2 milj.	€ 83,4 milj.
Investeringskosten met 15% kans op overschrijding	€ 36,4 milj.	€ 25,1 milj.	€ 95,6 milj.

9.2. Kosten

9.3. Conclusie

Omdat er qua doelstellingen, thema's en criteria weinig onderlinge verschillen zijn, gaat de voorkeur uit naar variant 2 van alternatief 2B, die de goedkoopste oplossing is.

10. Stap 4: Bepaling voorkeursoplossing randweg

Om te komen tot een voorkeursoplossing voor een randweg wegen we **variant 3 van alternatief 2A** (aanleg randweg kort om de kern en op maaiveldniveau met afsluiting van de Bredeweg en aanleg van een parallelweg tussen de Heerweg en de rotonde Molenweg, voorkeur uit stap 2), **variant 2 van alternatief 2B** (randweg ver om de kern en een aansluiting van de randweg en Heijsterstraat door middel van een rotonde, voorkeur uit stap 3) en **alternatief 4** (aanleg randweg ten oosten van de kern) tegen elkaar af. Hierbij betrekken we alleen de belangrijke en onderscheidende doelstellingen, thema's, criteria en kosten.

10.1. Effectbeoordeling

In de planMER zijn de alternatieven en varianten beoordeeld op hun positieve en negatieve effecten op de verschillende thema's en criteria. Onderstaande effecten zijn relevant:

10.1.1. Thema Verkeer

- Het gebruik van de randweg is sterk afhankelijk van de omweg die het verkeer moet maken; Het gebruik van de randweg is het beste bij variant 3 van 2A; Bij variant 2 van 2B ligt het gebruik al een stuk lager, terwijl bij alternatief 4 het gebruik 50% lager is dan bij variant 3 van 2A;
- Variant 3 van 2A sluit het beste aan bij de bestaande routestructuren; Er worden geen hoofdroutes voor het langzaam verkeer doorsneden en de impact voor de bereikbaarheid van de agrarische percelen is van de randwegalternatieven en -varianten het meest beperkt;
- Variant 3 van 2A ligt in een relatief dicht bebouwd gebied, waardoor meer mensen qua bereikbaarheid hinder ondervinden van de randweg;
- Variant 2 van 2B ligt in een relatief dun bebouwd gebied, doch door de vele doorsnijdingen van wegen en percelen is de impact groot;
- De meeste agrarische bedrijven liggen in het gebied tussen variant 3 van 2A en variant 2 van 2B, terwijl er in het gebied ten noordwesten van variant 2 van 2B veel landbouwgronden liggen; De hinder voor deze bedrijven is bij alternatief 2B dan ook groter;
- In onderstaande tabellen zijn de sub thema's opgenomen waarin de beide varianten en alternatief 4 onderling verschillen.

Conclusie t.a.v. thema verkeer

Variant 3 van alternatief 2A is vanuit het thema verkeer de beste oplossing. Alternatief 4 voldoet niet qua gebruik en heeft door het sluipverkeer te veel bijkomende negatieve effecten.

Verkeersafwikkeling en doorstroming	Variant 3 van 2A	Variant 2 van 2B	Alternatief 4
Kruispuntafwikkeling	0/+	0/+	0
Doorstroming N266-N275	0/+	0/+	0
Reistijd doorgaand verkeer	0/+	-	--
Robuustheid (toekomst bestendigheid)	+	+	0
Sluipverkeer	0	-	--

Barrièrewerking	Variant 3 van 2A	Variant 2 van 2B	Alternatief 4
Reistijden lokale routes	0/-	-	-
Reistijden langzaam verkeer	0/-	--	-
Oversteekbaarheid wegen	-	--	-

Verkeersafwikkeling en doorstroming	Variant 3 van 2A	Variant 2 van 2B	Alternatief 4
Omrijafstanden doorgaand verkeer	-	--	-
Bereikbaarheid agrarische percelen	0/-	--	-
Lokale ontsluiting	0/+	-	-
Regionale ontsluiting	+	+	0/-
Ontsluiting- en routestructuren fiets	0/-	0/-	--
Ontsluitings- en routestructuren OV	0	0	--

Verkeersveiligheid	Variant 3 van 2A	Variant 2 van 2B	Alternatief 4
Kans op ongevallen	+	0/+	-
Duurzaam Veilig	+	+	0/-

10.1.2. Thema Natuur

- De impact op beschermde soorten en ecologische structuren is bij variant 2 van 2B het grootst;
- Alternatief 4 heeft impact op het gebied ten noordoosten van Nederweert en door de toename van het sluipverkeer ook op het gebied ten noordwesten van Nederweert;
- Onderstaand de onderscheidende onderdelen van het thema Natuur.

Conclusie vanuit thema natuur

Vanuit het thema Natuur gaat de voorkeur uit naar variant 3 van 2A of alternatief 4.

Thema Natuur	Variant 3 van 2A	Variant 2 van 2B	Alternatief 4
Beschermde soorten	-	--	-

10.1.3. Thema Landschap, cultuurhistorie en archeologie

- Variant 3 van 2A doorsnijdt een waardevol esdorpenlandschap en een fijnmazig patroon van oude wegen;
- Variant 2 van 2B doorsnijdt naast een esdorpenlandschap ook een open zone agrarisch gebied met landelijke wegen. Verder zijn er negatieve gevolgen voor een recent ontwikkelde zone van natte natuur;
- Alternatief 4 loopt door een grootschalig es dat recent is gesaneerd. Bovendien wordt een steilrand aangetast;
- Onderstaand de onderscheidende onderdelen vanuit het thema landschap, cultuurhistorie en archeologie.

Conclusie vanuit thema landschap, cultuurhistorie en archeologie

Bij dit thema scoren beide varianten en alternatief 4 op alle criteria negatief. De onderlinge verschillen zijn niet groot; Alternatief 4 heeft de voorkeur.

Thema Landschap	Variant 3 van 2A	Variant 2 van 2B	Alternatief 4
Kenmerkende landschapstypen en structuren	--	--	-
Belevingswaarde	--	-	-

Thema Cultuurhistorie	Variant 3 van 2A	Variant 2 van 2B	Alternatief 4
Historische geografie	--	--	-

Thema Archeologie	Variant 3 van 2A	Variant 2 van 2B	Alternatief 4
Gekende kwaliteit	-	0/-	0/-
Verwachte kwaliteit	--	-	--

10.1.4. Thema Ruimte

- Bij dit thema is vooral het ruimtebeslag van landbouwgronden belangrijk; Een randweg met een grote lengte heeft meer effecten op landbouwgronden;
- De overige subthema's wegen minder zwaar.

Conclusie vanuit thema ruimte

De voorkeur gaat uit naar variant 3 van 2A.

Landbouw, recreatie, maatschappelijke voorzieningen	Variant 3 van 2A	Variant 2 van 2B	Alternatief 4
Ruimtebeslag landbouwgronden	-	--	--
Recreatieve routestructuren	0/-	-	-
Beleidsambities recreatie	0/+	+	0/+
Barrièrewerking maatschappelijke voorzieningen	0/+	0/+	+

10.1.5. Thema Milieu

- Alle tracés hebben een positief effect op het thema geluid;
- Door de parallelweg tussen de Heerweg en de rotonde Molenweg zijn er bij variant 3 van alternatief 2A meer woningen in de hogere geluidbelastingklassen

Conclusie vanuit thema milieu

De variant 2 van 2B en alternatief 4 hebben bij dit thema een lichte voorkeur.

Thema milieu	Variant 3 van 2A	Variant 2 van 2B	Alternatief 4
Geluidbelaste woningen > 48 dB	0/+	+	+
Ernstig gehinderden	0/+	0/+	+
Aantal gevoelige objecten binnen invloedsgebied	+	++	0/+

10.1.6. Thema Leefbaarheid

- De drie tracés hebben allen een negatief effect voor de barrière tussen het buitengebied en de kern;
- Variant 3 van 2A doorsnijdt slechts 2 wegen en de routestructuren voor het langzaam verkeer blijven intact. Toch scoort deze variant minder vanwege de hoge bebouwingsdichtheid;
- Voor de inwoners van Nederweert en Budschop worden voorzieningen in het centrum beter toegankelijk. Variant 3 van 2A ligt in een relatief dicht bevolkt gebied. Voor de bewoners van het buitengebied vermindert bij deze variant de toegankelijkheid van de voorzieningen het meest.

Conclusie vanuit thema leefbaarheid

Vanuit het thema leefbaarheid geniet variant 2 van 2B de voorkeur, gevolgd door alternatief 4.

Thema leefbaarheid	Variant 3 van 2A	Variant 2 van 2B	Alternatief 4
Barrièrewerking buitengebied-kern	--	-	-
GES-Score Akoestiek	0/+	+	+
Beschikbare en toegankelijke voorzieningen	0/+	+	0/+

10.2. Kosten

Kosten excl. BTW	Variant 3 van 2A	Variant 2 van 2B	Alternatief 4
Gemiddelde investeringskosten	€ 18,5 milj.	€ 20,2 milj.	€ 17,0 milj.
Investeringskosten met 15% kans op overschrijding	€ 22,6 milj.	€ 25,1 milj.	€ 20,6 milj.

Conclusies m.b.t. de kosten

De kosten van de drie tracés lopen niet ver uit elkaar. Het halen van de doelstellingen en de effecten op de thema's en criteria zijn dan vooral van belang.

10.3. Doelbereik

Op basis van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en de reactie van de Commissie MER is de doelstelling geconcretiseerd in doelstellingen per relevant thema. Er zijn drie thema's: Verkeer, Woon- en leefklimaat en Ruimtelijke inpassing. In de planMER is aangegeven wanneer een alternatief of variant in voldoende mate bijdraagt aan het behalen van een doelstelling.

10.3.1. Verkeer

- **Doelstelling verbeteren bereikbaarheid economische centra en regio**
De varianten 3 van 2A en 2 van 2B voldoen grotendeels aan de doelstelling, terwijl alternatief 4 niet voldoet;
- **Doelstelling sluipverkeer**
Variant 3 van 2A voldoet grotendeels aan deze doelstelling; Het sluipverkeer ten noordwesten van de kern Nederweert neemt af, doch er ontstaat meer sluipverkeer aan de noordoostzijde van

Nederweert;

Variant 2 van 2B leidt naast de toe- en afname in overeenstemming met variant 3 van 2A tot extra sluipverkeer op de Booldersdijk richting Someren; op het gebied van sluipverkeer voldoet deze variant niet aan de doelstelling;

Bij alternatief 4 ontstaat er veel sluipverkeer aan de noordwestzijde van Nederweert; Op dit punt scoort alternatief 4 fors negatief;

- **Doelstelling Verkeersveiligheid**

De varianten 3 van 2A en 2 van 2B voldoen aan de doelstelling; De toename van het sluipverkeer bij alternatief 4 heeft nadelige effecten voor de verkeersveiligheid waardoor dit alternatief slechts deels aan de doelstelling voldoet.

10.3.2. Ruimtelijke inpassing

Doelstelling landschappelijke en ruimtelijke inpassing (kern en buitengebied)

De varianten 3 van 2A en 2 van 2B en alternatief 4 voldoen niet aan deze doelstelling. Variant 3 van 2A doorsnijdt een belangrijke es nabij de dorpsrand. Variant 2 van 2B doet dat ook, doch volgt de weg over een grote lengte Landschapselement Laarderheide waardoor de visuele impact van de randweg minder groot is. Ook bij alternatief 4 vinden belangrijke doorsnijdingen plaats maar de negatieve effecten daarvan zijn minder dan bij variant 3 van 2A.

10.3.3. Cultuurhistorische inpassing

Doelstelling cultuurhistorische inpassing

Geen van de 3 randwegoplossingen voldoet aan de doelstelling. Bij de varianten 3 van 2A en 2 van 2B worden historische wegen doorsneden; Dit is bij alternatief 4 minder het geval.

10.4. Conclusies m.b.t. de afweging van de randwegoplossingen

10.4.1. Afvallen van alternatief 4

Alternatief 4 is duidelijk minder effectief en leidt tot veel sluipverkeer aan de noordwestzijde van de kern Nederweert met alle negatieve gevolgen van dien. Dit alternatief heeft nagenoeg geen andere belangrijke voordelen ten opzichte van variant 3 van alternatief 2A en variant 2 van alternatief 2B. Omdat de aanleg van een randweg aan de oostzijde van Nederweert niet effectief is, valt alternatief 4 ondanks de lagere kosten af.

10.4.2. Afweging tussen variant 3 van 2A en variant 2 van 2B

- Bij het thema Verkeer scoort variant 3 van 2A duidelijk beter dan variant 2 van 2B;
- De weg is effectiever en verkeersveiliger, de routestructuren voor het langzaam verkeer in het buitengebied blijven intact, er is geen sluipverkeer richting Someren en de gevolgen voor de landbouw zijn minder groot;
- Bij het thema Natuur heeft variant 3 van 2A iets minder negatieve gevolgen;
- De subthema's Landschap en Cultuurhistorie zijn weinig onderscheidend;
- Bij het sub thema Archeologie scoort variant 2 van 2B beter, doch aan dit thema wordt een minder zwaar gewicht toegekend;
- Bij het thema Ruimte wordt vooral een zwaar gewicht toegekend aan het subthema Ruimtebeslag landbouwgronden; Op dit onderdeel scoort variant 2 van 2B negatiever dan variant 3 van 2A;
- Bij het thema Milieu scoort variant 2 van 2B iets beter, doch is maar beperkt onderscheidend.
- Omdat variant 3 van 2A dicht bij de kern ligt dan variant 2 van 2B hebben meer bewoners in het buitengebied hinder van de randweg.

Vanwege de vele voordelen van variant 3 van alternatief 2A heeft deze oplossing de voorkeur boven variant 2 van alternatief 2B en alternatief 4. Nadeel van variant 3 van alternatief 2A is dat deze oplossing dicht bij de kern ligt en 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.

11. Stap 5: Bepaling voorkeursalternatief

Om te komen tot een voorkeursalternatief wegen we nu **variant 3 van alternatief 2A** (aanleg randweg kort om de kern en op maaiveldniveau met afsluiting van de Bredeweg en aanleg van een parallelweg tussen de Heerweg en rotonde Molenweg, voorkeurs uit stap 4) en **alternatief 1A** (knelpunt gerichte oplossing op bestaand tracé, voorkeur uit stap 1) tegen elkaar af. Ook bij deze weging nemen we alleen de relevante en onderscheidende doelstellingen, thema's, criteria en kosten mee.

Voor de weging zijn de volgende zaken relevant:

1. Effecten van de verschillende thema's en criteria;
2. Kanttekeningen die relevant zijn bij enkele criteria;
3. Doelstellingen van het project;
4. De randvoorwaarden zoals die zijn opgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD).

Nadat alle relevante en onderscheidende doelstellingen, thema's, criteria en kosten gewogen zijn, geven we aan het einde van deze stap aan hoe het voorkeursalternatief zich verhoudt tot de adviezen van de stakeholders en de aangrenzende wegbeheerders.

11.1. Effectbeoordeling

In de planMER zijn de alternatieven en varianten beoordeeld op hun positieve en negatieve effecten op de verschillende thema's en criteria. In onderstaande tabellen worden de effecten van variant 3 van alternatief 2A afgezet tegen alternatief 1A.

Thema verkeer	Verkeersafwikkeling en doorstroming					Barrière-werking			Bereikbaarheid					Verkeers-veiligheid		
Criteria	Kruispuntafwikkeling	Doorstroming N266 – N275	Reistijd doorgaand verkeer	Robuustheid (toekomst bestendigheid)	Sluipverkeer	Reistijd lokale routes	Reistijd langzaam verkeer	Oversteekbaarheid wegen	Omrijstanden doorgaand verkeer	Bereikbaarheid agrarische percelen	Lokale ontsluiting	Regionale ontsluiting	Ontsluitings- en routestructuren fiets	Ontsluitings- en routestructuren OV	Kans op ongevallen	Duurzaam veilig
Alternatief 1A	0	0	0	0	0	0	0/+	0/+	0	0	0	0	0/+	0	0	0
Variant 3 van alternatief 2A	0/+	0/+	0/+	+	0	0/-	0/-	-	-	0/-	0/+	+	0/-	0	+	+

Thema's	Thema Natuur			Thema landschap, cultuurhistorie en archeologie						Thema ruimte				
Criteria	Beschermde soorten	Overige beschermde gebieden	Ecologische structuren	Landschap		Cultuurhistorie		Archeologie		Landbouw	Recreatie		Maatschappelijke voorzieningen	
				Kenmerkende landschapstypen en structuren	Belevingswaarde	Historische geografie	(Steden)bouwkunde	Gekende kwaliteit	Verwachte kwaliteit		Routestructuren	Beleidsambities	Barrièrewerking	Beleidsambities
Alternatief 1A	0	0	0	0	0	0/-	0/-	0	0/-	0	0	0	0	0
Variant 3 van alternatief 2A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0/-	0/+	0/+	+

Thema's	Thema milieu					Thema leefbaarheid			
	Geluid			Externe veiligheid	Trillingen	Barrièrewerking		GES-Score	Voorzieningenniveau
Criteria	Geluidbelaste woningen > 48 dB	Geluidbelaste gevoelige objecten	Ernstig gehinderden	Aantal personen binnen 200 m	Aantal gevoelige objecten binnen invloedsgebied	Barrièrewerking Nederweert - Budschoep	Barrièrewerking buitengebied - kern	Externe veiligheid	Beschikbare en toegankelijke voorzieningen
Alternatief 1A	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variant 3 van alternatief 2A	0/+	0/+	0/+	+	+	++	-	+	0/+

11.2. Kanttekeningen

11.2.1. Thema Verkeer, sluipverkeer Uliker

Het sluipverkeer op Uliker bij variant 3 van 2A kan worden beperkt door het instellen (en inrichten) van een 60 km-zone. Op deze wijze verbetert tevens de verkeersveiligheid.

11.2.2. Thema Natuur, beschermde soorten

Variant 3 van 2A heeft vooral invloed op (meer algemene) soorten akker- en weidevogels en foeragegebied voor enkele vleermuissoorten, de steenmarter en mogelijk de das. Voor een deel is dit te ondervangen door faunavoorzieningen en andere ontsnipperende maatregelen. De effecten voor vleermuizen hangen samen met de inrichting van de nieuwe weg. De aanplant van bomen kan bepaalde effecten mitigeren.

11.2.3. Thema's Milieu en leefbaarheid

- Variant 3 van 2A scoort voor het volledige plangebied positief op de aspecten milieu en leefbaarheid;
- De bewoners van het buitengebied wonen nu echter in een rustige omgeving en zullen door de aanleg van een randweg meer hinder van de weg gaan ervaren;
- Bij variant 3 van 2A zijn er meer mogelijkheden om geluidhinder tegen te gaan; Bij alternatief 1A kan geluidarm asfalt worden aangebracht terwijl bij variant 3 van 2A ook op veel plaatsen geluidschermen kunnen worden toegepast.

11.2.4. Amoveren bedrijfsgebouwen

Variant 3 van alternatief 2A doorsnijdt een oude leegstaande tuinbouwkas. De aanleg van de randweg voorziet in sloop van dit leegstaand gebouw.

11.3. Doelstellingen

Niet alle doelstellingen van dit project wegen even zwaar. Het verbeteren van de leefbaarheid en het opheffen van de fysieke en ruimtelijke barrière zijn de belangrijkste doelstellingen. Daarnaast is het verbeteren van de verkeersveiligheid belangrijk.

11.3.1. Verbeteren van de regionale bereikbaarheid

Met het oplossen van de knelpunten op het bestaande tracé kan de regionale bereikbaarheid ook verbeterd worden.

11.3.2. Verbeteren van de potenties voor gebiedsontwikkeling

- Door ruimte te creëren in de kanaalzone ontstaan er mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling in en nabij het centrumgebied van Nederweert en Budschop;
- De randweg zorgt voor een betere ontsluiting van het buitengebied ten noordwesten van Nederweert; Hierdoor ontstaan mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling. Deze zijn aangeduid in de 'Gebiedsvisie Randweg N275 – N266 Nederweert' d.d. 27 juni 2011.

11.3.3. Verbeteren van de leefbaarheid in de kernen Nederweert en Budschop

Alternatief 1A voldoet niet aan een van de belangrijkste doelstellingen van het project, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid in de kernen Nederweert en Budschop.

11.3.4. Opheffen van de fysieke en ruimtelijke barrière tussen Nederweert en Budschop

Alternatief 1A voldoet niet aan een van de belangrijkste doelstellingen van het project, namelijk het opheffen van de fysieke en ruimtelijke barrière tussen de kernen Nederweert en Budschop.

11.3.5. Verbeteren van de verkeersveiligheid

Variant 3 van 2A komt de verkeersveiligheid meer ten goede dan alternatief 1A.

11.4. Randvoorwaarden

Voordat we tot conclusies kunnen komen, moeten we nog toetsen in welke mate variant 3 van 2A voldoet aan de randvoorwaarden uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Deze randvoorwaarden zijn:

11.4.1. Realistisch, duurzaam, uitvoerbaar (vergunbaar in relatie tot Natura2000-gebieden)

- Variant 3 van 2A is ruimtelijk inpasbaar in het gebied, hoewel er in de projectfase maatwerk nodig is rond een aantal knelpunten;
- Variant 3 van 2A is duurzaam veilig en robuust (toekomstbestendig);
- De overschrijding van stikstofdepositie i.r.t. de Natura2000-gebieden kan worden gecompenseerd door mitigerende maatregelen; de kosten van deze maatregelen worden pas in de projectMER-fase uitgewerkt en zijn daarom niet opgenomen in de kostenraming.

Conclusie

Variant 3 van 2A is realistisch, duurzaam en uitvoerbaar.

11.4.2. Kostenefficiënt (voldoende oplossend vermogen in relatie tot kosten)

- Een integrale afweging met betrekking tot een randweg is gemaakt in de 'Strategische visie Nederweert in 2020' van 18 december 2007, de 'Structuurvisie Centrum Nederweert-Budschop' van 20 juli 2010 en de 'Structuurvisie Nederweert' van 9 november 2010; De provincie en gemeente hebben voor de randweg een taakstellend budget van € 20 miljoen beschikbaar gesteld; Dit bedrag is het de partijen waard als er een oplossing wordt gevonden die binnen het taakstellend budget past en voldoet aan de doelstellingen;

- Variant 3 van 2A voldoet aan de belangrijkste doelstellingen van het project en de gemiddelde kosten worden geraamd op € 18,5 miljoen en liggen onder het taakstellend budget van € 20 miljoen;
- Hierbij horen de volgende kanttekeningen:
 - o De raming is nog slechts globaal en een veilige raming met een overschrijdingsrisico van 15% komt uit op 22,6 miljoen;
 - o De kosten van mitigerende maatregelen van de stikstofdepositie worden in de projectfase pas bepaald en zijn nu nog niet in de kostenraming opgenomen;
 - o Een goede kostenbewaking en een zorgvuldige besluitvorming met betrekking tot compenserende en mitigerende maatregelen om negatieve effecten te beperken, moet een overschrijding van het taakstellend budget voorkomen;
 - o In de geraamde kosten zijn niet de kosten opgenomen voor herinrichting van de kanaalzone. De kosten voor deze herinrichting vallen onder het Masterplan voor het centrumgebied van Nederweert en Budschop; Met uitzondering van het gedeelte direct grenzend aan het uitbreidingsplan Merenveld moet de herinrichting van de kanaalzone uitgewerkt worden en dient de raad nog een besluit nemen rond de herinrichting, inclusief de dekking van bijbehorende kosten.

Conclusie

Variant 3 van 2A is kostenefficiënt. Er bestaat een risico op een kostenoverschrijding van het taakstellend budget.

11.4.3. Beperkte nadelige effecten voor natuur en landschap

- Variant 3 van 2A heeft een behoorlijke impact op het landschap;
- Er zijn nadelige effecten voor flora en fauna; Voor een gedeelte kunnen deze met aanvullende maatregelen opgeheven worden.

Conclusie

Variant 3 van 2A heeft behoorlijke negatieve effecten voor natuur en landschap.

11.4.4. Beperkte nadelige effecten voor land- en tuinbouw

- De meeste agrarische bedrijven en landbouwpercelen liggen ten noordwesten van variant 3 van alternatief 2A; Daardoor zijn de gevolgen voor de agrarische sector beperkt;
- Er worden geen hoofdroutes voor het landbouwverkeer doorsneden;
- Voor de aanleg van de weg zijn landbouwgronden nodig;

Conclusie

Met uitzondering het ruimtebeslag van landbouwgronden heeft variant 3 van 2A slechts beperkte nadelige effecten voor de agrarische sector.

11.4.5. Beperkte nadelige effecten andere economische dragers

In het gebied van variant 3 van 2A liggen overwegend agrarische bedrijven. Er liggen weinig andere economische dragers.

Conclusie

Variant 3 van 2A heeft weinig gevolgen voor andere economische dragers

11.4.6. Integrale aanpak alle soorten verkeer

- Variant 3 van 2A voorziet in een duurzame en veilige oplossing;
- De belangrijke fiets- en landbouwroutes blijven intact;
- Er wordt invulling gegeven aan het provinciale beleid met betrekking tot de ongelijkvloerse kruisingen van belangrijke fietsroutes met provinciale wegen;

Conclusie

Variant 3 van 2A voorziet in een integrale aanpak van alle soorten verkeer.

11.5. Adviezen stakeholders en aangrenzende wegbeheerders

11.5.1. Afwijkende adviezen met betrekking tot variant 3 van alternatief 2A

De alliantie van 15 stakeholders geeft aan dat variant 3 van alternatief 2A geen wenselijke keuze is om reden dat het positieve effect dat de randwegalternatieven conform het MER op milieu-/leefbaarheid hebben is beperkt tot effecten voor de inwoners van de kernen. Volgens de alliantie gaan deze positieve effecten echter zwaar ten koste van de leefomstandigheden van de inwoners in het buitengebied. Derhalve wordt door hen alternatief 1 A als voorkeur aangewezen.

11.5.2. Overeenstemmende adviezen met betrekking tot variant 3 van alternatief 2A

De aan-/omwonenden Rijksweg N266, Residentie Riva, dorpsraad Budschoep en Veilig Verkeer Nederland, afdeling Nederweert geven een voorkeur voor alternatief 2A, waarbij deze stakeholders niet specifiek in gaan wordt op de variantkeuze. Reden voor de voorkeur is dat deze stakeholders van mening zijn dat met alternatief 2A de doelstellingen van het masterplan worden gehaald, de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kern Nederweert en de bereikbaarheid van de hele regio worden bevorderd, de economische ontwikkeling van de regio worden bevorderd en bij dit alternatief wordt voldaan aan een duurzaam veilige inrichting.

11.6. Conclusie m.b.t. het voorkeursalternatief

Variant 3 van 2A voldoet op hoofdlijnen aan alle doelstellingen van het project. Er wordt echter niet aan alle randvoorwaarden voldaan. Er moet daarom een afweging gemaakt worden 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.

11.6.1. De belangrijkste voordelen van een randweg

- Met de aanleg van een randweg maken we letterlijk de weg vrij om Nederweert die duurzame injectie te geven die nodig is; Het Masterplan voorziet in een levendig centrum met goede voorzieningen en een veilige weg daarnaartoe 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 Budschoep zich ontwikkelen tot één geheel; Nederweert en Budschoep die van oudsher bij elkaar horen, worden niet langer gescheiden door asfalt en auto's maar 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.

11.6.2. 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.

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).