

Zienswijze inzake N266 – Randweg Nederweert

Notitie Reikwijdte en
Detailniveau

Stichting Milieufederatie Limburg

Nummer 272.112.3
11-12-2012

Inhoudsopgave

Zienswijze inzake N266 . Randweg Nederweert
Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Stichting Milieufederatie Limburg

Inhoudsopgave	1
Voorwoord	2
1 Probleemstelling, doelstellingen en beoordelingssystematiek	3
1.1 Probleemstelling	3
1.2 Doelstelling	3
1.3 Uitgangspunten	4
1.4 Effectcriteria	6
2 Oplossingsrichtingen	9
2.1 Oplossingsrichting 1	9
2.2 Oplossingsrichting 3, variant A	9
2.3 Oplossingsrichting 3, variant B	9
Afsluitend	11

Voorwoord

Dit rapport betreft de zienswijze van de Milieufederatie Limburg n.a.v. de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) N266 . Randweg Nederweert. Vooraf willen wij u graag complimenteren met de werkwijze die wordt gehanteerd in de totstandkoming van deze NRD alsmede het gehele proces. Wij zijn zeer tevreden over de wijze waarop de provincie belanghebbenden betreft in haar procedures.

Wij willen u dan ook complimenteren met het doen van een zorgvuldige pre-selectie en de rol die de werkgroep stakeholders daarin vervuld heeft. Wij zijn dan ook zeer tevreden met de wijze waarop het draagvlak voor de verschillende alternatieven zijn getoetst en de stakeholders de mogelijkheid geboden is daar hun meningen over te geven. Daarbij zijn wij zeer verheugd dat alternatieven waarbij enorme schade wordt toegegaan aan het Natura 2000-gebied Weerterbos niet zijn meegenomen in de NRD.

1 Probleemstelling, doelstellingen en beoordelingssystematiek

In hoofdstuk 4 van de NRD wordt de probleemstelling beschreven en in hoofdstuk 5 de doelstellingen, uitgangspunten en randvoorwaarden. In hoofdstuk 7 wordt de onderzoeksmethodiek uitgelicht. Naar aanleiding van deze thema's willen wij hier graag enkele opmerkingen maken n.a.v. de 1) probleemstelling, 2) doelstelling, 3) uitgangspunten, en 4) effectcriteria.

1.1 Probleemstelling

De geschetste probleemstellingen zijn ons inziens primair gebaseerd op een doelstellingbenadering die voortkomt uit een wens voor een randweg met parallelstructuren. Derhalve lijkt er minder ingezoomd te zijn op een gedegen probleemstellingsanalyse. Zo ontbreekt er een overzicht van de locaties en het realisme van de voorziene ontwikkelingen, in het kader van het masterplan, de ontwikkeling van de kanaalzone en het agrarisch bedrijvenpark. Uit de NRD komt bijvoorbeeld niet duidelijk naar voren waarom de huidige ligging van de N266 een rem zet op het creëren van kansen voor de ontwikkeling van de kanaalzone. Ook is het onduidelijk in welk stadium de ontwikkelingen van het agrarisch bedrijvenpark zijn. Er wordt aangegeven dat dit agrarisch bedrijvenpark via de N266 en de N275 ontsloten dient te worden. Onduidelijk is wat daarbij met de huidige ligging van de N266 concreet de probleemstelling is.

Derhalve is het aan te raden om duidelijk aan te geven hoe concreet, serieus en realistisch de genoemde ontwikkelingen zijn. Ook het verzoek om deze ontwikkelingen zorgvuldig uit te werken alvorens er wel of niet in de afweging kan worden gesteld of een oplossingsrichting hier iets aan bijdraagt.

Omdat vooralsnog geen gedegen knelpuntenanalyse gedaan is, is het noodzakelijk om dat uit te voeren in deze planMER-studie. Daarbij is het nuttig om in kaart te brengen wat de knelpunten zijn maar ook de aard daarvan; zijn dit verkeerstechnische, bereikbaarheid of leefbaarheids-/veiligheidsknelpunten?

1.2 Doelstelling

Voor wat betreft de doelstelling is het begrijpelijk dat er wordt ingezet op de leefbaarheid in de kern van Nederweert-Budschop en de barrierewerking. Echter wordt bij de uitwerking van de algehele doelstelling sterk de nadruk gelegd op de leefbaarheid in de kern. Ook wordt hierbij een verbetering van het woon- en voorzieningengebied genoemd waarvan onduidelijk is op welke wijze dit concreet bij de doelstelling past. Ook hierbij wordt het Masterplan en regionaal agrarisch bedrijvenpark genoemd en zo min mogelijk hinder met het oog op bestaande functies en waarden in het gebied. Dit wordt niet nader toegelicht.

Verder raden wij aan om niet de realisatie van een randweg als uitgangspunt te nemen, maar op basis van objectiviteit een afdoende afweging te maken met als resultaat de meest optimale oplossingsrichting.

1.3 Uitgangspunten

In de NRD staan enkele randvoorwaarden vermeld ten aanzien van de functie, vormgeving en het gebruik van de weg. Zo wordt o.a. gesproken over een gebiedsontsluitingsweg met Duurzaam Veilig inrichting en over parallelwegen voor bereikbaarheid percelen en ontsluiting woningen. Bij de verkeerskundige en gebiedsrandvoorwaarden wordt nog twee maal gesproken over parallelle structuren. Naar aanleiding hiervan willen wij graag nader ingaan op enkele relevant hiervoor zijnde Duurzaam Veilig-principes en benadrukken dat parallelwegen niet als uitgangspunt hoeft te worden gehanteerd.

Mogelijkerwijs wordt in het kader van het homogeniteitsprincipe als een van de vijf Duurzaam Veilig-principes gedacht aan parallelstructuren. Dit homogeniteitsprincipe gaat uit van gelijke massa's en/of snelheden en richting; gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden (SWOV, 2010). Het stelt ook dat waar waar verkeersdeelnemers/voertuigen met grote massaverschillen van dezelfde verkeersruimte gebruikmaken, de snelheden zo laag moeten zijn dat een ongeval voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers/vervoerswijzen zonder ernstig letsel afloopt.

Er dient te worden opgemerkt dat dit homogeniteits-principe beschouwd moet worden in het licht van de bescherming van de fysieke kwetsbaarheid van de mensen ter voorkoming van ernstig letsel. Bij hogere snelheden is het daarbij van essentieel belang om het gemotoriseerde verkeer van het fiets- en voetgangersverkeer te scheiden waardoor conflicten tussen auto's en onbeschermd verkeersdeelnemers kan worden voorkomen. Derhalve is het zeer raadzaam om langs de N280 parallelle fietsstructuren te hanteren ten behoeve van het voorkomen van ernstig letsel aan dit kwetsbare verkeer.

Het scheiden van landbouwverkeer en overig gemotoriseerd verkeer is in het kader van het homogeniteitsprincipe dus geen vereiste en slechts wenselijk. Op de site van CROW (nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) staat zelfs het volgende: Ook landbouwverkeer en brommobielen mogen gebruik maken van gebiedsontsluitingswegen. Voetgangers, skeelers, (brom)fietsers, scooters en ruiters zijn niet toegestaan.

Ook in het kader van het herkenbaarheidsprincipe is niet aangetoond dat parallelstructuren voor landbouwverkeer nodig zijn om de herkenbaarheid en daarmee de veiligheid te vergroten. Integendeel, er wordt zelfs gesteld dat de richtlijn Essentieel Herkenbaarheidskenmerken (EHK) van duurzaam veilige wegen ontwerpers de mogelijkheid geeft om landbouwverkeer op de hoofdrijbaan toe te laten (SWOV, 2010).

De aanleg van parallelstructuren langs de N280 waar zowel zwaar landbouwverkeer alsook fietsers en voetgangers gebruik van dienen te maken, gaat voorbij aan de criteria van Duurzaam Veilig. Aangezien één van de randvoorwaarden van het project N280-West verband houdt met een verkeersveilige gebiedsontsluitingsweg die voldoet aan de eisen voor een

Duurzaam Veilige inrichtingqadviseren wij om grondig te onderzoeken of er daadwerkelijk noodzaak bestaat voor de aanleg van parallelstructuren.

Wij adviseren ook om daarbij een afdoende afweging te maken tussen de randvoorwaarde ~~duurzaam veilig~~ de doelstelling ~~doorstroming~~ Wij raden aan om primair te focussen op het scheiden van gemotoriseerd verkeer van fiets- en voetgangersverkeer t.b.v. een bevordering van de veiligheid, en niet op het scheiden van snel en langzaam verkeer t.b.v. tijdwinst, bereikbaarheid en/of doorstromingsaspecten. De verwachting is dat bij een focus op de scheiding van landbouwverkeer en overig gemotoriseerd verkeer, de veiligheid van fietsverkeer en voetgangers in het geding komt.

Ook met betrekking tot andere aspecten is het niet aan te raden om parallelstructuren aan te leggen waarvan niet is aangetoond dat daar verkeerstechnisch absolute noodzaak voor is. Zo is in het kader van Zuinig op Ruimte en de hoge eisen van een parallelstructuur in termen van ruimtegebruik zeer af te raden. Verder is de verwachting dat in een dergelijk dun bevolkt gebied en zulks een uitgestrekt landschap geen noodzaak is voor parallelstructuren maar dat alternatieve oplossingen afdoende zullen zijn.

In het kader van doorstromingsproblematiek zijn er verscheidene alternatieven aangedragen en denkbaar die voldoende oplossend vermogen zouden moeten hebben en waarbij de veiligheid beter gewaarborgd kan worden. Alternatieve oplossingen zijn o.a. passeerstroken. Ons inziens bieden deze passeerstroken voldoende meerwaarde. Andere alternatieve oplossingen zouden kunnen zijn om daar waar absoluut noodzakelijk een korte verbreding te laten toelaten zodat het snel verkeer enkele punten in de weg kent om veilig in te halen, zodat er slechts beperkt sprake hoeft te zijn van oponthoud ten gevolge van langzaam rijdend verkeer. De verwachting is dat deze alternatieven beter scoren op de randvoorwaarde duurzaam veilig dan parallelstructuren voor landbouwverkeer en ook zeer goed kunnen scoren op de doelstelling ~~doorstroming~~

In het kader van bereikbaarheid is een parallelstructuur ook niet noodzakelijk als er maar een veilige aansluiting wordt gerealiseerd van de N280 op de erftoegangswegen, zoals een veilige uitvoegstrook. Het beperken van aansluitingen met erftoegangswegen hebben wij dan ook niet kunnen terugvinden in de literatuur over duurzaam veilig. Wel is het denkbaar dat het ongewenst is om uitritten van erven op gebiedsontsluitingswegen uit te laten komen. Echter is dit weer iets anders dan een ~~erftoegangsweg~~ Een gebiedsontsluitingsweg is juist bedoeld om stroomwegen met erftoegangswegen te verbinden (SWOV, 2010). In het kader van de bereikbaarheid is het uiteraard ook relevant om alternatieve routes voldoende in ogenschouw te nemen.

Omdat de noodzaak voor parallelstructuren niet is aangetoond, adviseren wij om met name in het kader van het ruimtegebruik niet over te gaan op de aanleg daarvan. Wij raden aan te kiezen voor alternatieven om de doorstroming en bereikbaarheid te vergroten.

1.4 Effectcriteria

Verkeersafwikkeling

Het is ons inziens van groot belang om een duidelijk beeld te krijgen van de verkeersstromen aan de hand van kwantitatieve gegevens. Dit inzicht moet worden verkregen in de verkeersstromen per wegvak en in beide richtingen. Om de meest effectieve en toekomst-vaste oplossing te kunnen bieden moet het gedrag van het verkeer op de N266 en N275 tot op detailniveau bekend zijn. Pas dan kan duidelijk worden aangegeven welke oplossing het meeste voldoet op zowel regionaal niveau als lokaal niveau.

Door het verkrijgen van een duidelijk inzicht in de specifieke verkeersstromen kan er constructiever naar oplossingen gezocht worden. Daarbij is het relevant om zowel het huidige verkeer als de prognose in kaart te brengen en zoveel mogelijk met begin en eindpunt, eventueel ingedeeld in lokaal, regionaal en (inter)nationaal.

Zo is het bijvoorbeeld maar de vraag of een randweg noodzakelijk is voor wat betreft de leisure ontwikkelingen langs de A2, daar deze via de A2 en de bestaande randweg reeds goed bereikbaar lijken te zijn, en mogelijk met kleinere aanpassingen of stimulerende maatregelen te verbeteren valt. Ook voor het al dan niet realiseren van een aansluiting op de A2 richting Eindhoven is een inzicht in de verkeersstromen een pre. Ook voor het onderzoeken van een oostelijke variant zal het relevant zijn hier vooraf inzicht in te hebben. Regionaal is het dus van belang te weten welke verkeersrichtingen de belangrijkste zijn; richting Eindhoven, Maastricht, Weert en/of Venlo. Maar ook in relatie tot de lokale bereikbaarheid is de richting van het verkeer bepalend voor de te zoeken oplossingen. Het in kaart brengen van deze verkeersstromen alvorens er definitief wordt bepaald welke alternatieven onderzocht gaan worden, kan dus enorm bijdragen aan het bereiken van de doelstellingen en randvoorwaarden.

In het planMER dient ook helder en transparant te worden aangegeven waar de verkeersprognoses die in het verkeersmodel worden ingevoerd op zijn gebaseerd en van welke autonome groeipercentage wordt uitgegaan. De prognoses dienen te zijn gebaseerd op recente mobiliteitsgegevens en bijvoorbeeld reeds rekening te houden met de verhoging van het snelheidsregime op rijkswegen. De prognoses en autonome groeicijfers dienen helder en transparant te worden aangegeven voor zowel de bevolking als de mobiliteit. Correcties op deze prognoses in relatie tot de te verwachten bevolkingskrimp en de te verwachten verandering door beïnvloedingsmaatregelen zoals bovenstaand genoemd (mobiliteitsmanagement, OV, langzaam verkeer en routing van vervoersstromen en snelheidsdifferentiatie) dienen vooraf te worden toegepast voordat de cijfers in de verkeersmodellen worden ingevoerd. Bij de correctie van de mobiliteitsgroei dient rekening te worden gehouden met de mobiliteitsgroei die al in het verkeersmodel zit. Deze cijfers dienen controleerbaar in het planMER te worden weergegeven.

Reistijdveranderingen

Het is aan te bevelen om de reistijdveranderingen in zowel relatieve als absolute waarden aan te geven. Voor korte ritten kan een geringe (absolute) reistijdwinst een hoog (relatief) percentage reistijdwinst geven.

Uiteraard blijft reistijdwinst in de algemene afweging wel een factor van belang. Het is dan aan te bevelen om inzichtelijk te maken waar de reistijdwinst in het traject van deur tot deur

plaatsvindt, dit om de verschillen tussen de oplossingsvarianten zo zuiver mogelijk te kunnen benaderen. Daarnaast is het aan te bevelen om de reistijdwinsten per vervoersstroom aan te geven. Uitsplitsen in woon-werk, privé en zakelijk is zeker aan te bevelen indien reistijdwinsten per rit kleiner zijn dan 5 of 3 minuten.

Natuur

Binnen het planMER dient het inzichtelijk gemaakt te worden welke kwalitatieve natuurwaarden het gebied kent en dient per alternatief de aantasting daarvan in beeld te worden gebracht. De compensatie op kwalitatief niveau is vaak lastiger dan de kwantitatieve compensatie. Wij adviseren daarom om zowel de compensatie in termen van kwantiteit als kwaliteit voldoende inzichtelijk te maken.

Flora en fauna

Wij zijn tevreden met de uitvoerige wijze waarop zowel kwantitatief als kwalitatief het thema flora en fauna zal worden onderzocht. Hier volgen nog enkele relevante aanvullingen. Voor het flora en fauna onderzoek raden wij aan om zowel dataonderzoek als veldonderzoek uit te voeren en daarbij niet alleen te kijken naar de invloed op beschermde soorten FFwet. Met name in het kader van verdere ontwikkeling van natuur liggen er mogelijk kansen om andere soorten in het gebied (ook) een kwaliteitsimpuls te geven.

Lichthinder

Betreffende lichthinder dient het ecologische effect bepaald te worden voor de flora en fauna, zeker gezien de openheid van het gebied. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de beperkte lichthinder in de huidige situatie. Hierbij gaat het om lichthinder vanuit het verkeer, maar ook vanuit de straatverlichting en reclamemasten.



2 Oplossingsrichtingen

Zoals reeds in het voorwoord aangegeven zijn wij in algemene zin zeer tevreden over het scala aan alternatieven. Met name zijn wij zeer tevreden over het besluit om enkele alternatieven die enorme schade voor het Weerterbos met zich mee brachten niet te onderzoeken.

In dit hoofdstuk willen wij met name ingaan op oplossingsrichting 2 waar twee varianten op worden gegeven, te weten variant A en variant B. Allereerst willen wij echter nog enkele aandachtspunten meegeven voor wat betreft de referentie-situatie.

2.1 Oplossingsrichting 1

Binnen de referentie-situatie dient ook rekening te worden gehouden met andere vervoersvormen, bijvoorbeeld met een toename van het gebruik van hybride- en elektrisch aangedreven voertuigen en met een toenemend gebruik van elektrische fietsen, ook voor het woon-werkverkeer. Deze ontwikkelingen kunnen per oplossingsrichting verschillende effecten geven en zijn derhalve relevant in de afweging tussen de oplossingsrichtingen. Als voorbeeld kan gesteld worden dat een hybride aangedreven auto juist bij een lagere snelheid een positief effect heeft op de luchtkwaliteit.

2.2 Oplossingsrichting 3, variant A

Naar aanleiding van oplossingsrichting 3, variant A willen wij graag opmerken dat er geen ruimte geboden wordt voor een randweg waarbij heel de huidige randweg west wordt benut en dus oostelijker komt te liggen, en/of waarbij de randweg ten zuiden van de Peelsteeg en brug 14 wordt gerealiseerd. Ondanks dat er wordt vermeld dat de precieze ligging pas in een later stadium zal worden bepaald, wordt in de beschrijving van deze oplossingsrichting geen ruimte geboden voor een tracé-keuze *ten zuiden* van de Peelsteeg en met gebruik van de gehele Randweg west.

Mogelijk zou dit verband kunnen houden met de opmerking op p. 29 dat bij de Randweg-West ruimte ontbreekt voor het aanleggen van een parallelstructuur. Op basis van het betoog over de noodzaak van parallelstructuren in H. 1 valt het mogelijk opnieuw te bezien of het gebruik van Randweg-West toch een optie is.

2.3 Oplossingsrichting 3, variant B

Voor wat betreft de oplossingsrichting 3, variant B willen wij onze verontrusting uitspreken over de mogelijke effecten van de N-uitstoot op het Natura-2000 gebied. Wij gaan er echter vanuit dat de onderzoeken dit inzichtelijk zullen maken en dat dit voldoende in ogenschouw zal worden genomen bij de afweging van de oplossingsrichtingen. Ook gaan wij ervan uit dat hierbij zorgvuldig de cumulatieve effecten in beeld worden gebracht alsmede dat de effecten van een nog te ontwikkelen agrarisch bedrijventerrein zullen worden meegenomen.

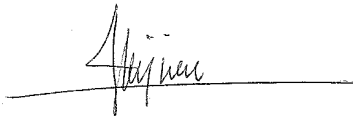


Afsluitend

Een weg is een enorme ingreep in het landschap en de leefomgeving. Zeker in relatie tot de krimp, maar ook in relatie tot mogelijke andere vervoersvormen in de toekomst, is het van groot belang om de noodzaak en alternatieven gedegen te onderzoeken. Een onomkeerbare ingreep heeft immers eeuwenlange gevolgen voor de woon- en leefomgeving van mens, plant en dier van de vele generaties na ons.

Uiteraard zijn wij bereid onze bovengenoemde zienswijze nader toe te lichten en constructief mee te blijven denken in elke volgende fase van dit project.

Hoogachtend,



Ir. J. H. Heijnen
Directeur Stichting Milieufederatie Limburg