

# Advies voorkeursalternatief N266 Nederweert

Hierbij brengt een alliantie van stakeholders advies uit inzake het voorkeursalternatief van het project 'N266 Nederweert'. Het navolgende advies is gebaseerd op het 'concept-MER N266 Nederweert' d.d. 19 juni 2014, met bijbehorende stukken, alsmede op de 'antwoorden op vragen van stakeholders n.a.v. overleg d.d. 01 juli 2014' (hierna 'antwoorden projectteam'). Hieronder wordt allereerst het advies gepresenteerd. Daarna volgt een onderbouwing van dit advies waarbij wordt ingegaan op de doel- en probleemstellingen enerzijds en de effectbeoordeling anderzijds. Wij beperken de onderbouwing van ons advies tot de alternatieven 1A, 2A en 2B. Dit neemt niet weg dat stakeholders zich nog steeds achter een variant op alternatief 1B zouden kunnen scharen. In de loop van het project lijken de varianten 1b en 3 te duur en de variant 4 lijkt te weinig oplossend vermogen te bieden.

## 1. Het advies

Op basis van het MER kan gesteld worden dat alternatief 1A als beste aan de doelstellingen voldoet. Een opwaardeeralternatief (1A+) zou zelfs aan *alle* doelstellingen kunnen voldoen. De randwegalternatieven 2A en 2B voldoen in alle onderzochte varianten slechts in zeer beperkte mate aan de doelstellingen van het project (zie ook tabel 1).

Voor wat betreft de effecten heeft het MER aangetoond dat de alternatieven 2A en 2B voor alle thema's vele significant negatieve effecten met zich meebrengen, en met name in het kader van de thema's verkeer, natuur, landschap en ruimte. Alternatief 1A kent daarentegen geen significant negatieve effecten m.b.t. deze thema's ten opzichte van de alternatieven 2A en 2B. Het positieve effect dat de randwegalternatieven conform het MER op milieu/leefbaarheid hebben is beperkt tot effecten voor de inwoners van de kernen. Deze positieve effecten gaan echter zwaar ten koste van de leefomstandigheden voor de inwoners in het buitengebied. Dat de beoordelingstabel in het MER impliceert dat de alternatieven 2A en 2B binnen deze thema's positief scoren, is enkel en alleen toe te schrijven aan het feit dat in het buitengebied minder mensen woonachtig zijn dan in de kernen.

Verder blijven deze positieve effecten van alternatief 2A en 2B beperkt tot de mate waarin het Masterplan kan worden uitgevoerd. De huidige ligging van de N266 is geen belemmering voor de uitvoering van het Masterplan. Slechts de mate waarin voldaan kan worden aan de gemeentelijke ambities voor het Masterplan is relevant voor het al dan niet verleggen van de N266. Dit is voor de stakeholders echter van onderschikt belang omdat veel aspecten uit het Masterplan wel mogelijk blijven. De vele significant negatieve effecten van de alternatieven 2A en 2B en de barrièrewerking van het Kanaal wegen niet op tegen de gemeentelijke ambities.

Naar verwachting zal een opwaardeeralternatief van 1A (1A+) voor vrijwel alle thema's en sub-thema's positief kunnen uitpakken. Zo een variant is echter, ondanks herhaaldelijk advies vanuit de stakeholders, niet onderzocht. De significant negatieve effecten van de alternatieven 2A en 2B wegen dan ook in de ogen van de alliantie niet op tegen de beperkte positieve effecten van deze randwegalternatieven die middels maatregelen op het huidige tracé eveneens gerealiseerd kunnen worden.

Overigens zijn de positieve effecten van de randwegalternatieven beperkt tot lokale effecten voor de kernen. Een randwegalternatief behaalt op generlei wijze een provinciaal doel. Het MER toont aan dat een randwegalternatief negatieve effecten heeft op voor het buitengebied, zoals sluipverkeer, slechte bereikbaarheid voor landbouwverkeer en barrièrewerking.

De kosten voor een randwegalternatief (2A of 2B) liggen rond de 16 à 31 miljoen (sobere variant), terwijl de kosten voor alternatief 1A rond de 5 à 9 miljoen liggen. De kosten voor de randwegalternatieven liggen dus 3 à 4 keer zo hoog als bij alternatief 1A. Gezien het feit dat de randwegalternatieven 2A en 2B slechts in zeer beperkte mate voldoen aan de doelstellingen en er vele significant negatieve effecten mee gemoeid zijn, is naar onze mening een dusdanig hoger bedrag niet gerechtvaardigd, des te meer omdat er geen provinciaal doel wordt gediend. Overigens laat een keuze voor alternatief 1A financieel veel ruimte over voor een opwaardeervariant waarbij voor alle thema's winst kan worden geboekt.

Op basis van het bovenstaande kunnen wij als alliantie van stakeholders niet anders dan adviseren om alternatief 1A aan te wijzen als voorkeursalternatief voor het project N266. Tevens willen wij ook adviseren om in een verdere fase van de MER een opwaardeervariant van alternatief 1A uit te werken. Verwachting is dat zo een alternatief met relatief beperkte kosten positieve effecten heeft, met name voor de inwoners van de kern, en kan bijdragen aan de gemeentelijke ambities.

Namens de alliantie van de volgende stakeholders:

Buurtschap Molenweg-Ouwijck  
Buurtvereniging Boeket  
Buurtvereniging Bosserstraat  
Buurtvereniging Kerneel  
Cumela  
Dorpsraad Laar  
Dorpsoverleg Someren-Heide  
Fietsersbond  
Lage Kuilen e.o.  
Leefbaar buitengebied Nederweert  
LLTB Roermond  
LLTB Weerterland  
Milieufederatie Limburg  
Stichting Gezond en Leefbaar Milieu Nederweert  
WBE de Oude Graaf

## 2. Onderbouwing van het advies

### 2.1 Doel- en probleemstelling

Waar eerder nog, zoals verwoord in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), de bereikbaarheid, verkeerskundige barrièrewerking en de leefbaarheid centraal stonden, is steeds meer een visie, zoals beschreven in het masterplan, ten grondslag komen te liggen aan het project N266. In het voorliggende concept MER zijn de achtergrond en probleemstelling in hoge mate, zo niet volledig, toegeschreven naar het masterplan. Niet voor niets is in het MER, in vergelijking met de eerder geformuleerde doelstelling in de NRD, de doelstelling verrijkt met de termen van "fysieke" en "ruimtelijke" barrièrewerking van de N266.

Uit de onderzoeken en de antwoorden van het projectteam blijkt dat er geen verkeersknelpunten zijn nu of in de referentiesituatie ( $I/C < 0,7$ ). Ook zijn er geen bereikbaarheidsknelpunten geconstateerd. In het kader van de leefbaarheid wordt de geluidsoverlast als knelpunt opgevoerd. Naar onze mening zijn er voor deze problematiek echter verschillende oplossingen denkbaar zoals stil asfalt, geluidswallen, of een ietwat verdiepte ligging. Advies om dit te onderzoeken is echter helaas genegeerd en hier is derhalve ook geen inzicht in verkregen.

De alternatieven blijken conform het MER in ieder geval niet onderscheidend voor wat betreft de provinciale belangen. Die betreffen de doorstroming en de bereikbaarheid, maar ook zaken als "(verkeers)veiligheid, vitale kernen en regionale economie" (antwoorden projectteam). Aan dit project liggen dan ook merkwaardig genoeg alleen nog de doelstellingen van de gemeente ten grondslag die "de aanleg van een randweg en de realisatie van het Masterplan" (antwoorden projectteam) nastreven.

Stakeholders zijn echter niet overtuigd van de belemmering die de huidige ligging van de N266 vormt voor de uitvoering van het Masterplan. Het Masterplan kan namelijk ook succesvol worden uitgevoerd wanneer het huidige tracé van de N266 gehandhaafd wordt. Zo wordt de voornaamste barrière tussen Budschop en Nederweert gevormd door het Kanaal en is de beste oplossing voor het oplossen van de fysieke barrière een nieuw aan te leggen brug voor langzaam verkeer, zoals ook verwoord in het Masterplan. Deze brug is echter binnen het MER volledig buiten beschouwing gelaten en de effecten zijn dan ook niet onderzocht in geval van deze nieuwe brug.

Op basis van het MER kan geconcludeerd worden dat alleen alternatief 1A aan alle doelstellingen van het project voldoet, weliswaar in combinatie met enkele aanvullende maatregelen om geluids- en trillinghinder langs het tracé te reduceren (daarbij denkend aan stil asfalt). De stakeholders hebben reeds in een eerder stadium geadviseerd om een aanvulling te doen op alternatief 1A, een soort opwaardeeralternatief 1A+. Voor alle andere varianten is daarentegen zowel een sobere als een opwaardeeralternatief uitgewerkt. Dit advies is echter helaas genegeerd.

In dit kader is het relevant op te merken dat de doelstelling 'verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit Kanaalzone' in alle alternatieven kan worden behaald. Het is hiervoor niet nodig de N266 te verleggen. De huidige N266 is namelijk geen directe belemmering voor de uitvoering van het Masterplan. Weliswaar is er iets voor te zeggen dat de mate waarin de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit kan plaatsvinden in zekere mate verband houdt met de ligging van de N266. Dat hier aandacht aan wordt besteed in de effectbeoordeling is dan ook voor de hand liggend. Omdat echter ook in alternatief 1A het Masterplan kan worden uitgevoerd en een ruimtelijke kwaliteitsslag gemaakt kan worden, voldoet dit alternatief wel degelijk ook aan deze doelstelling.

Tabel 1 geeft een overzicht van de totaalbeoordeling van de doelstellingen uitgesplitst voor de sobere en de opwaardeervarianten van de verschillende alternatieven, met inachtneming van bovenstaande argumentatie.

## Overzicht: Totaalbeoordeling doelstellingen

		1A		1B		2A		2B	
		sober	1A+	sober	1B+	sober	2A+	sober	2B+
<b>Verkeer</b>	Verbeteren doorstroming	+	+	+	+	+	+	+	+
	Verbeteren bereikbaarheid centra en regio	0	0	0	0	0	0	0	0
	Ontmoedigen sluijverkeer	0	0	0	0	0	0	-	-
	Verbeteren verkeersveiligheid	+	+	+	+	0	0	0	0
	Verkeerskundige inpassing	+	+	+	+	0	0	0	0
<b>Woon- en leefklimaat</b>	Reduceren geluidshinder plangebied	-	+	+	+	+	+	+	+
	Afname hinder verontreinigde stoffen	-	0/-	-	-	-	-	-	-
	Luchtkwaliteit buitengebied	+	+	+	+	-	-	-	-
	Reduceren trillingshinder	-	+	-	-	+	+	+	+
<b>Ruimtelijke inpassing</b>	Landschappelijke en ruimtelijke inpassing (kern en buitengebied)	+	+	+	+	-	-	-	-
	Cultuurhistorische inpassing	+	+	-	-	-	-	-	-
	Ecologische inpassing	+	+	+	+	-	-	-	-
	Ruimtelijke kwaliteit kanaalzone	+	+	+	+	+	+	+	+

Concluderend kan gesteld worden dat alternatief 1A het beste voldoet aan de doelstellingen van het project en dat de alternatieven 2A en 2B uitermate slecht aan deze doelstellingen voldoen. Tevens zou met een opwaardeeralternatief van 1A, 1A+, zelfs aan alle doelstellingen voldaan kunnen worden.

## 2. Effectbeoordeling

### **Verkeer**

Voor wat betreft het thema verkeer toont het MER aan dat er voor de alternatieven 2A en 2B veel significant negatieve effecten te verwachten zijn. Met name de significant negatieve effecten voor de landbouwsector en de routeringen van de grotere voertuigen, zijn onacceptabel. Echter zou in deze van doorslaggevende aard moeten zijn dat de bereikbaarheid en de verkeerskundige barrièrewerking significant verslechterd in geval van een randweg. Alternatief 1A kent daarentegen geen negatieve effecten en een opwaardeeralternatief (1A+) zou zelfs zeer positief kunnen uitpakken.

### **Bodem en water**

Voor wat betreft de thema's bodem en water zijn de effecten in principe niet onderscheidend, wel springt de negatieve invloed van alternatief 2A op de aardkundige waarden en de grondwaterkwantiteit eruit.

### **Natuur**

Voor wat betreft het thema natuur is aangetoond dat zowel alternatief 2A als alternatief 2B significant negatieve effecten met zich meebrengen voor de natuurlijke waarden van het gebied. De randwegalternatieven hebben negatieve effecten op de Natura2000, de EHS en voor beschermde soorten, maar ook in het kader van lokaal belangrijke en waardevolle natuurgebieden.

### **Landschap, cultuurhistorie en archeologie**

Voor dit thema geldt hetzelfde als voor het thema natuur. De alternatieven 2A en 2B brengen significant negatieve effecten met zich mee voor zowel het landschap, de cultuurhistorie als de archeologie.

### **Ruimte**

Voor het thema ruimte geldt wederom dat de alternatieven 2A en 2B significant negatieve effecten met zich meebrengen. Met name voor de landbouwsector en bijbehorende ambities zijn de effecten enorm. Zo is het ruimtebeslag op landbouwgrond extreem. En met het in ogenschouw nemen van de

overige negatieve effecten zoals omrijafstanden en versnippering, kan gesteld worden dat de landbouwsector(en) onevenredig zwaar getroffen wordt.

Positieve effecten zijn er in dit geval wel voor alternatief 2A en 2B in het kader van het in hogere mate voldoen aan de invulling van gemeentelijke ambities en visies. Wij zijn echter van mening dat dit niet mag opwegen tegen de significant negatieve effecten van deze alternatieven voor de overige aspecten van het thema ruimte.

### **Milieu**

Ook in het kader van het thema milieu zullen er significant negatieve effecten optreden voor bewoners en gebruikers in het buitengebied. Dit is echter in de beoordelingstabel van het MER niet terug te vinden omdat deze enkel de positieve effecten inzichtelijk maakt voor de bewoners in de kern. Vooruitgang voor de een zou naar onze mening echter niet te kortzichtig ten koste mogen gaan van de ander.

Daarbij moet worden opgemerkt dat in het MER enkel gekeken is naar het totaal aantal gehinderden en niet inzichtelijk is gemaakt in hoeverre er sprake is van een voor- of achteruitgang. Door middel van aanvullende maatregelen binnen een opwaardeervariant van alternatief 1A kan er voor de bewoners in de kern voordeel behaald worden, echter gaan de inwoners van het buitengebied er definitief significant op achteruit in geval van een van de randwegalternatieven (2A en 2B).

Naar onze mening is het niet juist dat enkel op basis van het gegeven dat in het buitengebied minder mensen wonen dan in de kernen, de randwegalternatieven in het kader van milieu en leefbaarheid positief beoordeeld worden. Het aantal bewoners in een gebied mag niet van doorslaggevende aard zijn voor de aanleg van een randweg. Deze positieve beoordeling geeft een zwaar vertekend beeld van de werkelijkheid, met name gezien de significante verslechtering van de leefbaarheid en het leefklimaat van de inwoners van het buitengebied dat op generlei wijze inzichtelijk wordt gemaakt in de effectbeoordeling.

### **Leefbaarheid**

Voor het thema leefbaarheid geldt hetzelfde als voor het thema milieu, des te meer omdat akoestiek, luchtkwaliteit en externe veiligheid in beide thema's aandacht krijgen. De significant negatieve effecten voor bewoners in het buitengebied krijgen derhalve ook binnen het thema leefbaarheid in de beoordelingstabel slechts beperkt aandacht.

Het MER toont daarbij aan dat met de randwegalternatieven een enorme barrièrewerking in het buitengebied wordt gecreëerd. Deze barrière wordt dan opgeworpen in een poging om de barrière tussen Nederweert en Budschop op te lossen. Deze barrièrewerking wordt echter primair veroorzaakt door het Kanaal en kan derhalve niet worden opgeheven door het aanleggen van een randweg. Dat de alternatieven 2A en 2B dan ook zo significant positief scoren in het kader van deze barrièrewerking achten wij merkwaardig.

Overigens dient expliciet te worden opgemerkt dat de leefbaarheidsproblemen rondom het huidige tracé conform het MER niet van dusdanige aard zijn dat dit de enorm negatieve effecten van een randweg, in het kader van de leefbaarheid in het buitengebied maar ook in het kader van de overige thema's, rechtvaardigt.

### **3. Slot**

Wij hopen dat dit advies zorgvuldig door bestuurders wordt meegenomen in de afwegingen van provinciaal versus lokaal gemeentelijk belang en dat er kritisch gekeken wordt naar de resultaten in het MER die naar onze mening duidelijk maken dat, *als* moet worden gekozen voor een aanpak van de N266, alternatief 1A of 1A+ de beste oplossing biedt voor de daadwerkelijk aanwezige problematiek en tevens waarborgt dat alle kwaliteiten die het gebied eigen zijn, behouden blijven.

N.B.

Wij voegen informatief een bijlage toe m.b.t. het onderwerp geluidsbelasting.

## THEMA "WOON- EN LEEFKLIMAAT" / GELUIDHINDER / "OVERBELASTE" BESTEMMINGEN (WONINGEN)

De effectbeoordeling binnen het thema milieu voor het onderdeel akoestiek is een interpretatie van de gegevens uit de tabel 11-7 en 11-8. Deze tabellen moeten samen met de contourkaarten worden bezien. Tabel 11-7 is een eigenaardige tabel. Het gaat over de geluidsbelasting van alle woningen in –zeg maar– Nederweert en Budschop. (4913 woningen); in de planmer aandachtsgebied genoemd. In samenhang met de contourenkaarten kunnen we de begrenzing van dit aandachtsgebied afleiden. Met de getallen in de tabel zien we wat verschuivingen gerelateerd aan de alternatieven met de varianten. Maar hoe en waar de geluidbelasting op delen of buurten in Nederweert en Budschop uitwerkt kunnen we niet afleiden. Ook de significantie (onderscheidend vermogen) van die verschuivingen is niet te beoordelen. Er is tevoren geen maatstaf gegeven. Zijn dit wel aantallen met een onderscheidend karakter?

En het is methodisch niet correct om achteraf met de gegevens van het onderzoek in de hand betekenis aan de getallen te geven. Wat betekent 'afname' of 'verbetering'? 1 op de 20 is ook meer of minder, 1 op de 100 is dat ook, evenals 1 op de 1000. Toch zijn dat verschillende grootheden. Bij grotere getallen komt de pretentie van 1 is meer of minder wat grotesk over. Alles heeft te maken met significantie. Significantie is aan de orde bij de mate van nauwkeurigheid die het onderzoek kan opbrengen. Dat leidt aldus tot een bandbreedte. Significantie is ook aan de orde ten aanzien van de maat van verandering; bijvoorbeeld 1 op de 10 is 10%, en 1 op de 1000 is 0,1 %. Dat zijn nog al verschillen in bereikt resultaat en effect van de inspanning.

Bovendien gaat het in het "beoordelingskader doelbereik" (tabel 3,3) en "beoordeling doelbereik van alternatieven" (tabel 15,1) bij het thema "woon- en leefklimaat" en de doelstelling "reduceren van de geluidhinder (in het plangebied)" om "overbelaste bestemmingen". Die bestemmingen zijn in dit geval woningen. Maar nergens is gedefinieerd of omschreven wat als 'overbelast' mag/moet worden beschouwd. 63 dB? 58 dB? Hoe nu de tabel 11-7 dan te beoordelen?

In het licht van deze bevinding komt de effectbeoordeling en doelbereik ten aanzien van de geluidbelasting woningen arbitrair, verullend en suggestief over.

Zo is de geluidbelasting van de N266 voor Nederweert en Budschop waarschijnlijk marginaal. De aantallen geluidbelaste woningen hoger dan 63dB zijn meer toe te rekenen aan o.a. de N275, A2, hoofdstraat/Kraalstraat, randweg West. Voor het stedelijke gebied van de kanaalzone (Brugske, Aan Vijftien, St Rochusstraat) gaat het – voor zover de stakeholders kunnen nagaan o.a. uit het achtergrondrapport van Windmill- om ongeveer 20 woningen met een geluidbelasting in de marge van rond de 63dB (maximaal toelaatbare belasting binnenstedelijk gebied),

Wel is duidelijk dat er een verschuiving van de geluidbelasting optreedt naar het buitengebied. Naar het oordeel van de stakeholders werkt dit voor het buitengebied van Nederweert uiterst nadelig uit. De geluidsluwe zone (-s) (minder dan 48dB) van het buitengebied gaat verloren en de woningen in het buitengebied worden aan een onoorbare geluidbelasting bloot gesteld. Waar in de "hectiek" van het stedelijk gebied 63dB toelaatbaar is, geldt voor het buitengebied 58dB. Dit vinden we in de tabel 11-7 niet terug.

Nogmaals wil daar mee gezegd zijn dat de effectbeoordeling op grond van tabel 11-7 uiterst arbitrair en dubieus is. En zo die er is, is dit puur een statistisch effect waar geen inhoudelijke betekenis aan kan worden toegekend. Het leent zich niet voor een keuze; of toch wel, maar dan met een ander resultaat; zie bijgaande tabel.

Saillant is dan, dat in de notitie is gemeld; citaat: "... voor de kern Nederweert is verbetering van het akoestisch leefklimaat significant te noemen." Hoezo significant? En geen opmerking over het ontstane akoestisch leefklimaat in het buitengebied?

Ten aanzien van de onderdelen '**ernstig gehinderden**' en de '**GES-berekeningen**' geldt eenzelfde opmerking en beoordeling. Het zijn immers afgeleiden.

Over de onderdelen **luchtkwaliteit** en **externe veiligheid** merken de stakeholders op dat deze niet onderscheidend zijn. Luchtkwaliteit blijft binnen de normen. Externe veiligheid; er komen geen gevaarlijke stoffen over de weg. Het aantal personen binnen 200 m heeft dus geen betekenis en is daarom niet significant ofwel onderscheidend.

De stakeholders wijzen er op dat bij de alternatieven 2a en 2b ook steeds op mitigerende maatregelen wordt gewezen; 'om de pijn te verzachten'. Mitigerende maatregelen in het buitengebied in het kader van de geluidbelasting (geluidschermen) hebben vergaande nadelige effecten op o.a. de belevingswaarde, recreatieve en landschappelijk waarden, en de woonkwaliteit van het buitengebied. Dit is dan in de effectbeoordelingen niet meegenomen. De stakeholders nemen dit aspect wel in hun beoordeling mee.