



Vragen en antwoorden N280 Leudal

Inhoudsopgave

Vragen tijdens de digitale informatiebijeenkomst Baexem 10 juni 2021.....	1
Vragen over alternatief 3c en alternatief 5e.....	1
Vragen over het indienen van zienswijzen	2
Vragen over de informatievoorziening	2
Vragen over de kosten	2
Vragen over het ontwerp	3
Vragen over de tijdsduur van het project	3
Vragen over de toekomstbestendigheid.....	3
Vragen over verkeer	4
Vragen tijdens de digitale informatiebijeenkomst op 17 juni 2021	5
Vragen over besluitvorming Provinciale Staten.....	5
Vragen over de financiering	5
Vragen over geluid	5
Vragen over de grondverwerving	6
Vragen over landbouw	6
Vragen over natuur	7
Vragen over het ontwerp	7
Vragen over verkeer	8
Algemene vragen en antwoorden.....	9
Vragen over alternatief 3c en alternatief 5e.....	9
Vragen over natuur	12
Vragen over landbouw	12
Vragen over het ontwerp	14



Vragen tijdens de digitale informatiebijeenkomst Baexem 10 juni 2021

Vragen over alternatief 3c en alternatief 5e

OK, dan valt 3C af, want die is niet meer op te waarderen toch? Kijk alleen naar Exaten?

Het opwaarderen van de N280 is voor de alternatieven 2, 3 en 5 onderzocht in de tussenrapportage. Met uitzondering van alternatief 2 is het opwaarderen naar bijvoorbeeld 2x2 rijstroken van de alternatieven 3c en 5e mogelijk. Alleen zijn de kosten daarvan voor beide alternatieven anders.

Dat van die kosten is dus appels met peren vergelijken. De kosten van 3c zijn helemaal uitgezocht. En van 5e niet. Hoe kunt u dan stellen dat het verschil kleiner uitvalt dan in eerste instantie was uitgerekend?

Momenteel zijn er veel meer onderzoeksgegevens voorhanden. De aannames die in de tussenrapportage waren gedaan voor alternatief 3c waren te negatief. De kosten van de huidige oplossing voor 3c zijn veel lager. Het verschil wordt daardoor kleiner. Daarnaast zijn er, op basis van de voorhanden zijnde informatie uit de nadere uitwerking, nog zaken die toegevoegd zouden moeten worden aan het alternatief 5e. Hiervan zijn de kosten niet bekend, maar dit zal het verschil altijd kleiner maken.

Staat het alternatief 3c vast ondanks de eventueel nog te ontvangen zienswijzen, of kan dit nog tot een heroverweging plaatsvinden?

De zienswijzen zullen niet leiden tot een heroverweging van de tracékeuze. Provinciale Staten (PS) heeft meerdere keren voor dit alternatief gekozen en Gedeputeerde Staten (GS) heeft dit alternatief ook zo in procedure gebracht. De zienswijzen kunnen wel aanleiding geven voor aanpassingen aan het Provinciaal inpassingsplan (PIP) of kan voor GS en/of PS aanleiding zijn om de procedure te stoppen. Daarnaast kan de Raad van State bijvoorbeeld van mening zijn dat de belangen niet zorgvuldig zijn afgewogen of andere elementen van het plan niet goed zijn voorbereid. Afhankelijk van de situatie in hoger beroep kan de Raad van State het plan vernietigen. Wanneer PS vóór vaststelling van het definitieve PIP zou besluiten de procedure stop te zetten of de Raad van State besluit het plan te vernietigen, dan zal PS vervolgens een keuze moeten maken of het project eventueel opnieuw opgestart wordt of niet.

Kan een nieuwbenoemde Gedeputeerde nog wijzigingen aanbrengen in de keuze tussen de alternatieven 3c en 5e?

Het is Provinciale Staten (PS) die de tracékeuze maakt. Het definitieve Provinciaal inpassingsplan (PIP) wordt vastgesteld door PS. In theorie zou een nieuwe gedeputeerde (of zelfs het voltallige college van Gedeputeerde Staten) de procedure kunnen stopzetten. Ze kunnen echter niet voor een ander alternatief kiezen aangezien het Ontwerp-PIP reeds door Gedeputeerde Staten in procedure is gebracht met alternatief 3c.



Vragen over het indienen van zienswijzen

De zienswijzen over de alternatieven zijn toch al gegeven?

In het verleden heeft men meerdere malen meningen gegeven, maar nu de planologische procedure start is het moment aangebroken dat de mogelijkheid wordt geboden om formeel zienswijzen in te kunnen dienen tegen het Ontwerp-Provinciaal inpassingsplan en bijbehorende stukken.

Waarom is destijds (2016) gesproken over zienswijzen i.p.v. mening?

Dit is een manier van uitdrukken, een manier van spreken. Juridisch gezien waren het dus geen zienswijzen.

Vragen over de informatievoorziening

Waarom verplicht u mij aanwezig te zijn op diverse avonden terwijl ik gewoon maar 1 vraag heb?

U kunt altijd contact opnemen met de provincie, die u in contact zal brengen met de Omgevingsmanager, Mark Henfling.

Ik zou graag mondeling wat zaken vragen/toelichten, kan dat?

Jazeker. U kunt daartoe contact opnemen met de provincie. Daarnaast bestaat nog de mogelijkheid om naar één of meerdere fysieke bijeenkomsten in de Baexheimerhof te komen (op 29 juni en/of 1 juli).

Hoe is het bewijs bij indiening mondelinge zienswijze.

Er wordt een verslag van gemaakt, die aan de zienswijze indiener wordt toegestuurd.

Vragen over de kosten

De kosten voor alternatief 3c zijn lager geworden. Zit 'm dat goedkopere dan in besparingen? Ik hoor dat er veiligheidsmaatregelen en mitigerende maatregelen zijn geschrapt. Minder diepe tunnelbak, oversteekplaatsen etc. Dat zijn dus heel slechte besparingen.

Nee, er zijn geen veiligheidsmaatregelen geschrapt. Tevens zijn er geen besparingen doorgevoerd. Het zit hem puur in andere technische oplossingen die leiden tot lagere kosten.



Vragen over het ontwerp

Voor mij is nog steeds niet formeel duidelijk en ook op de visualisatie niet (duidelijk) zichtbaar gemaakt, of de toegezegde verbinding tussen de vernieuwde N280 (via de nieuwe turbotonde ter hoogte Aurora molen) en de Hubert Cuyperslaan nou 2-baans is of niet? Voor zowel in- als uitgaand autoverkeer.

Op basis van de afwegingsnotitie en het raadsbesluit d.d. 6 februari 2018 is door de gemeenteraad van Leudal de Provincie Limburg verzocht een 2-richtingen bereden ontsluiting van de Hubert Cuyperslaan op te nemen in het ontwerp van de reconstructie van de N280 Leudal. Naar aanleiding hiervan is een 2-richtingen bereden ontsluiting van de Hubert Cuyperslaan in het definitieve ontwerp opgenomen.

Waarom is die weg dan met 2 categorieën opgewaardeerd?

De N280 zelf heeft een categorie Gebiedsontsluitingsweg (GOW) en de parallelwegen hebben de categorie Erftoegangsweg (ETW). De N280 Leudal wordt zelf niet in twee categorieën uitgevoerd.

De N280 zelf is toch opgewaardeerd na de tracékeuze?

In het Statenvoorstel, behorend bij de tussenrapportage en besluitvorming door Provinciale Staten (PS), was reeds opgenomen dat de N280 na de tracékeuze nog gewijzigd kon worden in een 2x1 profiel met fysieke middenberm conform vigerende ontwerprijlijnen. PS heeft daar toen dus al expliciet mee ingestemd. Die keuze is ook vervolgens overeenkomstig doorgevoerd in het definitieve ontwerp vanwege de verkeersveiligheid. Het ruimtebeslag van beide profielen (met en zonder fysieke middenberm) is overigens gelijk waardoor er geen sprake is van een opwaardering.

Vragen over de tijdsduur van het project

Waarom duurt het allemaal zo lang voordat we een volgende stap maken?

Het proces heeft lang geduurd vanwege zorgvuldig onderzoek en afwegingen, politieke besluitvorming, heroverweging mobiliteitsopgaven en stikstofproblematiek.

Vragen over de toekomstbestendigheid

Het is al bijna 2030, dan voldoen de plannen toch al bijna niet meer?

We nemen robuuste maatregelen die het verkeer de komende jaren op een goede wijze kunnen afwikkelen. De maatregelen hebben volgens het verkeersmodel ook na 2030 nog restcapaciteit.



Vragen over verkeer

De aanleg zou niet leiden tot meer verkeer, is dat nog steeds zo?

Dat is inderdaad nog steeds zo. De aanpassingen leiden niet tot grote verkeerstoenames. Dat blijkt ook uit de verkeersmodellen die we hebben gebruikt. In het milieueffectrapport (MER) is dat ook uitgebreid beschreven. De snelheidsverlaging op de snelwegen, die door het Rijk is doorgevoerd, maakt de N280 wel iets aantrekkelijker. Met name overdag.

Ik zie steeds meer tankwagens met gevaarlijke stoffen, welke invloed heeft dat op het ontwerp?

Eén van de onderzoeken die onderdeel uitmaken van de toelichting van het ontwerp-provinciaal inpassingsplan gaat over externe veiligheid. Daar wordt onder andere ook onderzoek gedaan naar transport van gevaarlijke stoffen over de weg. Het onderzoek geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

Nu de aansluiting naar de Hubert Cuyperslaan 2 richtingen is, wat heeft dat voor invloed op de verkeersdruk in de Hubert Cuyperslaan?

Ten opzichte van het basisjaar 2021 neemt de verkeersdruk af.



Vragen tijdens de digitale informatiebijeenkomst op 17 juni 2021

Vragen over besluitvorming Provinciale Staten

Wat is de zin van de herbevestiging door Provinciale Staten?

Provinciale Staten (PS) is bevoegd voor het vaststellen van het plan. Het is alleen maar goed dat ze het nog een keer herbevestigen. Dat betekent dat ze vertrouwen hebben in het plan. PS heeft in 2014 een besluit genomen voor 3c. Vervolgens is er 2 jaar gediscussieerd met de gemeente waarna PS in 2016 tezamen met het schrappen van wegvak Weert opnieuw de keuze voor 3c heeft herbevestigd aangezien er geen redenen waren om de keuze voor 3c te herzien.

Vragen over de financiering

Zijn alle aangebrachte veranderingen aan de N280 ten laste van de provincie gekomen? Zijn er ook ten laste van de gemeente Leudal gekomen?

Voor het gehele project is een budget van € 101,58 miljoen vastgesteld. Dit is inclusief een bijdrage van € 4.700.000 van de gemeente Leudal. De bijdrage van de gemeente Leudal is volledig toe te rekenen aan een bijdrage in de kosten van de nieuwe rotondes, in totaal vijf. Dit bedrag was aanvankelijk € 3.800.000, maar is met € 900.000 verhoogd doordat de provincie in 2020 bij de heroverweging ook € 5.100.000 extra heeft bijgedragen aan het project. Dit alles is vastgelegd in een overeenkomst tussen de provincie en de gemeente.

Vragen over geluid

Klopt het wel dat er een afname is van geluidbelaste woningen? Er wordt immers een hogere geluidsbelasting toegestaan voor 21 woningen.

In het kader van het milieueffectrapport (MER) is onderzoek gedaan naar bijvoorbeeld het aantal geluidbelaste woningen en geluidgehinderden. In hoofdstuk 12 van het MER zijn hiervan de resultaten opgenomen in diverse tabellen. In deze tabellen is zichtbaar dat als gevolg van het plan minder woningen in de hogere geluidklassen terecht komen ten opzichte van de referentiesituatie en er dus meer woningen in een lagere geluidklasse terecht komen (tabel 12.16). Per saldo is dit dus een positief effect. Ten behoeve van het ontwerp-provinciaal inpassingsplan (OPIP) is ook onderzocht wat dan de exacte gevelbelasting van woningen is. Op sommige woningen neemt de geluidbelasting toe, maar op veel woningen neemt de geluidbelasting af. Op veel woningen is in de huidige situatie echter al sprake van een hoge geluidbelasting. Ondanks dat er op diverse woningen een verbetering optreedt zijn de waarden echter nog steeds hoger dan de nagestreefde grenswaarden. Omdat we in Baexem een nieuwe weg (verdiepte randweg) gaan aanleggen, zijn we vanuit de Wet geluidhinder verplicht om hiervoor een hogere waarde vast te stellen.



Hoe houdbaar en hoeveel decibel afname geeft het stiller asfalt?

Om geluidreductie te kunnen bereiken wordt een geluidreducerende asfaltsoort toegepast. Deze asfaltsoort slijt sneller waardoor hij sneller aan vervanging toe is. Het op de N280 Leudal toegepaste geluidreducerende asfalt geeft een afname van 2 tot 3 decibel. De exacte afname is afhankelijk van de rijsnelheid van het verkeer en de verhouding personen/vrachtverkeer. In het akoestisch rapport is dit per locatie berekend.

Worden er ook geluidsschermen toegepast, of is dat vanwege de verdiepte ligging niet nodig?

Er worden geen geluidsschermen gerealiseerd langs de N280 Leudal aangezien we voldoende geluidreductie realiseren met het geluidreducerende asfalt. Daarnaast is onderzocht of extra schermen doelmatig zijn. Dit is niet het geval. De verdiepte ligging heeft overigens een vergelijkbare werking als het plaatsen van geluidsschermen. Tenslotte moeten we ook rekening houden met het landschap. Het plaatsen van geluidsschermen heeft hier een negatief effect op.

Vragen over de grondverwerving

Wanneer start de grondverwerving?

In principe is de grondverwerving al gestart. We hebben van de zeven woningen er al zes aangekocht. Hiervan zijn er twee zelfs al gesloopt omdat ze voor onveilige situaties zorgden. De rest van de grondverwerving wordt nu verder opgepakt.

Vragen over landbouw

Ik zie dat in de plannen landbouwpercelen vlakbij de N280 maar ook verder weg worden omgevormd tot natuur. Wordt er ook rekening gehouden met weidegang voor melkvee. Als er natuurgras komt is dit ongeschikt voor melkveevoeding. Als door het afvallen van weidepercelen geen weidegang meer mogelijk is voor 120 dagen 6 uur per dag, gaat dit de melkveehouder veel geld kosten elk jaar, omdat hij geen weidegangpremie meer krijgt van FrieslandCampina. De koeien zullen dan noodgedwongen opgestald moeten blijven het hele jaar.

In de planvorming wordt daar geen rekening mee gehouden. Als dit een schadecomponent oplevert, zal bekeken worden of er grenzend aan het bedrijf gronden teruggegeven kunnen worden. Daarnaast dient ook gekeken te worden hoe groot de impact is op het totale bedrijf. Als er geen grond teruggegeven kan worden grenzend aan het bedrijf dan komt het in aanmerking voor een financiële vergoeding.

Hoe worden landbouwpercelen die wegvallen voor de weg of voor natuurcompensatie, gecompenseerd voor de landbouwers.

Er is geen wettelijke compensatieverplichting voor landbouwpercelen. Maar wij gaan wel met de grondeigenaren bekijken of er andere oplossingen zijn te bedenken. Zo zullen we kijken of er bruikbare ruilpercelen ter beschikking zijn in het gebied.



Vragen over natuur

Hoeveel natuurcompensatie wordt er gerealiseerd?

De aantasting van natuur (Natuurnetwerk Nederland) wordt veroorzaakt door directe en indirecte aantasting. Directe aantasting is bijvoorbeeld aan de orde als natuurgebied wordt aangetast omdat op die plek de weg moet worden uitgebreid. Indirecte aantasting is bijvoorbeeld afkomstig van extra geluid op deze natuurgebieden. De totale verplichte compensatieopgave van directe en indirecte aantasting bedraagt circa 12 hectare, dat is inclusief opslagen die we hanteren om verloren gaande natuur te compenseren. We compenseren in totaal circa 13 hectare. Er is dus sprake van overcompensatie, van circa 1 hectare.

Vragen over het ontwerp

Welke functie krijgt de grond gelegen op het terrein van het voormalig huis van plezier?

Deze grond wordt deels bestemd voor de weg en deels bestemd als agrarisch perceel.

Hoe ziet het verlichtingsplan eruit ten opzichte van de huidige situatie?

We kunnen het niet vergelijken met de huidige situatie. Voor de nieuwe weg is een verlichtingsplan opgesteld dat voldoet aan de richtlijnen. Je dient ook rekening te houden met de consequenties voor natuur waardoor je niet de gehele weg kunt verlichten. Er is dus gekeken naar de plekken waar vanuit verkeersveiligheid verlichting nodig is. Hierbij valt te denken aan de (turbo)rotondes, kruisingen van de parallelwegen met zijwegen. De locaties van de verlichtingsmasten zijn ook opgenomen in het definitieve ontwerp dat u kunt terugvinden op onze website.

Zijn bomenrijen (lanen) langs de nieuwe weg wel veilig?

In de huidige situatie staan de bomen vaak dicht op de weg waardoor de situatie onveilig is. Diverse bestaande bomen worden dan ook weggehaald. In de nieuwe situatie wordt een ontwerp gerealiseerd dat voldoet aan de ontwerprichtlijnen. De bomenrijen staan dan buiten de obstakelvrije zone en voldoen daarmee ook aan het principe Duurzaam Veilig.

In de visualisatie van de nieuwe weg ontbreekt nog steeds het asielzoekerscentrum (AZC). Zo ziet niemand (bijna) hoe de weg tussen het AZC en de boerderij doorgeperst wordt. Worden de minimale eisen voor duurzaam veilig daar wel gehaald?

Het gebouw van het AZC ontbreekt inderdaad in de visualisatie maar er is wel volledig rekening mee gehouden in het ontwerp. In het voorontwerp werd het profiel aldaar nog versmald maar dat is aangepast in het definitieve ontwerp. Er is geen sprake meer van een versmalling. De weg wordt dus ook niet tussen het AZC en de boerderij "doorgeperst". Het profiel van de weg blijft ter hoogte van het AZC hetzelfde. Hiermee is de weg ook daar Duurzaam Veilig.



Komt er alleen een parallelweg aan de noordzijde? Hoe worden bedrijven/percelen aan de zuidzijde dan ontsloten?

Het klopt dat wij aan de noordzijde een parallelweg hebben gerealiseerd voor de doorgaande verbinding. Over de volledige lengte worden er echter maatregelen getroffen om alle percelen bereikbaar te houden. Dat betekent dat er op bepaalde wegvakken ook aan de zuidzijde parallelwegen worden gerealiseerd.

Waarom is het wegvak Weert afgevalen? Het is immers de belangrijkste oost-west verbinding.

Er zijn een drietal redenen waarom dit wegvak is komen te vervallen:

1. Voor het wegvak Weert dienden vele bomen gekapt te worden om de weg te kunnen reconstrueren. Dat stuitte op veel weerstand van de gemeente Weert.
2. Er is daarnaast geen noodzaak om het wegvak aan te pakken aangezien de intensiteiten geen aanleiding geven voor een reconstructie. De verkeersintensiteiten op het wegvak A2/N273 zijn beduidend hoger dan die van het wegvak Weert. Ook is het aantal ongevallen op dit wegvak beduidend lager dan op het wegvak Leudal. Het blijft overigens altijd mogelijk om dit wegvak alsnog aan te passen.
3. Tevens moeten we aan de kosten van het gehele project denken. Omdat het niet noodzakelijk is om dit wegvak aan te passen kunnen we kosten beperken. Zo was voor het wegvak Weert onder andere voorzien in een financieel gezien dure spooronderdoorgang.

Is de verdiepte ligging wel Duurzaam Veilig?

Ja. In de verdiepte ligging worden aan de buitenzijde geïntegreerde barrières gerealiseerd en in de middenberm een geleiderail. Hiermee is de verdiepte ligging ook Duurzaam Veilig.

Hoe wordt de N280 gekruist ter hoogte van de Heideweg? Er overheen of er onderdoor?

Eroverheen met een viaduct. Kijk ook op de website naar de visualisatie waarop u kunt bekijken hoe deze kruising er uit ziet. www.n280verbindtleudal.nl.

Vragen over verkeer

U zegt dat u neutraal scoort op het punt vermindering barrièrewerking Baexem. Zou u dit nader kunnen uitleggen?

Het is tweeledig. In principe kan iedereen nu de bestaande N280 oversteken. Dit is natuurlijk verkeersonveilig, maar daarnaast dien je ook hiaten in het verkeer te vinden om over te kunnen steken. Dat betekent lange wachttijden in sommige gevallen. In de nieuwe situatie kun je alleen oversteken op de plekken die daarvoor zijn ingericht (zoals de Kasteelweg en tunneltje bij Baexem). Daar hoef je niet te wachten en het is verkeersveilig. Dus het nadeel van de beperkte oversteekmogelijkheden wordt gecompenseerd door de veilige oversteken in de nieuwe situatie. Hierdoor wordt barrièrewerking als neutraal beoordeeld.



Algemene vragen en antwoorden

Vragen over alternatief 3c en alternatief 5e

De N280 Leudal heeft nu een stikstofprobleem. Het alternatief 5e ligt veel verder weg van N2000-gebied Leudal. Dus dat alternatief is veel beter.

We hebben 5e op dit onderdeel niet verder onderzocht omdat Provinciale Staten (PS) daartoe ook geen opdracht heeft gegeven. Voor 3c hebben we daarentegen wel alle onderzoeken uitgevoerd en hebben we geen problemen met stikstof. Hiervoor zijn wel extra maatregelen in het plan opgenomen. Voor de volledige N280 Leudal is onderzocht in welke mate er sprake is van een stikstoftoename. Dit is niet alleen voor het Natura 2000 gebied Leudal beoordeeld, maar voor alle nabijgelegen Natura 2000 gebieden. De totale verkeersstromen over het volledige onderzoeksgebied zijn daarbij beschouwd. Op basis van het onderzoek en in te zetten extra maatregelen is geconstateerd dat geen significant negatieve effecten op de beoordeelde gebieden optreden.

De provincie heeft aangegeven dat ze 1,5 jaar nodig hadden om 5e volwaardig te onderzoeken. De N280 Leudal heeft nu 2 jaar stilgelegen. Dus 5e had in die tijd onderzocht kunnen worden. Waarom heeft de provincie dat niet gedaan?

We hebben 5e niet verder onderzocht omdat Provinciale Staten (PS) daartoe ook geen opdracht heeft gegeven.

Zelfs de Landsadvocaat geeft in zijn advies aan dat 5e onderzocht had moeten worden.

Ondanks dat de landsadvocaat aangeeft dat het onderzoeken van beide alternatieven de meest veilige weg lijkt geeft hij tevens aan dat er begin 2014 valide argumenten waren om ervoor te kiezen één alternatief verder uit te werken, omdat op basis van de resultaten van de eerste fase van de milieueffectrapportage bleek dat alternatief 5e een grotere aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur (Natuurnetwerk Nederland (NNN) gebieden) en een veel grotere aantasting van het landbouwareaal zou betekenen dan alternatief 3c, terwijl anderzijds de voordelen van alternatief 5e slechts beperkt waren. Die valide argumenten zijn er thans nog steeds, en het voortgaan op de ingezette weg levert dan ook geen extra juridische risico's op.

Is het nu onderzochte 3c alternatief het exacte alternatief dat aan de Staten is bekend gemaakt en besloten is?

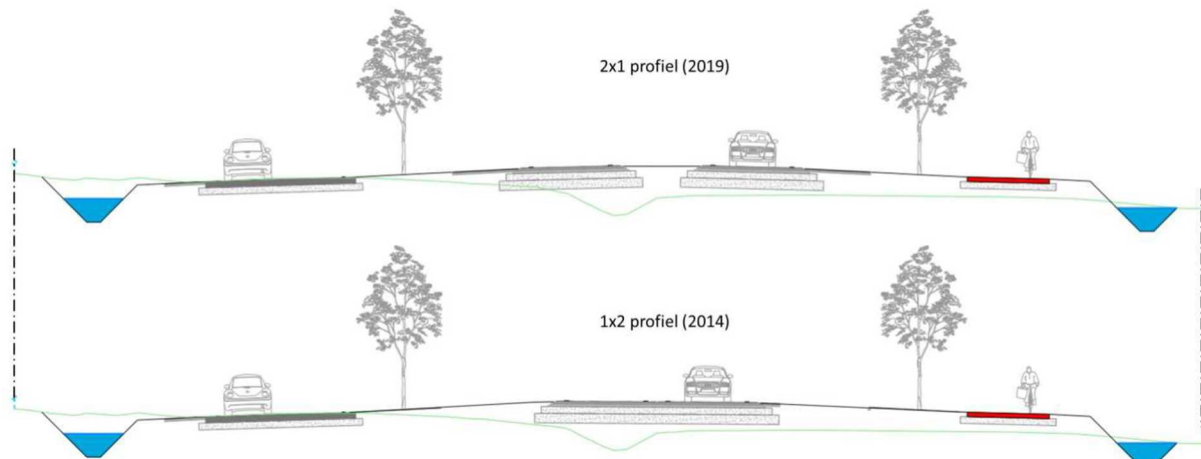
Het ruimtebeslag voor alternatief 3c waar in de tussenrapportage van het milieueffectrapport (MER) vanuit is gegaan, is vandaag de dag exact hetzelfde. Ondanks dat er een middenberm van 3 meter is bijgekomen is het totale ruimtebeslag gelijk gebleven omdat andere onderdelen van het dwarsprofiel smaller zijn. Het ruimtebeslag is exact hetzelfde alleen is de indeling daarbinnen anders. Ook in 2014 bestond het alternatief 3c uit een weg met parallelwegen, fietspaden, bermen, taluds, en bermsloten. Daar is dus niets aan gewijzigd.

In de Provinciale Staten-nota van 2014 is reeds kenbaar gemaakt dat bij de nadere uitwerking van alternatief 3c het dwarsprofiel mogelijk gewijzigd zou worden in een 2x1-profiel. Provinciale Staten (PS) heeft ook hier bewust voor gekozen.



Dus is er geen sprake van dat PS niet het juiste besluit heeft genomen. In onderstaande dwarsprofielen is zichtbaar gemaakt dat er geen verschil is tussen het dwarsprofiel in 2014 en nu in 2019 (en dat geldt in 2021 nog steeds).

Visualisatie ruimtebeslag:



Het alternatief 3c is niet op te waarderen. Het alternatief 5e wel.

Met opwaardeerbaarheid wordt niet per definitie de ombouw naar een 2x2-baans snelweg op het huidige tracé bedoeld. De vraag naar opwaardeerbaarheid komt voort uit een besluit van Provinciale Staten (PS), waarin het volgende wordt gesteld: “Één van de uitgangspunten voor oplossingsrichting 2+ is dat het maatregelenpakket zodanig wordt vormgegeven dat een mogelijke uitbreiding of opwaardeering van de N280 op termijn niet onmogelijk wordt.”

Het opwaarderen van de N280 is voor de alternatieven 2, 3 en 5 onderzocht in de tussenrapportage. Met uitzondering van alternatief 2 is het opwaarderen naar bijvoorbeeld 2x2 rijstroken van de alternatieven 3c en 5e mogelijk. Alleen zijn de kosten daarvan voor beide alternatieven anders. Daarnaast zegt de tussenrapportage milieueffectrapport (MER) Baexem het volgende over een benodigde opwaardeerbaarheid van het tracé in de toekomst:

- De intensiteiten op de N280 zijn in de toekomst zodanig dat ook na 2030 er nog ruim voldoende restcapaciteit (30%) over is. Daarnaast vakt de groei van het verkeer af. Het is daarom aannemelijk dat pas op zijn vroegst enkele decennia na het einde van de planperiode (2030) een probleem kan ontstaan qua verkeersafwikkeling. Het punt van een benodigde ombouw/opwaardeering wordt mogelijk nooit bereikt.
- Tot het moment van een mogelijke opwaardeering zal er ongetwijfeld sprake zijn van wijzigingen in beleid en wettelijk kader, technische ontwikkeling van autoverkeer (auto's worden stiller en milieuvriendelijker) en mobiliteit.
- Wanneer dat punt van opwaardeering wel ooit bereikt zou worden dient een volledig nieuwe milieueffectrapportage-procedure doorlopen te worden met tracéalternatieven. Dan is het goed mogelijk dat deze 2x2 op een andere plek gerealiseerd zal worden omdat er voor bundeling van infra en een goede ruimtelijke ordening mogelijk betere



alternatieven zijn. Met andere woorden het ligt niet zomaar voor de hand om de N280 van 2x1 naar 2x2 rijstroken op te waarderen op de plek van alternatief 3c of 5e.

Er wordt aangegeven dat alternatief 5e veel meer aantasting veroorzaakt dan alternatief 3c. Hoeveel is dat dan?

Tussen alternatief 5e en alternatief 3c zit een verschil van factor 30 tussen de oppervlakte aan aangetast gebied Groen en landbouw (inclusief aangewezen gronden voor compensatie). Toelichting: Naast fysieke aantasting van het Natuurnetwerk Nederland (NNN)-gebied dienen deze ook extra gecompenseerd te worden. En aantasting betekent compensatie waardoor er nog veel meer landbouwpercelen in de directe omgeving verloren gaan.

In alternatief 5e dient een geheel nieuw en groot kunstwerk over de Haelense beek gerealiseerd te worden en voor alternatief 3c hoeft dat ineens niet. Dat is met twee maten meten.

Over de ecopassage bij de Haelense beek heeft overleg plaatsgevonden met het Waterschap en de ecologen. Hierbij heeft toetsing plaatsgevonden aan de Wet natuurbescherming die met ingang van 1 januari 2017 de Flora- en faunawet heeft vervangen. De Flora- en faunawet kende geen voorschriften die erop toezagen dat aanwezige migratieknelpunten bij infrastructuur moesten worden aangepakt. Ook de Wet natuurbescherming kent een dergelijk voorschrift niet. Dergelijke voorschriften zijn wel van toepassing op nieuwe ontwikkelingen. Bij alternatief 5e is er sprake van een nieuwe weg in een nieuw gebied. Bij alternatief 3c is er sprake van een te vervangen brug in een bestaand tracé en valt daarmee niet onder een nieuwe ontwikkeling.

In het kader van de Wet natuurbescherming en de bescherming van soorten in het algemeen, gaat het overigens niet zozeer om de verplichting om nieuwe tunnels of bruggen aan te leggen, maar om het bovenliggende doel, namelijk het ontsnipperen van het gebied. Bij nieuwe versnipperingen, zoals een nieuwe weg in een gebied waar dus nog geen weg is, treden effecten op aanwezige soorten op, omdat ze belemmerd worden in hun verspreiding. Daar waar reeds versnipperingen aanwezig zijn, is dit niet direct een aanvullend effect als de situatie niet wezenlijk veranderd. Je bent derhalve niet verplicht de situatie aan te passen, mits deze voor de aanwezige soorten minstens gelijk blijft aan de huidige situatie. De situatie mag dus niet verslechteren. Specifiek voor dit geval, dient de weg passeerbaar te zijn voor onder andere bever (via Haelense beek) en das (via bestaande tunnel). Deze doorgangen dienen functioneel te blijven, ongeacht of hier de bestaande situatie gehandhaafd blijft of er een nieuw kunstwerk komt. In dit laatste geval is het dus van belang dat het nieuwe kunstwerk de bestaande doorgang behoudt of daarin nieuw voorziet.

De kosten van 3c worden steeds hoger. Het alternatief 5e was veel goedkoper.

In tegenstelling tot de berichten uit de omgeving zijn de kosten van alternatief 3c ter hoogte van het wegvak Baexem niet verhoogd. In werkelijkheid is het kostenverschil tussen alternatief 3c en 5e kleiner geworden. Momenteel zijn er veel meer onderzoeksgegevens voorhanden. De aannames die in de tussenrapportage waren gedaan voor alternatief 3c waren veel te negatief. De kosten van de huidige oplossing zijn veel lager.



Heel Baexem is tegenstander van alternatief 3c. Waarom luistert de provincie niet naar de bewoners?

Het is niet correct dat heel Baexem tegenstander is van alternatief 3c. De provincie heeft een intensief participatietraject doorlopen met alle betrokken partijen in de Werkgroep Stakeholders. En daar hebben belangenverenigingen eveneens aan deelgenomen. De werkgroep stakeholders heeft bijna unaniem gekozen voor alternatief 3c.

Er mag geen weg aangelegd worden binnen 50 meter van een monument (= asielzoekerscentrum Baexem). Daarom kan alternatief 3c niet gerealiseerd worden. Waarom houdt de provincie dan toch vast aan 3c?

Er vindt geen directe aantasting van het monument plaats. De aangepaste N280 komt alleen iets dichterbij te liggen. Eventuele hinderaspecten, zoals geluid, trillingen en externe veiligheid zijn onderzocht en vormen geen belemmering voor de planvorming in de omgeving van het monument. Ten behoeve van de uitvoering zal een vooropname worden uitgevoerd om later te kunnen beoordelen of als gevolg van de werkzaamheden eventueel bouwschade aan het monument is opgetreden.

Vragen over natuur

Langs de N280 leven allerlei beschermde planten en dieren. Die worden allemaal vernietigd met dit plan.

In het kader van de planvorming is uitgebreid onderzoek gedaan naar flora en fauna. Het klopt inderdaad dat er allerlei soorten zijn aangetroffen in het gebied rondom de N280. In het compensatieplan zijn de maatregelen beschreven die wij treffen om de negatieve effecten op te heffen en de eindsituatie zelfs beter te maken dan de huidige. Zo worden er bijvoorbeeld ecoduikers (passeerbaar voor diverse diersoorten) aangelegd, die nu niet aanwezig zijn. Daarmee voorkomen we aanrijdingen met klein wild. Ook worden er twee vleermuistorens gebouwd, als vervanging voor de huidige nestplaatsen in woningen.

Alle bomen moeten worden gekapt langs de N280, het wordt een grote kaalslag.

Het is inderdaad correct dat veel bomen moeten worden gekapt. Maar daar waar mogelijk behouden we ook bestaande bomen. Tussen de Reijndersstraat en de Bosstraat bijvoorbeeld blijven heel veel bomen aan de noordzijde gehandhaafd. Ook op andere plekken waar de weg zuidelijker komt te liggen kunnen bestaande bomen worden behouden. Daarbij wordt nagenoeg langs bijna de volledige N280 een nieuwe éénzijdige of tweezijdige bomenrij aangeplant. Deze rij wordt volledig doorgezet, en bevat geen 'gaten' meer in de structuur, zoals dat nu wel al op veel plekken het geval is.

Vragen over landbouw

Wat betreft de landbouwroute: De breedte van het huidige karrespoor is niet compatibel met de breedte van de huidige landbouwvoertuigen.

We passen de breedte aan zodat het voldoet aan de ontwerprichtlijnen. Dus route voldoet na realisatie voor de landbouwvoertuigen. In de huidige situatie is het pad ook smal maar de eigendomssituatie is echter veel breder.



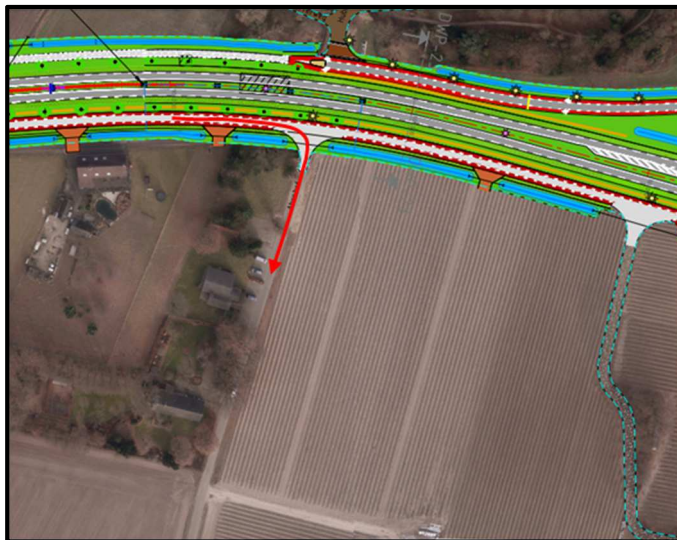
Leudal

Ten westen van Baexem is de parallelweg voor landbouwverkeer ook aan de noordzijde van de N280 gerealiseerd. Het is niet meer dan logisch dat dit verkeer pas bij de Kasteelweg de N280 kruist.

Op verzoek van de gemeente Leudal is de route aangepast. Door de woonkern blijven rijden met landbouwvoertuigen was onwenselijk. De gemeente heeft zelf met de landbouwroute aan de zuidzijde ingestemd om het voorgaande te voorkomen.

De landbouwroute is begin 2021 ter sprake gekomen in de commissie fysiek van de gemeente Leudal. De aanwezigen bij deze online vergadering waren het er unaniem over eens dat dit pad ongeschikt is om er landbouwverkeer over te leiden. Wat ons betreft kan dit landbouwverkeer gewoon over de huidige route van de N280. Mocht dit toch niet acceptabel zijn, dan kan dit verkeer geleid worden over de reeds bestaande semi-verharde landbouwroute ter hoogte van het crematorium (een weg verder zuidelijk).

Wanneer de gemeente de route verder wil omleggen, dan is dat altijd te realiseren. Wij maken dat niet onmogelijk. Dan moeten de landbouwvoertuigen er al af op de Abenhofweg (zie onderstaande uitsnede). Maar dan moeten de landbouwvoertuigen verder omrijden. Maar daar kan de gemeente achteraf zelf voor kiezen.





Vragen over het ontwerp

Prof. dr. Tonnaer heeft aangegeven dat het nieuwe dwarsprofiel nu veel groter is dan het dwarsprofiel dat gehanteerd is in de tussenrapportage.

In het advies van prof. dr. Tonnaer d.d. 15 juli 2014 wordt ervan uitgegaan dat het ruimtebeslag van het nieuwe ontwerp voor de N280 aanzienlijk vergroot is ten opzichte van het ruimtebeslag waarover de Staten op 7 februari 2014 hebben besloten. Dit is echter niet correct. Op verzoek van de gemeente Leudal heeft prof. dr. Tonnaer een advies opgesteld. Helaas is gebleken dat de heer Tonnaer verkeerde input van de gemeente heeft ontvangen met betrekking tot het ruimtebeslag. Er wordt verder verwezen naar de beantwoording op de vraag over het dwarsprofiel.