GRENS PAAL12
grensverleggende infraplanners

Verkeersstudie ontwikkelscenario's bedrijventerrein De Schor Maasbree

Opdrachtgever:	Gemeente Peel en Maas
Projectnaam:	Verkeersstudie ontwikkelscenario's uitbreiding bedrijventerrein De Schor Maasbree
Datum:	12/10/2023
Versie:	Definitief
Ons kenmerk:	23-0214-01
Opgesteld door:	[redacted]
Vrijgegeven door:	[redacted]

© Grenspaal12. Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Grenspaal12, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoudsopgave

1. Inleiding ... 3
2. Analyse huidige situatie ... 5
2.1 Inventarisatie omgeving de Schor ... 5
2.1.1 Wegcategorisering ... 6
2.1.2 Sevenumseweg/Wilhelminalaan ... 7
2.1.3 Venloseweg ... 8
2.1.4 Schorweg ... 9
2.1.5 Overige wegen bedrijventerrein de Schor ... 9
2.2 Verkeersintensiteiten ... 10
2.3 Conclusie ... 11
3. De Ontsluitingsvarianten ... 12
3.1 Verkeersgeneratie ... 12
3.2 Afwegingscriteria ... 13
3.3 Ontsluitingsvariant 1, de 0-variant, via het bestaande wegennet ... 15
3.3.1 Wilhelminalaan en Sevenumseweg ... 15
3.3.2 Schorweg ... 16
3.3.3 Venloseweg ... 16
3.3.4 Afweging en conclusie ... 17
3.4 Ontsluitingsvariant 2, nieuwe weg naar N275 ... 18
3.4.1 Afweging en conclusie ... 19
3.5 Ontsluitingsvariant 3, opwaarderen Schorweg ... 20
3.5.1 Afweging en conclusie ... 21
3.6 Ontsluitingsvariant 4, via Sevenumseweg – Rozendaal - Zonneveld ... 22
3.6.1 Afweging en conclusie ... 23
4. Kostenramingen ... 24
5. Conclusies en aanbevelingen ... 26
6. De uitwerking van zoekgebied 2 ... 28
6.1 Algemene uitgangspunten ... 29
6.2 Tracé 1 ... 30
6.2.1 Afweging en conclusie ... 31
6.3 Tracé 2 ... 32
6.3.1 Afweging en conclusie ... 33
6.4 Tracé 3 ... 34
6.4.1 Afweging en conclusie ... 35
6.5 Eindconclusie en aanbevelingen ... 36

1. Inleiding

Bedrijventerrein De Schor in Maasbree is gelegen aan oostzijde van de kern Maasbree. De huidige ontsluiting van dit bedrijventerrein loopt via de Wilhelminalaan, Sevenumseweg en de Venloseweg door de kern Maasbree, met als gevolg klachten met betrekking tot de hoeveelheid vrachtverkeer. De leefbaarheid en de beleving van verkeersveiligheid op deze wegen is daarom op dit moment al een aandachtspunt voor de gemeente.

Om daarnaast aan de groeiende vestigingsbehoefte van (lokale) ondernemers te voldoen wil de gemeente voorzien in een uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein de Schor. Hiervoor zijn drie mogelijke uitbreidingslocaties ten noorden, oosten en zuiden van het huidige bedrijventerrein voorgesteld. Om te komen tot een keuze voor een ontwikkellocatie wordt een afweging gemaakt op basis van diverse criteria, waarvan mobiliteit en verkeer er één is. Gezien de klachten met betrekking tot de verkeerssituatie die er nu al zijn als gevolg van de activiteiten op het huidige bedrijventerrein, dient deze afweging zorgvuldig te worden gemaakt. Daardoor is er behoefte ontstaan aan meer inzicht in de verwachte verkeersgeneratie van de te ontwikkelen locaties en het effect van de ontsluitingsvarianten op de omgeving.

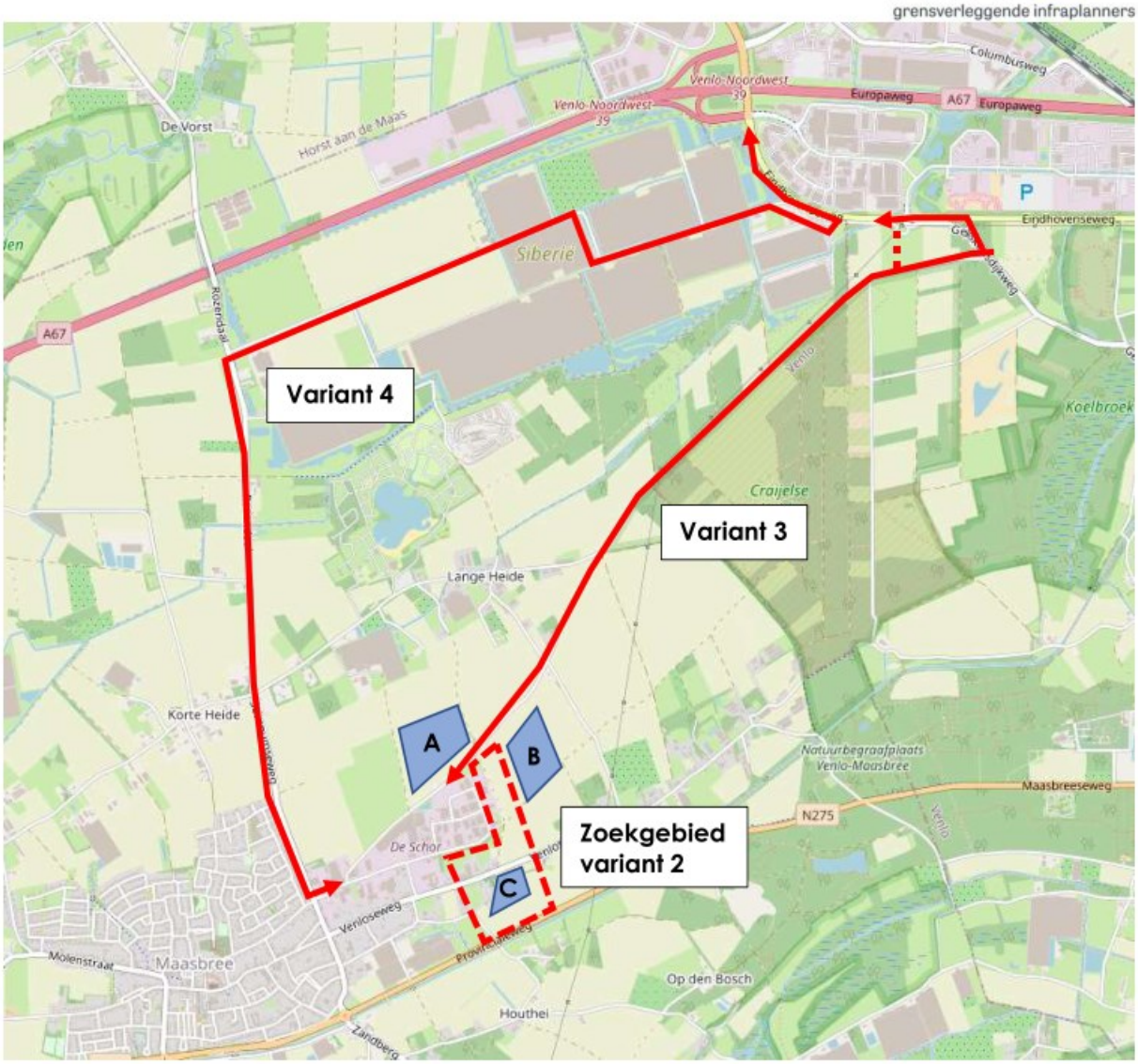
Doelstelling
Het doel van deze verkeerstudie is inzicht te bieden in de verkeerskundige effecten van de uitbreiding van bedrijventerrein de Schor en de daarbij behorende ontsluitingsvarianten. Deze inzichten leiden tevens tot een advies voor een verkeerskundige ontsluitingsstructuur die op basis van een aantal afwegingen de voorkeur heeft.

Scope
De gemeente heeft drie verschillende ontwikkellocaties voorgesteld en daarbij ook drie mogelijke tracés voor de afwikkeling van het (extra) verkeer van en naar deze terreinen. Daarnaast zal ook worden onderzocht wat de verkeerskundige impact is op de omgeving wanneer er niet wordt overgegaan op het aanleggen van nieuwe infrastructuur, maar het verkeer over de bestaande infrastructuur wordt geleid.

Voor dit onderzoek zijn derhalve de volgende ontsluitingsvarianten gedefinieerd:

1. Ontsluiten via het bestaande wegennet;
2. Ontsluiten via een nieuwe aantakking richting de provinciale weg N275;
3. Uitbreiden ontsluitingsstructuur door het opwaarderen van het wegvak Schorweg tussen Maasbree en de Eindhovenseweg (N556)/A67.
4. Uitbreiden ontsluitingsstructuur door het opwaarderen van de Sevenumseweg – Rozendaal – Zonneveld richting N556;

Op de kaart op de volgende pagina zijn de ontwikkellocaties met de ontsluitingsvarianten gevisualiseerd:



Methode

Voor de inventarisatie van de huidige situatie worden de principes van Duurzaam Veilig (CROW) gehanteerd, wat betekent dat zowel het gebruik als de vormgeving en de functie van een weg worden beschouwd. In hoofdstuk 2 zal voor het huidige bedrijventerrein de verschillende aanrijroutes worden onderzocht, waarbij gekeken wordt naar de bestaande weginrichting, de gemeten verkeersintensiteiten en de functie van de weg.

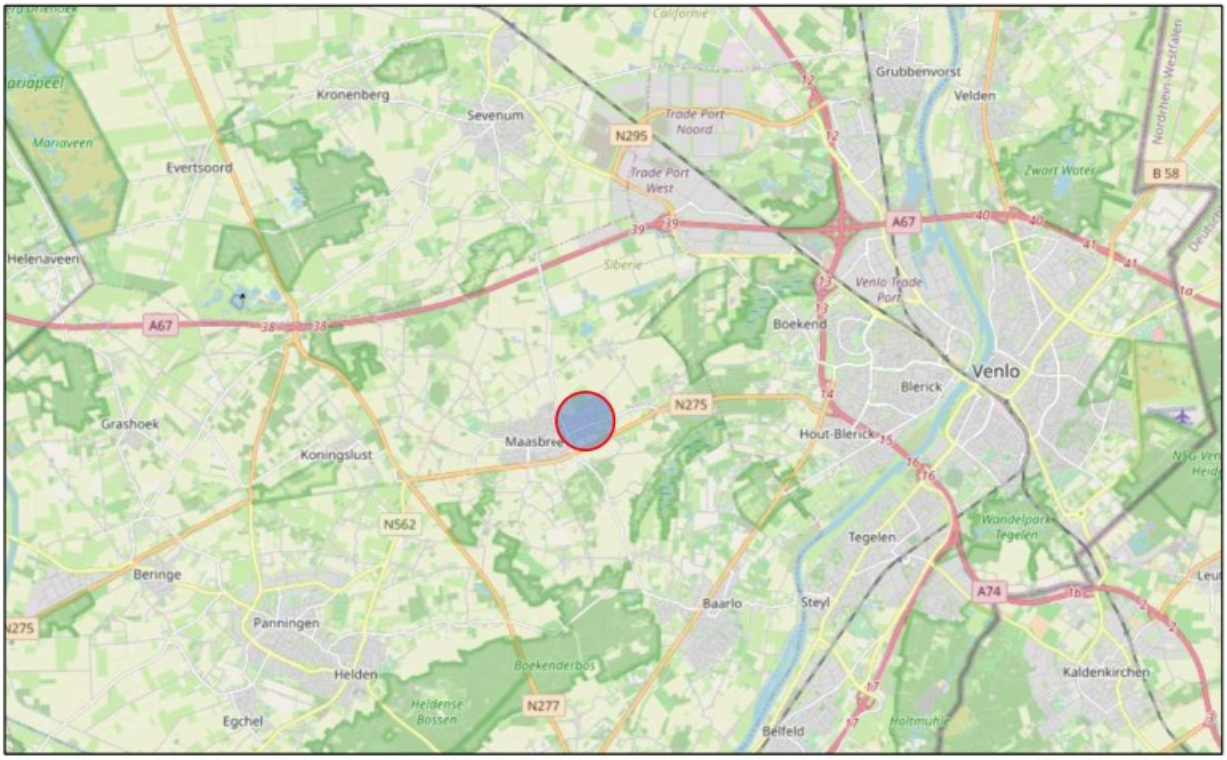
Vervolgens zal in hoofdstuk 3 worden bepaald wat de uitbreiding op elk van de voorgestelde locaties aan extra verkeer zal generen. Voor elke voorgestelde ontsluitingsvariant zal dan worden geanalyseerd hoe deze toename in verkeer zich zal verdelen en wat de impact zal zijn op de omgeving aan de hand van een zevental criteria, te weten; *leefbaarheid, impact op het gebied, verkeersveiligheid, logische routekeuze, bestemmingsprocedures en grondaankopen* en *investeringskosten.*

Om te komen tot de meest ideale ontsluitingsvariant, wordt een multicriteria-analyse (MCA) uitgevoerd op basis van deze afwegingscriteria. Deze criteria worden apart toegelicht en bieden het afwegingskader om te komen tot de voorkeursvariant. De kostenramingen die hebben bijgedragen aan het scoren op het criterium investeringskosten zijn daartoe in een apart hoofdstuk opgenomen. Tot slot zal in hoofdstuk 5 een advies en aanbevelingen volgen op basis van de bevindingen van dit onderzoek.

2. Analyse huidige situatie

2.1 Inventarisatie omgeving de Schor

De kern Maasbree ligt tussen de A67, A73, N277, N556 en de N275 in en wordt voornamelijk ontsloten door de aan de zuidkant gelegen provinciale weg N275. Bedrijventerrein de Schor is gelegen aan de oostzijde van Maasbree.

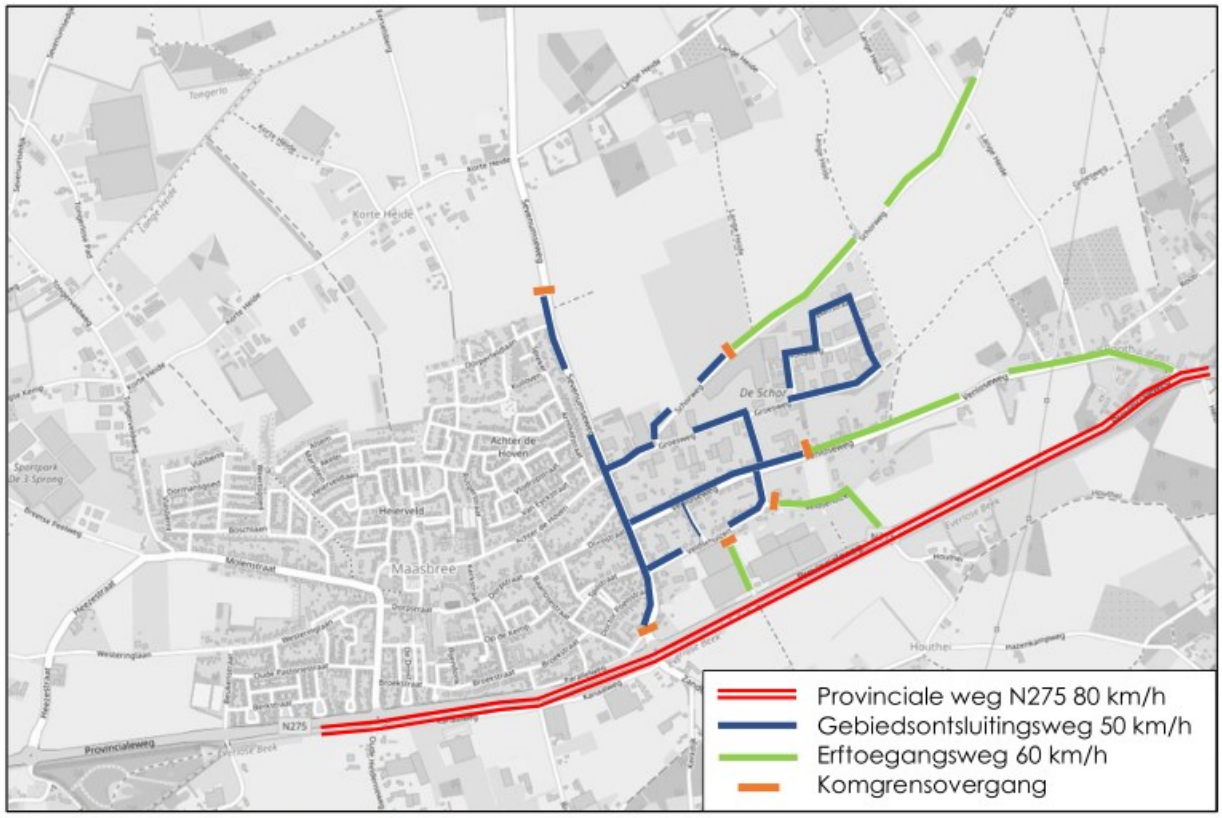


Situering bedrijventerrein de Schor, Maasbree

Het verkeer komende vanuit het westen (Panningen/A67) rijdt hoofdzakelijk over de Wilhelminalaan en de Groesweg naar het bedrijventerrein. Verkeer vanuit het oosten (A73/Venlo) heeft naast de Wilhelminalaan de mogelijkheid om ter hoogte van Rooth af te buigen naar de Venloseweg en vanuit hier kan via de Hagelkruisweg, de Schor bereikt worden. De aanrijdroute voor verkeer vanuit de Napoleonsbaan (N273) ten zuiden van Baarlo, is via de N277 en de N275.

2.1.1 Wegcategorisering

Gemeente Peel en Maas beschikt niet over een eigen beleidsdocument zoals een Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) of een mobiliteitsvisie. De gemeente werkt op integrale wijze aan de openbare ruimte en heeft hiervoor een uitvoeringsplan, waarbij een doelgerichte integrale samenwerking is op het gebied van wegen, verkeer, groen, water, riolering en klimaat. Verder worden de landelijke richtlijnen van het CROW gehanteerd. De gemeente sluit zich aan bij de regionale samenwerking 'Trendsportal'. Dit is een samenwerkingsverband tussen de acht gemeenten van Noord-Limburg op het gebied van ontwikkelingen en toekomstvisie van mobiliteit in het gebied.



Wegcategorisering omgeving de Schor

Doordat de gemeente geen expliciet beleid op het gebied van verkeer en mobiliteit hanteert, beschikt de gemeente niet over een vastgesteld wegencategoriseringsplan van het wegennetwerk in Peel en Maas. In de figuur hierboven zijn op basis van een schouw, de wegen gecategoriseerd conform het principe van Duurzaam Veilig. De rode lijn is de provinciale weg N275 en is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (GOW) 80. Deze weg kent een functie als zijnde hoogwaardige verbinding voor het openbaar vervoer en wordt daarmee bovengemiddeld gebruikt door het openbaar vervoer. Tevens is dit wegvak onderdeel van het kwaliteitsnet goederenvervoer en dient dit bereikbaar te zijn voor de grootste categorie goederenvervoer. Daarnaast betreft de N275 een omleidingsroute indien zich een calamiteit voordoet op de A67, waardoor dit een U-route voor Rijkswaterstaat is. Landbouwvoertuigen worden op dit wegvak geaccepteerd en er is geen inhaalverbod voor het reguliere verkeer. Meer richting het westen is wel een verbod voor landbouwverkeer en dient dit verkeer gebruik te maken van de parallelweg. De provincie Limburg heeft verder aangegeven dat er voldoende capaciteit is op de N275, omdat er nu op dit moment ook geen

doorstromingsproblemen zijn. Aan de noordzijde van het plangebied is de A67 gelegen met de provinciale weg N556 die als ontsluiting dient.

De fietsstructuur langs de N275 is gecategoriseerd als zijnde "doorfietsroute". Doorfietsroutes vallen binnen de belangrijkste categorie fietsroutes binnen de Provincie Limburg en worden ook wel snelle of hoogwaardige fietsroutes genoemd. Deze fietsroutes zijn bovengemeentelijk waarbij comfortabel en zonder oponthoud gefietst kan worden.
De doorfietsroutes zijn hoogwaardig ingericht voor fietsverplaatsingen over langere afstanden van 5 tot ca. 30 kilometer. Deze fietsroutes hebben als doel om op regionaal niveau de fiets in reistijd te laten concurreren met de auto.

In de kern Maasbree liggen een aantal wegen die niet voldoen aan de ideale weginrichtingskenmerken die landelijk door het CROW worden aanbevolen. Dit zijn de zogenaamde 'grijze' wegen met fietssuggestiestroken. Momenteel worden deze wegen gezien als een gebiedsontsluitingsweg 50 km/h. Door historische keuzes en ruimtebeperkingen is het ook niet mogelijk om het ideale wegprofiel (vrij-liggende fietsvoorzieningen) aan te leggen. Deze wegen zijn in de figuur hierboven in blauw weergegeven. Door de gemengde functie van de weg (fietsers op de rijbaan), wordt bij voorkeur een maximale streefwaarde voor de verkeersintensiteiten vanuit leefbaarheid- en verkeersveiligheid oogpunt aangehouden van 6.000 motorvoertuigen per etmaal (mtv/etm).

De wegen op het bedrijventerrein de Schor (Groesweg, Voltaweg, Wattstraat, Hagelkruisweg en Veldsehuizen) zijn sober en doelmatig ingericht, ook met een snelheidsregime van 50 kilometer per uur. Door de gemeente wordt ook deze betreffende wegen een maximale verkeersintensiteit van 6.000 mtv/etm als acceptabel gezien. De groene wegen in de figuur hierboven zijn gecategoriseerd als Erftoegangsweg (ETW) buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 60km/h. Hierbij geldt conform gemeentelijk uitgangspunt een streefwaarde van 3.000-6.000 mtv/etm (bij voorkeur maximaal 3.000 mvt/etm).

2.1.2 Sevenumseweg/Wilhelminalaan

De huidige aanrijroute vanaf de N275 richting het bedrijventerrein loopt vanaf de N275 via de Wilhelminalaan over de Sevenumseweg richting de Groesweg. De huidige weginrichting voorziet hoofdzakelijk in een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer met aan weerszijden fietssuggestiestroken en is ca. 6,5m breed. Komende vanaf de rotonde aan de N275 is het wegbeeld opgebouwd uit een brede wegverharding met aan de westzijde een trottoir. Aan de oostelijke zijde van de weg ligt een parkeerstrook voor auto's.



Huidig wegbeeld Wilhelminalaan, Maasbree

Op de Sevenumseweg zijn aan weerszijden van de weg voetpaden aanwezig. Tussen het voetpad en de rijweg voor gemotoriseerd verkeer is ook een fietssuggestiestrook aanwezig.



Huidig wegbeeld Sevenumseweg, Maasbree

De kruispunten op de Sevenumseweg/Wilhelminalaan zijn ingericht als voorrangskruispunten waarbij de Sevenumseweg / Wilhelminalaan als voorrangsweg fungeert. Op het kruispunt Sevenumseweg / Wilhelminalaan sluiten de zijwegen Venloseweg en Dorpstraat aan door middel van een voorrangskruispunt met stopborden. Het kruispunt Sevenumseweg – Groesweg is eveneens ingericht als voorrangskruispunt, waarbij de Groesweg aansluit met haaientanden en Achter de Hoven door middel van een uitritconstructie.
De Sevenumseweg gaat over in Rozendaal. Ook de Rozendaal is op dezelfde wijze vormgegeven als de Sevenumseweg (een weg met smalle fietssuggestiestroken).

2.1.3 Venloseweg

De Venloseweg is op dezelfde wijze ingericht zoals ook de Sevenumseweg. Het wegprofiel bestaat uit een voetpad en fietssuggestiestroken aan weerszijden van de weg met in het midden een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer. De rijbaan is hier ca. 6,0m breed.



Huidig wegbeeld Venloseweg, gemeente Maasbree

2.1.4 Schorweg

De Schorweg ligt ten noorden van het bedrijventerrein en loopt door richting industrieterrein Tradeport in Venlo. De Schorweg is gelegen buiten de bebouwde kom en is gecategoriseerd als een ETW met een maximumsnelheid van 60 km/u. De Schorweg kent een vrij smal wegprofiel (3,0 - 3,5m breed) en is gedeeltelijk onverhard. Tevens doorkruist deze weg een natuur- en recreatiegebied. Door het smalle wegprofiel is het geen aantrekkelijke route voor doorgaand (vracht)verkeer.



Huidig wegbeeld Schorweg

2.1.5 Overige wegen bedrijventerrein de Schor

Op bedrijventerrein de Schor zijn de volgende wegen aanwezig:

- Groesweg (6,0m breed)
- Voltaweg
- Wattstraat
- Hagelkruisweg

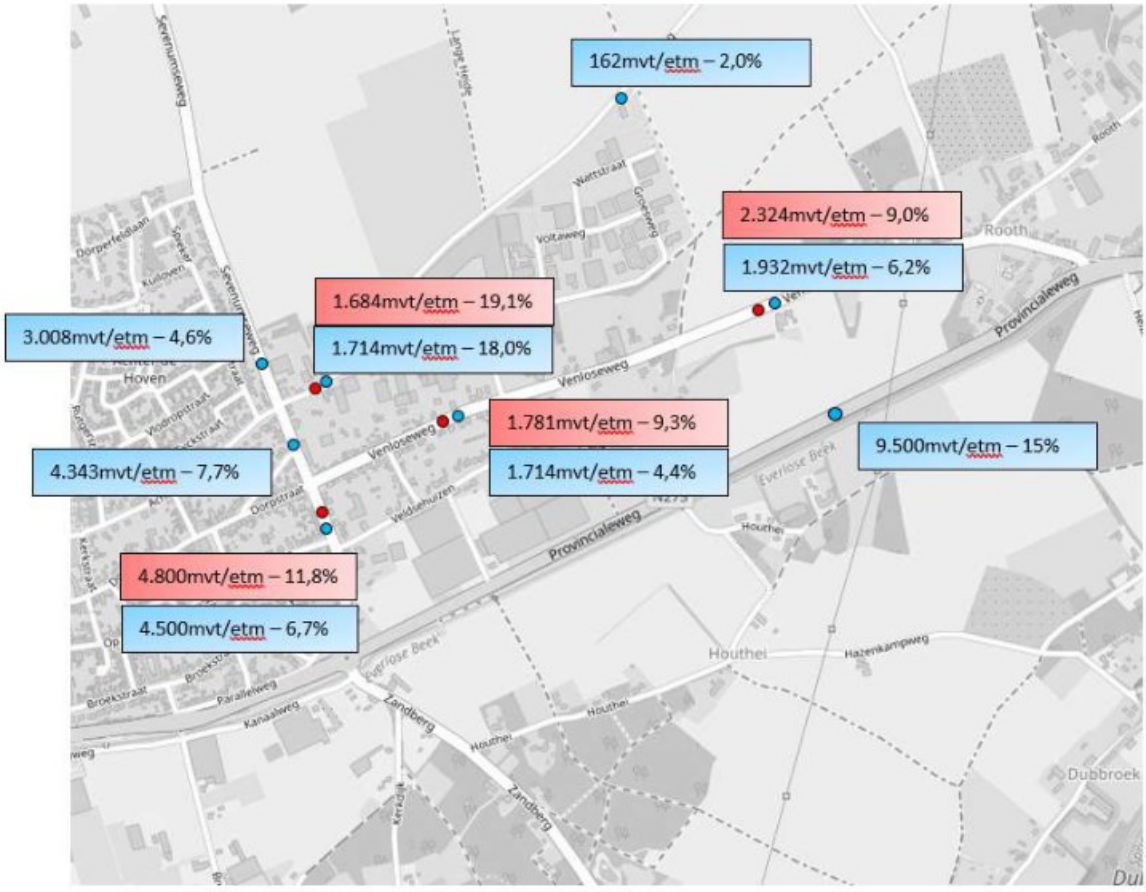
Deze wegen zijn voornamelijk functioneel ingericht om ruimte te geven aan vrachtverkeer, kennen een gemengd profiel en zijn alle ca. 6,0m breed. Het kruispunt Groesweg - Schorweg is vormgegeven als een voorrangskruispunt, waarbij de Groesweg de voorrangsweg is. De overige kruispunten op het bedrijventerrein zijn gelijkwaardige kruispunten. Op het bedrijventerrein zijn geen snelheidsverlagende maatregelen aangebracht.



Huidig wegbeeld Groesweg

2.2 Verkeersintensiteiten

De gemeente Peel en Maas heeft verkeerstellingen uitgevoerd op de wegen rondom bedrijventerrein de Schor. De telgegevens in het rood zijn gemeten in 2022 (telling uitgevoerd door Grenspaal 12). De telgegevens in het blauw zijn gemeten in 2023 (telling uitgevoerd door gemeente Peel en Maas). De percentages betreft het aandeel vrachtverkeer. Hierbij wordt uitgegaan van middelzwaar en zwaar vrachtverkeer.



Rood telling 2022 – blauw telling 2023

Verkeerstellingen met de aantallen in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm)

Gelet op de gemeten verkeersintensiteiten (op basis van de telgegevens van 2023) op de wegen van bedrijventerrein de Schor, zijn geen zodanig hoge aantallen gemeten dat de maximale streefwaarde in de huidige situatie van 6.000 mtv/etm wordt overschreden. De hoogste intensiteiten zijn gemeten op de Wilhelminalaan met een waarde van 4.800 mvt/etm voor beide rijrichtingen samen. Op de Groesweg is het aandeel vrachtverkeer 18%. De Groesweg heeft echter geen ontsluitingsfunctie voor doorgaand verkeer en ontsluit alleen het bedrijventerrein en de Schorweg. De hoge percentages worden dus verklaard, doordat de Groesweg alleen het bedrijventerrein ontsluit waardoor er hier relatief veel (bestemmings)vrachtverkeer rijdt (en geen doorgaand verkeer).

2.3 Conclusie

Wegen met een snelheidslimiet van 50 km/h zoals de Wilhelminalaan, Sevenumseweg en Venloseweg hebben zowel een functie voor doorgaand verkeer als voor bestemmingsverkeer en hebben daarom een verkeers- als een verblijfsfunctie. Uit verkeersveiligheidsoogpunt is het belangrijk dat functie, vormgeving en gebruik van de wegen met elkaar in overeenstemming zijn. Vanuit die gedachte is het conform de landelijke richtlijnen gewenst om op deze wegen vrij-liggende fietspaden aan te leggen. Hier is ruimtelijk gezien echter geen plek voor omdat er dan particuliere grond aangekocht moeten worden om ruimte te creëren om dit voorkeursprofiel te realiseren.

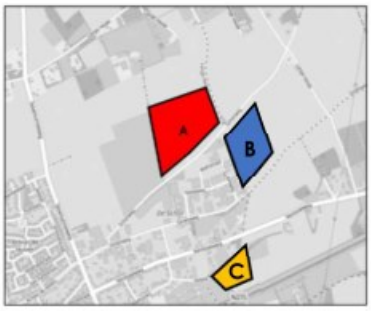
Op dit moment blijven op het drukste telpunt Wilhelminalaan de verkeersintensiteiten onder de streefwaarde van 6.000 mvt/etm. Echter gelet op de vormgeving (geen aparte voorzieningen voor fietsers) kan de veiligheid bij een hoog gebruik wat tegen de streefwaarde van 6.000 aangaat, toch tot onveilige situaties leiden. De verkeersveiligheid kan in de huidige situatie dus al onder druk komen te staan.

De Schorweg ligt ten noorden van het bedrijventerrein en loopt via een natuur- en recreatiegebied door richting industrieterrein Tradeport in Venlo. Omdat de Schorweg slechts 3m breed is, is deze niet geschikt om adequaat het (doorgaand) verkeer te kunnen verwerken.

De provinciale weg N275 gelegen ten zuiden van Maasbree ontsluit de kern en het bedrijventerrein en is op dit moment ingericht als een GOW 80 weg. Dit dient ook zo voor de toekomst te blijven. De weg heeft voldoende (rest)capaciteit om extra verkeer in de toekomst te verwerken.

3. De Ontsluitingsvarianten

De gemeente heeft op dit moment drie ontwikkellocaties op het oog ten behoeve van de uitbreiding van De Schor. Ontwikkellocatie Noord (A) is gelegen ten noorden van de Schorweg. Locatie B ligt ten oosten van het huidige bedrijventerrein en locatie C bevindt zich aan de zuidkant, gelegen tussen de Venloseweg en de N275. De ontwikkellocaties zijn als volgt in hun omgeving gepositioneerd:



Voor iedere ontwikkellocatie is het de bedoeling dat er meer inzicht komt in de toekomstige ontsluitingsstructuur. In overleg met de gemeente en de omgevingsgroep zijn de volgende vier varianten opgesteld die nader onderzocht en afgewogen dienen te worden:

1. Ontsluitingsvariant 1, de 0-variant, ontsluiten via het bestaande wegennet;
2. Ontsluitingsvariant 2, ontsluiten via een nieuwe aantakking richting de provinciale weg N275;
3. Ontsluitingsvariant 3, upgrade ontsluitingsstructuur wegvak Schorweg - A67;
4. Ontsluitingsvariant 4, upgrade ontsluitingsstructuur via Sevenumseweg – Rozendaal – Zonneveld.

3.1 Verkeersgeneratie

Eerst wordt de te verwachten verkeersgeneratie berekend. Dit betreft de toekomstig (per locatie) te verwachten hoeveelheden extra verkeer ten opzichte van de huidige situatie. Hiertoe zijn de kencijfers gebruikt vanuit CROW publicatie 381.
De exacte invulling van de uitbreiding van bedrijventerrein de Schor is momenteel nog niet bekend. Kijkende naar de huidige invulling van bedrijventerrein de Schor, sluit de omschrijving 'gemengd terrein' het beste aan bij de beoogde invulling van de ontwikkellocaties. Deze omschrijving luidt: Gemengd bedrijventerrein: Terrein met een hindercategorie 1, 2, 3 of 4 bestemd voor reguliere bedrijvigheid en niet behorend tot de categorieën 'hoogwaardig bedrijvenpark' of 'distributiepark'. Gemengde terreinen kennen een gevarieerd aanbod aan bedrijvigheid, voornamelijk bestaande uit lichtmoderne industrie en overige ('modale') industrie.
In onderstaande tabel is de verkeersgeneratie berekend aan de hand van de netto oppervlakte, deze bedraagt 77% van de bruto oppervlakte. De kencijfers vanuit het CROW betreffen het gemiddelde aantal motorvoertuigen per netto hectare bedrijventerrein per weekdagetmaal. Aan de hand van de kencijfers en de netto oppervlakte is de verkeersgeneratie voor zowel auto's als vrachtwagens berekend. Deze waarden bij elkaar opgeteld betreffen de verkeersgeneratie per weekdag. Een bedrijventerrein verwerkt meer verkeer op een gemiddelde werkdag dan op een gemiddelde weekdag inclusief weekend. Door de verkeersgeneratie van een gemiddelde weekdag te vermenigvuldigen met 1,33 (conform CROW richtlijnen) is de verkeersgeneratie per gemiddelde werkdag berekend. De waarden van de verkeersgeneratie betreffen zowel heen- als terugbewegingen.

De verkeersgeneratie per werkdag per locatie bedraagt dan:

Ontwikkellocatie	Netto Oppervlakte	Kencijfer Auto	Kencijfer Vrachtwagen	Aantal Auto's	Aantal Vrachtwagens	Verkeersgeneratie Weekdag	Verkeersgeneratie Werkdag
Noord (A)	6,93 ha	128	30	887	208	1095 mtv/etm	**1456 mtv/etm**
Oost (B)	5,39 ha	128	30	690	162	852 mtv/etm	**1133 mtv/etm**
Zuid (C)	4,24 ha	128	30	543	128	671 mtv/etm	**892 mtv/etm**

Vanwege de impact die een ontwikkeling heeft gaan we bij de afweging uit van een worst case scenario, waarbij al het verkeer één en dezelfde route zou gaan kiezen.

3.2 Afwegingscriteria

De ontsluitingsvarianten zoals deze hiervoor benoemd zijn, worden getoetst aan een zestal aspecten. Het toetsen van de ontsluitingsvarianten is van belang om in beeld te brengen wat per variant de positieve en negatieve aspecten zijn. Vervolgens worden de varianten kwantitatief onderling vergeleken om een gevoel te krijgen wat de impact per ontsluitingsvariant is. De criteria worden hieronder nader toegelicht en zijn in samenspraak met de omgeving en gemeente bepaald. De scores per criterium liggen tussen de -2 en 2 punten. De hoogste score krijgt per criterium 2 punten, een neutrale situatie 0 punten en de laagste mogelijke score is -2, indien een situatie verslechtert ten opzichte van de huidige situatie.

Door sommige afwegingscriteria met 1 dan wel 2 punten te wegen kan er een bepaalde prioritering gegeven worden per criteria. Reistijden en eventuele juridische procedures kennen daarom een lagere weging.

1. **De leefbaarheid**
   Getoetst wordt welke impact de ontsluitingsvarianten hebben op de leefbaarheid in de omgeving. Onder leefbaarheid wordt verstaan of er geen negatieve invloeden zijn op de omgeving door de toename aan verkeer. Met andere woorden, is het (toekomstig) verkeersaanbod passend voor de wegcategorie. Meer verkeer kan leiden tot mogelijk meer geluidsoverlast dan wel tot meer uitstoot (emissies). Onderzocht wordt hoeveel woningen impact ondervinden van de verschillende varianten. De score wordt als volgt toegekend:
   - Een score van 2 punten indien de leefbaarheid voor een meerderheid van de inwoners verbetert
   - Een score van 0 punten indien er geen verandering is ten opzichte van de huidige situatie
   - Een score van -2 indien de leefbaarheid voor een meerderheid verslechtert ten opzichte van de huidige situatie

2. **Impact op het gebied**
   Hierbij wordt beoordeeld of de variant door (beschermde) natuurgebieden of recreatiegebieden loopt. De score wordt als volgt toegekend:
   - Een score van 2 punten indien er positieve invloed is op natuur- en of recreatiegebieden
   - Een score van 0 punten indien er geen verandering is ten opzichte van de huidige situatie
   - Een score van -2 indien er grote impact is op natuur- en of recreatiegebieden

3. **Verkeersveiligheid in het gebied**
   Voor een verkeersveilige situatie wordt het minimaliseren van de kans op ernstig letsel door verkeersongevallen als doelstelling aangehouden. Er wordt getoetst op het aantal conflictlocaties gemotoriseerd verkeer – langzaam verkeer. Tevens wordt getoetst of de weginrichting passend is bij het verkeersaanbod conform de principes vanuit Duurzaam Veilig. De score wordt als volgt toegekend:
   - Een score van 2 punten indien de weginrichting passend is bij het toekomstig verkeersaanbod
   - Een score van 0 punten indien er geen verandering is ten opzichte van de huidige situatie
   - Een score van -2 indien de situatie verslechtert ten opzichte van de huidige situatie

4. **Logische routekeuze / reisafstanden**
   Per variant wordt de reistijd bepaald tot een aansluiting met een autosnelweg. In dit geval kan dat zijn of tot de A67 of de A73. Dit is van belang om erachter te komen of de beoogde nieuwe route ook daadwerkelijk gereden gaat worden. De ervaring leert dat zodra een beoogde route in reistijd langer is dan een andere route, de beoogde route niet gereden gaat worden mede ook omdat navigatiesystemen deze route niet gaan aangeven. De score wordt als volgt toegekend:
   - Een score van 1 punt bij de kortste reistijd op basis van een vergelijking tussen de verschillende ontsluitingsvarianten
   - Een score van 0 punten bij geen verandering qua reistijd
   - Een score van -1 punt bij de langste reistijd op basis van een vergelijking tussen de verschillende ontsluitingsvarianten

5. **Bestemmingsplanprocedures en grondaankopen**
   In verband met lange doorlooptijden die bij ruimtelijke juridische procedures vaak een grote invloed hebben, is beoordeeld welke ontsluitingsvariant relatief veel voorbereidingstijd kent en welke minder. Zo wordt ook inzichtelijk welk risico een bepaalde variant heeft. De score wordt als volgt toegekend:
   - Een score van 1 punt bij geen procedures
   - Een score van 0 punten als er een mogelijk risico is op procedures
   - Een score van -1 punt bij het voeren van een of meerdere procedures

6. **Investeringskosten**
   Per ontsluitingsvariant is een globale investeringsberekening opgesteld. Deze is gebaseerd op de SSK-systematiek op basis van prijs per eenheid x hoeveelheid. Bij de berekening van de investeringskosten zijn ook een aantal zaken niet meegenomen. Dit staat in hoofdstuk 4 van dit rapport vermeld. Per variant wordt de score als volgt toegekend:
   - Een score van 2 punten bij geen tot weinig investeringskosten
   - Een score van -2 punten bij hoge investeringskosten

3.3 Ontsluitingsvariant 1, de 0-variant, via het bestaande wegennet

Ten behoeve van de realisatie van één van de genoemde ontwikkellocaties worden de volgende wegen beschouwd die een directe relatie hebben voor de verkeersafwikkeling van de betreffende ontwikkellocaties:

- Wilhelminalaan / Sevenumseweg
- Schorweg
- Venloseweg

Het uitgangspunt is dat deze wegen beschouwd worden zoals ze op dit moment zijn ingericht.

3.3.1 Wilhelminalaan en Sevenumseweg

De Wilhelminalaan en Sevenumseweg (zie ook variant 4) kennen zoals omschreven in hoofdstuk 2 een aan elkaar gelijkwaardige weginrichting: een rijbaan van 6,5m met aan weerszijden fietssuggestiestroken. Op dit moment is de reistijd tot de A73 gemiddeld 5 - 7min. en tot de A67 ca. 10 min. De ontsluiting via deze route is dan als volgt gedefinieerd en geldt in de bestaande situatie zowel voor locatie A als B als meest logische ontsluitingsroute:



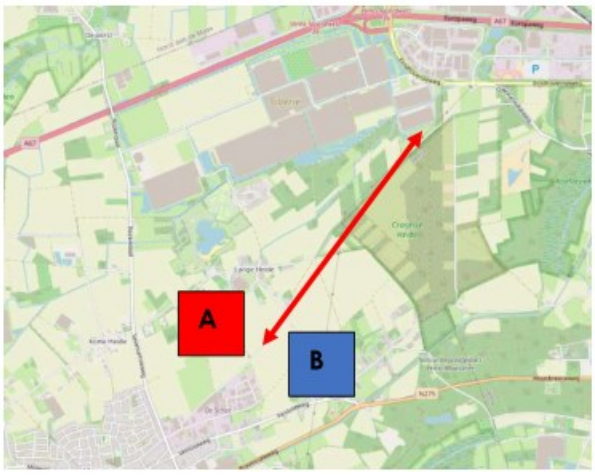
In paragraaf 3.1 is berekend dat voor ontwikkellocatie A en B een toename van verkeer gaat ontstaan van ca. 1.150-1.450 voertuigen per etmaal. Op de genoemde wegen waar op het drukste punt nu 4.800 voertuigen per etmaal in zuidelijke richting Wilhelminalaan (en 3.000 voertuigen in noordelijke richting Sevenumseweg) gemeten zijn, gaat daardoor relatief gezien een behoorlijke toename aan verkeer (ca. 30% extra op het drukste gedeelte) ontstaan. In een worstcase scenario (al het verkeer via de Wilhelminalaan) wordt de maximale streefwaarde van 6.000 voertuigen per etmaal op het wegvak Wilhelminalaan bereikt. Zoals uit de analyse van de huidige situatie al bleek, zijn wegen zoals deze vanwege het ontbreken van veilige fietsvoorzieningen, niet goed geschikt voor de afwikkeling van dit (extra) verkeer.

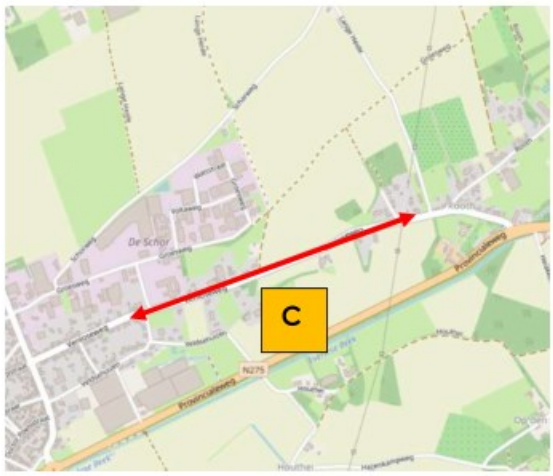
Daarnaast heeft de toename van het verkeer langs deze wegen een negatieve impact op de leefbaarheid voor de direct aanwonenden. Er is in dit geval sprake van ca. 50 woningen die impact zullen ondervinden van het gebruik van deze ontsluitingsstructuur. **De leefbaarheid** komt in deze variant verder onder druk te staan. Al het extra verkeer moet over de bestaande wegen afgewikkeld worden. Er verandert echter in deze variant niets qua **impact op het gebied**, omdat er geen natuurgebieden doorkruist worden.

Door een toename van het verkeer komt de **verkeersveiligheid** verder onder druk te staan, omdat de bestaande wegen vanwege de beperkte ruimte niet conform de ideale richtlijnen/normen uit het CROW ingericht zijn. Zoals eerder geconcludeerd is namelijk het gewenste profiel met vrijliggende fietspaden ruimtelijk gezien niet inpasbaar.
De voordelen van deze variant zijn dat de **reisafstanden** nagenoeg niet wijzigen, er hoeven geen **procedures of grondaankopen** gedaan te worden en er zijn ook geen **investeringskosten** met deze variant gemoeid.

3.3.2 Schorweg

De Schorweg (linker afbeelding hieronder) is op dit moment slechts 3m breed en is deels onverhard. In de huidige vormgeving is deze weg niet geschikt om verkeer zoals eerder berekend (1.150 - 1.450 mvt/etm), vanaf ontwikkellocatie A of B veilig en goed af te wikkelen richting de provinciale weg N556, die gelegen is ten noordoosten van de ontwikkellocaties. Deze route is op dit moment niet **verkeersveilig** ingericht ten behoeve van de ontsluiting, omdat vanwege de smalle rijloper de passeerbaarheid van gemotoriseerd verkeer in het gedrang komt en de veiligheid voor fietsverkeer afneemt. De Schorweg in zijn huidige vorm kan het extra verkeer daarom niet veilig afwikkelen.
Op het gebied van **leefbaarheid** zullen enkele omwonenden langs de Schorweg van deze variant hinder ondervinden. De **impact op het gebied** is echter groot. Het nadeel van deze variant is namelijk dat er een natuurgebied doorkruist gaat worden waar het op dit moment autoluw is en er slechts op een gemiddelde werkdag 162 voertuigen per dag over deze weg rijden. In dergelijke gebieden is het van belang dat langzaam verkeer zowel wandelaars als fietsers veilig en rustig kunnen recreëren.
De reistijd tot de N556 en A67 is ca. 6 min. en als de weg in de huidige vorm blijft liggen, zijn er geen **procedures of grondaankopen** nodig en zijn er geen **investeringskosten** met deze variant gemoeid.





3.3.3 Venloseweg

De ontsluiting via de Venloseweg (afbeelding rechts) is relevant als locatie C ontwikkeld gaat worden. Komende vanaf Rooth waar nu ca. 2.325 voertuigen per dag over de Venloseweg rijden, is een berekende toename (in een worst case geval) van ca. 900 voertuigen per dag (ca. 39%) relatief hoog. Echter blijft dit opgeteld binnen de streefwaarde van 6.000 mvt/etm. Gelet op de sobere weginrichting (geen aparte voorzieningen voor fietsers), is dit een verslechtering van de **verkeersveiligheid** en **leefbaarheid** (voor ca. 60 woningen) ter plaatse.
De **impact op het gebied** is vanwege de bestaande route beperkt.
De **reisafstanden** wijzigen niet en er hoeven geen **procedures of grondaankopen** gedaan te worden en er zijn ook geen **investeringskosten** met deze variant gemoeid.

3.3.4 Afweging en conclusie

Voorafgaand is voor de huidige situatie per (sub)variant beschreven wat per criterium de impact is. Hieronder wordt voor de huidige situatie de 0-variant de afweging gemaakt door het toekennen van scores. Deze scores zijn een gemiddelde van de drie beschreven subvarianten:

Criterium	Gemiddelde score 0-variant	Toelichting
Leefbaarheid	-1	Een – als het extra verkeer een negatieve impact heeft op de kern Maasbree en een – als de impact op het aantal direct aanliggende woningen groot is .
Impact op het gebied	+1	Een – bij veel en een + bij weinig impact op het gebied.
Verkeersveiligheid	-2	Een – toegekend omdat de weg niet voldoet aan de ideale inrichtingskenmerken en de toename van het verkeer niet veilig afgewikkeld kan worden. Vanwege de beperkte breedte scoort de Schorweg het slechts.
Logische routekeuze	0	Er treedt geen verandering op
Procedures	+ 1	Een + als er geen procedures gevolgd hoeven te worden.
Investeringskosten	+2	Een + omdat er (nagenoeg) geen kosten gemaakt hoeven te worden
TOTAAL	1	

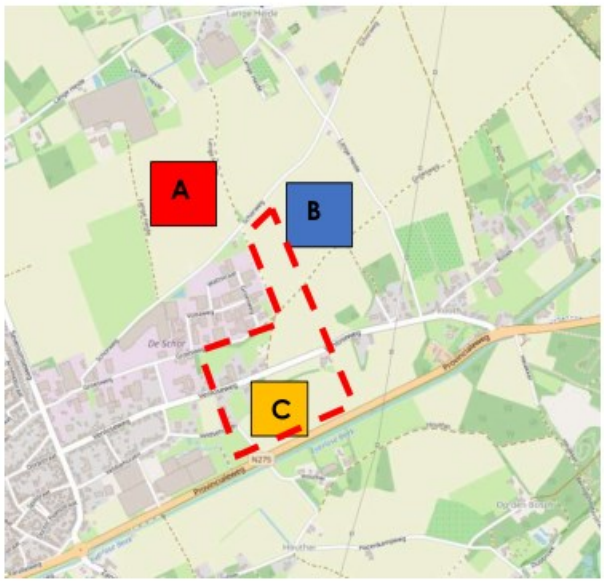
We kunnen concluderen dat de wegen in hun huidige vorm rondom bedrijventerrein de Schor **niet** geschikt zijn, om als ontsluitingsstructuur voor de verkeersafwikkeling van de uitbreiding van het bedrijventerrein te dienen. De wegen kunnen alleen met grote fysieke ingrepen (aankoop en sloop van woningen) geschikt gemaakt worden.
Een ontsluiting via de Schorweg scoort in de huidige situatie gelet op de afwegingscriteria het slechtst. Dit heeft met name te maken met de verkeersveiligheid en de negatieve impact op het natuurgebied.

De leefbaarheid komt in deze variant voor de omwonenden Sevenumseweg/Wilhelminalaan verder onder druk te staan. Al het extra verkeer moet namelijk over de bestaande wegen afgewikkeld worden, waardoor een groot deel van de omwonenden hinder hier van kunnen gaan ondervinden.

3.4 Ontsluitingsvariant 2, nieuwe weg naar N275

In deze variant is het uitgangspunt dat het meeste verkeer uit zuidelijke richting vanaf de N275 komt. De variant(en) nieuwe ontsluitingsstructuur vanaf de N275, komen in beeld bij de ontwikkeling van alle ontwikkellocaties A, B en C.

Op de afbeelding is een zoekgebied weergegeven voor een nieuwe directe rechtstreekse wegverbinding tussen de Schorweg, Venloseweg en de N275. Dit tracé is nog niet vastgesteld en dient in een later stadium ingepast en ontworpen te worden. Ook eventuele nieuwe aansluitingen naar het bestaande bedrijventerrein dienen daarin meegenomen te worden. Deze variant biedt dan mogelijkheden om de ontwikkellocaties direct vanaf de provinciale weg N275 te ontsluiten, zodat de kern Maasbree ontlast wordt van extra verkeer.



Het wegvak van de N275 waar een aansluiting gewenst is, bevindt zich tussen de aansluitingen met de Venloseweg aan de oostelijke zijde en de rotonde Zandberg aan de westelijke zijde.
De N275 kent conform het verkeersmodel van de provincie Limburg, een prognose van maximaal circa 10.000 motorvoertuigen per etmaal in het jaar 2040. Vanuit het oogpunt dat de fietsstructuur gewaardeerd is als doorfietsroute, is het provinciaal uitgangspunt dat de huidige fietsstructuur ook voor de toekomstige situatie voldoet, waarbij een tweerichtingen fietspad conform de dan geldende dimensioneringseisen, aan de noordzijde van de N275 ingepast moet worden. In een nadere uitwerking van deze variant dient de inpassing hiervan onderzocht te worden.
De provincie Limburg heeft verder aangegeven dat er voldoende capaciteit is op de N275. Er zijn dan ook geen bezwaren indien deze weg in de toekomst meer verkeer moet gaan verwerken. Er worden daarmee dan ook geen doorstromingsproblemen verwacht. Ook zijn er geen bezwaren indien er een nieuwe aansluiting wordt gerealiseerd op de N275, mits deze voldoet aan de provinciale richtlijnen die daarvoor gelden.

De leefbaarheid zal in deze variant voor een groot deel van de omwonenden verbeteren. Er zal immers geen gebruik meer hoeven te worden gemaakt van de Wilhelminalaan / Sevenumseweg / Venloseweg en tevens kan een nieuwe ontsluitingsweg ervoor zorgen dat het huidige verkeer over deze wegen zal afnemen. Dit kan ook verder afgedwongen worden door het treffen van aanvullende verkeerskundige maatregelen zoals een 'knip' (wegafsluiting Groesweg b.v.) om verkeer te dwingen via de nieuwe route te gaan rijden. Indien we de **impact op het gebied** beschouwen zal deze variant weinig gevolgen hebben voor recreatief verkeer. Deze variant heeft verder een positief effect op de **verkeersveiligheid,** zowel doordat een nieuwe weg conform vigerende richtlijnen aangelegd kan worden, alsmede het positieve effect dat er minder verkeer door de kern Maasbree rijdt. Hierbij dient aandacht te zijn voor de minimale kruispunt afstand tussen verderop gelegen kruispunten. Bij voorkeur wordt een maat van ca. 500-600m gehanteerd. Tevens kan door een nieuwe veilige aansluiting op de N275 (rotonde) te realiseren verder onderzoek gedaan worden naar het saneren van de aansluiting van de Venloseweg op de N275 en Veldsehuizen. Dit draagt allemaal bij aan een verkeersveiligere omgeving.

Vanaf de nieuwe aansluiting op de N275 is de reistijd tot de dichtstbijzijnde snelweg (A73) ca. 5 min. Dit is ca. 2 - 3 min. korter dan via de bestaande wegenstructuur, waardoor deze variant een logisch te nemen route is. Mede ook omdat Maasbree qua ontsluiting zuidelijk op de N275 gericht is. Een groot nadeel is wel de lange doorlooptijd van een dergelijk project. Mede door **bestemmingsplanprocedures** alsmede mogelijke **grondaankopen** betreft dit een lange termijn maatregel. Tevens zijn de **investeringskosten voor** deze variant hoog.

3.4.1 Afweging en conclusie

Hieronder wordt voor de variant nieuwe ontsluiting N275 de afweging gemaakt door het toekennen van scores.

De aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg naar de N275 heeft grote voordelen met name op het gebied van de leefbaarheid (omwonenden Wilhelminalaan / Sevenumseweg (Venloseweg) en verkeersveiligheid. Deze ingreep leidt tot een afname van het verkeer door de kern Maasbree. Hiervoor dient wel een directe ontsluiting gecreëerd te worden van de Groesweg naar de nieuwe ontsluitingsweg om bestaande bedrijven te 'dwingen' van de nieuwe weg gebruik te laten maken (eventueel met aanvullende verkeersmaatregelen). Door het toepassen van de huidige ontwerprichtlijnen kan deze nieuwe weg veilig worden vormgegeven waardoor de verkeersveiligheid verbeterd.

Criterium	Score	Toelichting
Leefbaarheid	+2	Een + omdat er minder verkeer door de kern Maasbree wordt afgewikkeld en een groot aandeel van omwonenden een positief effect ervaart hiervan
Impact gebied	+1	Een + omdat de variant weinig impact heeft op de omgeving
Verkeersveiligheid	+2	Een + omdat de verkeersveiligheid op diverse locaties toeneemt zoals beschreven
Logische routekeuze	+1	De reistijd wordt iets verkort en ten opzichte van de huidige situatie is de nieuwe ontsluiting een logisch alternatief zodat navigatiesystemen deze route ook daadwerkelijk gaan aanduiden
Procedures	-1	Een - omdat er procedures doorlopen moeten worden en dit een lange termijn maatregel betreft
Investeringskosten	-2	De investeringskosten zijn hoog
Totaal	**3**	

3.5 Ontsluitingsvariant 3, opwaarderen Schorweg

In deze variant is het uitgangspunt dat het meeste verkeer uit noordoostelijke richting komt (vanaf de A67 – Eindhovenseweg / N556. Deze route komt met name in beeld bij de ontwikkeling van ontwikkellocaties A en/of B omdat deze direct gelegen zijn aan de Schorweg. Deze route is ca. 4 min. korter dan de route via Zonneveld (zie ontsluitingsvariant 4) en het duurt ca. 6 min. om de A67 te bereiken. Zoals uit de analyse huidige situatie blijkt, is de Schorweg op dit moment ongeschikt om als ontsluiting te dienen. Deze weg is te smal en er zijn geen voorzieningen voor fietsers aanwezig. De route dient dan ook opgewaardeerd te worden tot minimaal een volwaardige ETW type 1 weg om de verkeersveiligheid te borgen. Gelet op een toename van ook met name vrachtverkeer via deze route, is het aan te bevelen om in het nieuwe wegprofiel te voorzien van een vrij-liggend fietspad (zie het referentiebeeld hieronder). De Schorweg komt uiteindelijk uit op de N556 bij de aansluiting met de A67. De prognose conform het provinciaal verkeersmodel van deze weg is maximaal circa 13.500 motorvoertuigen per etmaal in het jaar 2040. De provincie heeft aangegeven dat er plannen zijn om het landbouwverkeer door middel van nieuw aan te brengen voorziening op de N556 gescheiden van het overige verkeer af te wikkelen. Hierbij wordt gedacht aan een parallelvoorziening of het faciliteren in passeerhavens. Qua fietsstructuur hoeft er niets veranderd te worden.



De leefbaarheid zal in deze variant voor een groot deel van de omwonenden kern Maasbree verbeteren. Er zal immers geen gebruik gemaakt te hoeven worden van de Wilhelminalaan / Sevenumseweg / Venloseweg en tevens kan een nieuwe ontsluitingsweg er voor zorgen dat het huidige wegverkeer over deze wegen kan doen minderen. Dit kan ook verder afgedwongen worden door het treffen van aanvullende verkeerskundige maatregelen zoals een 'knip' (wegafsluiting Groesweg b.v.) om verkeer te dwingen via de nieuwe route te gaan rijden. Tevens kan een knip ervoor zorgen dat deze route geen "sluiproute" wordt tussen Maasbree en de A67. Hierbij dient aandacht te zijn dat de focus voor de afwikkeling van doorgaand verkeer blijft liggen op de provinciale wegen. Het opwaarderen van de Schorweg mag niet leiden tot meer doorgaand verkeer door de kern Maasbree.
Indien we de **impact op het gebied** beschouwen heeft deze variant grote gevolgen voor het te doorkruisen landelijk gebied. Tevens ligt er in de korte nabijheid een vakantiepark waardoor

de verwachting is dat deze ontsluitingsvariant diverse fiets- en wandelroutes doorkruist. De rust die er nu in het gebied heerst wordt hiermee verstoord.
De variant heeft wel een positief effect op de **verkeersveiligheid** in algemene zin, omdat nieuwe infrastructuur conform vigerende richtlijnen aangelegd kan worden.

De reistijd tot de ontwikkellocaties is zoals genoemd ca. 6 min. en daarmee vergelijkbaar als via een nieuwe ontsluiting rechtsreeks op de N275 (zie variant 2). De kortste route vanuit het westen (A67 / Eindhoven) naar bedrijventerrein de Schor loopt momenteel via afrit 38 (Maasbree/Panningen). Verkeer zal niet automatisch doorrijden naar de volgende afrit om via de Schorweg naar het bedrijventerrein te rijden. Ook in dit kader dient aandacht te zijn voor genoemde flankerende maatregelen om de beoogde route aantrekkelijk te maken. Een groot nadeel is ook hier een lange doorlooptijd van een dergelijk project.
Mede door **bestemmingsplanprocedures** alsmede mogelijke **grondaankopen** betreft ook deze variant een lange termijn maatregel. De **investeringskosten** voor deze variant zijn hoog.

3.5.1 Afweging en conclusie

Hieronder wordt voor de variant opwaarderen Schorweg de afweging gemaakt door het toekennen van scores.

Criterium	Score	Toelichting
Leefbaarheid	+2	Een + omdat er minder verkeer door de kern Maasbree wordt afgewikkeld.
Impact gebied	-2	Een - omdat de variant veel impact heeft op de omgeving.
Verkeersveiligheid	+2	Een + omdat de verkeersveiligheid toeneemt zoals beschreven.
Logische routekeuze	+1	De reistijd wordt iets verkort doordat de route beter wordt vormgegeven.
Procedures	-1	Een - omdat er procedures doorlopen moeten worden en dit een lange termijn maatregel betreft.
Investeringskosten	-2	De investeringskosten zijn hoog en dit betreft een lange termijn maatregel.
Totaal	**0**	

De opwaardering van de Schorweg heeft net zoals een nieuwe ontsluitingsweg naar de N275 grote voordelen ten aanzien van de leefbaarheid in de kern Maasbree. Er is namelijk een afname van verkeer te verwachten (mits ook ondersteund door flankerende maatregelen zoals al eerder benoemd). De impact op het buitengebied is echter erg groot waardoor deze variant een lagere eindscore heeft.

Op de Schorweg zijn geen verkeerstellingen uitgevoerd. Echter is bekend dat de huidige verkeersintensiteiten laag zijn. De toename van het verkeer zoals berekend tot 1.450 voertuigen per etmaal dient dan ook door middel van een opgewaardeerde weg afgewikkeld te worden. Gelet op de hoge investeringskosten is het tevens de vraag of voor een dergelijk laag aantal verkeersbewegingen (1.450 voertuigen per etmaal) dergelijke ingrepen verantwoord zijn. Een kosten-baten analyse kan hier verder duidelijkheid over verschaffen.

3.6 Ontsluitingsvariant 4, via Sevenumseweg – Rozendaal - Zonneveld

In deze variant wordt gebruik gemaakt van de Sevenumseweg – Rozendaal in noordelijke richting waarna via Zonneveld de A67 bereikt kan worden. De route gaat door een bestaand bedrijventerrein (Zonneveld):



In noordelijke richting rijden nu over de Sevenumseweg ca. 3.000 mvt/etm wat kan oplopen tot ca. 4.150 – 4.450 mvt/etm als ontwikkellocatie A of B ontwikkeld gaat worden. Voor ontwikkellocatie C is dit geen logische ontsluitingsvariant omdat deze locatie verder weg gelegen is van deze route en meer invloed heeft op de Venloseweg. Ondanks dat de streefwaarde van 6.000 voertuigen per etmaal op de Sevenumseweg - Rozendaal niet bereikt wordt, komt de verkeersveiligheid van de fietser wel meer onder druk te staan, door de toename van extra (vracht)verkeer ter plekke in combinatie met het ontbreken van een vrijliggend fietspad.

De leefbaarheid zal in deze variant voor een heel klein deel van de omwonenden Sevenumseweg verslechteren (ca. 5 woningen gelegen ten noorden van de Groesweg).
De **impact op het gebied** is relatief laag daar ook deze variant via een bestaande route loopt.

Om de **verkeersveiligheid** voor de fietser als gevolg van de toename van het verkeer te borgen is een aparte vrijliggende fietsvoorziening langs de hele route wenselijk. Echter is langs het tracé Sevenumseweg – Rozendaal door de gemeente reeds onderzocht om een dergelijke voorzieningen aan te leggen. Zonder een grootschalige bomenkap bleek dat de aanleg van een nieuwe fietspad niet mogelijk was. De gemeente heeft het behoud van de bomen als prioritair gezien.
De reistijd tot de ontwikkellocaties is zoals genoemd ca. 10 min. en daarmee een stuk groter dan de andere varianten. Dit is daarmee ook geen **logische route**. Gelet op het feit dat de verkeersveiligheid verslechtert omdat de aanleg van een vrijliggend fietspad langs Rozendaal niet haalbaar is, achten we deze ontsluitingsvariant niet geschikt. Daarnaast zijn de **investeringskosten** voor deze variant hoog, maar lager dan de varianten 2 en 3.

3.6.1 Afweging en conclusie

Hieronder wordt voor de ontsluitingsvariant via de Sevenumseweg – Rozendaal - Zonneveld de afweging gemaakt door het toekennen van scores.

Criterium	Score	Toelichting
Leefbaarheid	-1	Een – omdat toch een klein deel van de kern Maasbree impact zal ondervinden van deze variant.
Impact gebied	+2	Een + omdat de impact op het gebied relatief laag is aangezien gebruik gemaakt wordt van bestaande infrastructuur.
Verkeersveiligheid	-2	Een - omdat de verkeersveiligheid niet verbeterd kan worden aangezien de aanleg van een vrijliggend fietspad niet mogelijk is.
Logische routekeuze	-1	Een – omdat de reistijd lang is en dat het daardoor geen logische route wordt.
Procedures	-1	Een - omdat er procedures doorlopen moeten worden.
Investeringskosten	-1	Een – omdat de investeringskosten hoog zouden zijn als er wel een fietspad aangelegd zou kunnen worden.
Totaal	**-4**	

De route via Zonneveld kent te veel nadelen:

- de route is te lang
- de route is niet veilig (te maken)
- eventuele kosten voor een verbetering zijn hoog

Hierdoor scoort deze variant (erg) slecht.

4. Kostenramingen

Per variant is een globale investeringsberekening opgesteld. Deze is gebaseerd op de SSK-systematiek. Deze berekeningen geven inzicht welke investering per variant benodigd is.

De bouwkosten zijn per variant berekend op basis van prijs per eenheid x hoeveelheid. Hieruit komt een subtotaal prijs. Bovenop de subtotaalprijs van de bouwkosten komen factoren die met percentages worden berekend:

- Diverse kosten 9%
- Eenmalige kosten 4%
- Algemene kosten 7,5 %
- Uitvoeringskosten 9%
- Winst 3%
- Risico 5%
- Engineeringskosten 15%
- Onderzoeken 15%
- Onvoorziene kosten 25%
- BTW 21%

Het bedrag van de bouwkosten, inclusief de bovengenoemde factoren betreft de totaalprijs van de kostenraming. In dit stadium is niet rekening gehouden met alle factoren die kosten met zich mee brengen voor het realiseren van de betreffende variant. De onderstaande factoren zijn **niet** meegenomen in de kostenraming:

- Grondaankopen
- Bestemmingsplanwijzigingen
- Transport machines
- Kosten eigen apparaat opdrachtgever
- Landmeten
- Verleggen kabels en leidingen
- Afschrijving ten opzichte van recente investeringen (reconstructie Rozendaal/Sevenumseweg bv.)

SSK-raming 0-variant, via bestaand wegennet
Bij de 0-variant wordt gebruikt gemaakt van de bestaande infrastructuur. Bij deze variant worden daardoor geen directe kosten gemaakt.

SSK-raming Ontsluitingsvariant 2, nieuwe weg naar N275
Ontsluitingsvariant 2 omvat een nieuw aan te leggen weg om de schor en de nieuwe ontwikkellocatie te verbinden met de N275. Mede doordat het nog niet duidelijk is welke locatie ontwikkeld zal worden, is het exacte tracé van de nieuwe weg nog niet bekend. Voor de kostenraming is uitgegaan van een 'worst-case' scenario waarin de nieuwe weg tussen de Schorweg en de N275 loopt. De nieuwe weg is in dit scenario verbonden met het huidige bedrijventerrein door aan te sluiten op de Wattstraat. De aansluitingen met de Venloseweg en de N275 worden in dit scenario uitgevoerd door middel van rotondes met vrij liggende fietspaden. De kostenraming omvat kosten voor het realiseren van het bovengenoemde scenario. De kosten voor het realiseren van een eventuele knip op de Venloseweg ter hoogte van Rooth is **niet** meegenomen in deze kostenraming.

De totaalprijs (incl. BTW) voor het realiseren van ontsluitingsvariant 2 bedraagt: **€3.000.000,-**

SSK-raming Ontsluitingsvariant 3, opwaarderen Schorweg
Ontsluitingsvariant 3 betreft het opwaarderen van de Schorweg. De kostenraming omvat de kosten voor het realiseren van een nieuw aan te leggen fietspad, en het reconstrueren van het huidige wegprofiel conform ETW I BUBEKO. In de kostenraming is rekening gehouden met de verschillende breedteprofielen van de Schorweg en het onverharde deel ter hoogte van Lange Heide. De kostenraming omvat het tracé van de Schorweg (en gedeeltelijk Blerickseweg op grondgebied van gemeente Venlo) vanaf ontwikkellocatie A (Noord) tot het kruispunt met de Geliskensdijkweg. Een eventuele direct aan te leggen verbinding tussen de Blerickseweg en de N556 is **niet** meegenomen in deze kostenraming.

De totaalprijs (incl. BTW) voor het realiseren van ontsluitingsvariant 3 bedraagt: **€4.700.000,-**

SSK-raming Ontsluitingsvariant 4, via Sevenumseweg/Rozendaal - Zonneveld
Ontsluitingsvariant 4 omvat het opwaarderen van de Sevenumseweg, Rozendaal en Zonneveld door het aanbrengen van vrij liggende fietspaden. In deze kostenraming zijn alleen de kosten meegenomen voor het realiseren van de fietspaden. De kosten voor het opwaarderen van de rijbaan zijn **niet** meegenomen in deze kostenraming. Deze keuze is gemaakt omdat de huidige rijbaan breed genoeg is conform wegcategorie ETW I BUBEKO. Het tracé dat is meegenomen in deze kostenraming omvat de Sevenumseweg/Rozendaal vanaf de Groesweg, tot Zonneveld ter hoogte van de N556.

De totaalprijs (incl. BTW) voor het realiseren van ontsluitingsvariant 4 bedraagt: **€2.000.000,-**

5. Conclusies en aanbevelingen

In onderstaand totaaloverzicht zijn alle varianten nogmaals overzichtelijk weergegeven:

Criterium	0-Variant	Variant 2	Variant 3	Variant 4
	Bestaande situatie	Nieuwe aansluiting N275	Opwaarderen Schorweg	Opwaarderen Sevenumseweg - Zonneveld
Leefbaarheid	-1	+2	+2	-1
Impact gebied	+1	+1	-2	+2
Verkeersveiligheid	-2	+2	+2	-2
Logische routekeuze	0	+1	+1	-1
Procedures	+ 1	-1	-1	-1
Investeringskosten	+2	-2	-2	-1
Totaal	**1**	**3**	**0**	**-4**

De 0-Variant met routes via de bestaande wegenstructuren scoort +1. Deze positieve score ontstaat vanwege de positieve scores bij de procedures en investeringskosten. Echter voldoet deze variant niet omdat reeds eerder geconcludeerd is dat het huidige wegennet niet geschikt is voor de afwikkeling van extra verkeer als gevolg van uitbreiding van De Schor. Variant 2 scoort het hoogst met 3 punten, variant 4 scoort het slechtst en het opwaarderen van de Schorweg variant 3 scoort "neutraal". Variant 2 is hiermee de voorkeursvariant en het advies is om deze variant in samenspraak met de provincie nader uit te werken. Binnen het aangegeven zoekgebied dienen conform de richtlijnen CROW en de provinciale randvoorwaarden verschillende oplossingsrichtingen onderzocht te worden, zodat een voorkeurstracé bepaald kan worden. In het volgende hoofdstuk wordt hier nader op ingegaan.

Aanbevelingen

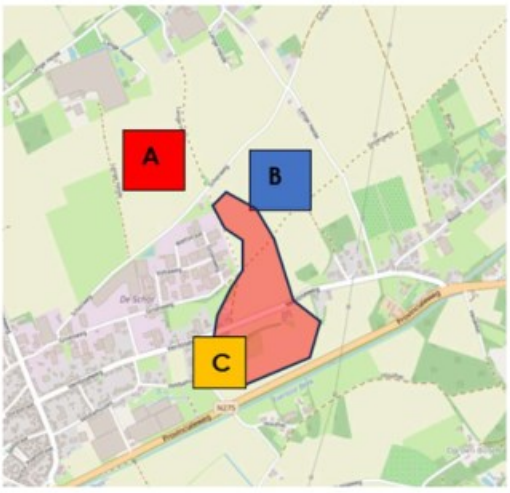
Voortbordurend op de conclusies wordt aanbevolen om voorkeursvariant 2 verder uit te werken. In het volgende hoofdstuk is een globale inpassingstudie gedaan waarbij een drietal schetsvarianten nader zijn uitgewerkt. De volgende zaken dienen hierin op basis van voorgaande conclusies nog meegenomen te worden:

- De toekomstbestendigheid van deze variant dient onderzocht te worden door het uitvoeren van een verkeersmodel analyse. Op basis hiervan wordt inzichtelijk hoe op lange termijn het verkeer afgewikkeld wordt. Tevens kunnen dan door de toevoeging van deze nieuwe infrastructuur enkele verkeerscirculatie varianten onderzocht worden, waardoor mogelijk de hele verkeersafwikkeling in de kern Maasbree verbeterd.
- Er dient een kosten baten analyse gemaakt te worden. Voor een ingreep waar hoge kosten mee gemoeid zijn voor relatief weinig verkeer (tot 1.450 voertuigen per dag), is het de vraag of de kosten opwegen tegen de baten. Ontsluitingswegen die conform de richtlijnen goed zijn ingericht kunnen ter vergelijk met gemak 10.000 mvt/etmaal verwerken.
- De omgeving heeft gevraagd om aandacht te hebben voor milieukundige zaken zoals fijnstof en geluid. Dergelijke onderwerpen dienen nader uitgezocht en onderbouwd te worden hoe daarmee wordt omgegaan. Daarnaast dient verder aandacht besteed te worden aan de inpassing van groenvoorzieningen.

Overleg met de Provincie dient nog plaats te vinden ten aanzien van de ontwerpeisen en vormgeving van de aansluiting op de Provinciale weg.

6. De uitwerking van zoekgebied 2

De gemeente heeft ten behoeve van de besluitvorming om te komen tot een voorkeurslocatie voor de meest geschikte ontsluitingsstructuur voor de uitbreiding van De Schor (A, B, of C), behoefte aan een nadere uitwerking van het zoekgebied ontsluitingsvariant 2. Daarbij dient nader onderzocht te worden welke tracé binnen dit zoekgebied (rood gearceerd) de meeste potentie heeft om als voorkeursscenario te fungeren:



Om te komen tot een voorkeurstracé binnen dit zoekgebied worden net zoals bij het ontsluitingsvarianten-onderzoek enkele afwegingscriteria vastgesteld. Hierbij worden de voor- en nadelen beschreven aan de hand van een vijftal aspecten. De criteria worden hieronder in volgorde van prioritering nader toegelicht:

1. **Grondaankopen**
   In het zoekgebied van variant 2 zijn enkele percelen in eigendom van de gemeente en enkele niet. De tracés worden hierop getoetst om inzicht te krijgen wanneer er veel dan wel weinig grondaankopen nodig zijn.

2. **Impact op de directe woonomgeving**
   Hierbij wordt beoordeeld of en hoe de variant impact heeft op de meest nabij gelegen woningen waar de inpassing van de tracés beoogd zijn.

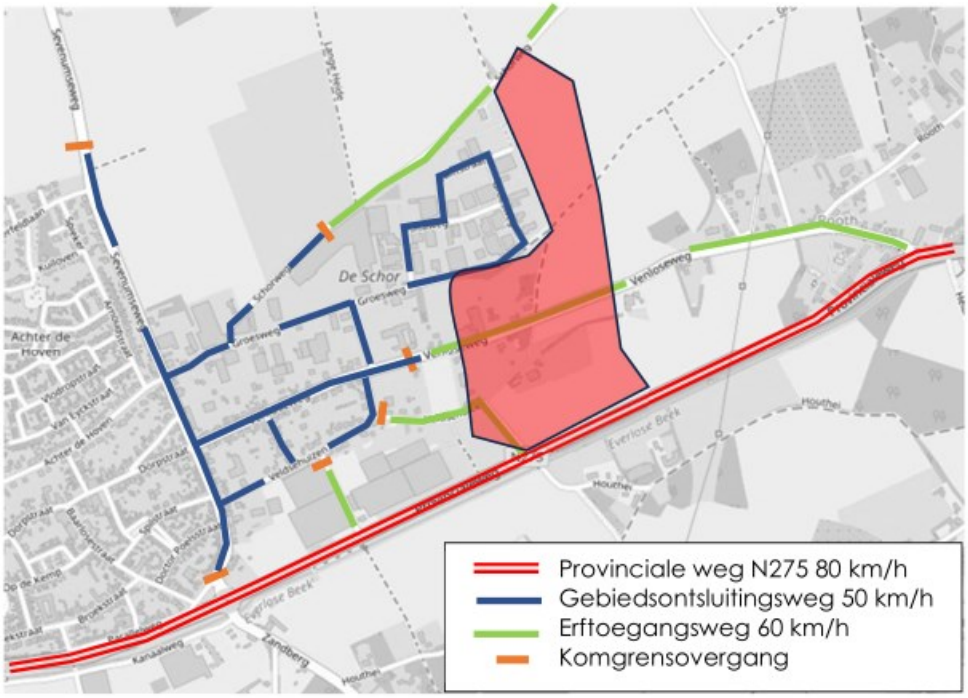
3. **Directe route naar de N275**
   Hierbij wordt beoordeeld of het tracé een direct verbinding heeft richting de N275 zonder het hoeven rijden van omwegen om op het nieuwe tracé te komen. Ook wordt beoordeeld of het nieuwe tracé sluipverkeer kan trekken of ander ongewenst verkeer.

4. **Impact op de natuur**
   Hierbij wordt beoordeeld of en hoe de variant impact heeft op de natuur. Hierbij is het aspect van de bolle akker en het beekdal vanuit cultuurhistorisch oogpunt belangrijk.

5. **Bestemmingsplanprocedures**
   In verband met lange doorlooptijden die bij ruimtelijke juridische procedures vaak van grote invloed zijn, is beoordeeld welke ontsluitingsvariant relatief veel voorbereidingstijd kent en welke minder. Zo wordt ook inzichtelijk welk risico een bepaalde variant heeft.

6.1 Algemene uitgangspunten

Alle wegen ten zuid-oosten van de Schor zijn gelegen buiten de bebouwde kom en kennen een snelheidsregime van 60 km/h (ETW type 1). Het gedeelte van het zoekgebied wat buiten de kom is gelegen (ten zuiden van de Venloseweg) kan daarom ook gecategoriseerd worden als een verblijfsgebied waar een snelheidsregime geldt van 60 km/h. Het gedeelte van het zoekgebied binnen de bebouwde kom (ten noorden van de Venloseweg) wordt gelijk aan de overige wegen op het industrieterrein, gecategoriseerd als een 50 km/h weg.



De kruispunten tussen ETW type 1 wegen zijn in beginsel gelijkwaardig. Dat betekent dat ze ingericht zouden kunnen worden als een "normaal" gelijkwaardig kruispunt. Echter omwille van de verkeersveiligheid en omdat er ter hoogte van de Venloseweg een komgrens is gelegen wordt sterk aanbevolen om hier enkelstrooksrotondes te realiseren. Dit komt met name de veiligheid voor de fietser ten goede. Ook adviseren we vanwege de verkeersveiligheid om tussen de provinciale weg, waar al een vrijliggend fietspad aanwezig is, dit fietspad ook vrijliggend langs het nieuwe tracé door te trekken tot de Venloseweg.

Voor de aansluiting op de Provinciale weg wordt eveneens een enkelstrooksrotonde aanbevolen. Dit is de meest geëigende kruispuntoplossing om het gebied veilig via de provinciale weg te ontsluiten. Indien later uit onderzoek blijkt dat er inderdaad een nieuwe enkelstrooksrotonde gerealiseerd moet worden, dan dient deze op minimaal 500m vanaf de bestaande rotonde bij de Wilhelminalaan gesitueerd te worden.


Een "normaal" gelijkwaardig kruispunt


Rotondeaansluiting

6.2 Tracé 1

Onderstaand is het eerste tracé weergegeven. Deze loopt vanaf de noordkant via een nieuw te realiseren verbinding in zuidelijke richting naar de Voltaweg. Vanuit de oostkant dient of de Wattstraat of de Groesweg doorgetrokken te worden. Vanaf de Voltaweg zijn er vervolgens twee opties richting de Venloseweg, oftewel via een nieuw te realiseren wegverbinding waarvoor particuliere percelen aangekocht dienen te worden of door gebruik te maken van de bestaande Hagelkruisweg (1a). Vanaf de Venloseweg richting de N275 zijn ook twee opties voorgesteld of via de bestaande weg Veldsehuizen die daarvoor opgewaardeerd dient te worden (1b) of via een bestaand pad langs een kassen gebied en dit pad vervolgens door te trekken (en op te waarderen) tot de N275:



Hieronder wordt voor dit tracé de voor en nadelen per criterium aangegeven:

Criterium	Voordelen	Nadelen
Grondaankopen	De varianten 1A en 1B gaan via grotendeels bestaande wegen en dus gemeentelijk eigendom. De impact met betrekking tot grondaankopen vanwege het gebruik van bestaande wegen is hierdoor minder.	Veel gronden waar het nieuwe tracé gepland is, zijn niet in eigendom van de gemeente. Daarbij dient er met meerdere grondeigenaren tot overeenstemming gekomen te worden en dient er minimaal één particuliere woning verworven en gesloopt te worden om een enkelstrooksrotonde in te kunnen passen.
Impact op de directe omgeving	-	Het tracé is gelegen in een dichter bebouwd gebied waardoor meer omwonenden mogelijk hinder hiervan zouden kunnen ondervinden, zeker ook omdat er een toename van het verkeer geprognotiseerd is van ca. 1.450 voertuigen per etmaal.
Directe route	De route loopt direct door 'het hart' van het bedrijventerrein en is centraal gelegen. Dit maakt het als directe route uitermate geschikt waardoor een route via de Wilhelminalaan ontlast wordt.	De varianten 1A en 1B zijn twee afgeleiden van (hoofd)variant 1. Deze hebben als nadeel dat het een minder directe route is, vanwege de afbuigingen die gemaakt moeten worden.
Impact op de natuur	De impact op de natuur is minder aanwezig dan in de overige twee varianten die hierna besproken worden.	-
Bestemmingsplanprocedure	-	Het nadeel van deze variant betreft dat er een langere doorlooptijd zal zijn omdat er voor delen van het tracé (met name de nieuwe gedeeltes) een bestemmingsplanprocedure noodzakelijk is.

6.2.1 *Afweging en conclusie*

Voor dit tracé zijn twee subvarianten beschreven. Gelet echter op de directheid van de route zonder omwegen heeft hoofdvariant 1 in deze de voorkeur. Nadelig hieraan zijn de grote hoeveelheden grondaankoop inclusief een verwerving en sloop van minimaal één particuliere woning. Daarnaast is de impact op de directe omgeving van dit tracé groot. Dit aspect is een belangrijk toetsingscriterium waardoor dit tracé nadelig scoort ondanks ook enkele positieve aspecten.

6.3 Tracé 2

Onderstaand is het tweede tracé weergegeven. Vanaf de noordkant dient ook hier een nieuwe wegverbinding naar de Voltaweg te worden gerealiseerd. Vanaf de Groesweg loopt een nieuwe verbinding in oostelijke richting die vervolgens afbuigt richting de N275. Ter plaatse kan ook de aansluiting gemaakt worden voor een oostelijke uitbreiding van het bedrijventerrein. Subvariant 2a betreft een ontsluiting via het bestaande zandpad, die vervolgens parallel aan het beoogde tracé ook richting de Venloseweg en N275 loopt. Deze subvariant heeft als voordeel dat er niet een perceel waar een natuurbestemming op ligt, doorkruist hoeft te worden.



Voor dit tracé waarbij ook een enkelstrooksrotonde op de Venloseweg voorzien is, wordt voorgesteld om de komgrens tot die nieuwe beoogde locatie te verplaatsen. Op de volgende pagina wordt ook voor dit tracé de voor en nadelen per criterium benoemd.

Criterium	Voordelen	Nadelen
Grondaankopen	Enkele gronden zijn reeds van de gemeente voor het nieuwe beoogde tracé en er hoeft met minder grondeigenaren tot overeenstemming te worden gekomen.	
Impact op de directe omgeving	Het tracé van variant 2 is gelegen in een minder dichter bebouwd gebied verder van bestaande woningen af.	Variant 2A is zeer nadelig voor de nabij gelegen woning waar de ligging van het tracé dicht bij een bestaande woning beoogd is.
Directe route	Het voordeel van deze inpassingsvariant is dat deze centraal tussen de aansluiting Rooth en Wilhelminalaan gelegen is. Hierdoor biedt dit kansen om bestaande wegaansluitingen op dit wegvak te saneren en deze (via een parallelweg langs de provinciale weg bijvoorbeeld) op de nieuwe rotonde aan te sluiten. De aansluiting bij Rooth op de provinciale weg zou in zijn geheel kunnen vervallen, waarbij de nieuwe rotonde op de N275 als ontsluitingspunt voor een gebied gaat dienen.	De route loopt ten oosten van het huidige bedrijventerrein en daarom wordt de omrijdafstand komende uit het westen iets groter om het (bestaande) bedrijventerrein te bereiken. Er zullen tevens extra maatregelen getroffen moeten worden om de bereikbaarheid vanaf de Wilhelminalaan/ Sevenumseweg te verslechteren. Een flankerende maatregel in deze zou kunnen zijn dat er op de Groesweg op een bepaalde locatie een knip wordt gerealiseerd, zodat er geen verkeer meer van en naar het bedrijventerrein kan rijden vanuit de Wilhelminalaan/ Sevenumseweg. Dit kan nadelig uitpakken voor enkele omwonenden aan het begin van de Groesweg.
Impact op de natuur		De impact op de natuur is groter dan in variant 1 omdat de bestaande bomenrij in het beekdal ten zuiden van de Venloseweg onderbroken dient te worden.
Bestemmingsplanprocedure	Het voordeel van variant 2A is dat deze niet de bestemming natuur doorkruist van het perceel dat gesitueerd is tussen 2 en 2A in.	Het nadeel van deze variant betreft dat er een langere doorlooptijd zal zijn omdat er voor het grootste deel van het nieuwe tracé een bestemmingsplanprocedure noodzakelijk is.

6.3.1 Afweging en conclusie

Binnen deze variant is één subvariant mogelijk. Echter bevelen we variant 2a niet aan. Ondanks dat deze een voordeel heeft dat deze geen grond met een natuurbestemming doorkruist, is de negatieve invloed op de direct aanliggende woning te groot, wat een negatieve impact op de leefbaarheid heeft. Tracé 2 scoort uiteindelijk positiever dan tracé 1 gelet op de impact op de omgeving en de grondaankopen. Dit zijn twee zwaarwegende toetsingscriteria die in deze variant minder impact hebben. De impact op de natuur is wel nadelig waardoor we aanbevelen om een goede landschappelijke inpassingstudie te verrichten om de nadelen zo klein mogelijk te houden.

6.4 Tracé 3

Onderstaand is het derde tracé weergegeven. Deze is gelegen aan de oost kant van het huidige bedrijventerrein en betreft hoofdzakelijk een geheel nieuwe tracé. De Wattstraat en Groesweg kunnen hierop aangesloten worden waardoor het huidige bedrijventerrein in zijn geheel een nieuwe ontsluiting aan de oostkant krijgt. Tevens kan ook in deze variant de nieuwe wegverbinding vanaf de noordzijde naar de Voltaweg gerealiseerd worden als een noordelijke ontsluiting rondom de bestaande schutterij niet mogelijk blijkt.



In de volgende tabel wordt ook voor dit tracé de voor en nadelen per criterium benoemd.

Criterium	Voordelen	Nadelen
Grondaankopen	De meeste gronden in deze variant zijn reeds in eigendom van de gemeente. Er hoeft met minder grondeigenaren tot overeenstemming te worden gekomen om het tracé te kunnen realiseren.	
Impact op de directe omgeving	Het tracé heeft minder impact op de directe omgeving omdat het verder weg is gesitueerd is van bestaande woningen.	
Directe route	Het voordeel van deze inpassingsvariant is dat deze centraal tussen de aansluiting Rooth en Wilhelminalaan gelegen is. Hierdoor biedt dit kansen om bestaande wegaansluitingen op dit wegvak te saneren en deze (via een parallelweg langs de provinciale weg bijvoorbeeld) op de nieuwe rotonde aan te sluiten. De aansluiting bij Rooth op de provinciale weg zou in zijn geheel kunnen vervallen, waarbij de nieuwe rotonde op de N275 als ontsluitingspunt voor een gebied gaat dienen.	De route loopt ten oosten van het huidige bedrijventerrein en daarom wordt de omrijdafstand komende uit het westen iets groter om het (bestaande) bedrijventerrein te bereiken. Er zullen tevens extra maatregelen getroffen moeten worden om de bereikbaarheid vanaf de Wilhelminalaan/ Sevenumseweg te verslechteren. Een flankerende maatregel in deze zou kunnen zijn dat er op de Groesweg op een bepaalde locatie een knip wordt gerealiseerd, zodat er geen verkeer meer van en naar het bedrijventerrein kan rijden vanuit de Wilhelminalaan/ Sevenumseweg. Dit kan nadelig uitpakken voor enkele omwonenden aan het begin van de Groesweg.
Impact op de natuur		De impact op de natuur is in deze variant het grootst omdat ten noorden van de Venloseweg de bolle akker doorsneden wordt. Ten zuiden van de Venloseweg wordt net zoals in variant 2 een bomenrij onderbroken en het beekdal doorkruist.
Bestemmingsplanprocedure	-	Het nadeel van deze variant betreft dat er een langere doorlooptijd zal zijn omdat er voor het gehele deel van het nieuwe tracé een bestemmingsplanprocedure noodzakelijk is.

6.4.1 Afweging en conclusie

Voor dit tracé zijn geen subvarianten gedefinieerd en deze is nog iets oostelijker ingepast dan tracé 2. Nadelig aan dit tracé zijn de impact op de natuur en de flankerende maatregelen die getroffen moeten worden, om het gebruik van het nieuwe tracé te bevorderen. Daarentegen is de impact op de omgeving en de benodigde grondaankopen minder, als dit vergeleken wordt met tracé 1. Een goede landschappelijke inpassingsstudie moeten de impact op de natuur zo klein mogelijk houden.

6.5 Eindconclusie en aanbevelingen

Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat er drie tracés mogelijk zijn om de beoogde uitbreidingslocaties van bedrijventerrein De Schor te ontsluiten. Per uitbreidingslocatie zijn meerdere (sub)varianten mogelijk om het betreffende gebied te ontsluiten. Uit deze studie blijkt dat:

- Tracé 1 op de belangrijkste aspecten (impact omgeving en grondaankopen) het slechts scoort;
- Tracé 2a niet aanbevolen wordt. Ondanks dat deze een voordeel heeft dat er geen grond met een natuurbestemming doorkruist wordt, is de negatieve invloed op de direct aanliggende woning te groot, wat een negatieve impact op de leefbaarheid heeft.
- Tracés 2 en 3 gelijkwaardig scoren als het gaat om de benodigde grondaankopen en impact op de omgeving. Vanwege de centrale ligging tussen de Wilhelminalaan en Rooth bieden deze varianten ook meer voordelen om de verkeersveiligheid rondom de provinciale weg te verbeteren. De naastgelegen landbouwpercelen kunnen namelijk via de nieuwe tracés ontsloten worden waardoor de aansluitingen op de Provinciale weg kunnen verdwijnen. Daarbij dient breder gekeken te worden om ook onderzoek te doen naar het saneren van aansluiting Veldsehuizen en Rooth;
- Tracé 3 in potentie de meeste voordelen heeft omdat tracé 2 iets dichter bij de bestaande bebouwing geprojecteerd is.

Voortbordurend hierop wordt aanbevolen om de nieuwe ontsluiting aan de oostzijde van het huidige bedrijventerrein in te passen. Hiervoor is een nadere uitwerking noodzakelijk van tracé 3. Omdat de impact op de natuur aan die zijde van het bedrijventerrein groot is bevelen we aan om een goede landschappelijk inpassingstudie uit te voeren zodat de impact op de natuur zo klein mogelijk blijft. Voor de woningen die het dichts bij het nieuwe tracé liggen maar bij een centrale inpassing tussen de bestaande bebouwing nog altijd op ca. 100m er vandaan, dient de invloed op de directe leefomgeving onderzocht en uitgewerkt te worden, zodanig dat er geen grote nadelen van de nieuwe ontsluitingsweg ondervonden worden.