

## N280 bezien en herzien.

De tot een 52 meter opgeblazen variant 3C heeft een enorme impact op de omgeving. Het zuinig omgaan met de omgeving, kern van het besluit van Provinciale Staten van 7 februari j.l., wordt volledig overboord gegooid. Aan deze brede variant van 3C kleven nog steeds zwaarwegende bezwaren betreffende de veiligheid, vooral die van de zwakke verkeersdeelnemers. En deze variant van 3C heeft een impact op de omgeving die nog wel eens groter kon zijn dan die van de afgewezen variant 5E.

### Samenvatting:

In deze samenvatting volgen de belangrijkste punten van mijn onderzoek naar de impact van de diverse varianten van de N280 in Baexem op de omgeving en de verkeersveiligheid. Alle details staan in het onder de samenvatting beginnende verslag.

Na ontvangst van een ANWB rapport over het gebrek aan veiligheid op provinciale wegen heeft PS besloten dat bovenregionale verbindingswegen als de N280 alleen nog maar uitgevoerd mogen worden als wegen met de hoogste veiligheids categorie volgens de normen van DVV (Duurzaam Veilig Verkeer). Om dit te bereiken is de op 7 februari door PS gekozen variant 3C (knelpuntgerichte aanpak) opgeblazen tot een 52 meter brede variant, die ik maar 3C++ noem. Bij de combinatie van beide besluiten krijgen de ernstige gevolgen hiervan voor de directe omgeving van de N280 blijkbaar weinig tot geen aandacht. Er wordt er gemakkelijkerwijze maar van uitgegaan dat als het tracé maar hetzelfde blijft verder alles willekeurig aangepast kan worden.

Een (nieuwe) planMER voor 3C++ lijkt mij op zijn plaats. Wordt ook voor Kelpen een planMER opgesteld, want ook daar wordt EHS geraakt?

Alhoewel veel veiliger dan de oorspronkelijk 3C scoort 3C++ nog steeds qua veiligheid beduidend lager dan door PS afgewezen variant 5E. Vooral de veiligheid van fietsers is op grote delen van het traject onvoldoende. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat een dubbele parallelstructuur nodig is en daarom er geen ruimte is voor een apart fietspad.

Rechtlijnig geredeneerd uit het besluit van PS om te kiezen voor optimale verkeersveiligheid betekent dit dat alsnog gekozen moet worden voor de veruit meest veilige variant, 5E.

De voordelen van variant 5E t.o.v. 3C en 3C++ voor de leefbaarheid in het dorp Baexem mag als bekend verondersteld worden. Net als bij veiligheid moet ook voor leefbaarheid niet voor een krappe voldoende gegaan worden.

Ook de lokale bereikbaarheid, mede voor het landbouwverkeer, is bij variant 5E aanmerkelijk beter dan bij de varianten 3C en 3C++. Wat nut hebben een paar hectares landbouwgrond méér, als dit betaalt moet worden met een problematische infrastructuur voor het landbouwverkeer?

Blijft het hoofdstuk natuur, waar 3C beter scoort dan 5E. Maar geldt dit ook nog voor 3C++?

Uit een presentatie van Remco Daalder:

**GROEN is geen DOEL maar MIDDEL:**

Koppel aan vestigingsklimaat stad/dorp en kwaliteit directe leefomgeving;

Verkoop er huizen mee;

Stel steeds menselijk gebruik voorop;

Haal met weinig investeringen veel extern geld op;

Vlecht de natuur er doorheen met de ecologische trukendoos.

Natuurontwikkeling heeft het meeste bestaansrecht en slagingskans als ook mensen, liefst in hun directe omgeving, er mee van profiteren.

Een volledig nieuwe weg kan op een veel meer ecologisch verantwoorde manier aangelegd worden, dan een opgewaardeerde oude weg. Zo biedt een ecologisch verfijnde variant 5E voordelen voor mens, maar ook voor natuur.

Vanwege de dubbele parallelstructuur en de lastige oversteek tussen Hunselerdijk en Reijnderstraat, zal 3C++ uiteindelijk een groter beslag doen op de omgeving dan 5E. Door de ligging van de weg zijn er bij 3C++ nauwelijks mogelijkheden om echt winst voor de natuur te boeken.

Net als 3C doorsnijdt 3C++ nog steeds de historische kern van Baexem en is meer sloop van woningen nodig op het tracé in Baexem, waaronder ook in de historische kern. De trieste score staat alleen al in Baexem voorlopig op vier huizen, een bedrijfspand en een infragebouw. Maar uit oogpunt van het niet voldoende kunnen reduceren van geluidsoverlast, en de mogelijke aanleg van een ruimere oversteek over de Haelense beek (Flora en Faunawet) kunnen dat nog beduidend meer huizen worden. Indien voor 5E gekozen was, hoefde geen enkel gebouw gesloopt te worden.

Bij al deze minpunten komt als klap op de vuurpijl dat voor variant 3C++ ongeveer dertien miljoen Euro belastinggeld meer uitgegeven moeten worden dan voor de aangetoond veel betere variant 5E.

Al met al kom ik op de volgende gewogen beslissingstabel (hoe minder punten hoe beter):

<b>Gewogen beoordeling varianten N280</b>			
	Variant 3c	Variant 3c++	Variant 5e
Doorstroming	2	2	1
Verkeersveiligheid	3	2	1
Calamiteitenongevoeligheid	4	2	1
Leefbaarheid dorpskern	3	3	1
Leefbaarheid buitengebied	3	3	2
Ruimtelijke kwaliteit	3	3	2
Historische kern bij dorp	3	3	2
Landbouwgrond	3	4	4
Landbouwinfra	4	4	2
Natuur en landschap	3	4	4
Koppeling Nat.2000 Leudal	4	4	2
Conserverende gebiedsvisie	3	4	1
Toekomstvastheid	4	3	1
Kosten	4	5	3
Te slopen huizen	5	5	1
Juridische haalbaarheid	4	4	3
Uitvoerbaarheid	4	4	1
Constructieoverlast	4	4	2
<b>Totaal:</b>	<b>63</b>	<b>61</b>	<b>34</b>

1	Uitstekend
2	Goed
3	Neutraal
4	Slecht
5	Zeer slecht

Bovengenoemde punten dienen voldoende reden te zijn om de N280 weer op de agenda van Provinciale Staten te zetten. En aanleiding te zijn dat dit keer wel besloten wordt om de ruimere randweg 5E aan te leggen. Uit oogpunt van superieure verkeersveiligheid, het landbouwbelang, de haalbare natuurverbetering, het behoud van historische waardes in de oude kern van Baexem, het behoud van al die woningen die in Baexem aan 3C++ ten prooi zouden vallen en de veel lagere kosten.

Uitgebreid verslag:

### 1) Veiligheid:

Aanleggen van een gebiedsontsluitingsweg volgens het hoogste veiligheidsniveau (DVV (Duurzaam Veilig Verkeer), handboek wegontwerp CROW) is door PS voorgeschreven voor wegen met bovenregionale functie. Dit is weergegeven in het ontwerp PVVP 2014. Wegen met regionale functie mogen ook met een lager veiligheidsniveau aangelegd worden.

Een normale gebiedsontsluitingsweg volgens dit hoogste veiligheidsniveau ziet er als volgt uit: Een weg met geschieden rijbanen, breedte ca. 3,5 meter, met daartussen een berm met een minimale breedte van 6 meter en aan beide zijden een obstakelvrije zone, elk met een minimale breedte van 6 meter. Aan een zijde komt dan een parallelweg (voor lokaal en landbouwverkeer), met een breedte van ca. 5,5 meter, met daarnaast een obstakelvrije zone met een minimale breedte van 2,5 meter. Aan de andere zijde een fietspad met een breedte van ca. 3 meter en een obstakelvrije zone van minimaal 1 meter. Daarbuiten komt dan nog de ontwateringsvoorziening (greppels). Totale breedte van deze weg is dan ca. 52 meter.

De huidige wegen kennen meestal een weg met twee rijbanen, gescheiden door een (dubbele) middenstreep en daarbuiten aan beide zijden een fietspad. Totale breedte 14 à 15 meter. Langs deze wegen liggen huizen, vaak dicht op de weg, landbouwgronden en natuur (incl. EHS).

Het is dan ook niet moeilijk om in te zien dat het opwaarderen van een 14 meter brede weg naar een 52 meter brede weg een enorme impact heeft op de omgeving. Per kilometer weglengte is hier 3,8 hectare grond voor nodig.

Omdat de schade aan de omgeving enigzins te beperken mag, met aangeven van zwaarwegende, argumenten, afgeweken worden van het ideale profiel. Het is daarbij de vraag of dit op basis van de uitspraak van PS voor bovenregionale verbindingswegen überhaupt toelaatbaar is.

Wat de N280 tracé bij Baexem betreft, had PS op 7 februari j.l. gekozen voor een knelpuntgerichte aanpak, variant 3C. Deze bleef binnen het profiel van de huidige weg (breedte 14 meter). PS nam dit besluit ondanks de aangetoonde tekortkomingen van deze variant op het gebied van verkeersveiligheid. Het zuinig omgaan met natuur- en landbouwgrond was belangrijker.

Maar door het bovengenoemde besluit van PS omtrent het toepassen van de richtlijnen DVV is er geen sprake meer van een knelpuntgerichte aanpak. De N280 tussen de A2 en het viaduct over de N273 is een bovenregionale verbindingsweg. Voor het tracédeel bij Baexem geldt dat variant 3C eenvoudig opgeblazen is naar deels een 52 meter breed profiel en deels een afgepeld profiel, wat met het originele 3C alleen nog het tracé gemeen heeft. Ik noem deze variant 3C++. Voor het hele tracé van de N280 verder langs Kelpen tot aan de A2, en verder van de A2 naar Weert (regionale verbindingsweg) geldt hetzelfde principe. Opblazen naar 52 meter en waar dat echt problemen geeft afpellen.

Variant 3C++ geeft door de veelheid van bebouwing, grondstukken en toegangswegen naast de N280 al direct een probleem. Er kan niet volstaan worden met een enkele parallelweg, zoals normaal gebruikelijk bij een volgens de normen van DVV ingerichte gebiedsontsluitingsweg. Ook niet na de sloop van de huizen die voor de weg moeten wijken. Dit is opgelost door langs grote delen van de weg geen fietspad aan te leggen, maar een parallelweg aan beide zijden. Waarbij zich ook nog eens de ongelukkige situatie voordoet dat de primair voor het landbouwverkeer gedachte parallelweg aan de noordzijde, ter hoogte van de Hubert Cuyperslaan, niet langs het volledige tracé doorloopt/ kan doorlopen. Daardoor moet lokaal verkeer en landbouwverkeer in hoofdzaak gebruik maken van de parallelweg aan de zuidzijde, die primair voor fietsverkeer gedacht is. Omdat juist dit tracédeel deel uitmaakt van de directe verbinding tussen Baexem en Oler is de verkeersintensiteit van gemotoriseerd verkeer (lokaal en landbouw) aanzienlijk en betreft het ook nog eens deels zware voertuigen. Een mogelijk alternatief tracé voor gemotoriseerd lokaal en landbouwverkeer loopt dwars door de kern van Baexem, is bovendien voor zwaar verkeer onbruikbaar en deels verkeerssluw gemaakt.

Het is maar de vraag of dit ontwerp helemaal voldoet aan de eisen van DVV. DVV verlangt een strikte scheiding van gemotoriseerd verkeer, landbouwverkeer en fietsers/voetgangers. Uitzonderd waar dit echt niet anders mogelijk is.

Op de helft van het tracé langs Baexem (rotonde <-> Exaeten) moet een afgepeld ontwerp toegepast worden, met als klap op de vuurpijl de bottleneck bij Exaeten. Deze is potentieel gevaarlijk, vooral bij minder optimale omstandigheden als (zware) regenval en sneeuw. Niet streekkundige automobilisten verwachten dit soort aanpassingen niet op een volgens DVV richtlijnen aangelegde weg. En is deze bottleneck dwingend nodig? De boerderij van de Stichting het Limburgs Landschap is geen monument. Het is wel een waardevol gebouw, maar een ander, minstens even waardevol gebouw (de oude pastorie, Kasteelweg 4, particulier bezit), wordt niet gespaard.

Daarbij komt nog dat variant 3C++ te zien is als een nieuwe weg. Net als bij 5E zal de vrije ruimte bij de oversteek over de Haelense beek vanwege de eisen van de Flora en Faunawet 2,75 meter boven het wateroppervlak moeten bedragen. Om dit überhaupt te realiseren tussen de boerderij en de tunnelbak zal de Haelense beek (EHS) verlegd moeten worden. Het tankstation de Haan zal verplaatst moeten worden. Op relatief korte afstand moet een hoogteverschil van ca. tien meter overwonnen worden (top oversteek naar laagste punt tunnelbak).

En het is nog maar zeer de vraag, gezien de voorkomende diersoorten (b.v. de watervleermuis), of een ontheffing van de Flora en Faunawet verkregen kan worden, waardoor de verhoging van de oversteek niet nodig zou zijn.

Door de opwarming van de atmosfeer kunnen we steeds vaker heftige stortregens gaan verwachten. Daardoor loop je bij variant 3C++ het geheide risico dat de tunnelbak tijdens een flinke hoosbui onder water komt te staan, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden, mede in combinatie met de relatief steile oosthelling. Automobilisten komen, voor ze er goed en wel erg in hebben, in een grote plas water terecht en kunnen in de tunnelbak de macht over het stuur verliezen. Minder ernstig, maar wel vervelend is het feit dat de N280 niet meer benut kan worden als de tunnelbak ondergelopen is.

In het geval van de N280 bij Baexem kunnen al deze problemen gemakkelijk opgevangen worden door niet variant 3C++ uit te voeren maar variant 5E, de randweg om het dorp heen. In dat geval komt er een nieuwe weg voor het (doorgaande) gemotoriseerde verkeer. Het huidige tracé, met gescheiden fietspaden, is dan ter beschikking van het landbouwverkeer, het lokale verkeer (aanwoners) en de fietsers, waarbij er wel sprake is van fysieke scheiding van gemotoriseerd verkeer, landbouwverkeer en fietsers. Tevens kan de hoofdweg over de volledige lengte probleemloos uitgevoerd worden volgens de maximale eisen van DVV. Afpellen en bottlenecks zijn onnodig.

## 2) Benodigde landbouwgrond:

Voor realiseren van 3C++ in volle breedte is per kilometer weglengte 3,8 hectare extra grond nodig. Dit is deels particuliere grond (met huizen), deels landbouwgrond en deels natuurgrond, waaronder EHS. Omdat 5E geen extra parallelweg en fietspad nodig heeft is hiervoor ca. 3 ha grond per kilometer weglengte nodig.

De oversteek vanaf de Hunselerdijk naar de Reijnderstraat kan in geval van 5E eenvoudig recht over de nieuwe randweg gemaakt worden. Doordat de randweg gemakkelijk iets verdiept aangelegd kan worden, hoeft de oversteek ook minder hoog gemaakt te worden tov het maaiveld. De hellingen kunnen dus minder steil gemaakt worden. De hele kermis met bochten en opritten bij de oversteek voor 3C++ is niet meer nodig. Aan de noordzijde van de huidige N280 is geen grond meer nodig. Al met al mag gesteld worden dat voor de aanleg van variant 5E nauwelijks meer landbouwgrond nodig is dan voor 3C++.

Maar het gaat niet alleen om grond. Goede bereikbaarheid, via een veilige verbindingsweg tussen bedrijven en percelen, is uiterst belangrijk. Op dit gebied scoort 5E, waar de fietsers wel gescheiden

zijn van het landbouwverkeer aanmerkelijk beter dan 3C++. Tevens is er bij 5E slechts een enkele parallelweg nodig, waarbij bij 3C++ een dubbele parallelweg nodig is, waarbij de primair voor landbouwverkeer gedachte noordelijke parallelweg niet volledig langs het hele tracé doorloopt wat tot extra omrijbewegingen kan leiden. Ook de oversteek van de Hunselerdijk naar de Reijnderstraat is bij 5E beduidend veiliger en gemakkelijker berijdbaar dan de bochtige versie bij 3C++.

### 3) Benodigde particuliere grond en woningsloop:

Ten opzichte van 3C++ waar voor de aanleg van deze variant in Baexem vier woningen, een bedrijfsgebouw en een infragebouw (trafohuis) gesloopt dienen te worden, scoort 5<sup>E</sup>, waarvoor geen enkel gebouw in Baexem gesloopt hoeft te worden, vele malen beter.

Soms bekruipt mij de gedachte, dat door de strenge bescherming van natuur en landbouwgrond (Verklaring van Roermond) er een neiging ontstaat om infrasprojecten maar over particuliere grond te laten gaan. Dat zou een bijzonder kwalijke ontwikkeling zijn, omdat het mensen in hun directe woonomgeving bedreigt. Iets om nu en in de toekomst goed in de gaten te houden.

### 4) Leefbaarheid:

Zoals bekend mag zijn scoort variant 5E wat de leefbaarheid in de kern Baexem betreft beduidend beter dan variant 3C en dus ook beduidend beter dan variant 3C++. De breedte van de weg heeft nauwelijks invloed op de het verkeersgeluid en de hierdoor geproduceerde hoeveelheid fijnstof. De tunnelbak is bij 3C++ iets breder dan bij 3C, maar ook dit zal nauwelijks invloed hebben op het geluid.

### 5) Doorstroming doorgaande verkeer, en lokale bereikbaarheid:

Ook hier wijkt 3C++ nauwelijks af van 3C. Geoptimaliseerd voor het doorgaande verkeer. Het lokale verkeer veroordeeld tot een incomplete parallelstructuur, waar fietsers, gemotoriseerd verkeer, inclusief vrachtverkeer, en landbouwverkeer van dezelfde rijweg gebruik moeten maken. Baexem krijgt elk slechts één punt waar de hoofdweg opgereden kan worden. De lokale bereikbaarheid wordt opgeofferd aan voordelen voor het doorgaande verkeer, dat ook nog eens volgens de definities voor DVV voor een aanzienlijk deel op het hoofdwegennet thuis hoort. Een klassiek voorbeeld van wel de lasten maar niet de lusten krijgen.

Daarentegen biedt 5E wel een complete parallelstructuur en gescheiden rijwegen voor gemotoriseerd verkeer en fietsers. De hoofdweg, over de hele lengte volgens het hoogste DVV veiligheidsniveau, loopt verder van het dorp en veroorzaakt beduidend minder overlast. Ook hier is slechts één oprijpunt gepland, maar tegenover de vermindering van de lusten staat hier wel een verregaande vermindering van de lasten.

### 6) Kosten:

De aanleg van variant 5E kost Euro 31 miljoen. Variant 3C++ kost Euro 44 miljoen. Beide bedragen met een marge van + en - 40%, waarbij voor 3C++ geldt dat de -40% gerust weggestreept mag worden.

### 7) Natuur:

Op dit punt lijkt 3C++ nog iets beter te scoren dan 5E, maar is dit ook zo?

Omdat de impact van 3C++ op de omgeving veel groter is dan die van 3C en hierbij ook nieuwe natuur en EHS geraakt wordt, zal er een planMER moeten komen voor 3C++ en tevens een planMER voor het tracé van Baexem, via Kelpen, naar Weert. Ook hier wordt op meerdere punten nieuwe natuur en EHS geraakt.

Een mooi statement over natuur van Remco Daalder:

(Uit: <http://deltaproof.stowa.nl/upload/agenda/Presentatie%20Remco%20Daalder.pdf>)

**GROEN is geen DOEL maar MIDDEL:**

Koppel aan vestigingsklimaat stad/dorp en kwaliteit directe leefomgeving;

Verkoop er huizen mee;

Stel steeds menselijk gebruik voorop;

Haal met weinig investeringen veel extern geld op;

Vlecht de natuur er doorheen met de ecologische trukendoos\*.

\*De Ecologische Trukendoos is opgenomen in bijlage 5 van het studierapport Woonmilieus en natuur: Zoeken naar kansen voor natuur in de wijk van de toekomst. Bureau Stadsecologie Amsterdam, november 1996. De Ecologische Trukendoos is een losbladig handboek dat nog voorlop in ontwikkeling is en constant geactualiseerd wordt.

Dit sluit vrijwel naadloos aan bij de gebiedsvisie van de Gemeente Leudal.

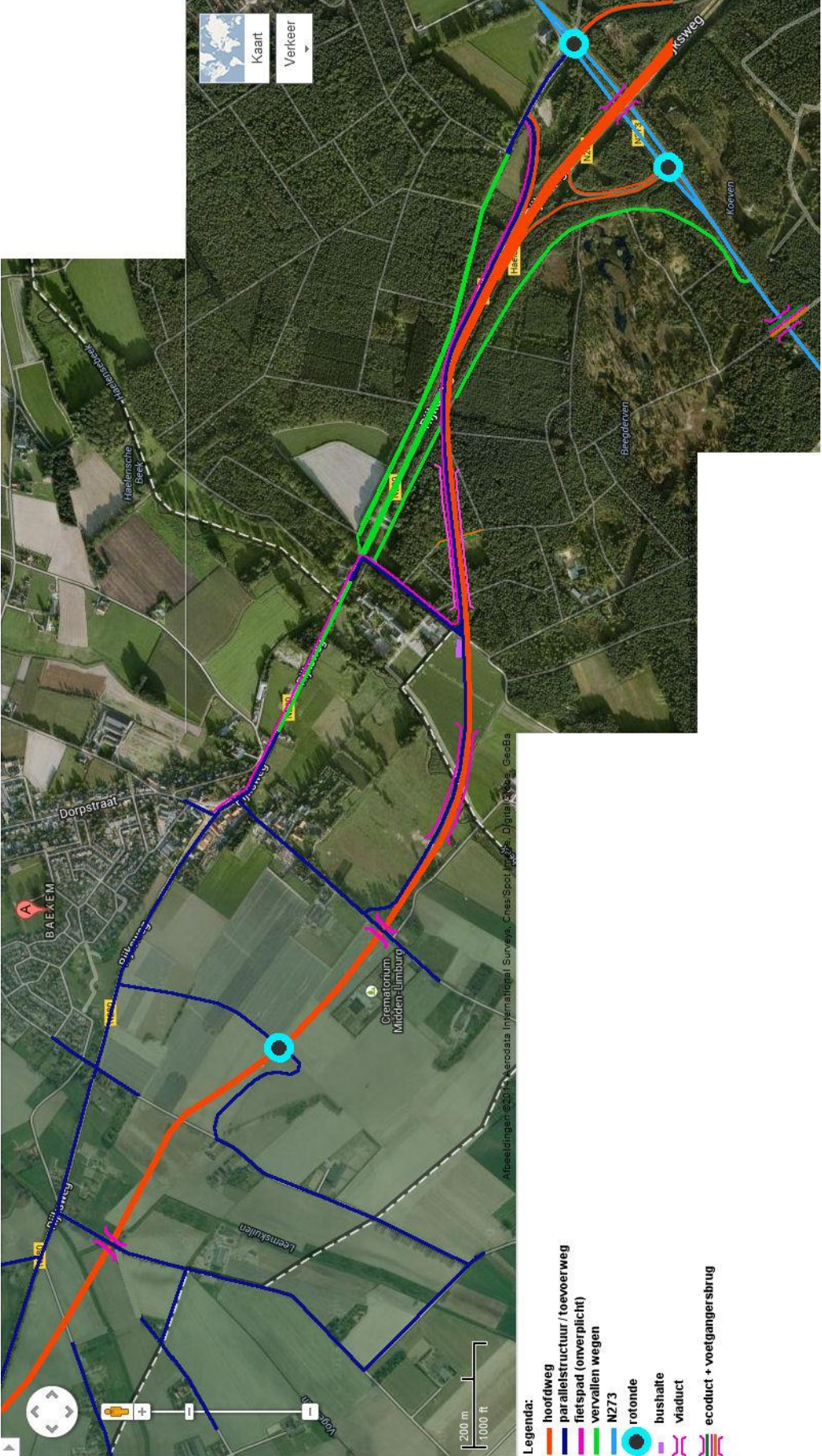
Natuurontwikkeling heeft het meeste bestaansrecht en slagingskans als ook mensen, liefst in hun directe omgeving, er mee van profiteren. Want in dat geval zullen mensen zich het meeste inzetten voor de natuur. Met vaak bescheiden middelen is het mogelijk natuur te realiseren op al die "vergeten" plekken en plekjes tussen huizen, wegen en akkers. Juist deze oases kunnen veel aan natuur en landschap toevoegen.

De exacte ligging van een weg zal er weinig toe doen. Een volledig nieuwe weg kan op een veel meer ecologisch verantwoorde manier aangelegd worden, dan een opgewaardeerde oude weg. Ecologie wordt vanaf het begin in het ontwerp geïntegreerd. Zo biedt variant 5E voordelen voor mens (meer veiligheid, betere leefbaarheid, betere lokale bereikbaarheid) en voor natuur (smallere doorsnijding, juist in het ecologisch belangrijkste gebied, en minder barrièrevorming).

Bij variant 3C++ blijft de weg op zijn huidige plek liggen. Omdat er geen dwingende reden is at te wijken van het maximale niveau van de richtlijnen voor DVV dient de weg het ideale profiel te hebben en wordt daarom 52 meter breed. De omliggende natuur is EHS. De Defensieweg blijft als parallelweg, en het fietspad zal op de huidige Baexemerweg, die tevens ook nog parallelweg is voor de ontsluiting van de boerderij Baexemerweg 2, komen te liggen. Het huidige groen tussen deze drie wegen valt voor een aanzienlijk deel ten prooi aan de nieuwe weg. Aanleg van ecotunnels/ecoducten zullen alleen nog maar verder kostenverhogend werken, waardoor deze snel weggestreept dreigen te worden. Het natuurgebied Beegderhei/Exaten is daardoor, praktisch gezien, blijvend afgesloten van het Natura 2000 gebied Leudal door een forse barrière van drie wegen.

Zoals in de bovenstaande paragraaf veiligheid al vermeld zal bij realisatie van 3C++ de brug Haelense beek moeten voldoen aan de Flora en Faunawet. Hiervoor wordt getracht ontheffing te krijgen, met als gevolg dat ook hier geen verbinding meer kan ontstaan tussen de natuurgebieden ten zuiden en ten noorden van de N280. Het mag niet zo zijn dat natuur alleen maar belangrijk is als het ons uitkomt. Indien er geen ontheffing gevraagd kan worden voor 5E, vanwege de aanwezige diersoorten, dan kan dit ook niet voor 3C++.

In de huidige variant 5E loopt de randweg door de EHS en blijft het huidige N280 tracé de functie vervullen van parallelweg en de huidige Baexemerweg de functie van fietspad. Uit ecologisch oogpunt is dit niet ideaal, omdat de huidige N280 een barrière blijft vormen. Maar 5E kan uit ecologisch oogpunt verder geoptimaliseerd worden, en wel op de volgende manier (zie onderstaande kaart):



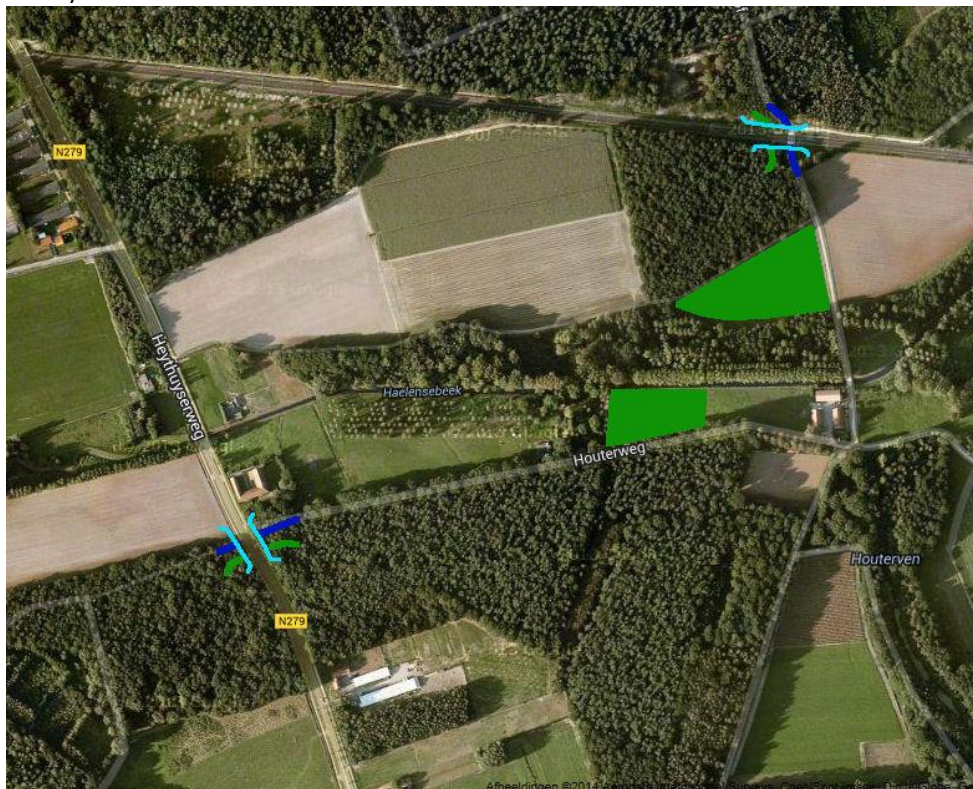
Afdeling Infrastructuur en Mobiliteit  
 Dienst Infrastructuur en Mobiliteit  
 Digitalisering  
 Digitalisering - GeoBa

Laat de parallelweg vanaf Zusterzeel tot aan de Kasteelweg langs de nieuwe randweg lopen en het fietspad van Zusterzeel tot aan Exaeten. De omweg ontmoedigt tevens sluipverkeer. Ruim de Defensieweg, de oude N280 vanaf Rijksweg 1, en de Baexemerweg helemaal op. Hierdoor is er geen sprake meer van afsnijding van de 6 ha bos aan noordzijde van de nieuwe randweg. Dit spaart eenzelfde oppervlak aan landbouwgrond. Realiseer tussen Rijksweg 1 en Exaeten een oprijlaan, die tevens als fietspad dient. Overweeg daarbij om het fietspad een onverplicht fietspad te maken en laat bromfietzers gebruik maken van de parallelweg. Door het fietspad naast de parallelweg te leggen wordt de sociale veiligheid verhoogd. Nadeel is dat de fietsers een paar honderd meter moeten omfietsen, vergeleken met de huidige situatie. Doordat de parallelweg op dit tracédeel geen op- en afritten heeft, is de ligging van het fietspad op deze manier vanuit oogpunt van DVV m.i. hier geen probleem.

Ontsluiting van de boerderij Baexemerweg 2 is mogelijk via de oprijlaan en via de Exaetenweg naar de parallelweg. Na pensionering van de huidige bewoner kan van de boerderij b.v. een informatiecentrum gemaakt worden en is ontsluiting als landbouwbedrijf niet meer nodig. Leg de weg in het bosgebied bij Exaeten deels verhoogd aan (als bij de Haelense beek) waardoor de weg in dat deelstuk de bosgrond vrij laat. Dat hoeft niet meters hoog te zijn, maar het wegdek b.v. op twee meter boven maaiveld. Dan blijft een vrije doorgang van ca. één meter over. Op enkele plekken verlaag je de bosgrond om meer doorgangshoogte te winnen voor passage van groter wild en mensen (op wandelpaden). Op deze manier blijft er vrije doorgang over de bosgrond voor het wild, maar ook voor wandelaars op de paden.

De effectieve doorsnijding van de EHS is bij variant 5E smaller dan bij variant 3C++ met Defensieweg en Baexemerweg als parallelwegen.

Realiseer een ecoduct in combinatie met ecotunnel(s) of ecombiduct\* (vergelijk N297 Op de Kievit), gecombineerd met een voetgangersbrug over de N273, ten zuiden van het N280 viaduct. Verdere vermindering van de barrières door middel van ecotunnels evt. gecombineerd met voetgangertunnels onder de N279 en de spoorlijn en de verbinding tussen Beegderheide en Leudal is een feit voor dier en wandelaar. Tussen de N279 en de Houterhof kan ter verdere versterking van het gebied een deel van de daar aanwezige landbouwgrond verwilderd worden (zie onderstaande kaart).



\*Combinatie van een ecoduct en een ecotunnel, door in het ecoduct een buis te voorzien voor de dieren die zich liever ondergronds verplaatsen.

Verder bijkomend voordeel van 5E: De monumentale mammoetboom bij Kasteelweg 4 en de beschermde bommenrij aan de Kasteelweg kunnen blijven staan.

De stilte op Baronsberg is bij 5E, waarvan de geluidsbelasting in de berekeningen al beneden de norm voor een woonhuis ligt, via een geluidswal/-scherm te garanderen.

De benodigde verlichting kan, waar gewenst, vleermuisvriendelijk (batlamp) uitgevoerd worden.

Aanleg van 5E kan ook aanleiding zijn om het naaldbos bij Exaeten, waar deze weg doorheen zal lopen, te transformeren tot een voor de omgeving van Baexem veel natuurlijkere combinatie van loofbos en venlandschap.

(5E is miljoenen euro's goedkoper dan 3C++. Niets ligt er meer voor de hand dan een deel van dat geld te gebruiken voor een substantiële versterking van de natuur tussen Beegderhei en het Leudal.)

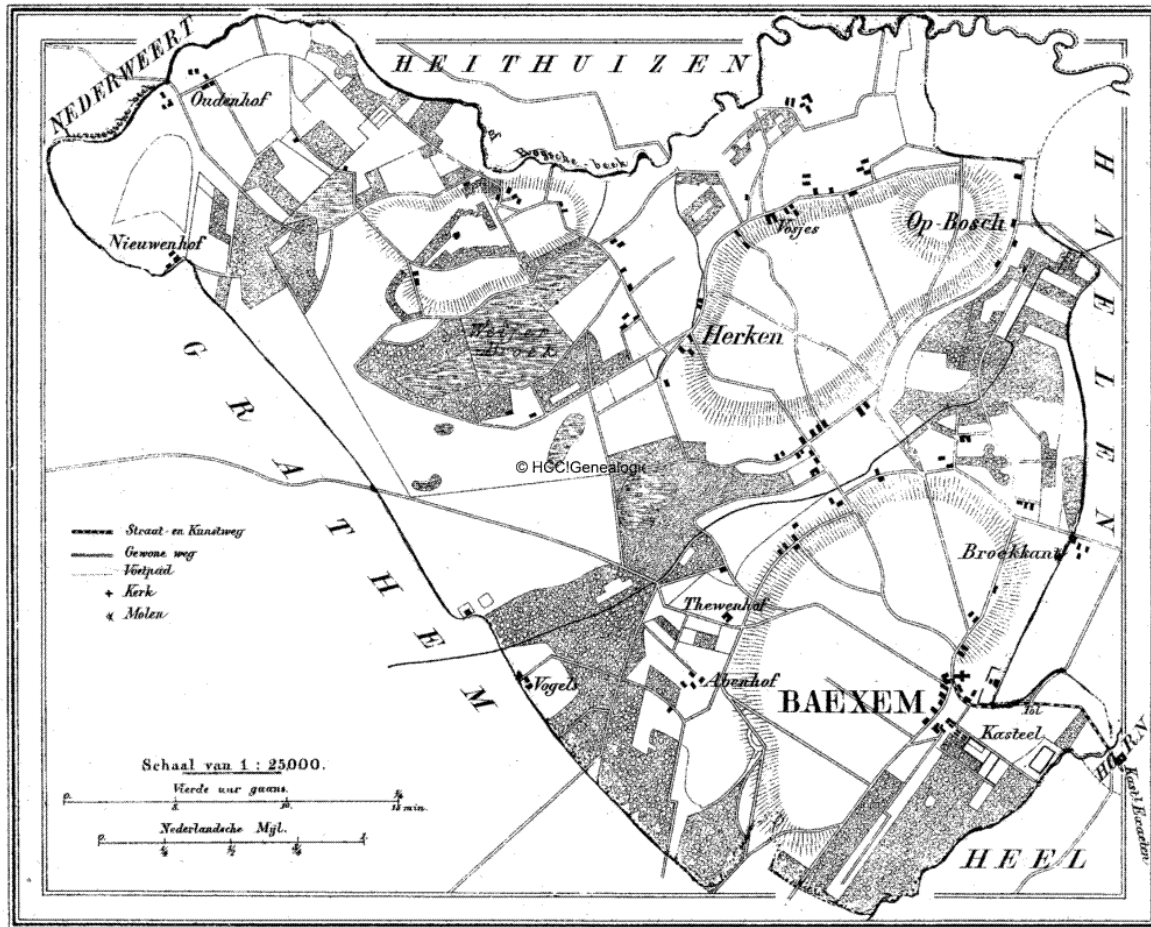
Op deze manier is via aanleg van de hierboven beschreven licht aangepaste variant 5Eco een grote verbetering voor de natuur te realiseren, die met de aanleg van 3C++ nooit te realiseren zal zijn. Maar ook voor de natuurliefhebber is dit een betere variant omdat zowel de N280 als de N273 veilig te kruisen zijn en een lange wandeling tussen Leudal en Beegderheide probleemloos mogelijk zal zijn.

Je kunt krampachtig vasthouden aan het bestaande. Zeker als dat in jouw ogen het goede is. Daarmee voorkom je misschien verslechtering, maar aan de andere kant blokkeer je ook alle mogelijke verbeteringen.

## 8) Historische waarden:

PROVINCIE LIMBURG.

GEMEENTE BAEXEM.



1866.

910 Bundeers. 600 Inwoners.

Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden.

De huidige N280 en ook varianten 3C en 3C++ lopen dwars door de historische kern van Baexem, op de bovenstaande kaart uit 1866 duidelijk te zien bij het Kasteel. Baexem's oude kern lag tussen de toenmalige kerk bij de Klockeberg, vernield in de tweede wereldoorlog, en het kasteel. Pas na de aanleg van de spoorlijn Weert-Roermond, als deel van de IJzeren Rijn, geopend op 3 juni 1879, ontwikkelde er zich een tweede kern bij het station. Hier vestigden zich een aantal bedrijven die profiteerden van de geboden goede transportmogelijkheden. Tussen de beide kernen ontwikkelde zich langzaam langs Stationsweg en Dorpstraat een lintbebouwing. Daarbuiten lagen een aantal kastelen/herenhuizen en diverse boerderijen verspreid in het landschap. De Duitse Kulturkampf resulteerde in de stichting van twee jezuïetenkloosters in Baexem (Exaeten in 1873 en Mariabosch in 1877).

Intens triest is dan ook het feit dat nu, zeventig jaar na de vernieling van de oude kerk, juist de markante oude pastorie moet wijken voor de omleiding van de N280 van vóór de huizenrij aan zuidzijde naar achter deze huizenrij. De scheiding door de oude kern van Baexem verandert van een drukke weg in een drukke weg door een diep gat. Een van de oudste huizen van Baexem komt aan de rand van de afgrond te staan. De bedrijfsruimte erachter valt ook ten prooi aan de weg. Wordt de N280 ooit vierbaans, dan mag nog meer kaalslag in de historische kern van Baexem verwacht worden.

Bij de aanleg van 5E daarentegen verdwijnt de doorgaande weg juist uit de historische kern van Baexem. Er hoeft geen enkel huis gesloopt te worden. De oude kern, inclusief het kasteel, wordt weer één geheel met het dorp. Exaeten kan op een uitnodigende manier op het dorp aangesloten

worden. Ook bij vierbaans worden van de N280 zal dit geen invloed meer hebben op de historische kern van Baexem.

9) Conclusie:

Bovengenoemde punten dienen voldoende reden te zijn om de N280 weer op de agenda van Provinciale Staten te zetten. En aanleiding te zijn dat dit keer wel besloten wordt om alsnog de ruimere randweg 5E aan te leggen. Uit oogpunt van superieure verkeersveiligheid, het landbouwbelang, de haalbare natuurverbetering, het behoud van historische waardes in de oude kern van Baexem, het behoud van al die woningen die in Baexem aan 3C++ ten prooi zouden vallen en de veel lagere kosten.

Baexem, 12-08-2014,  
Ing. Wim Roost.