

Vernieuwde N280 stelt ontwerpers voor complexe opgaven

Aanpassing van de N280 in Limburg brengt onder meer een paar complexe civiele werken met zich mee. Een nieuwe brug met aangepast wegdek over het kanaal Wessem-Nederweert, en een verdiepte aanleg over ca. 700 meter in een grondwaterbeschermingsgebied.

Dwars door Midden-Limburg loopt de N280, die de verbinding vormt tussen de Duitse grens bij Roermond aan de oostzijde en Weert aan de westzijde. De provincie Limburg werkt reeds jaren met betrokken gemeenten en overige belanghebbenden om de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid op en langs deze belangrijke verkeersader te verbeteren. Aanpassingen aan dit traject zijn voorzien op twee deelprojecten: de N280-West, wegvak Leudal en de N280-Oost, wegvak Roermond. In Roermond wordt momenteel druk gewerkt aan de realisatie van de maatregelen die er onder andere voor moeten zorgen dat Roermond en het Designer Outlet Center (DOC) in de toekomst goed bereikbaar blijven. Het wegvak N280 Leudal bevindt zich momenteel in de ontwerp- en planfase.

Uitdagingen in Leudal

In opdracht van – en in samenwerking met – provincie Limburg werken Kragten en Wagemaker momenteel aan de definitieve plannen voor het wegvak in Leudal, nadat in het verleden diverse onderzoeken zijn gedaan naar verschillende alternatieven en varianten.

IN 'T KORT - N280

Aanpassing van de N280 brengt complexe civiele werken met zich mee

Aanpassingen zijn voorzien op twee deelprojecten: de N280-West en N280-Oost

Een uitdaging om te komen tot een breed gedragen plan is het aantal stakeholders

Uiteraard is het aspect stikstofdepositie ook in dit project een heikel punt



De nieuwe Kelperbrug.

Daar waar in Roermond met name de bereikbaarheid van de stad en het DOC centraal staat, ligt de nadruk in Leudal op het vinden van de balans tussen enerzijds doorstroming en verkeersveiligheid van het wegverkeer en anderzijds de leefbaarheid in – en functionaliteit van – het omliggende woon- en leefgebied. In Baexem zorgt de verkeersdruk al jaren voor veel hinder en er gebeuren met grote regelmaat (ernstige) ongevallen op het volledige tracé. In het buitengebied ligt onder andere veel natuur- en landbouwgebied en dat wil men zo veel mogelijk behouden en waar mogelijk natuur versterken.

Intensieve gesprekken

Een grote uitdaging om te komen tot een breed gedragen plan is het groot aantal stakeholders met hun eigen belangen, wensen en eisen. In de eerste plaats betreft dit de individuele aanwonenden en bedrijven langs het tracé die door de uitbreiding van het wegtracé direct worden geraakt in hun woon- en leefgenot. Ook vertegenwoordigers van de woonkernen, verenigd in een stichting of dorpsverleg, hebben hun inbreng en wensen voor de planvorming. In de tweede plaats alle formele partijen die in dit plan betrokken zijn omdat hun belangen direct of indirect worden geraakt. Voorbeelden hiervan zijn Natuurmonumenten met aangrenzende natuurgebieden, TenneT met een drietal hoogspanningsleidingen die het tracé kruisen,

waterschap Limburg vanwege de kruising van enkele A-watergangen en Rijkswaterstaat vanwege de aansluiting op de A2 en de kruising van het kanaal Wessem-Nederweert. En in de laatste plaats uiteraard de gemeente Leudal omdat het volledige tracé van dit deelproject over grondgebied van deze gemeente voert. Met name in het verleden zijn intensieve gesprekken gevoerd over de impact van de verschillende alternatieven en de bijdrage van de alternatieven aan de doelstellingen. Na veel onderzoek en afwegingen is uiteindelijk een voorkeursalternatief gekozen waarvoor de definitieve plannen nu in afronning zijn. Bij de nadere uitwerking van dit voorkeursalternatief is intensief overleg gevoerd met alle betrokken partijen om de maatregelen verder vorm te geven en de negatieve impact hiervan zo veel mogelijk te beperken. Ook zijn maatregelen voorzien om negatieve effecten te beperken dan wel te compenseren en maatregelen die bijdragen aan het vergroten van het maatschappelijk draagvlak.

Complexe opgaven

Wat ogenschijnlijk op een reguliere herinrichtingsopgave lijkt, heeft in de praktijk geleid tot een aantal complexe opgaven en niet-alledaagse maatregelen. Aan de westzijde van het plangebied sluit de N280 aan op de A2 Maastricht-Eindhoven. Parallel aan de A2 ligt het kanaal Wessem-Nederweert, dat door de N280 wordt gekruist door een stalen brug. De

aanpassingen aan de N280 zijn de aanleiding geweest om enerzijds de toe- en afrit van de A2 aan te passen en anderzijds de doorvaart-hoogte en -breedte van het kanaal te vergroten, in aansluiting op de huidige richtlijnen. Het ontwerp van de nieuwe brug moet de aantasting van het aangrenzende natuurgebied echter zo veel mogelijk beperken. Dit heeft geleid tot een complex (constructief) brugontwerp met een overspanning van 46 meter, waarbij het wegprofiel op 'een oor' ligt, het lengteprofiel een topboog heeft en het horizontaal alignment in een boog is gelegen.

Vanwege dit ontwerp en de aanwezige grondslag is gekozen voor een fundering op palen. Bijkomend gevolg van het nieuwe brugontwerp is dat de, parallel aan het kanaal, naastgelegen gastransportleiding van de Gasunie dient te worden verlegd, vóórafgaand aan de bouw van de nieuwe brug. Om de impact op het natuurgebied te beperken is gekozen voor verlegging door middel van een gestuurde boring.

Verdiepte aanleg

In Baexem is vele jaren gesproken over de afweging tussen een alternatief ver van de kern vandaan of een alternatief direct langs de kern. Uiteindelijk is gekozen voor dit laatste. Om de overlast en verkeersongevalligheid als gevolg van deze weg in Baexem te minimaliseren is ervoor gekozen om een gedeelte van de N280 verdiept aan te leggen, over een totale lengte van circa 700 meter. Vanwege de hoge grondwaterstanden en de ligging in een grondwaterbeschermingsgebied is een ontwerp gemaakt uitgaande van een waterdichte betonnen constructie. Vanuit de



Viaduct Bosstraat-Heideweg.



Turborotonde Kelpen-Oler.

omgeving, zowel vanuit de gemeente Leudal als vanuit omwonenden, is de nadrukkelijke wens uitgesproken om de kruising van de Kasteelweg met deze verdiepte ligging landschappelijk in te richten. Voor een zo optimaal mogelijke landschappelijke inpassing is gekozen voor een brugdek met een breedte van 30 meter, zodat naast de functionele weginrichting ook ruimte is voor de aanplant van een robuuste groenstructuur met bomen en struiken. De noodzakelijke constructiedikte van het brugdek is hierdoor toegenomen, wat zowel in het horizontaal als verticaal alignment een ontwerpuitdaging was. Enkele omliggende ruimtelijke dwangpunten, zoals woningen, een benzinestation en een monumentale sequoia, waren hiervan de oorzaak.

Behalve deze twee complexe civiele kunstwerken voorziet de reconstructie in de aanpassing van circa negen kilometer provinciale weg, met

een verdubbeling van de breedte van het wegprofiel als gevolg van de aanleg van onder andere bredere fietspaden en parallelwegen. Ook de verruiming van watergangen, ter voorkoming van wateroverlast in geval van extreme neerslag, is bij de reconstructie voorzien. Ook voorziet het plan in de aanleg van vier (turbo)rotondes, vier tunnels voor langzaam verkeer en een drietal viaducten. Het toepassen van nieuwe bomenrijen, vijf faunapassages, aanleg van natte groenzones, toepassing van drie hop-overs voor vleermuizen en aanleg van circa 12 ha natuurgebied draagt bij aan het herstel en verbetering van natuur- en landschapswaarden.

Stikstofdepositie

Uiteraard is het aspect stikstofdepositie ook in dit project een heikel punt. Daar waar de onderzoeken in het voorjaar van 2019 reeds gereed lagen voor het opstarten van de ruimtelijke procedure, heeft de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake de PAS ook tot vertraging van dit project geleid. Het plangebied is immers gelegen nabij enkele Natura 2000-gebieden, waarvan het gebied Leudal bovendien erg gevoelig is.

De nieuwe verkeersprognoses worden nu gebruikt om de beoogde plannen nogmaals te toetsen en de eventuele invloed van stikstofdepositie inzichtelijk te maken. Ook wordt gewerkt aan de actualisatie van de onderzoeken ten behoeve van de milieueffectrapportage en het Provinciaal Inpassingsplan. Naar verwachting worden de definitieve plannen in de tweede helft van 2020 in procedure gebracht en kan in 2022 worden gestart met de (voorbereidende) werkzaamheden in het kader van deze grootschalige reconstructie.

Martijn Kersten is senior adviseur mobiliteit & ruimte bij Kragten.