

Verslag inspraak en vooroverleg

Voorontwerp bestemmingsplan 'N280 west deelproject wegvak Roermond'

- Inspraakreacties
- Vooroverleg artikel 3.1.1. Bro

januari 2017

Afdeling Plannen & Projecten
Sector Ruimte
Gemeente Roermond

Reacties vooroverleg

Het voorontwerp bestemmingsplan 'N280 west deelproject wegvak Roermond' is in het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening voorgelegd aan de Provincie Limburg, Waterschap Roer en Overmaas, Veiligheidsregio Limburg Noord, Nederlandse Gasunie en Rijkswaterstaat.

Van de Veiligheidsregio Limburg Noord, Rijkswaterstaat en het Waterschap is een vooroverlegreactie ontvangen. De overige instanties hebben geen reactie in het kader van het vooroverleg ingediend.

1. Veiligheidsregio Limburg Noord, Postbus 11, 5900 AA Venlo, d.d. 7 december 2016.

De veiligheidsregio heeft geadviseerd om de volgende maatregelen met betrekking tot de bereikbaarheid, bluswater, ontvluchting en zelfredzaamheid te treffen.

Bereikbaarheid

- a. De hoofdrijbaan van de N280 alsmede de parallelwegen voor het lokale verkeer en de ongelijkvloerse kruisingen van de N280 moeten elk vanuit 2 zijden bereikbaar zijn;
- b. Wegafsluitingen moeten worden uitgevoerd conform het convenant "Vaste en dynamische wegafsluitingen Limburg-Noord";
- c. De bereikbaarheidsvoorzieningen als ook de calamiteitendoorsteken (CaDo's) te realiseren in nauw overleg met de Veiligheidsregio Limburg-Noord.

Bluswater

- d. Voorzien in een bluswatercapaciteit op twee plaatsen van elk 90 m³/uur. De afstand tot deze bluswatervoorzieningen mag maximaal 200 meter zijn om bovengenoemde scenario's voldoende te kunnen bestrijden. In overleg tussen gemeente Roermond, provincie en VRLN is bepaald dat deze nabij de beide vluchttrappenhuizen dienen te worden aangelegd;
- e. De bluswaterwatervoorzieningen realiseren in nauw overleg met de Veiligheidsregio Limburg-Noord.

Ontvluchting

- f. Tussen de beide ongelijkvloerse kruisingen is voor beide rijstroken een afzonderlijke trap te voorzien aan de buitenzijde van de rijstrook, nabij het midden van het verlaagde gedeelte, naar het maaiveld en van daaruit naar openbaar gebied. Trappen en doorgangsbreedtes uitvoeren conform Bouwbesluit 2012;
- g. De constructies van de viaducten dienen een brandwerendheid met betrekking tot bezwijken van tenminste 60 minuten te bezitten;
- h. Langs de rijbanen in de verdiepte ligging dient een afgescheiden loopstrook te worden voorzien die voert naar de beide vluchttrappen. In de afscheiding dienen overklimvoorzieningen te worden opgenomen;
- i. In de verdiepte ligging fluorescerende vluchtrouteaanduiding met afstandsaanduiding aanbrengen;
- j. De ontvluchtingsmogelijkheden t.b.v. de zelfredzaamheid realiseren in nauw overleg met de Veiligheidsregio Limburg-Noord.

Zelfredzaamheid

- k. Te zorgen voor een snelle alarmering van de bezoekers en personeel van het industrieterrein Willem-Alexander, het DOC en de binnenstad middels bijvoorbeeld een omroepinstallatie op het DOC en de binnenstad bij een ongeval met een toxische vloeistof;
- l. De ontsluitingsroutes zodanig uit voeren dat er bij een calamiteit geen congestie ontstaat tussen vluchtende personen en aankomende hulpdiensten. Mede bepalend hierbij is de wegbreedte;
- m. Ter verbetering van de zelfredzaamheid van de bewoners en bezoekers van de binnenstad en het DOC de bovengenoemde scenario's onderdeel uit te laten maken van het calamiteitenplan van het DOC en de binnenstad van Roermond en deze regelmatig te oefenen.

Standpunt Gemeente Roermond

De maatregelen die door de Veiligheidsregio zijn geadviseerd bij de onderdelen "Bereikbaarheid", "Bluswater" en "Ontvluchting" worden onverkort overgenomen. Over de uitvoering van de geadviseerde maatregelen bij het onderdeel "Zelfredzaamheid" wordt overleg opgestart met het DOC om te komen tot duidelijke afspraken over de praktische uitvoering hiervan. Verder zal in goed overleg met de VRLN gezocht worden hoe de ontsluitingsroutes ingericht kunnen worden om te voorkomen dat er congestie tussen vluchtende personen en aankomende hulpdiensten ontstaat.

Deze vooroverleg reactie leidt niet tot een wijziging van het voorontwerpbestemmingsplan 'N280 west deelproject wegvak Roermond'.

2. Rijkswaterstaat, Postbus 25, 6200 MA Maastricht, d.d. 9 december 2016.

- a. Op 17 november 2016 heeft een overleg plaatsgevonden tussen leden van het projectteam N280 en afgevaardigden van Rijkswaterstaat (RWS). Vanwege een aantal onduidelijkheden dient er een vervolgoverleg plaats te vinden. RWS verzoekt de uitkomsten van de gesprekken ten aanzien van nationaal belang Grote Rivieren te verwerken in de toelichting van het bestemmingsplan.
- b. Een deel van de Maas in het plangebied is bevaarbaar. In de bestemmingsomschrijving en in de verbeelding ontbreekt dit doel. Rijkswaterstaat verzoekt dit expliciet te regelen.

Standpunt Gemeente Roermond

- a. Het overleg tussen RWS en de projectteamleden N280 heeft door omstandigheden nog niet kunnen plaatsvinden, dit zal nog zo spoedig mogelijk worden ingepland. De uitkomsten zullen worden verwerkt in de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan. De aanpassingen aan de N280 ter hoogte van Hatenoer kunnen in het kader van Beleidsregels grote rivieren waarschijnlijk worden geschaard onder overige activiteiten van rivierkundig ondergeschikt belang;
De activiteiten ter plekke van de Looskade worden binnenkort nog afgehecht met RWS.
- b. Artikel 4 van de planregels wordt aangevuld met een lid l: 'een vaarweg ten behoeve van het openbaar verkeer van schepen ter plaatse van de aanduiding 'vaarweg'. Op de verbeelding is de vaarweg middels een aanduiding 'vaarweg' opgenomen. Rijkswaterstaat heeft ingestemd met deze aanpassingen.

Deze vooroverleg reactie leidt tot een wijziging van het voorontwerpbestemmingsplan 'N280 West deelproject wegvak Roermond'.

3. Waterschap Limburg, Postbus 185, 6130 AD Sittard, ingekomen 19 januari 2017.

- In de toelichting wordt gesproken over het Waterschap Roer en Overmaas. Dit dient gewijzigd te worden in Waterschap Limburg;
- In de Waterparagraaf dient te worden aangegeven of sprake is van een vergroting of verkleining van het verhard oppervlak en waar gaat dit extra water naartoe?
- Waar gaat het water bij een bui T=100 naartoe?
- De bestemmingen 'Waterstaat – stroomvoerend rivierbed', 'Waterstaat – bergend rivierbed', en 'Waterstaat – waterkeringen' dienen als dubbelbestemming opgenomen te worden;
- De bestemming 'Waterstaat' artikel 9 komt niet terug op de verbeelding;
- In de regels wordt gesproken over het Waterschap Roer en Overmaas. Dit dient gewijzigd te worden in Waterschap Limburg.

Standpunt gemeente Roermond

- In de toelichting wordt 'Waterschap Roer en Overmaas' gewijzigd in 'Waterschap Limburg';
- In onderstaande tabel wordt per straat/traject aangegeven of het verhard oppervlak toe- of afneemt. Tevens wordt aangegeven waar het water naartoe gaat:

Traject	Straat	Afvoer in huidige situatie	Afvoer toekomstige situatie	Verhard oppervlak
A	N280/Hatenboer	Afwatering via greppels	Afwatering via greppels tot T=100	Neemt toe met 2.057 m ²
B	N280/Maasbrug	Afwatering naar Maas	Directe afwatering naar Maas	Blijft gelijk
C	N280/ Maasbrug tot spoorlijnkruising	Berm, gemengde riolering en hemelwaterriolering	Retentie tot T=100 voor traject tussen Voetgangerspassage en Wilhelminasingel en vertraagde afvoer naar de Maas (18.000 m ²). Resterend deel (nieuwe parallelwegen) afvoer via bestaande kolken,	Neemt af met 5.599 m ² . Daarnaast wordt circa 18.000 m ² via nieuwe retentievoorziening afgevoerd naar de Maas
.D	Onderdoorgangen N280 en Mijnheerkensweg	-	Pompkelder en retentie tot T=100, vertraagde afvoer naar Maas	Neemt toe met 11.892 m ²
E	N280/St. Wirosingel	Afwatering naar greppels	Afwatering naar greppels en retentie tot T=100	Neemt toe met 2.959 m ²
F	Buitendijks Looskade	Afvoer naar Maas	Directe afvoer naar Maas	Neemt toe met 2.744 m ² voor totaal traject G/J
G	Binnendijks Looskade/Buitenop	Afvoer naar gemengde riolering	Afvoer naar gemengde riolering	
H	Wilhelminasingel	Afvoer naar gemengde riolering	Afvoer naar gemengde riolering	
I	Wilhelminasingel (toekomstige fietsstraat), parallel N280	Afvoer naar gemengde riolering	Afwatering naar bestaande HWA	
J	Schipperswal	Afvoer naar gemengde riolering	Afvoer naar gemengde riolering	

- c. Zie het standpunt onder b;
- d. De bestemmingen 'Waterstaat – stroomvoerend rivierbed', 'Waterstaat – bergend rivierbed', 'Waterstaat – Waterkering' zijn in de regels als dubbelbestemming opgenomen;
- e. Een smalle strook aan de Looskade heeft onder andere de dubbelbestemming 'Waterstaat';
- f. In de regels is 'waterschap Roer en Overmaas gewijzigd in 'Waterschap Limburg'.

Deze vooroverleg reactie leidt tot een wijziging van het voorontwerpbestemmingsplan 'N280 West deelproject wegvak Roermond'.

Reactie Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan 'N280 west deelproject wegvak Roermond' heeft voor inspraak ter inzage gelegen van 9 november 2016 tot en met 20 december 2016. De bekendmaking is geplaatst in het gemeenteblad op www.officielebekendmakingen.nl, en in de Staatscourant. Tevens was het voorontwerpbestemmingsplan gedurende de termijn van terinzagelegging digitaal raadpleegbaar op de website www.ruimtelijkeplannen.roermond.nl, en op www.ruimtelijkeplannen.nl. Op 15 november 2016 is een informatiebijeenkomst geweest waar een ieder de stukken kon inzien en desgewenst vragen kon stellen.

Een ieder is de mogelijkheid geboden een schriftelijke reactie in te dienen bij de gemeente Roermond. Hiervan is gebruik gemaakt door:

- 1. XX d.d. 19 december 2016;
- 2. XX d.d. 20 december 2016;
- 3. XX d.d. 19 december 2016;
- 4. XX d.d. 20 december 2016;
- 5. XX d.d. 13 december 2016

De tijdig ingediende reacties zijn kort samengevat en van commentaar voorzien.

1. **XX, ingekomen 19 december 2016.**

- a. Als aanvulling op de route van het vrij liggend fietspad langs de N280 wordt gekozen voor een tracé met veel conflictpunten. Door een nauwe doorgang in de Puylegats, drie onoverzichtelijke en gevaarlijke kruispunten in de Steegstraat en een kruising met de Godsweardersingel die nu al veel te smal blijkt voor de twee rijstroken en fietsverkeer in twee richtingen. Al met al een uitermate onveilig alternatief waardoor ook het wooncomfort van de aanwonenden ernstig zal worden aangetast;
- b. Het college heeft begin 2014 gekozen voor deze fietsroute met als belangrijkste argument: 'Fietsroute C heeft als voordeel dat deze weinig conflictpunten kent op kruispunten en daardoor bijzonder verkeersveilig is. Ten aanzien van de overlast voor omwonenden meldt het onderliggende rapport van Arcadis: " op het aspect leefbaarheid omwonenden wordt alternatief C als gunstig beoordeeld, doordat minimale overlast wordt ervaren door omwonenden';

- c. Het is onbegrijpelijk dat het college de voorkeur geeft aan deze route die vele conflictpunten kent en daardoor bijzonder verkeersonveilig is en een aanzienlijke overlast voor de omwonenden met zich brengt.

Standpunt gemeente:

- a. Deze zienswijze ziet op een gedeelte van het traject dat buiten het plangebied van dit bestemmingsplan valt. Nu het bestemmingsplan hier niet op ziet zullen wij in het kader van deze procedure hier niet inhoudelijk op ingaan;
- b. Zie het standpunt van de gemeente onder a.;
- c. Zie het standpunt van de gemeente onder a.

Deze reactie geeft geen aanleiding, tot het wijzigen van het voorontwerpbestemmingsplan 'N280 west deelproject wegvak Roermond'.

2. XX, ingekomen 20 december 2016.

- a. Bij de gekozen oplossing zal al het verkeer vanuit de stad dat verder richting Roermond wil langs het gebouw van cliënten leiden. Er ontstaat hierdoor bij het appartement van cliënten een enorme verkeerstoename van verkeer dat richting het centrum van Roermond en Duitsland wil rijden. Deze voertuigen moeten immers allemaal eerst langs het appartementencomplex van cliënten over de Arlo voor ze op de Looskade terechtkomen en vervolgens onder de N280 door naar de oprit voor de zuidelijke rijbaan kunnen gaan. Daar aangekomen is er slechts een korte invoegmogelijkheid waardoor cliënten verwachten dat er veel filevorming zal ontstaan bij de oprit aan de zuidkant van de N280. De beoogde betere doorstroming en verkorting van de reistijd wordt hiermee juist niet gehaald;
- b. Het DOC heeft aangekondigd nieuwbouw te gaan plegen en te gaan groeien naar een bezoekersaantal van 7 miljoen op jaarbasis. Nu ontvangt het outlet ca 4 miljoen mensen op jaarbasis. Het merendeel van deze mensen zal gebruik maken van de N280 als toegangsweg en daarbij langs het complex van cliënten komen;
- c. Indieners worden blootgesteld aan grote hoeveelheden uitlaatgassen en fijnstof, die potentieel schadelijk zijn voor de gezondheid. Het uitbreiden van de capaciteit op de N280 en het tegelijk langs het appartementencomplex van cliënten leiden van het verkeer dat naar de zuidelijke baan moet zal alleen maar zorgen voor meer verspreiding van fijnstof;
- d. Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de effecten van de aanpassing van de flora en fauna. Indieners zien graag een uitgebreider onderzoek naar de effecten op de dieren en planten die in de omgeving van de N280 voorkomen. Deze kunnen immers worden verstoord bijvoorbeeld doordat er 's nachts meer licht van koplampen te zien zal zijn;
- e. Indieners zijn bang dat er op de weg Arlo een verkeersonveilige situatie zal ontstaan door de toenemende verkeersdruk omdat veel jongeren gebruik maken van het fietspad langs de weg. Er dient iets aan de inrichting van de weg te gebeuren zodat de stromen goed worden gescheiden. Er komt nu een gecombineerd fiets/voetpad dat de overzichtelijkheid niet ten goede komt;
- f. Hulpdiensten kunnen wel oversteken op de kruispunten. Door het aanbrengen van gescheiden rijbanen is er een groter risico dat hulpdiensten vast komen te staan op de N280. Bij een file kunnen de voertuigen immers niet meer uitwijken om een hulpverleningsvoertuig er langs te laten;
- g. Door de toegenomen verkeersbelasting zal ook de geluidsbelasting op de woning van indieners toenemen. Hierdoor worden de toelaatbare grenzen overschreden en moeten er

eerst alternatieven zoals het plaatsen van geluidsschermen en/of stil asfalt worden aangebracht alvorens de gemeente mag overgaan tot het vaststellen van een hogere grenswaarde;

- h. In de geluidsberekeningen is ten onrechte gerekend met snelheden van 50km/h en 80 km/h. In werkelijkheid wordt er al jaren te hard gereden. Het rekenvoorschrift schrijft dan voor dat met deze hogere, werkelijke snelheden wordt gerekend;
- i. De looskade wordt 1,50 meter opgehoogd omdat deze weg anders bij hoog water zal overstromen. Eigenlijk zou de weg nog verder moeten worden opgehoogd om overstromingen tegen te gaan maar dan kunnen de vrachtwagens niet meer door. Indieners merken op dat zij de stad niet meer kunnen verlaten indien de weg bij hoogwater overstroomd;
- j. Indieners stellen als alternatief voor een goede verbinding tussen de A2 en A73 richting Duitsland buiten Roermond om. Zo kan het kruispunt ter hoogte van de Arlo behouden blijven en de afslag op de N280 naar de Arlo en van de Arlo naar de N280.

Standpunt gemeente:

- a. Het is juist dat er als gevolg van de reconstructie van de N280 een verkeerstoename zal plaatsvinden ter hoogte van Arlo. Deze toename is onderzocht in de dynamische verkeerssimulatie en de conclusie is dat deze toename afgewikkeld kan worden. Het verkeer vanuit de stad dat richting Roermond verder wil rijden betreft uitsluitend het verkeer afkomstig vanaf de Wilhelminasingel (Wilhelminaplein) dat via de parallelweg N280 naar de Roerkade wil rijden. Dit verkeer zal in de nieuwe situatie via de Looskade gaan rijden. Het verkeer vanuit Duitsland dat richting het centrum wil wordt door (parkeer)geleiding nu al vanaf de N280 naar de Sint Wirosingel geleid. Het verkeer dat niet voor de afslag Sint Wirosingel kiest en toch naar het centrum wil zal of via het Wilhelminaplein of via de Arlo/Looskade naar het centrum rijden. Verkeer vanuit het centrum van Roermond richting Duitsland rijdt niet langs de Arlo maar gaat via de Wilhelminasingel de parallelweg op.
Wat betreft de korte invoegmogelijkheid voor de zuidelijke rijbaan van de N280 ter hoogte van Arlo gaan we ervan uit dat bedoeld wordt op de invoegstrook vanuit de Roerkade op de parallelbaan richting Duitsland. Het verkeer komt door de verkeersregelinstantie ter plaatse van de Looskade/Roerkade/Kraanpoort gefaseerd aan bij de invoegstrook. De snelheid op de parallelbaan is 50 km/h waardoor het verkeer voldoende de gelegenheid heeft om in te voegen. De lengte van de invoegstrook voldoet aan de richtlijnen van het CROW voor een samenvoeging van 50 km/h;
- b. Het merendeel van de bezoekers van het DOC zal gebruik maken van de nieuwe rechtstreekse aansluiting ter hoogte van de Schipperswal en de huidige ingang van het DOC ter hoogte van de Wilhelminasingel. Het verkeer van het DOC zal daarmee niet langs Arlo komen;
- c. De resultaten van het door het extern adviesbureau Arcadis uitgevoerde onderzoek luchtkwaliteit geven aan dat de wettelijke grenswaarden voor de concentraties luchtverontreinigende stoffen (o.a. fijnstof) ruimschoots worden gerespecteerd langs alle wegen in het onderzoeksgebied. Het aspect luchtkwaliteit vormt op grond van dit onderzoek geen belemmering voor de herinrichting van de N280 wegvak Roermond. Volledigheidshalve merken wij nog op dat uit het luchtkwaliteitsonderzoek volgt dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen (ook als die reeds onder het niveau van de grenswaarden zitten) in de toekomst verder zullen afnemen als gevolg van dalende achtergrondconcentraties en schonere wordend verkeer;
- d. Ten behoeve van het bestemmingsplan heeft een uitgebreid onderzoek plaatsgevonden naar de natuurwaarden. Uit het onderzoek is gebleken dat er geen natuurwaarden worden verstoord doordat 's avonds meer licht van koplampen te zien is;

- e. De inrichting van de weg wordt veiliger door de aanleg van een vrij liggend fietspad en een naastgelegen voetpad. Verder komen er twee oversteken op de Looskade en Buitenop waarbij fietsers en voetgangers gefaseerd de weg kunnen oversteken;
- f. Er is een calamiteitendoorsteek voorzien ter plaatse van de N280 ter hoogte van de Roerkade en Buitenop, welke wordt gebruikt in de situatie dat de Looskade is afgesloten vanwege hoogwater. Er zijn aparte calamiteitendoorsteeken voor hulpdiensten eveneens ter hoogte van Roerkade en Buitenop voorzien, welke bedoeld zijn om:
 - Vanuit Buitenop via de Parallelweg de N280 op te kunnen rijden richting westen;
 - Vanuit de Roerkade via de parallelweg de N280 op te kunnen rijden richting oosten de verdiepte ligging in.

De calamiteitendoorsteeken voor hulpdiensten zijn tot stand gekomen in overleg met de Veiligheidsregio en akkoord bevonden. De rijbanen zijn voldoende breed om te kunnen uitwijken en hulpdiensten voorrang te verlenen;

- g. Voor het project wordt getoetst aan het wettelijk kader volgens de Wet geluidhinder. Uit de geluidberekeningen volgt dat de geluidbelasting van Arlo na herinrichting van de N280 afneemt, ondanks de verwachte groei van het verkeer. Deze afname wordt bereikt door een combinatie van akoestisch gunstige uitgangspunten, waarvan de verlaging van de maximum snelheid voor een deel van het verkeer er slechts één is. Daarnaast draagt ook de toepassing van geluidreducerend asfalt op de Looskade en de N280 (inclusief parallelwegen) bij aan het verlagen van de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie. Naast geluidreducerend asfalt zijn ook andere alternatieven onderzocht voor het verder omlaag brengen van de geluidsbelasting op de Looskade. Voor de Looskade was de conclusie dat alternatieven technisch en/of ruimtelijk niet inpasbaar zijn of dat de effecten ten aanzien van de geluidsbelasting verwaarloosbaar klein zijn, vandaar de vaststelling van de hogere grenswaarde;
- h. In het reken en meetvoorschrift is bepaald dat met de representatief te achten snelheid gerekend dient te worden. Vanwege de nieuwe inrichting van de N280 is er op voorhand geen aanleiding om aan te nemen dat in de toekomstige situatie de representatief geachte snelheid significant zal afwijken van de maximaal toegestane snelheid. Vandaar dat deze snelheden in de rekenmodellen zijn toegepast;
- i. Indien bij hoge Maaswaterstanden de opgehoogde Looskade niet meer berijdbaar is wordt ter plaatse van de calamiteitendoorsteek een tijdelijk kruispunt N280-Buitenop gerealiseerd middels een tijdelijke verkeersregelininstallatie. Via dit tijdelijke kruispunt kan de stad verlaten worden;
- j. De N280 in Baexem zal niet worden gewijzigd in een randweg. De N280 zal in de toekomst langs de kern van Baexem blijven lopen. Een andere verbinding ten opzichte van de huidige verbinding tussen de A2 en A73 in relatie tot het besluit van de Provincie Limburg tot het opwaarderen van de N280 staat volledig los van de in het verleden door Rijkswaterstaat gemaakte keuzes ten aanzien van de aanleg van de Rijksweg A73. Daarnaast heeft het project N280 Roermond behoudens het verbeteren van de doorstroming ook het verbeteren van de verkeersafwikkeling tot hoofddoelstelling.

Deze inspraakreactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het voorontwerpbestemmingsplan 'N280 west deelproject wegvak Roermond'.

3. XX, ingekomen 19 december 2017

- a. De bewoners van de Arlo hebben nu al veel last van fijnstof en verkeersgeluid. Na de reconstructie zal dit alleen maar toenemen. Dit komt de gezondheid van de bewoners niet ten goede;
- b. Op alle impressie en informatiebeelden ontbreekt het weggedeelte Arlo (tussen Buitenop en Looskade);
- c. Het DOC verkeer dat niet terecht kan in de nieuwe parkeergarage, zal rechtsaf via Buitenop naar de parkeergarage Kazerneplein en de hier nog aanwezige DOC parkeerplaatsen aan de Maashaven geleid worden. Naar en van de overige parkeergarages zal men ook via de Arlo en Looskade moeten rijden. De verkeersintensiteit op het traject Buitenop/Arlo/Looskade zal dan ook aanzienlijk toenemen;
- d. Van en naar de Arlo per auto in het weekend is nu al moeilijk door de grote verkeersstroom. De verkeersstroom zal alleen maar toenemen waardoor dit alleen maar moeilijker zal worden. Ook voor voetgangers en fietsers die het Arlo terrein verlaten wordt het moeilijker. Zij moeten immers oversteken naar de overkant om gebruik te kunnen maken van het gecombineerde fiets-voetpad. Een dergelijk gecombineerd is gevaarlijk wat blijkt uit het gecombineerd fiets/voetpad op de Maasbrug dat als gevaarlijk wordt ervaren;
- e. Bij de diverse berekeningen is men uitgegaan van aannames en via computermodellen rollen daar cijfers uit. Indieners willen dat er feitelijke metingen worden gedaan op de Arlo of directe nabijheid zodat er concrete cijfers verkregen worden voor geluid, fijnstof en roet zodat er passende maatregelen kunnen worden genomen;
- f. Indiener vragen om maatregelen zodat de bewoners van de Arlo veilig hun woning kunnen verlaten en bereiken.
- g. De bewoners dienen te worden beschermd voor het intensieve verkeer op de N280 door een aantal maatregelen te treffen zoals maximale snelheid 50 km/h, geluid en stof absorberende afscheiding tussen de rijbanen, alle rijbanen voorzien van geluid reducerend asfalt en het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen op de brug zoals geluidschermen.

Standpunt gemeente Roermond

- a. Voor het project wordt getoetst aan het wettelijk kader volgens de Wet geluidhinder. Uit de geluidberekeningen volgt dat de geluidbelasting van Arlo na herinrichting van de N280 afneemt, ondanks de verwachte groei van het verkeer. Deze afname wordt bereikt door een combinatie van akoestisch gunstige uitgangspunten, waarvan de verlaging van de maximum snelheid voor een deel van het verkeer er slechts één is. Daarnaast draagt ook de toepassing van geluidreducerend asfalt bij aan het verlagen van de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie. De resultaten van het door extern adviesbureau Arcadis uitgevoerde onderzoek luchtkwaliteit geven aan dat de wettelijke grenswaarden voor de concentraties luchtverontreinigende stoffen (o.a. fijnstof en stikstofdioxide) ruimschoots worden gerespecteerd langs alle wegen in het onderzoeksgebied. Het aspect luchtkwaliteit vormt op grond van dit onderzoek geen belemmering vormt voor de herinrichting van de N280 wegvak Roermond. Volledigheidshalve merken wij nog op dat uit het luchtkwaliteitsonderzoek volgt dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen (ook als die reeds onder het niveau van de grenswaarden zitten) in de toekomst verder zullen afnemen als gevolg van dalende achtergrondconcentraties en schoner wordend verkeer.
- b. Er zijn slechts een beperkt aantal impressies gemaakt ter visualisatie van het toekomstig ontwerp. Bij het voorontwerp bestemmingsplan zijn situatietekeningen gevoegd van de aanpassingen nabij de Arlo.

- c. De omvang van de toekomstige parkeervoorzieningen op het terrein van het DOC is afgestemd op de toekomstige bezoekersaantallen. Deze voldoen ruimschoots aan de huidige en toekomstige verwachtingen van bezoekersaantallen. De nu aanwezige parkeerplaatsen langs de Maashaven komen te vervallen. Bezoekers van het DOC worden door bewegwijzering in de toekomst niet meer naar de parkeerlocaties aan de Maashaven verwezen. Naar verwachting zullen enkel nog bezoekers van de aan en op het Kazerneplein gelegen bedrijven en instellingen gebruik maken van de parkeergarage Kazerneplein. Hierdoor zal er sprake zijn van een sterke afname van verkeer van en naar het DOC op het traject Buitenop/Arlo/Looskade;
- d. Automobilisten, fietsers of voetgangers die vanuit het parkeerterrein Arlo de weg Arlo wensen op te rijden c.q. over te steken dienen daarbij rekening te houden met de verkeersintensiteit en gebruik te maken van voorkomende hiaten die regelmatig worden gecreëerd door de intervallen van de verkeersregelininstallatie op het toekomstige kruispunt Wilhelminasingel-Mijnheerkensweg en het verkeerslicht op de t-splitsing N280-Buitenop. De inrichting van de weg wordt veiliger door de aanleg van een vrijliggend fietspad en een naastgelegen voetpad. Verder komen er twee oversteken op de Looskade en Buitenop waarbij fietsers en voetgangers gefaseerd de weg kunnen oversteken.
- e. De onderzoeken naar de effecten van het plan op de geluidhinder en luchtkwaliteit zijn uitgevoerd conform de daarvoor geldende reken- en meetvoorschriften hetgeen betekent dat zowel de geluidhinder als de luchtkwaliteit op basis van verkeersgegevens en weg- en omgevingskenmerken zijn berekend. Wij hebben begrip voor uw voorkeur met betrekking tot het uitvoeren van fysieke akoestische metingen of fysieke luchtkwaliteitsmetingen in plaats van het uitvoeren van akoestische berekeningen. Echter bij een akoestisch onderzoek geldt dat de geluidbelasting bepaald moet worden met het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012. De voornaamste redenen om hiervan uit te gaan in plaats van metingen zijn:
- Geluidsmaatregelen moeten worden bepaald op basis van de geluidsbelasting 10 jaar na reconstructie van de weg. Het is niet mogelijk om toekomstige geluidsbelastingen te meten.
 - De wetgeving schrijft voor dat de geluidsbelasting betrekking heeft op een jaargemiddeld verkeersbeeld. Het verkeersbeeld dient gemiddeld te worden over een etmaal, waarbij voor de avond en de nacht een toeslag moet worden meegenomen. Er zijn veel metingen nodig om een representatief verkeersbeeld te krijgen van de geluidsbelasting, hetgeen erg kostbaar is.
 - Stoorgeluiden van andere bronnen zoals industrie, overige wegen, wind of vogels moeten worden uitgesloten bij het bepalen van de geluidsbelasting met metingen.
- Ten aanzien van luchtkwaliteitsmetingen zijn wij van mening dat lokale metingen aanvullend op reeds uitgevoerde berekeningen niet zinvol zijn omdat met metingen alleen de huidige (tijdelijke) situatie lokaal in beeld gebracht kan worden en niet de toekomstige situatie na herinrichting van de N280. Omdat luchtkwaliteitsmetingen daarnaast zeer gevoelig zijn voor meteorologische omstandigheden zijn metingen over langere perioden (tot minstens een jaar) vereist om een representatief beeld te kunnen schetsen van de luchtkwaliteit in de bestaande situatie. Mede om bovenstaande reden is het meten van de luchtkwaliteit rondom de N280 niet zinvol. Volledigheidshalve merken wij nog op dat in het luchtkwaliteitsonderzoek wordt vermeld dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen (ook als die reeds onder het niveau van de grenswaarden zitten) in de toekomst verder zullen afnemen als gevolg van dalende achtergrondconcentraties en schonere wordend verkeer. De conclusie van het uitgevoerde onderzoek sluit aan bij de uitkomst van langdurige metingen van de luchtkwaliteit door RIVM en de jaarlijkse monitoring van de luchtkwaliteit die plaats vindt in het kader van het zogenaamde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook uit deze metingen volgt dat grenswaarden alleen nog worden overschreden in de omgeving van een

aantal intensieve veehouderijen (fijn stof) en enkele zeer drukke wegen in de Randstad. Volledigheidshalve merken wij nog op dat de aanwezigheid van (zichtbaar) stof niet automatisch betekent dat er sprake is van een overschrijding van de wettelijke grenswaarde voor fijnstof.

- f. Zie het standpunt van de gemeente onder d.
- g. Een deel van de voorgestelde maatregelen is reeds voorzien bij de reconstructie van de N280. Zo wordt de maximum snelheid voor het bestemmingsverkeer N280 verlaagd naar 50 km/h. Ook de toepassing van geluidreducerend asfalt op de hoofdrijbaan van de N280 (inclusief de parallelwegen) en de Looskade (tot en met de kruising Maashaven) is voorzien in het project. Daarnaast worden er in het project ontwerpuitgangspunten gehanteerd die een positief effect hebben op de geluidbelasting in de directe omgeving van de N280. Hieronder vallen onder meer het opheffen van verkeerslichten voor doorgaand verkeer en de deels verdiepte ligging van de hoofdrijbanen. Al deze uitgangspunten en maatregelen tezamen leiden ertoe dat de geluidbelasting bij de Arlo flat vanwege het verkeer op de N280 in de toekomst afneemt ten opzichte van de heersende geluidbelasting.

Voor aanvullende maatregelen aan de N280 is gelet op het voorgaande dan ook geen aanleiding. Voor de voorgestelde aanvullende maatregel, het realiseren van een afscherming op de Maasbrug, geldt bovendien dat een akoestisch effectieve afscherming voor de gehele Arlo flat dusdanig hoog moet zijn dat dit niet verenigbaar is met de bouwkundige eigenschappen van de Maasbrug.

Deze inspraakreactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het voorontwerpbestemmingsplan 'N280 west deelproject wegvak Roermond'.

4. XX ingekomen 20 december 2016

- a. De uitrit van het aan de achterzijde gelegen parkeerterrein valt in de nieuwe situatie samen met het fietspad. De ontsluiting van het parkeerterrein loopt onder het appartementengebouw door. Er is geen goed uitzicht voor fietsverkeer dat in de nieuwe situatie van twee kanten komt;
- b. In het akoestisch onderzoek opgesteld door Tritium Advies is uitgegaan van 2030 als maatgevend jaar voor de verkeersgegevens, waarbij gebruik is gemaakt van gegevens, opgesteld door RoyalHaskoning DHV. Hoe Royal Haskoning DHV tot deze gegevens is gekomen is niet bekend.
- c. Onderdeel van de bestemmingsplanprocedure is een rapportage van Arcadis. In dit rapport worden de verkeerseffecten ten gevolge van de reconstructie van de N280 wegvak Roermond in kaart gebracht. De reconstructie is in verkeerscijfers beschouwd. Hierdoor wordt het jaar 2022 beschouwd. Er is gebruik gemaakt van het statisch verkeersmodel Midden Limburg uit 2013. Als basisjaar is daar 2010 gebruikt, als prognosejaar 2020 en 2030. Ten behoeve van het huidige bestemmingsplan is prognosejaar 2022 tot stand gekomen door lineaire interpolatie. Onduidelijk is waarom dit rapport van Arcadis ten behoeve van het bestemmingsplan is uitgegaan van 2022, terwijl in het onderliggende akoestisch onderzoek van Tritium is uitgegaan van het jaar 2030 als maatgevend jaar.
- d. Specifiek kijken naar de Looskade blijkt dat de verkeersintensiteiten in 2022 hoger is dan die in 2030. Het is niet logisch dat dan 2030 als maatgevend jaar is beschouwd. Zeker omdat een hogere intensiteit leidt tot een hogere geluidbelasting op de appartementen van Wonen Zuid.

Standpunt Gemeente Roermond

- a. In overleg met de bewoners van appartementencomplex 'de Roerboog' gelegen aan de Looierstraat, woningbouwvereniging Wonen-Zuid en de klankbordgroep Looskade-Arlo-Stadhouder is een optimalisatie in de fietsstructuur van het gebied rondom de Looskade doorgevoerd. De aansluiting van de het geplande nieuwe fietspad langs de Looskade met de kruising Roerkade zal niet via de bestaande Looierstraat en het aldaar gelegen appartementencomplex 'de Roerboog' komen te lopen maar via de bestaande weg Buitenop.
- b. Voor het bepalen van de verkeersgegevens in prognosejaar 2030 is door Royal HaskoningDHV gebruik gemaakt van het beschikbare verkeersmodel voor de regio Midden-Limburg en is rekening gehouden met diverse demografische ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de regio, verwachtingen ten aanzien van inwonersaantallen en arbeidsplaatsen.
- c. De wettelijke meet-en rekenvoorschriften voor luchtkwaliteit zijn niet gelijk aan de wettelijke meet-en rekenvoorschriften voor geluid. Dit resulteert erin dat er met verschillende prognosejaren gerekend dient te worden voor de aspecten luchtkwaliteit en geluid.
- d. Uit het verkeersmodel blijkt dat de intensiteiten op de Looskade in 2030 hoger zijn dan in 2022. Dit blijkt echter een marginaal verschil:
 - In 2022 rijden er op de Looskade ter hoogte van de Roerboog 8986 mvt/etmaal op een werkdag in het verkeersmodel en na omrekening na een gemiddelde weekdag 8508 mvt/etmaal.
 - In 2030 rijden er op de Looskade ter hoogte van de Roerboog 8994 mvt/etmaal op een werkdag in het verkeersmodel en na omrekening na een gemiddelde weekdag 8519 mvt/etmaal.

Deze inspraakreactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het voorontwerpbestemmingsplan 'N280 west deelproject wegvak Roermond'.

5. XX d.d. 13 december 2016.

- a. De N280 mag geen barrière vormen tussen de binnenstad en het outletcentrum. Beide gebieden zijn sterk van elkaar afhankelijk en er dient een goede verbinding te zijn en een goede afstemming van functies op elkaar plaats te vinden;
- b. Bezoekers komen in toenemende mate te voet of per trein. Het aantal bezoekers zal alleen maar toenemen. De verbindingen voor voetgangers, maar ook voor fietsers tussen de binnenstad en het outlet, moeten meer en beter worden voor een goede werking/goede functioneren van beide gebieden;
- c. De voetgangersstroom tussen het Kazerneplein via de smalle verbindingsstraat Grote Kerkstraat, is met name op topbezoekdagen dusdanig druk dat voetgangers elkaar duidelijk hinderen. Omleidingsstraten in de directe omgeving ter aanvulling van de stroom voetgangers zijn mogelijk de Kraanpoort.
- d. Een veel betere oplossing is om behalve de toegang via het Kazerneplein ook een betere verbinding te maken tussen de Binnenstad en het Outletcentrum via de Wilhelminasingel en het Wilhelminaplein;
- e. Het kruisingsvrije verkeersknooppunt voorziet niet in een oversteek voor voetgangers en fietsers. Een oplossing zou zijn twee liften voor voetgangers en fietsers ,et twee roltrappen gekoppeld aan een boven de N280 gelegen Traverse voor voetgangers en fietsers. De

voetgangers en fietsers worden via deze nieuwe oversteek op een comfortabele manier naar de dichtbij gelegen toegangen van het outletcentrum geleid. Tevens ontstaat dan via deze bovengrondse traverse een directe en comfortabele verbinding van de nieuwe parkeergarage en aansluitende parkeerterreinen met de binnenstad;

- f. Indieners willen graag de gelegenheid krijgen om de inspraakreactie mondeling toe te lichten voor het college van b&w of de Gemeenteraad/commissie.

Standpunt gemeente Roermond

- a. De N280 ligt al jaren op deze locatie, lang voordat het outletcentrum werd gerealiseerd. De N280 ligt feitelijk wel tussen de Binnenstad en het Outlet Centre maar er is gezorgd voor goede verbindingen tussen de binnenstad en het Outlet Centre. Deze zienswijze ziet overigens niet op voorliggende voorontwerp bestemmingsplan;
- b. Dit is een constatering die niets van doen heeft met het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan. Het bestemmingsplan ziet op de verbinding tussen de Binnenstad en het Outlet Centre;
- c. Dit is een feitelijke constatering die wij voor kennisgeving aannemen;
- d. Deze zienswijze valt buiten het bereik van het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan;
- e. In 2012 heeft de gemeenteraad van Roermond en Provinciale Staten van Limburg ingestemd met het schetsontwerp herinrichting N280-West deelproject wegvak Roermond. Een onderdeel van het schetsontwerp was het laten vervallen van de oversteekplaats voor fietsers en voetgangers vanaf de Wilhelminasingel naar het Designer Outlet Center en het aanleggen van een nieuwe fietsroute richting bedrijventerrein Willem Alexander en Leeuwen. In 2016 is het kader van het bespreken van het definitief schetsontwerp op verzoek van raadsleden en statenleden gevraagd om nogmaals een onderzoek in te stellen naar de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers van de N280 ter plaatse van het kruispunt Wilhelminasingel -Mijnheerkensweg. Het resultaat van het onderzoek is op 8 september 2015 besproken met besproken raad- en statenleden. Op basis van de resultaten van het onderzoek heeft de gemeenteraad van Roermond en Provinciale Staten van Limburg op 4 februari 2016, respectievelijk 5 februari 2016 besloten om in het kader van het project herinrichting N280-West deelproject wegvak Roermond geen ongelijkvloerse oversteekvoorziening voor fietsers- en voetgangers aan te leggen ter plaatse van het kruispunt Wilhelminasingel -Mijnheerkensweg. De aanvang van de procedure van verkeersbesluit fietsroute N280 met als onderdeel het vervallen van de oversteekvoorziening voor fietsers en voetgangers ter plaatse van het kruispunt Wilhelminasingel -Mijnheerkensweg vindt dit voorjaar plaats.
- f. Tijdens het zogenaamde sprekersplein kunnen indieners hiervan gebruik maken. Tijdens het Sprekersplein kunnen burgers reageren op onderwerpen die in commissie en raad aan de orde komen maar burgers mogen op het Sprekersplein ook het woord voeren over zaken die zij zelf belangrijk vinden. Dit is de heer Veroude reeds per mail d.d. 1 februari 2017 medegedeeld.

Deze inspraakreactie geeft geen aanleiding tot het wijzigen van het voorontwerpbestemmingsplan 'N280 west deelproject wegvak Roermond'.

Aanpassingen in het ontwerpbestemmingsplan ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan en ambtshalve wijzigingen.

Toelichting

- In de toelichting is 'Waterschap Roer en Overmaas' overal gewijzigd in 'Waterschap Limburg';
- Paragraaf 4.3 is aangepast naar aanleiding van de vooroverlegreactie van het waterschap;
- Paragraaf 4.5.2. de datum van het onderzoek 'Toetsing natuurwetgeving' is vermeld;
- Paragraaf 4.5.2, 'conclusie toetsing Flora en Faunawet' is aangevuld naar aanleiding van het definitieve Toetsingsonderzoek natuurwetgeving.

Regels

- Artikel 4 is aangevuld met een lid I: 'een vaarweg ten behoeve van het openbaar verkeer van schepen ter plaatse van de aanduiding 'Vaarweg';
- In de regels is 'Waterschap Roer en Overmaas' overal gewijzigd in 'Waterschap Limburg'.

Verbeelding

- Op de verbeelding is vaarweg middels een aanduiding 'Vaarweg' opgenomen.

Bijlage 1: bewonerslijst