

# Nota van zienswijzen en wijzigingen

## Bestemmingsplan N280-west deelproject wegvak Roermond

mei 2017

Afdeling Plannen en Projecten  
Sector Ruimte  
Gemeente Roermond

## Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'N280-west deelproject wegvak Roermond' heeft vanaf 22 februari 2017 gedurende zes weken (tot en met 4 april 2017) ter inzage gelegen, na voorafgaande publicatie op 21 februari 2017 in het gemeenteblad op [www.officielebekendmakingen.nl](http://www.officielebekendmakingen.nl) en op [www.roermond.nl](http://www.roermond.nl) en in de Staatscourant. Gedurende de periode van terinzagelegging was het ontwerpbestemmingsplan digitaal raadpleegbaar op de websites [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) en [www.ruimtelijkeplannen.roermond.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.roermond.nl).

Gedurende de termijn van terinzagelegging heeft een ieder de mogelijkheid gehad zienswijzen omtrent het ontwerpbestemmingsplan in te dienen. Daarvan is gebruik gemaakt door:

- XXXXX, ontvangen d.d. 24 februari 2017;
- XXXXX, ontvangen d.d. 31 maart 2017, deze zienswijze is aangevuld op 19 april 2017;
- XXXXX, d.d. 3 april 2017, deze zienswijze is door DAS Rechtsbijstand aangevuld op 4 april 2017;
- XXXXX, ontvangen d.d. 28 maart 2017.

## Zienswijzen

### 1. XXXXXXXXXXXXXXXX, ontvangen d.d. 24 februari 2017.

1. Alle effecten van het plan hadden volledig in kaart moeten worden gebracht. In dit plan zijn de effecten dusdanig te reguleren dat het de huidige chronische verkeersopstopping oplost en dat het plan tegelijkertijd de toekomst kan dragen in de breedste zin van het woord.
2. Er is onvoldoende naar de verkeerseffecten gekeken op onder andere de locatie van indiener. De tuindeuren van het gebouw kunnen niet worden opengezet i.v.m. de diesellucht. Dit komt vervolgens in de longen en het bloed terecht. Tegen de chronische lucht- en geluidvervuiling is door alleen veranderingen aan het gebouw niet op te boxen.
3. De gemeente geeft tegelijkertijd aan dat het wenselijk is op deze locatie de bestaande groenstructuur een open karakter te geven zodat de tuinmuren in dit deel van Roermond zichtbaar worden voor voorbijrijdende fun-shoppers. Door de vervuiling zou er juist een dichte structuur met een volle laag begroeiing en hoge bomen die de lucht zuiveren en onder andere roet opvangen met hun bladeren moeten komen.
4. Hoe past dit alles in het duurzaamheidsplan van Roermond?
5. In de grondwet staat dat de overheid moet zorgen voor het beschermen van het milieu en dat burgers recht hebben op een gezonde leefomgeving. Dit volgt ook uit internationale verdragen.
6. Er zijn drie mogelijkheden:
  1. De bestaande en toekomstige milieu- en geluidseffecten alsook de bereikbaarheid worden afdoende verwerkt in het plan. Ook de waardevermindering van de woning wordt hierin mee genomen;
  2. We komen in een juridische molen terecht;
  3. De gemeente koopt indiener uit en geeft het pand een andere bestemming.

## Standpunt Gemeente

1. Alle effecten die de herinrichting van de N280 met zich meebrengt zijn in kaart gebracht en uitgebreid beschreven in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan. Tevens zijn diverse onderzoeken uitgevoerd die als bijlage bij de toelichting zijn opgenomen. Alle relevante belangen tegen elkaar afwegend zijn er geen bezwaren tegen de herinrichting van de N280 wegvak Roermond.
2. 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 en woningen in het onderzoeksgebied. Het aspect luchtkwaliteit vormt op grond van dit onderzoek geen belemmering voor de herinrichting van de N280 wegvak Roermond. Door reclamant is geen contraonderzoek overgelegd waaruit blijkt dat de conclusies van het onderzoek van Arcadis niet juist zijn.
3. Zie het standpunt onder 2.
4. Door de herinrichting van de N280 wordt de doorstroming van het verkeer verbeterd. Dit past binnen de uitgangspunten van de Duurzaamheidsvisie.
5. Aan alle van toepassing zijnde wet- en regelgeving wordt voldaan. Zoals onder punt 2 reeds is vermeld is door reclamant geen contraonderzoek uitgevoerd waaruit blijkt dat dit niet het geval is. Wij hebben dan ook geen enkele reden om te twifelen aan de juistheid van de onderzoeken en de daarin vermelde conclusies.
6. Aan alle wet- en regelgeving is voldaan. Alle compenserende of mitigerende maatregelen worden uitgevoerd evenals maatregelen m.b.t. geluid. Indien reclamant van mening is dat dit niet juist is, dan ligt het op zijn weg om dit onderbouwd (met contraonderzoeken) te weerleggen.

De bereikbaarheid van de panden gelegen naast de fietsstraat is gewaarborgd via de Swalmerstraat, St. Jansstraat en de fietsstraat. Uitrijden van de fietsstraat, naar de zuidelijke parallelweg, vindt plaats via een aan te leggen uitritconstructie ter hoogte van de Puylegats, De fietsstraat wordt voor voertuigen ingericht als éénrichtingweg vanaf de St. Jansstraat naar de Puylegats. De bereikbaarheid van de panden voor hulpdiensten is kortgesloten met de Veiligheidsregio. Bij calamiteiten kunnen hulpdiensten vanaf de zuidelijke parallelweg de fietsstraat bereiken en tegen het verkeer in rijden.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan.

## **2. XXXXXXXXXXXXXXXX ontvangen op 31 maart 2017; deze zienswijze is nader uitgewerkt in de zienswijze die ontvangen is op 19 april 2017**

1. Op grond van het Besluit milieueffectrapportage had een mer (beoordelings)procedure moeten worden doorlopen.
2. In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan wordt verwezen naar het moederplan 'ontwikkeling Weert-Roermond, studie N280-west'. In de context van dit moederplan is een milieueffectenrapportage opgesteld (plan-MER). Deze rapportage is niet opgenomen als bijlage bij de toelichting. Indiener kan zich derhalve geen juist oordeel vormen. Alleen daarom al kan het bestemmingsplan niet worden goedgekeurd althans is dat onvolledig.
3. In de plan-MER van 2011 is uitsluitend betrokken de ombouw van twee kruispunten in Roermond tot ongelijke kruisingen. Het huidige plan wijkt echter volledig af. Nu geen mer is uitgevoerd kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld.

4. Het bedrijf van indiener is voorzien van een grote showroom. Door de voorgenomen wijziging is het bedrijf niet meer althans onaanvaardbaar moeilijk te bereiken voor voetgangers en fietsers vanuit het centrum c.q. Wilhelminasingel. Indiener is van mening dat dusdanige voorzieningen hadden moeten worden getroffen dat haar onderneming ongewijzigd per fiets en te voet bereikbaar blijft.
5. Er wordt uitgegaan van onjuiste, gedateerde en afgeleide cijfers en aannames. Indiener verwijst naar prognoses van het DOC waar 7.9 miljoen bezoekers worden verwacht. In de relevante rapporten wordt hieraan voorbij gegaan.

#### Standpunt Gemeente

1. Het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) onderscheidt ten aanzien van de aanleg, uitbreiding of wijziging van auto(snel)wegen en wegen een aantal categorieën van activiteiten en gevallen waarin een m.e.r.-plicht dan wel formele m.e.r.-beoordelingsplicht aan de orde is (zie de bijlage bij Besluit m.e.r., onderdeel A, categorie C1.2 en C1.3 (m.e.r.-plicht) en categorie D1.1 en D1.2 (m.e.r.-beoordelingsplicht). Aldus ook de plantoelichting, blz. 8. Uit de plantoelichting (tabel in par. 1.4) blijkt dat er ten aanzien van de voor het wegvak Roermond relevante wijzigingen/aanpassingen aan de weg, geen sprake is van een wijziging van het tracé en het aantal rijstroken.  
Categorie C1.3 van het Besluit m.e.r. ziet toe op de wijziging van een weg met vier of meer rijstroken of de verlegging of verbreding van een bestaande weg, voor zover het niet betreft een auto(snel)weg. Gelet op de definitie voor een autoweg (Besluit m.e.r. (onderdeel A, onder 1.) is het binnen het bestemmingsplan opgenomen deel van de N280 aan te merken als een autoweg. Dit betekent dat categorie C1.3 uit het Besluit m.e.r. niet aan de orde is. De activiteiten in onderhavig bestemmingsplan omvatten een wijziging van een autoweg. Voor de toepassing van het Besluit m.e.r. (onderdeel A, onder 1.) is een 'autoweg':
  - a) *een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het is verboden te stoppen en te parkeren, of*
  - b) *een weg als bedoeld in artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.*

In 2011 is reeds door de provincie Limburg het PlanMER Ontwikkelas Weert-Roermond, studie N280-west opgesteld. In deze PlanMER zijn 17 alternatieven onderzocht op de milieueffecten voor het gehele westelijke tracé. In dat planMER zijn alle activiteiten reeds in samenhang beschouwd en in samenhang op de mogelijke milieueffecten beoordeeld. Voor zover reclamant ter onderbouwing van zijn standpunt omtrent de gevolgde salami-tactiek refereert aan de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 april 2015, gaat deze vergelijking voor wat betreft de gekozen planologische aanpak niet op. In deze uitspraak ging het om de situatie waarbij via een wijzigingsbevoegdheid in een bestemmingsplan een gefaseerde ontwikkeling van een bedrijventerrein werd mogelijk gemaakt. De vraag was of de (later) via de wijzigingsbevoegdheid te realiseren bedrijventerreinuitbreiding bij de drempel voor de m.e.r.-beoordeling moest worden meegenomen. Deze situatie doet zich bij het onderhavig bestemmingsplan echter niet voor. Het bestemmingsplan voorziet in een rechtstreekse bestemming van de gehele voorgenomen activiteit, en dus van alle beoogde aanpassingen aan het wegvak Roermond.

Dè kernvraag voor het bepalen of er sprake kan zijn van salamitactiek is de vraag of de activiteiten voor het wegvak Roermond, zo deze al onder C1.3 vallen, een zodanige samenhang vertonen met toekomstige aanpassingen aan het wegvak Leudal - in het bijzonder met die bij wegvak Baexem, dat deze voor de toepassing van de m.e.r.-regeling als

één activiteit moeten worden beschouwd. Naar ons oordeel is in casu van een dergelijke samenhang in onderhavig bestemmingsplan geen sprake en daaraan liggen de volgende overwegingen ten grondslag:

- De aanleiding, urgentie en ruimtelijke overwegingen voor aanpassing wegvak Roermond zijn van een andere orde dan die bij de aanpassingen voor de N280 West, wegvak Leudal. Voor het wegvak Roermond ligt de reden voor het opstellen van het bestemmingsplan en het nieuwe wegontwerp vooral in het feit dat de verkeerssituatie bij toegang tot het centrum van Roermond, het Designer Outlet en het industriegebied Willem-Alexander, in de praktijk vaak problematisch is. Het kruispunt N280/Mijnheerkensweg/Wilhelminasingel kan het verkeer niet meer goed afwikkelen en ook de kruispunten Hatendoorn en Buitenop zijn/worden knelpunten. Er ligt hier een urgent probleem en ter verbetering van de verkeersafwikkeling is daarom een studie uitgevoerd die geresulteerd heeft in het nieuwe wegontwerp.
- Voor het project N280 West, wegvak Leudal gaat het om de aanpak van geheel andere knelpunten, te weten de Kelperbrug en omgeving, Kelpen-Oler en omgeving, Horn en omgeving en Baexem. De aanpassingen richten zich op een goede doorstroming op het wegvak N280-West tussen Weert en Roermond, een goede bereikbaarheid van de regio, tot uiting komend in een goede bereikbaarheid van de Midden-Limburgse kernen en grote gebiedsontwikkelingen, een verbetering van de leefbaarheid rondom de N280-West (o.a. van de dorpskern Baexem) en een goede bereikbaarheid van aanliggende landbouwpercelen, woningen en bedrijven. Deze projectdoelstellingen zijn van een beduidend andere aard en omvang dan die bij het project N280 West, wegvak Roermond. Bij het project N280 West, wegvak Leudal is gekozen voor een inpassingsplan. Bij Roermond is bovendien sprake van aanpassingen aan een bestaand tracé in stedelijk gebied, terwijl het bij wegvak Leudal om meerdere aanpassingen gaat, al dan niet op bestaand tracé, in een meer landelijk gebied.
- De samenwerking tussen gemeente en Provincie (juridisch en financieel) is bij beide projecten verschillend. De voorbereiding van het project en het bestemmingsplan wordt - mede op basis van bestuurlijke afspraken - in nauwe samenwerking tussen de gemeente Roermond en de Provincie Limburg gedaan. Dit is bij het project N280, wegvak Leudal veel minder het geval, mede ook omdat het project nog niet in de planfase verkeert. Beide projecten kennen bovendien een aparte projectorganisatie, planning en elk hun eigen budget. Bij de projectvoorbereiding en -realisatie is er derhalve geen directe financiële of organisatorische samenhang tussen beide projecten.
- Er is voor de projecten wegvak Roermond en Leudal geen sprake van gemeenschappelijke verkeersvoorzieningen. Beide projecten kennen hun eigen weg-/verkeersaanpassingen en deze worden ook feitelijk en in tijd onafhankelijk van elkaar gerealiseerd. Voor wegvak Roermond is dit nu bekend, voor wegvak Leudal wordt dit de komende periode via een provinciaal inpassingsplan en MER nader uitgewerkt. Voor het wegvak Baexem ligt er inmiddels een voorkeursalternatief maar dit moet, samen met de andere aanpassingen, planologisch, verkeers- en milieutechnisch nog nader uitgewerkt en onderzocht worden. Er bestaan geen bouwkundige verbindingen tussen beide projecten en de aanpassingen op wegvak Leudal zijn op enige afstand van die van wegvak Roermond gesitueerd.

Op basis van voorstaande is er geen sprake van 'samenhang' en kan dus niet gesproken worden van salami-tactiek. De activiteiten in onderhavig bestemmingsplan omvatten alleen een wijziging van een autoweg met een lengte van 3,9 kilometer. Hiermee valt de voorgenomen activiteit onder categorie D1.1 uit het Besluit m.e.r. en blijft deze onder de aldaar opgenomen drempelwaarden van 5 kilometer. Om deze reden is er voor het bestemmingsplan uitsluitend sprake van een motivering in de toelichting van het bestemmingsplan (vergewisplicht ook wel vormvrije m.e.r.-beoordeling genoemd).

Nu niet voldaan wordt aan het samenhang-criterium, kan de toetsing aan het aspect/criterium van de voorzienbaarheid van de activiteit in wegvak Leudal in het kader van vraag omtrent het al dan niet moeten meenemen van activiteiten in een m.e.r.-studie, hier verder buiten bespreking blijven.

Met betrekking tot de stelling van reclamant dat indien er al geen projectMER had hoeven te worden opgesteld, er dan in elk geval een projectMER-beoordelingsnotitie had moeten worden opgesteld - waarbij door reclamant wordt verwezen naar categorie D1.2 van het Besluit m.e.r. en de daar gehanteerde tracélengte van 5 kilometer of meer – kan het volgende worden opgemerkt. In het wegontwerp is de tracélengte nauwkeurig bepaald. Deze bedraagt in totaal 3,9 kilometer en dit verklaart tevens waarom in de plantoelichting wordt gesproken van 'circa 4 kilometer'. Er heeft dus een nauwkeurige meting plaatsgevonden en de door reclamant aangehaalde mogelijkheid dat de tracélengte ook 5 kilometer zou kunnen bedragen, is niet aan de orde. Van een formele m.e.r.-beoordelingsplicht omdat de voorgenomen activiteit reeds op grond van de tracélengte onder categorie D1.2 van het Besluit m.e.r. zou vallen, is dan ook geen sprake. Wel is er, zoals eerder aangegeven, sprake van een zogenaamde vergewisplicht, ook wel vormvrije m.e.r.-beoordeling genoemd, waarover hieronder meer.

Verder verwijst reclamant onder andere naar het bepaalde in art. 2, vijfde lid van het Besluit m.e.r., waarbij hij opmerkt dat de in de D-lijst gehanteerde drempels slechts indicatief van aard zijn en dat een m.e.r.-beoordeling ook moet plaatsvinden wanneer op grond van selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de EEG-Richtlijn milieu-effectbeoordeling niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben (via een zgn. vormvrije m.e.r.-beoordeling).

Volgens reclamant blijkt nergens uit par. 1.4 van de plantoelichting bij het ontwerpplan hoe rekening is gehouden met de indicatieve status van de drempelwaarden en dat er een toetsing is verricht aan de criteria uit bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn. Door het beperkte verschil met de indicatieve drempelwaarde van categorie D1.2 (1 km.) geldt er volgens reclamant een des te zwaardere bewijslast in het kader van de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze merken wij op dat reclamant terecht constateert dat de '5 kilometer-drempel' in categorie D1.2 indicatief is en dat uit het bepaalde in art. 2, vijfde lid van het Besluit m.e.r. voortvloeit dat er ook ten aanzien van de onderhavige activiteit een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet plaatsvinden. Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling bestaan geen vereisten voor de vorm waarin deze beoordeling plaatsvindt, maar moet er wel aandacht worden besteed aan alle criteria die zijn opgenomen in bijlage III bij de EEG-Richtlijn milieu-effectbeoordeling. In paragraaf 1.4 van de plantoelichting wordt hier dan ook naar verwezen. Daarbij wordt nadrukkelijk vermeld dat het bevoegd gezag ook voor activiteiten die onder de drempelwaarden liggen een 'vergewisplicht' heeft. Anders dan de plantoelichting wellicht doet voorkomen, heeft het bevoegd gezag in het kader van de voorbereiding van het ontwerpplan wel degelijk getoetst aan de criteria als bedoeld in bijlage III van de m.e.r.-richtlijn. Uit de ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan uitgevoerde onderzoeken (zie bijlage 1 t/m 11) blijkt dat de geplande activiteit geen belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het milieu. Daarmee heeft de met de vormvrije m.e.r.-beoordeling beoogde milieutoetsing feitelijk plaatsgevonden en is er dus gehandeld in lijn met het bepaalde in art. 2, vijfde lid van het Besluit m.e.r. Hetgeen de plantoelichting hierover vermeldt, is dan ook niet bepalend voor de vraag of de vormvrije m.e.r.-beoordeling al dan niet

afdoende heeft plaatsgevonden. Dit laat onverlet dat de plantoelichting hier wel duidelijker in had kunnen zijn.

Daarom zal de toelichting bij het vast te stellen bestemmingsplan op dit onderdeel (uitkomsten vormvrije m.e.r.-beoordeling) nader worden verduidelijkt door middel van een separate bijlage bij de toelichting. De plan-MER waarnaar wordt verwezen is destijds opgesteld omdat de Provincie Limburg, afhankelijk van de keuze voor een bepaalde oplossingsrichting voor de problematiek rondom de N280-west, voornemens was een aanvulling op het Provinciaal Omgevingsplan (POL) op te stellen voor de N280-west. Een aantal te onderzoeken alternatieven was mer-plichtig aangezien het daar ging om de aanleg van een nieuwe autoweg als bedoeld in het Besluit m.e.r. (bijv. randweg Baexem). Dit maakte dat op grond van de Wet milieubeheer voor de POL-aanvulling – een structuurvisie als bedoeld in artikel 2.2 Wro – bovenbedoelde planMER is opgesteld. Dit is een plan-MER op structuurvisieniveau en sec bezien vanuit de voorgenomen aanpassingen/activiteiten op het wegvak Roermond, was er geen aanleiding om dit planMER op te stellen. Het plan-MER heeft zijn eigen procedure doorlopen. Vanuit het perspectief van voorliggend bestemmingsplan was er dan ook geen noodzaak om dit planMER mee ter inzage te leggen. Indien reclamant kennis had willen nemen van dit stuk had hij het kunnen raadplegen via de site van de commissie m.e.r. op [www.commissie.nl](http://www.commissie.nl) of reclamant had het stuk kunnen opvragen; hij was immers op de hoogte van het bestaan van dit stuk. Nu reclamant had kennis kunnen nemen van het plan-MER en is hierdoor dan ook niet benadeeld.

2. Zie het standpunt onder punt 2.
3. De huidige gelijkvloerse oversteekplaats met de N280 voor fietsers en voetgangers ter hoogte van het kruispunt Wilhelminasingel/ Mijnheerkensweg/ N280 komt te vervallen. Fietsers en voetgangers dienen gebruik te maken van de bestaande ongelijkvloerse Ernst Casimir passage onder de N280 door of van de in het kader van het project nieuw aan te leggen fietsverbinding vanaf het Wilhelminaplein over de Slachthuisstraat onder het spoorwegviaduct Venloseweg door met als bestemming het bestaande fietspad gelegen langs de Mijnheerkensweg. De langs de Mijnheerkensweg gelegen bedrijven zijn voor fietsers en voetgangers na de herinrichting van de N280 als volgt adequaat bereikbaar:

#### **Bereikbaarheid voor fietsers**

##### **a. Via de Maashaven**

Vanaf de fietspassage onder de N280 door is de fietsroute gesitueerd via Maashaven naar het langs de oostzijde van de Schipperswal gelegen fietspad.

Middels een aan te leggen oversteekplaats worden fietsers geleid naar de zijweg van de Schipperswal waar de belendende percelen van de aldaar gelegen bedrijven aan de achterzijde toegankelijk zijn.

##### **b. Via de Mijnheerkensweg**

Middels de in het kader van het project N280 aan te leggen fietsroute vanaf het Wilhelminaplein naar de Mijnheerkenweg is de fietsroute gesitueerd op het bestaande fietspad langs de Mijnheerkensweg, over het aan te leggen viaduct Schipperswal- Mijnheerkensweg. Via een aan te leggen oversteekplaats over de Schipperswal worden fietsers geleid naar de zijweg van de Schipperswal waar de belendende percelen van de aldaar gelegen bedrijven aan de achterzijde toegankelijk zijn.

#### **Bereikbaarheid voor voetgangers**

Voetgangers kunnen de langs de Mijnheerkensweg gelegen bedrijven aan de achterzijde bereiken via de voetgangerspassage Kazerneplein, Maashaven, Schipperswal. Voetgangers kunnen ook gebruik maken van de in het kader van het project aan te leggen fietsroute naar de Mijnheerkensweg.

4. De verkeersintensiteiten die voor het ontwerp van de N280 en voor de scopewijziging gebruikt zijn voor in- en voor uit rijdend verkeer zijn gebaseerd op metingen en verkeerprognoses waarmee het verkeersmodel is gekalibreerd. De groei naar het prognosejaar 2020 en 2030 is vervolgens berekend volgens de vigerende landelijke richtlijnen van het CROW en afgestemd met de groeiprognoses die zijn afgegeven door het Designer Outlet Roermond. De voor het ontwerp gehanteerde verkeersintensiteiten zijn daarna nogmaals geverifieerd bij het Designer Outlet Roermond en akkoord bevonden. In het ontwerp van de N280 zijn de verkeerprognoses tot 2030 meegenomen. Gebleken is dat de N280 ook in 2030 het verkeer nog prima kan afwikkelen.

Conclusie: deze zienswijze leidt tot aanpassingen ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan.

**3. XXXXXXXXXXXXXXXX d.d. 3 april 2017, deze zienswijze is op 4 april 2017 aangevuld.**

1. Het verkeer afkomstig van het Wilhelminaplein en vanuit de Sint Wirosingel en Duitsland dat over de N280 komt en de stad in wil moet via de Arlo de stad in. Dit geldt ook voor het verkeer afkomstig van parkeergarage Kazerneplein, bewoners van de stadhouder en New Orleans, evenals de nog te bouwen appartementen op de huidige parkeerplaats Maashaven. De onderste laag van de parkeergarage DOC wordt via de calamiteitenweg ook via de Arlo gestuurd. De verkeerssimulatie die men gebruikt heeft rechtvaardigt niet de conclusie dat verkeer makkelijk afgewikkeld kan worden. Daar komt bij dat het verkeer dat uit westelijke richting komt en in de parkeerplaats kazerneplein moet zijn of bij een van de honderden appartementen die hier liggen ook via de Looskade en Arlo moet rijden. De verkeersdruk zal hier dan ook enorm toenemen.
2. Indieners zouden graag voorzieningen krijgen zodat ze per auto veilig de weg op kunnen. Fietzers en voetgangers moeten de weg oversteken om op het gecombineerde voetpad aan de overkant te komen. Deze constructie van gecombineerd voet en fietspad is bovendien onveilig.
3. Ook via Buitenop Maashaven kan je bij het DOC terecht komen en dat zal snel genoeg bekend zijn. Het DOC geeft zelf aan dat de onderste parkeerlaag van de parkeergarage wordt afgevoerd via de calamiteitenweg en Maashaven. Deze auto's moeten dan via de Arlo rijden;
4. De berekening die zijn gemaakt t.b.v. de luchtkwaliteit laten zien dat wordt voldaan aan de grenswaarden. Klopt dit ook met de praktijk? Er zijn immers geen metingen verricht. Het college geeft tevens aan dat de uitstoot niet vermeerdert omdat het verkeer in de toekomst schoner wordt. Dit is niet juist. In het verslag inspraak en vooroverleg wordt niet ingegaan op het aanwezige roet dat dagelijks aanwezig is. Dit roet zal in de toekomstige situatie alleen maar toenemen;
5. De gemeente geeft aan dat langs de Arlo en Looskade een vrij liggend fietspad en een naastgelegen voetpad zal worden aangelegd. Hier hebben indieners hun twijfels over.
6. Er is geen rekening gehouden met hulpdiensten over de Maasbrug in westelijke richting. Hier zijn geen uitwijkmogelijkheden want er zijn gescheiden rijbanen.
7. ook voor de geluidbelasting zijn enkel berekeningen gemaakt en geen metingen. Is bij de berekening rekening gehouden met het feit dat de Arlo aan het water ligt? Water draagt geluid nog eens extra. Met het plaatsen van een geluidsscherm op de brug zal al een groot deel van de Arlo, met name de onderste etages en de laagbouw, zijn voordeel kunnen doen.
8. Op de Looskade worden wel voorzieningen getroffen en daar waar deze niet of nauwelijks helpen worden hogere grenswaarden vastgesteld.

Om de Looskade op te komen moet het verkeer eerst langs de Arlo. Hier neemt de geluidsbelasting volgens de berekeningen echter af. Het is vreemd dat 100 meter een dergelijk verschil kan maken.

9. Alle berekeningen zijn puur theoretisch en stroken niet met de werkelijkheid. Automobilisten houden zich immers op de Maasbrug niet aan de snelheid.
10. Wat te doen bij een calamiteit op de Looskade en daar het verkeer gestremd is. Wordt dan ook de doorsteek op de kruising gerealiseerd en binnen hoeveel tijd gaat dit dan gebeuren?
11. Een van de Provinciale uitgangspunten van de opwaardering van de N280 is dat er op het wegvak Leudal een verbetering van de leefbaarheid moet komen om de kern Baexem te ontzien. Voor Roermond is diezelfde leefbaarheid kennelijk minder belangrijk.
12. Een nieuwe randweg met brug over de Maas of een aansluiting tussen A2 en A73 bij knooppunt het Vonderen zou een oplossing voor de toekomst kunnen betekenen.
13. Het bestemmingsverkeer voor Roermond zal alleen maar nadelen ondervinden. Nu zal men in de spits bij Hatendoorn al in de file staan om rechtsaf te kunnen de Roerkade op. De Roerkade zal in ieder geval veel drukker worden omdat men naast het verkeer van de Maasbrug ook het verkeer van Looskade moet verwerken.
14. Blijkens de verkeerstoets van Arcadis blijkt niet dat de nieuwe weg in staat zal zijn om het verkeersaanbod te verwerken. Volgens het rapport zijn er nu al twee locaties waar een matige tot slechte doorstroming waarneembaar is, namelijk de Parallelrijbaan in westelijke richting en de weg richting de Looskade in zuidelijke richting. Het is dan ook aannemelijk dat gelet op de toename van het verkeer in de toekomst op meer punten een slechtere doorstroming ontstaat. Er is geen rekening gehouden met de verkeersgeneratie van het Designer Outlet;
15. Voor de zee prik en de Rivier prik vinden op korte termijn significante negatieve effecten plaats door de plannen. Om deze effecten te voorkomen mogen geen werkzaamheden worden uitgevoerd aan de Looskade gedurende de maanden januari t/m mei en september en oktober.  
Dit betekent dat een groot deel van het jaar niet aan het project gewerkt kan worden;
16. De werkzaamheden hebben wel degelijk effect op beschermde soorten zoals de das en de dwergvleermuis. De vliegrou te van de dwergvleermuis loopt volgens het rapport namelijk langs de N280. Er is dus wel degelijk een gevaar dat het vlieggedrag van de vleermuizen zal worden beïnvloedt door de plannen. Expliciet wordt aangegeven dat de vliegrou te kan worden verstoord door verlichting terwijl het college in de beantwoording van de inspraakreacties nog expliciet aangeeft dat de verlichting geen invloed heeft op de dieren die langs de route vliegen. Dit is dus onjuiste informatie.
17. De plek waar de dassenburcht is aangetroffen moet specifiek worden ingericht. In het bestemmingsplan zijn hier geen aanvullende voorwaarden over te vinden.
18. Er is geen rekening gehouden met de kans dat vogels wegens aanrijding zullen sterven. Niet is uitgesloten dat er door de aanpassing van de weg en de toename van de verkeersintensiviteit geen significant hoger aantal dieren slachtoffer zal worden van aanrijdingen, hetgeen de gunstige staat van instandhouding in gevaar zou kunnen brengen.

#### Standpunt Gemeente Roermond

1. Zoals in de nota inspraak en vooroverleg is aangegeven neemt als gevolg van de herinrichting van de N280 een verkeers toename plaats ter hoogte van Arlo. Deze toename kan echter met de voorgestelde maatregelen goed afgewikkeld worden, zo blijkt uit gedane verkeersstudies en de dynamische verkeerssimulatie uitgevoerd door Royal Haskoning DHV. Hierin zijn alle ontwikkelingen die eind 2015 bekend waren meegenomen, dus ook de uitbreiding van het Designer Outlet Roermond en Jazz City.

Het verkeer dat op maaiveld van de Big Triangle parkeert, verlaat het terrein momenteel achterlangs de voormalige Yumble en gaat via de Maashaven/Buitenop naar de N280. Na het gereedkomen van de herinrichting van de N280 zal dit verkeer vertrekken via het nieuwe kruispunt Schipperswal/N280 of via het kruispunt Mijnheerkensweg/N280.

2. Er is geen gecombineerd fiets/voetpad. De inrichting van de weg zal veiliger worden door de aanleg van een vrij liggend fietspad en een naastgelegen voetpad. Alleen onder de Maasbrug is het fietspad en voetpad gecombineerd. Verder komen er twee oversteekplaatsen op de Looskade en Buitenop met een middengeleider waarbij fietsers en voetgangers gefaseerd de weg kunnen oversteken. Uit de dynamische microsimulatie uitgevoerd door Royal Haskoning DHV blijkt dat het bereiken en verlaten van het Arlo terrein geen noemenswaardige wachttijden (<20 seconden) oplevert. Gemotoriseerd verkeer kan zonder wachttijden Arlo bereiken en verlaten.
3. Het verkeer dat op maaiveld van de Big Triangle parkeert, verlaat het terrein momenteel achterlangs de voormalige Yumble en gaat via de Maashaven/Buitenop naar de N280. Na het gereedkomen van de N280 zal dit verkeer vertrekken via het nieuwe kruispunt Schipperswal/N280 of via het kruispunt Mijnheerkensweg/Wilhelminasingel.
4. 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 schoner wordend verkeer. In de berekeningen luchtkwaliteit is gebruik gemaakt van de grootschalige achtergrondconcentratiekaarten die mede gebaseerd zijn op langdurige metingen. Daarnaast is in de berekeningen voor de uitstoot van voertuigen gebruik gemaakt van emissiegegevens gebaseerd op metingen van NO<sub>x</sub> en fijnstof in de praktijk en niet op fabrikant gegevens. 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 schoner 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.
5. Zoals onder punt 2 is aangegeven zal er een vrij liggend fietspad en een naastgelegen voetpad worden gerealiseerd langs de Arlo en de Looskade. Onder de Maasbrug is het fietspad en voetpad gecombineerd. Dat indieners hier hun twijfels over hebben wordt voor kennisgeving aangenomen.

6. Zowel ten oosten als ten westen van de Maasbrug worden calamiteiten doorsteken (cado's) aangelegd waarvan de hulpdiensten bij calamiteiten gebruik kunnen maken. De inrichting van de weg is in overleg met de Veiligheidsregio tot stand gekomen en akkoord bevonden.
7. Er is bij de berekeningen rekening gehouden met de ligging van de Arloflat. Noch wettelijk noch beleidsmatig is er aanleiding om aanvullende overdrachtsmaatregelen zoals een geluidscherm te realiseren. Overigens is de Maasbrug constructief gezien niet zondermeer geschikt voor het plaatsen van een effectief geluidscherm.
8. Het is niet juist dat enkel ten zuiden van de Maasbrug op de Looskade stil asfalt wordt aangebracht. Deze geluidreducerende maatregel wordt over de volledige lengte van de Looskade toegepast. Daarmee wordt voorkomen dat de geluidsbelasting vanwege het verkeer op de Looskade met meer dan 1,5 dB toeneemt. Volledigheidshalve vermelden wij dat de geluidsbelasting vanwege de herinrichting van de N280 op de Arlo afneemt.
9. 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.
10. Ingeval van calamiteiten is Arlo voor hulpdiensten bereikbaar via de Roerkade waar door hulpdiensten tegen de rijrichting in wordt gereden evenals in de huidige situatie. Ingeval van calamiteiten kan tevens door hulpdiensten gebruik worden gemaakt van het fietspad langs de Looskade. Bij afsluiting van de Looskade ingeval van hoogwater is Arlo bereikbaar via Buitenop en de calamiteitendoorsteek op de N280. Dit is afgestemd met de Veiligheidsregio.
11. De N280 in Baexem ligt buiten het plangebied van dit bestemmingsplan en is niet relevant in deze procedure;
12. 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.
13. Het verkeer op de Roerkade zal toenemen. Uit de gedane verkeersstudies uitgevoerd door Arcadis en Royal Haskoning DHV blijkt dat deze route de verkeerstoename, met de voorgestelde aanpassingen adequaat kan afwikkelen.
14. In de berekeningen en de dynamische microsimulatie gemaakt door Royal Haskoning DHV zijn alle ontwikkelingen die eind 2015 bekend waren meegenomen. Dus ook de uitbreiding van het Designer Outlet Roermond en Jazz City. De studie toont aan dat deze route de verkeerstoename met de voorgestelde aanpassingen adequaat kan afwikkelen.
15. Het gaat hier alleen om specifieke werkzaamheden aan de Looskade die mogelijk geluids- en trillingshinder zouden kunnen veroorzaken (heien of trillen van damwanden en dergelijke). Deze werkzaamheden mogen gedurende een bepaalde periode van het jaar niet uitgevoerd worden. De overige werkzaamheden aan de Looskade en de werkzaamheden aan de N280 hebben geen effect op de zee- en rivierprik. Door de Provincie Limburg is voor het uitvoeren van specifieke werkzaamheden aan de Looskade een vergunning Wet natuurbescherming verleend.
16. De gewone dwergvleermuis heeft een vliegroute in de huidige situatie dat de N280 kruist ter hoogte van de Pastoorswal, vanaf het stadscentrum naar het noorden richting de uiterwaarden van de Maas. De vliegroute betreft een diffuse vliegroute, waarbij verschillende exemplaren van de gewone dwergvleermuis over een breedte van 50-100 meter de N280 kruisen. Op dit traject is er reeds sprake van verlichting. Indien de verlichting niet wijzigt ten opzichte van de bestaande situatie, zijn er geen negatieve effecten te verwachten op de functie als vliegroute.

17. De das wordt getroffen door de voorgenomen nieuwe toerit op de N280 van de St. Wirosingel. Het betreffende deel waar maatregelen worden uitgevoerd ten behoeve van de das is reeds bestemd als Natuur in het bestemmingsplan Noordelijke en Oostelijke Stadsrand. De voorwaarden voor de verplaatsing van de das zijn opgenomen in de ontheffingsaanvraag soortenbescherming van de Wet natuurbescherming die bij de Provincie Limburg is aangevraagd en waarvoor door Gedeputeerde Staten van Limburg een besluit ontheffing Wet natuurbescherming is genomen.
18. Het doorgaand verkeer wordt gescheiden van het lokale verkeer door de verdiepte ligging van de N280 (en dus minder kans op verkeersslachtoffers). Tevens speelt mee dat er na de herinrichting verschillende toegestane max. snelheden gelden. De verwachting is dat dit niet leidt tot een significante toename van het aantal verkeersslachtoffers.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan.

#### **4. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, ontvangen op 28 maart 2017.**

1. De gevolgen van de reconstructie van de N280 zijn onder andere meer roet/stof en verkeersgeluid, wat de gezondheid van de bewoners van de Arlo niet ten goede komen;
2. Dat de geluidsoverlast afneemt na de herinrichting als gevolg van het verlagen van de snelheid is een foutieve voorstelling van zaken en werkelijkheid. Momenteel geldt voor alle verkeer een maximumsnelheid van 50km/h. Na herinrichting geldt voor het doorgaande verkeer een snelheid van 80km/h.
3. Het plaatsen van geluidsschermen op de Maasbrug doet men af door te stellen dat deze schermen dusdanig hoog zouden moeten zijn, dat dit niet meer verenigbaar is met de bouwkundige eigenschappen van de brug. Door het plaatsen van deze schermen worden in elk geval een aantal verdiepingen beschermd.
4. In het verslag inspraak- en vooroverleg wordt niet ingegaan op het feit dat er sprake is van roet afkomstig van de auto's. Er wordt wat betreft Luchtkwaliteit onvoldoende rekening gehouden met de gezondheid van de bewoners.
5. Er zijn grote zorgen over de toename van het verkeer op het traject Buitenop/Looskade/Arlo. Alle verkeer afkomstig vanuit het oosten dat de binnenstad in wil of naar Herten moet langs de Arlo, net zoals de bewoners van de toekomstige appartementen New Orleans en de appartementen ter plaatse van de huidige parkeerplaats Maashaven. Ook de onderste laag van de parkeergarage wordt via de calamiteitenweg richting Maashaven/Arlo afgevoerd.
6. Door de toename van het verkeer zal het moeilijk worden de Arlo per auto te verlaten. Er wordt nu al vrij hard gereden. Dit zal alleen maar toenemen omdat Buitenop/Arlo in de nieuwe situatie voorrang heeft op het verkeer komend vanaf de Maashaven.
7. Mede door het afsluiten van het kruispunt Wilhelminasingel/Buitenop blijven de Arlo bewoners ongerust over het feit, of de Arlo in geval van calamiteiten wel tijdig door de hulpdiensten bereikbaar is.

#### **Standpunt Gemeente Roermond**

1. 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 achtergrond-concentraties en schoner wordend verkeer. In het deelrapport luchtrapport is roet niet meegenomen omdat er (nog) geen norm is voor roet waarop getoetst kan worden. Zoals ook reeds in het verslag inspraak en vooroverleg is aangegeven is het project 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.

2. Momenteel geldt een snelheid van 50 km/h geldt op de Maasbrug. Dit is echter een tijdelijke maatregel. Uitgangspunt is de situatie voorafgaand aan de tijdelijke maatregel. Toen gold er een maximumsnelheid van 80 km/h. Na de herinrichting zal voor het verkeer op de parallelwegen een maximumsnelheid van 50 km/h gelden. Voor het doorgaande verkeer blijft een snelheid van 80 km/h gelden. Voor een deel van het verkeer (het verkeer op de parallelwegen) wordt de snelheid in de toekomstige situatie dan ook structureel van 80 km/h teruggebracht naar 50 km/h.
3. In de toekomstige situatie is sprake van een afname van de geluidbelasting op de Arlo vanwege de N280 door toepassen van geluidreducerend asfalt en het verlagen van de snelheid voor een deel van het verkeer. Noch wettelijk noch beleidsmatig is er aanleiding om aanvullende overdrachtsmaatregelen zoals een geluidscherm te realiseren. Daar komt bij dat de Maasbrug constructief gezien niet zondermeer geschikt is voor het plaatsen van een effectief geluidscherm.
4. Voor het standpunt op deze zienswijze verwijzen we naar het standpunt van de gemeente genoemd onder punt 1 voor zover deze betrekking heeft op de luchtkwaliteit.
5. Zoals in de nota inspraak en vooroverleg is aangegeven neemt als gevolg van de herinrichting van de N280 een verkeerstoename plaats ter hoogte van de Arlo. Deze toename kan echter goed afgewikkeld worden, dit blijkt onder andere uit de dynamische microsimulatie uitgevoerd door bureau Royal Haskoning DHV. Hierin zijn alle ontwikkelingen meegenomen die eind 2015 bekend waren, dus ook de uitbreiding van het Designer Outlet Roermond en Jazz City.. Door reclamanten is geen contraonderzoek overlegt waaruit blijkt dat de Arlo het verkeer niet kan afwikkelen. Wij hebben dan ook geen enkele reden om te twijfelen aan de juistheid van de onderzoeksresultaten. Het verkeer dat momenteel op maaiveld van de Big Triangle parkeert, verlaat het terrein op dit moment achterlangs de voormalige Yumble en gaat via de Maashaven/Buitenop naar de N280. Na het gereedkomen van de herinrichting van de N280 zal dit verkeer vertrekken via het nieuwe kruispunt Schipperswal/N280 of het kruispunt Mijnheerkensweg-Wilhelminasingel.
6. Door de aanleg van de voetganger/fiets oversteepleaatsen i.c.m. middengeleiders zal de snelheid eerder afnemen dan toenemen. Uit de dynamische microsimulatie blijkt dat het bereiken en verlaten van het Arlo terrein geen noemenswaardige wachttijden (< 20 seconden) oplevert. Gemotoriseerd verkeer kan zonder wachttijden Arlo bereiken en verlaten;
7. Ingeval van calamiteiten is Arlo voor hulpdiensten bereikbaar via de Roerkade waar door hulpdiensten tegen de rijrichting in wordt gereden evenals in de huidige situatie. Ingeval van calamiteiten kan tevens door hulpdiensten gebruik worden gemaakt van het fietspad langs de

Looskade. Bij afsluiting van de Looskade ingeval van hoogwater is Arlo bereikbaar via Buitenop en de calamiteitendoorsteek op de N280. Dit is afgestemd met de Veiligheidsregio.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan.

### **Wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerp**

Hieronder worden de wijzigingen weergegeven die in het vast te stellen bestemmingsplan worden doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijzen en/of ambtshalve. Ondergeschikte wijzigingen worden niet vermeld.

#### **- Verbeelding**

1. Op de verbeelding is de aanduiding 'Brug' opgenomen ter plaatse van de brug.

#### **- Planregels**

2. In artikel 3, bestemming 'Groen' worden ecovoorzieningen toegestaan, waarbij voor een 'vleermuizenhotel' is voorgeschreven dat dit niet hoger mag zijn dan 6 meter en geen grotere oppervlakte mag beslaan dan 7 m<sup>2</sup>;
3. In artikel 4, bestemming 'Verkeer – Wegverkeer' is toegevoegd dat een brug uitsluitend is toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'brug';

#### **- Toelichting**

4. Paragraaf 1.4 van de toelichting is aangepast, waarbij de vormvrije-m.e.r.-beoordeling inzichtelijker is gemaakt;
5. Aan paragrafen 1.4 en 4.5 is toegevoegd dat in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 een vergunning is verleend (onherroepelijk) ten behoeve van de werkzaamheden aan de Looskade;
6. Aan paragraaf 4.3 is toegevoegd dat er op 20 januari 2017 een vervolgoverleg heeft plaatsgevonden met Rijkswaterstaat ten aanzien van de waterwetvergunning;
7. Aan paragraaf 4.5 is tevens toegevoegd dat er een ontheffingsaanvraag soortenbescherming is ingediend en verleend (nog niet onherroepelijk) in het kader van de Wet natuurbescherming.
8. Er is een nieuwe bijlage toegevoegd met de vormvrije m.e.r.-beoordeling, die is samengesteld op basis van informatie die al in de huidige toelichting staat. Deze bijlage dient ter onderbouwing van paragraaf 1.4

Roermond, mei 2017