

ONDERWERP

Vormvrije m.e.r.-beoordeling ten behoeve van het bestemmingsplan N280-West deelproject wegvak Roermond

PROJECTNUMMER

B03204.000099

ONZE REFERENTIE**DATUM**

1-5-2017

VAN

Arcadis Nederland BV

AAN

Gemeente Roermond / provincie Limburg

Inleiding

Voorliggende memo bevat de uitwerking van de vormvrije m.e.r.-beoordeling ten behoeve van het bestemmingsplan N280-West deelproject wegvak Roermond. Deze memo gaat eerst beknopt in op de achtergrond en aanleiding van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling. Vervolgens is de vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgewerkt. Deze uitwerking vindt op grond van artikel 2 lid 5 sub b van het Besluit milieueffectrapportage plaats aan de hand van de criteria waaraan volgens de EU richtlijn voor m.e.r. projecten in de vormvrije m.e.r.-beoordeling moeten worden getoetst. Deze criteria zijn:

- Kenmerken van de activiteit.
- Plaats waar de activiteit wordt verricht.
- Kenmerken van de gevolgen van de activiteit (mogelijke effecten van de activiteit).

De memo sluit af met een conclusie en advies, waarin wordt aangegeven of belangrijke milieu-effecten zijn uit te sluiten en/of een m.e.r.-beoordeling derhalve niet nodig is.

Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?

De verkeerssituatie op de N280 ter hoogte van Roermond is regelmatig problematisch. De toegang tot het centrum van Roermond, het Designer Outlet en industriegebied Willem-Alexander valt samen op één locatie (kruispunt N280/Mijnheerkensweg/Wilhelminasingel), die het verkeer niet meer goed kan afwikkelen. Ook de beide andere kruispunten van de N280 in Roermond (Hatenboer en Buitenop) zijn of worden knelpunten, gelet op de verkeersprognoses. Naar verbetering van de verkeersafwikkeling op de kruispunten van de N280 op het wegvak Roermond is in opdracht van de gemeente in samenwerking met de provincie Limburg een uitgebreide studie uitgevoerd. Deze studie heeft geleid tot een nieuw wegontwerp, waarbij de scheiding van het doorgaande verkeer en het lokale verkeer als principe is gekozen met een verdiepte ligging (ongelijkvloerse kruisingen) voor het doorgaande verkeer onder de Mijnheerkensweg en de Schipperswal door.

De activiteiten omvatten de 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 moet door het bevoegd gezag bij het ontwerpbestemmingsplan worden gemotiveerd dat voor het plan geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen (vergewisplicht, ook wel vormvrije m.e.r.-beoordeling genoemd).

Besluit m.e.r. categorie D1.1

De geplande wijziging van de N280-West deelproject wegvak Roermond behelst een stuk van 3,9 kilometer en blijft daarmee onder de drempelwaarde van 5 kilometer. Er is om deze reden geen sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Het bevoegd gezag moet zich er echter wel van vergewissen dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Om hier invulling aan te geven is deze vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

De drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. zijn indicatief, omdat ook andere factoren dan de genoemde drempelwaarden kunnen leiden tot 'belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu'. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om cumulatie met andere projecten, ligging in of nabij een gevoelig gebied (zoals een natuurgebied) of een dichtbevolkt gebied en de duur, frequentie en onomkeerbaarheid van het effect. De vormvrije m.e.r.-beoordeling geeft antwoord op de vraag of belangrijke nadelige milieu-effecten door het voornemen kunnen worden uitgesloten zodat een volledige m.e.r.(beoordelings)procedure niet vereist is.

Bij de analyse en beslissing dient rekening te worden gehouden met de in bijlage III van de EU-richtlijn m.e.r. voor projecten aangegeven omstandigheden. Deze zijn:

- Kenmerken van de activiteit.
- Plaats waar de activiteit wordt verricht.
- Kenmerken van de gevolgen van de activiteit (mogelijke effecten van de activiteit).

In deze memo is aan de hand van bovengenoemde omstandigheden onderzocht in hoeverre in het plangebied belangrijke negatieve effecten te verwachten zijn en/of in de directe omgeving van het plangebied gevoelige gebieden liggen waarop effecten te verwachten zijn. Hierbij is gekeken naar de volgende aspecten:

- Archeologie en cultuurhistorie
- Bodem
- Ecologie
- Water
- Verkeer
- Woon- en leefmilieu:
 - Geluid
 - Luchtkwaliteit
 - Externe veiligheid

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling is uitgevoerd in de initiatieffase van het project, gelijktijdig met het opstellen van het bestemmingsplan en is gebaseerd op de onderzoeken die in deze fase zijn uitgevoerd.

Het memo sluit af met de conclusies die op basis van de onderzoeken kunnen worden getrokken.

Kenmerken van de activiteit

De N280 doorsnijdt de stad Roermond van oost naar west ten noorden van de binnenstad. Ten noorden van de N280 liggen onder andere het Designer Outlet, industrieterrein Willem-Alexander en woonkern Leeuwen. Het plangebied betreft de N280 inclusief bijbehorende gronden tussen het Hornergriend en de kruising waar de Mijnheerkensweg onder de N280 doorgaat. Het gebied wordt globaal begrensd door de Noorderplas, het Designer Outletcenter en het industrieterrein Willem-Alexander in het noorden en Plas Hatenoer en de Roermondse binnenstad aan de zuidzijde. De N280 verbindt Roermond in westelijke richting met de stad Weert en in oostelijke richting met Mönchengladbach. De N280 vormt tevens een verbinding tussen de snelwegen A73 en A2.

De verkeerssituatie op de N280 ter hoogte van Roermond is regelmatig problematisch. Het kruispunt ter hoogte van de Mijnheerkensweg is naast de ontsluiting van het Designer Outlet en industriegebied Willem-Alexander ook een belangrijke toe- en uitgang van het centrum van Roermond. Het is van belang dat dit kruispunt op korte termijn wordt verbeterd. Ook de beide andere kruispunten van de N280 in Roermond (Hatenoer en Buitenop) zijn of worden gezien de huidige verkeersprognoses knelpunten.

In het plan worden, gezien vanaf het westen, vanaf het Lateraalkanaal tot aan het spoorwegviaduct Roermond - Weert naast de hoofdrijbaan (de doorgaande provinciale weg N280), parallelwegen aangelegd.

Het doorgaande verkeer op de N280 wordt op deze wijze gescheiden van het lokale verkeer dat Roermond als herkomst en/of bestemming heeft.

De hoofdrijbaan van de N280 is een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 80 km/uur. De hoofdrijbaan krijgt per rijrichting één rijstrook en is volledig buiten de bebouwde kom van Roermond gelegen. Afhankelijk van de ligging zijn de rijbanen gescheiden door een rijbaanscheiding of een middenberm. De parallelwegen voor het lokale verkeer worden vormgegeven als gebiedsontsluitingsweg in stedelijke omgeving binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime 50 km/uur. Het aantal rijstroken op de parallelweg is, naar gelang de benodigde capaciteit één of twee. Bij kruispunten komen daar de opstelstroken voor afslaand verkeer bij. Het halteren van het openbaar vervoer vindt plaats in havens.

Uitwisseling tussen de parallelwegen en de hoofdrijbaan (N280) is aan de westzijde alleen mogelijk tussen het Lateraalkanaal en het kruispunt Hatenboer en aan de oostzijde tussen de Schipperswal en het viaduct van de N280 over de Mijnheerkensweg.

De voorgenomen wijziging van 3,9 kilometer autoweg N280 in de gemeente Roermond tussen de brug over het Hornergriend en de kruising waar de Mijnheerkensweg onder de N280 doorgaat, inclusief alle kunstwerken en bijbehorende voorzieningen (N280-West deelproject wegvak Roermond) is strijdig met het vigerende bestemmingsplan. Om het voornemen in juridisch-planologische zin mogelijk te maken, wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

Plaats en (kenmerken van) mogelijke gevolgen van de activiteit

De plaats en mogelijke gevolgen van de activiteit worden onderstaand in samenhang beschreven voor de verschillende milieuthema's die in de initiatieffase (voorbereiding van het bestemmingsplan) zijn onderzocht. Per milieuthema is telkens met een voetnoot verwezen naar het betreffende onderzoek / de betreffende onderzoeken dat/die in deze fase is/zijn uitgevoerd. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de thema's archeologie en cultuurhistorie, bodem, ecologie, water, verkeer alsmede woon- en leefklimaat (Geluid, Luchtkwaliteit en Externe veiligheid).

Archeologie en cultuurhistorie¹

Archeologie

Uit het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied aan de hand van archeologische en geologische criteria in drie deelgebieden is op te delen. In twee van deze deelgebieden ligt de N280 op een kunstmatig aangebracht grondlichaam en vinden bovendien geen ingrepen plaats die kunnen leiden tot verstoring van het bodemarchief. In het derde deelgebied ligt de N280 eveneens op een kunstmatig grondlichaam, maar een deel van de aansluitende wegen echter niet. Bovendien worden hier wel ingrepen uitgevoerd die tot verstoring van het bodemarchief zouden kunnen leiden. Behalve bij de aansluitende wegen, zal dit het geval zijn bij de ongelijkvloerse kruising N280 met de Wilhelminasingel en de Mijnheerkensweg.

Het bureauonderzoek heeft uitgewezen dat in het deelgebied 2, archeologische waarden uit de middeleeuwen en nieuwe tijd zijn te verwachten. Deze zullen bestaan uit restanten van de verschillende fortificaties die de stad gekend heeft en uit de neerslag van diverse activiteiten die hebben plaatsgevonden in de open ruimte aan de noordzijde van de stad (Stadsweide). Hierbij moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van natte contexten en de daaraan gerelateerde bijzondere datasets. Aangetoond is verder dat er nog lange tijd een actieve geul van respectievelijk de Maas en de Roer aan de noordzijde van de stad heeft gelegen.

Op grond van de resultaten van het bureauonderzoek en het toetsend booronderzoek is besloten om de milieukundige en geotechnische boringen en sonderingen te analyseren om vast te kunnen stellen of er inderdaad een geul is en zo ja, op welke diepte. Daarnaast is een karterend onderzoek door middel van proefsleuven uitgevoerd om de aanwezigheid van resten van de middeleeuwse stadsmuur vast te stellen.

¹ Sweco, Archeologisch en cultuurhistorisch onderzoek plangebied N280 te Roermond, Bureauonderzoek en karterend onderzoek inzake reconstructie N280 te Roermond, 21 juli 2016.

Uit de analyse van de boorgegevens blijkt dat zich inderdaad een voormalige geul onder de huidige weg bevindt en dat de bovenzijde daarvan op circa 16.00 tot 17.00 meter +NAP ligt. Ten westen van de kruising N280/Mijnheerkensweg bevat deze geul veel puin, en is daar afgedekt met een laag afval en puin uit de late 19^e en vroege 20^e eeuw.

Bij het proefsleuvenonderzoek is alleen een klein fragment van de Cattentoren en een stukje muur, mogelijk de stadsmuur aangetroffen op 1.20 meter beneden maaiveld, op de plek waar dit ook verwacht werd. Op een tweede plek naast de Cattentoren, waar zich ook resten zouden bevinden, is binnen 2.00 meter beneden maaiveld niets aangetroffen. In de overige 3 werkputten zijn geen resten van de stadsmuur aangetroffen, ondanks een putdiepte van 2.00 meter. Wel werden resten van de inrichting van het park uit de late 19^e eeuw aangetroffen, en kon worden vastgesteld dat de 19^e eeuwse tuilmuren achter de Swalmerstraat een hoogte hebben van meer dan 3.00 meter. Het oorspronkelijke maaiveld zal hier dus minimaal 1.50 tot 2.00 meter lager hebben gelegen dan het huidige. De zone tussen de N280 en de 19^e eeuwse tuilmuren blijkt in ten minste twee fasen te zijn opgehoogd vanaf de late 19^e eeuw. De kans dat binnen het plangebied resten van de stadsmuren kunnen worden aangetroffen binnen 1.00 meter beneden maaiveld, wordt gering geacht, daar het onderzoek heeft aangetoond dat de stadsmuren verder van de huidige N280 afliggen dan aanvankelijk werd aangenomen.

In deelgebied 2 wordt het grondwerk voor het uitdiepen van de verdiept gelegen weg uitgevoerd onder archeologische begeleiding, voor zover dieper gegraven wordt dan het ophoogpakket uit de 20^e eeuw. In de planning en organisatie van de civieltechnische werkzaamheden dient daartoe rekening gehouden te worden met de mogelijkheid dat bijzondere vondsten worden gedaan die op verantwoorde wijze, en met voldoende tijd, onderzocht kunnen worden. Hiervoor zal een apart Programma van Eisen moeten worden opgesteld.

Voor de zone binnen deelgebied 2 tussen de N280 en de 19de eeuwse tuilmuren, de tuinmuur van het Landbouwhuis, de Cattentoren alsmede voor de wal aan de Wilhelminasingel, wordt vervolgonderzoek niet noodzakelijk geacht. Wel dient bij de werkzaamheden rekening gehouden te worden met het aantreffen van archeologische waarden wanneer dieper gegraven wordt dan 1.00 meter beneden maaiveld. In het geval dat dergelijke waarden aangetroffen worden, kan volstaan worden met het documenteren daarvan conform het reeds opgestelde en goedgekeurde Programma van Eisen.

Cultuurhistorie

De cultuurhistorische waarden zijn in de deelgebieden 1 en 3 minimaal. In deelgebied 2 zijn vanuit het aspect cultuurhistorie de volgende zaken van belang:

- De landschappelijke kenmerken van het gebied. Het noordelijk deel van de Roermondse binnenstad is aangelegd op een steilrand. Langs de steilrand hebben in de afgelopen eeuwen Maas- en Roerarmen gelopen. Deze overgangszone tussen natte en droge landschappen is natuurlijk altijd aantrekkelijk geweest voor bewoning, zeker in de prehistorie.
- De vestingbouwgeschiedenis van de stad. Tussen tuilmuren en weg liggen de noordelijke vestingwerken (rijksmonument) onder de grond. De precieze loop is niet bekend maar uit recent uitgevoerd archeologisch proefsleuvenonderzoek is gebleken dat de muren niet aanwezig zijn binnen het project N280. Naast deze vestingmuren is het Cattentorencomplex een uiting van de vestingbouwgeschiedenis. Dit complex bestaat uit Cattentoren, Heksenhuuske, kazemat en aan de zijde van de Wilhelminasingel uit een aarden wal met daarin fundamenten van de vestingmuur. Richting de Maasbrug is ter plaatse van de stijpunten nog een halfronde muurtoren gelegen en verderop achter de kathedraal de Rattentoren. Ondergronds zijn nog de resten van de Wernerstoren bewaard gebleven.
- De aanwezigheid 18^e en 19^e-eeuwse tuilmuren. Deze markeren de noordelijke rand van de historische binnenstad. Ze zijn grotendeels aangelegd voordat de vesting is geslecht en vormden de begrenzing van de formele tuinen van de grote panden aan de Swalmerstraat. De tuilmuren bestaan uit een aaneenschakeling van afzonderlijke muursegmenten met hoge monumentale kwaliteiten. Het geheel is daarbij meer dan de som der delen. Op dit moment komen ze niet goed uit de verf doordat het gebied is verwilderd en ontsierd door middel van een ventweg met

parkeerplaatsen en een tweetal illegale doorbraken door de tuinenmuren ter grootte van een personenauto. De tuinenmuren worden in de richting van de kathedraal begrensd door een theehuisje, een gemeentelijk monument, dat behoort tot het voormalig woonhuis en atelier van de Roermondse glaskunstenaar Joep Nicolas Tussen voormalige pastorie en Rattentoren ligt de voormalige tuinenmuur van de kathedraal met aangrenzend kerkhof. Toen de vestingwerken gedeeltelijk gesloopt werden is eind 19^e eeuw een stadspark ter plaatse aangelegd langs de vestingmuren en tuinenmuren.

- De bebouwing ter plaatse van de Pastoorswal, Grote Kerkstraat en de aangrenzende straten. Deze bebouwing is in hoofdzaak 19^e-eeuws hoewel uit de redengevende omschrijvingen van de aanwezige monumenten blijkt dat verwacht wordt dat veel panden in de kern ouder zijn, mogelijk zelfs middeleeuws.
- De Roermondse kathedraal. Deze ligt direct achter het plangebied en markeert de noordwestelijke begrenzing van de historische binnenstad. Daarnaast is het gebouw door zijn hoogte een belangrijke speler in de Roermondse skyline. De kathedraal is tot stand gekomen in de late middeleeuwen en heeft in de loop der tijd belangrijke veranderingen ondergaan. De toren is na de oorlog gewijzigd als gevolg van het opblazen van de toren door de terugtrekkende Duitse troepen. Voor het ontwerp tekende in eerste instantie architect Alphons Boosten. Na diens overlijden maakt architect Frits Peutz het karwei af.
- Stedelijke ontwikkeling in de 20^e eeuw. Naast het Cattentorencomplex staat het LLTB-gebouw, een rijksmonument, van de hand van architect Jos Franssen (1939). Richting de Maasbrug zijn op de voorgrond parallel aan de weg nog het stadskantoor van de gemeente Roermond gelegen en op de achtergrond de 21^e eeuwse woontorens, beiden van de hand van architect Cees Dam. Daar tegenover is ter plaatse van het Buitenop de 21^e eeuwse Natalinitoren gelegen. Een fraaie aanwinst in de skyline van de stad.
- De Maasbrug is een gemeentelijk monument en karakteristiek voor de wederopbouwperiode. Aan de zijde van het DOC is langs de Maas de hoge Arlo-flat gelegen, tevens uit de wederopbouwperiode en de eerste hoogbouw van Roermond. Achter de Cattentoren is nog een gemeentelijk monument uit de wederopbouwperiode gelegen, de kantoorstoren van het Verbond van Limburgse Onderlinge Verzekeringsmaatschappij. Door zijn strategische ligging fungeert het pand als een dominant landmark van de noordoostelijke binnenstad.
- De overzijde van de N280 wordt bepaald door het lager gelegen Designer Outlet Center (DOC), een merkendorp dat voor het merendeel in een historiserende fantasiestijl is aangelegd. Drie onderdelen van het Outlet Center zijn rijksmonument en maken deel uit van de voormalige militaire kazerne. Het is duidelijk lager gelegen en gelegen achter een keermuur die geldt als harde en onveranderlijke begrenzing van het project N280. Van origine gold het terrein waarop het DOC is gelegen, aangeduid als stadswede, als een gebied dat in gebruik was als blekerij en om vee op te laten grazen. Dit gebied werd vrijgehouden van bebouwing in verband met de militaire functie. De Maas en Roer kwamen hier bijeen en vormden een natuurlijke kaap.
- De ligging van de weg op zichzelf. De weg is eind 19^e eeuw een steeds belangrijkere doorgaande verbinding gebleken voor het Maas kruisend verkeer. De ter plaatse aanwezige dikke ophogingspakketten zijn 20^e-eeuws.

Deelgebied 2 wordt dus met name gekenmerkt door de historische gelaagdheid van het gebied. Als er thema's uitspringen dan zijn het wel de vestingbouwgeschiedenis en de 19^e eeuwse tuinenmuren en (monumentale) panden. Ook kan gesteld worden dat de historische binnenstad hier scherp afgegrensd is. Nieuwe ontwikkelingen vinden allemaal plaats aan de zijde van het DOC terwijl de historische gelaagdheid zich in bebouwd opzicht beperkt tot de zijde van de tuinenmuren. De harde overgang van steilrand naar lageregelegen stadswede met zijarmen van Maas en Roer is bepalend geweest voor de vorm van de binnenstad. Samengevat zijn de kernwaarden de gelaagdheid die zich toont aan de stadszijde en de moderne ontwikkelingen aan de zijde van het DOC.

Bodem²

Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat er, behoudens de sliblaag in de greppel tussen de N280 en de Mijnheerkensweg en enkele overschrijdingen van de interventiewaarde in de waterbodem, geen sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging. Op enkele locaties direct aangrenzend aan de huidige gehanteerde onderzoeksgrenzen zijn bij de uitvoering van het project mogelijk nog werkzaamheden voorzien. Deze uitbreiding is marginaal ten opzichte van het gebied dat thans al onderzocht is. Waar nodig zal ook hiervoor uitvoering bodemonderzoek plaatsvinden i.v.m. afvoer materialen en inzicht in kwaliteit daarvan. Ten opzichte van het nu reeds onderzochte gebied zal dit gelet op het de bestaande onderzoeksresultaten niet leiden tot andere conclusies en worden er geen belemmeringen verwacht voor de uitvoerbaarheid van de werkzaamheden.

Ecologie³

Ten aanzien van ecologie is gekeken naar effecten in het kader van de gebiedsbescherming en de soortenbescherming.

Gebiedsbescherming

In 2012 is voor de aanpassing van de gehele N280-West een voortoets uitgevoerd. Daaruit kwam naar voren dat voor geen van de kwalificerende waarden in de vier Natura2000-gebieden (Leudal, Sarsven en De Banen, Roerdal en Weerter- en Budelerbergen & Ringselven) rond de N280 significant negatieve gevolgen zijn te verwachten. De voortoets is voor het gehele wegvak Roermond in 2015/2016 geactualiseerd vanwege het tijdverloop. Daaruit is gebleken dat een tijdelijk significant negatief effect op de instandhoudingsdoelstellingen van de zeeprík en de rivierprík niet kan worden uitgesloten. Door bij de uitvoering van het project echter maatregelen op te nemen voor de prikken (geen werkzaamheden in de kwetsbare perioden), kunnen significante effecten worden voorkomen en zou een Natuurbeschermingswetvergunning niet nodig zijn. Om eventuele proces- en inhoudelijk risico's zoveel mogelijk te voorkomen, is er destijds voor gekozen om toch een passende beoordeling op te stellen en een Natuurbeschermingswetvergunning aan te vragen. Deze vergunning ex art. 19d Natuurbeschermingswet 1998 is in 2015 door GS van Limburg verleend. Vanwege wijzigingen in de plannen voor de herinrichting van de N280 (scopewijziging) is er voor gekozen om de passende beoordeling te actualiseren. Blijkens de conclusies van de geactualiseerde passende beoordeling (2016) zijn tijdelijk significant negatieve effecten voor de zee- en rivierprík in het Natura2000-gebied Roerdal (een tijdelijke verstoring) nog steeds niet uit te sluiten. Deze effecten zijn, aldus de passende beoordeling, echter te voorkomen door geen werkzaamheden uit te voeren aan de Looskade in de voorjaars- en najaarstrek van de prikken. Andere negatieve effecten worden blijkens de passende beoordeling niet verwacht. Conform de conclusie in de passende beoordeling wordt voorzien in een nieuwe aanvraag voor een Natuurbeschermingswetvergunning (sinds 1 januari 2017 de Wet natuurbescherming) en de verwachting is dat deze ook zal worden verleend op grond van het feit dat maatregelen worden getroffen om effecten op de prikken te voorkomen.

² Geonius, Historisch vooronderzoek N80 te Roermond, 25 oktober 2012;
Econsultancy, Milieu- en civieltechnisch onderzoek plangebied N280 te Roermond, 3 januari 2014;
Econsultancy, Aanvullend milieutechnisch onderzoek plangebied N280 te Roermond, 29 juli 2016;
Econsultancy, Aanvullend bodemonderzoek N280 (vml tankstation Maasbrug) te Roermond, 4 juli 2014;
Royal HaskoningDHV, Waterbodemonderzoek compensatiemaatregel Cruise Terminal Maaswaarderweg te Roermond, 15 juni 2015;
Royal HaskoningDHV, Aanvullend bodemonderzoek: in het oppervlaktewater, op het talud en op de oever van de Maas (Roer), Deelgebied locatie Looskade, 2 maart 2016;
Royal HaskoningDHV, Aanvullend bodemonderzoek N280 wegvak Roermond – waterbodemonderzoek deelgebied locatie N280 westzijde Maas, 3 maart 2016.

³ Arcadis, Voortoets N280 West, 10 augustus 2012;
Ecologica, Actualisatie Passende Beoordeling Natuurbeschermingswet Project Herinrichting N280 West wegvak Roermond, september 2016;
Ecologica, Toetsing natuurwetgeving Bestemmingsplan N280 West wegvak Roermond, januari 2017.

Soortenbescherming

In de invloedsfeer van het plan komen in beperkte mate beschermde planten- en diersoorten voor. Voor de meeste soortgroepen is geen ontheffing nodig omdat effecten niet worden verwacht of effecten kunnen worden voorkomen door het treffen van maatregelen. Hoewel voor enkele algemeen beschermde soorten van tabel 1 wel effecten worden verwacht, geldt voor deze soorten een algemene vrijstelling van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet⁴. De populaties van deze soorten worden ook niet geschaad en er wordt zorgvuldig gewerkt. Tevens komen er van tabel 2 enkele beschermde plantensoorten en de rivierdonderpad voor. Door het nemen van maatregelen conform de gedragscode Provinciale Infrastructuur, geldt ook voor deze soorten een vrijstelling van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet. Deze maatregelen zijn uitgewerkt in een ecologisch werkprotocol, zie bijlage 3 bij het Toetsingsonderzoek natuurwetgeving.

Tenslotte is het mogelijk met enkele voorzorgsmaatregelen de meeste effecten op de voorkomende tabel 3 soorten (das en gewone dwergvleermuis) te voorkomen.

Echter er vindt aantasting plaats van een zomerverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis nabij de kruising van de Schipperswal met de Mijnheerkensweg. Hiervoor is een ontheffing nodig. Voorafgaand aan de ontheffingsaanvraag dienen de mitigerende en compenserende maatregelen nader te worden uitgewerkt. Ontheffingverlening wordt wel voorzien, gezien het feit dat de gunstige staat van instandhouding van populaties van de soort niet wordt aangetast, er geen andere alternatieven zijn en er sprake is van geldige wettelijke belangen voor het project.

Net buiten het plangebied is op het tracé van de toerit van de St. Wirosingel op de N280 een dassenburcht aangetroffen. Ontheffingverlening wordt ook hier voorzien, gezien het feit dat de gunstige staat van instandhouding van populaties van de soort niet wordt aangetast, er geen andere alternatieven zijn en er sprake is van geldige wettelijke belangen voor het project.

Inmiddels is de Wet natuurbescherming in werking getreden en is de soortenbescherming uit de Flora- en faunawet daarin opgegaan. De provincie Limburg heeft in verband daarmee haar verordening Natuurbeschermingswet (beleidsneutraal) gewijzigd. De conclusies met betrekking tot de algemeen beschermde soorten uit de Flora- en faunawet blijven overeind, aangezien deze soorten ook conform de wijzigingsverordening Wet natuurbescherming van de provincie algemeen vrijgesteld blijven. De huidige aangetroffen plantensoorten wilde marjolein en rapunzelklokje verliezen door de wetswijziging echter hun bescherming, evenals de rivierdonderpad, waardoor er met betrekking tot deze soorten enkel de zorgplicht geldt. De in 2012 aangetroffen grote leeuwenkluw is wel beschermd in de Wet natuurbescherming, vergelijkbaar met het oude tabel 2 beschermingsregime onder de Flora- en faunawet. Indien conform een goedgekeurde gedragscode voor de soort wordt gewerkt, geldt echter een vrijstelling. Voor de das, bever en vleermuissoorten verandert er niets aan de beschermingsstatus en blijven de hierboven aangegeven conclusies overeind. Dit geldt naar verwachting ook voor soorten met jaarrond beschermde vogelnesten, hoewel de provincie Limburg nog niet heeft aangegeven of zij de huidige lijst en interpretatie van de wet blijft hanteren.

Er migreren vele vissoorten langs de oevers van de Maas om de Roer op te kunnen zwemmen. Door de werkzaamheden aan de Looskade kan de jaarlijkse trek worden verstoord, met gevolgen voor de gewenste optrekbaarheid van de Roer en voortplanting in het Nederlandse deel van de Roer. Hoewel de soorten niet direct beschermd zijn onder de Wet natuurbescherming, geldt wel de zorgplicht voor deze soorten (onder andere Atlantische zalm, zeeprik en rivierprik). Om effecten op migrerende vissen te voorkomen, wordt aanbevolen om geen werkzaamheden uit te voeren in de meest kwetsbare perioden van trekvisserij, zijnde de periode september-oktober (najaarstrek) en medio januari-medio mei (voorjaarstrek).

In het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 is inmiddels een vergunning verleend ten behoeve van de werkzaamheden aan de Looskade. Tevens is een ontheffingsaanvraag soortenbescherming ingediend in het kader van de Wet natuurbescherming.

⁴ De Flora en faunawet is per 1 januari 2017 opgegaan in de nieuwe Wet natuurbescherming. Ten tijde van de uitgevoerde onderzoeken was de Flora en faunawet echter nog van kracht.

Water⁵

Voor de wegafwatering van de N280 wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de bestaande systemen. Daar waar wegdelen zijn aangesloten op de gemengde riolering worden wegdelen, indien mogelijk, afgekoppeld. Voor de nieuwe onderdoorgangen worden nieuwe systemen gerealiseerd. Uitgangspunt hierin is dat de waterhuishouding niet verslechtert en dat er geen extra overlast wordt veroorzaakt met betrekking tot waterkwaliteit en -kwantiteit in andere tijden, op andere plaatsen of in andere compartimenten.

Door de aanleg van extra retentievoorzieningen en infiltratievoorzieningen wordt een deel van het afstromend hemelwater vertraagd afgevoerd en geborgen tot een neerslaggebeurtenis tot T=100. Er vindt daardoor geen toename plaats van afvoer naar de gemengde riolering. Een deel van de Wilhelminasingel en Mijnheerkensweg wordt afgekoppeld van de gemengde riolering.

Het buitendijkse deel van de Looskade loost direct op de Maas. Dit is gelijk aan de huidige situatie, maar het aantal verkeersbewegingen zal toenemen. De afvoer blijft dus gelijk, maar de verontreinigingsgraad neemt toe. Voor deze lozing volstaat een Blbi-melding (Besluit lozen buiten inrichting) bij Rijkswaterstaat. Er is geen ruimte voor een berm of greppels. Aansluiting op de binnendijs gelegen riolering is ook niet mogelijk, omdat er dan leidingen door de waterkering heen moeten worden gelegd. Het regenwater dat afstroomt van het buitendijkse deel wordt direct afgevoerd naar de Maas.

In het kader van het bestemmingsplan is voor deze ontwikkeling de Watertoets doorlopen.

Verkeer⁶

Als gevolg van de reconstructie van de N280 wijzigt de verkeerssituatie rondom de weg. De diverse verkeersmodaliteiten (gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer, openbaar vervoer en landbouw verkeer) kunnen echter alle bestemmingen bereiken en routes blijven rijden conform de situatie zonder reconstructie van de weg.

Analyse van de verkeerscijfers wijst uit dat de reconstructie van de N280 resulteert in een beperkte toename van de verkeersintensiteit op de weg. Belangrijkste verklaring voor deze toename is dat de N280 voor het verkeer aantrekkelijker wordt als doorgaande rijroute in plaats van parallelroutes via bijvoorbeeld de A2/A73.

Ondanks de toename van het verkeer zijn slechts twee locaties waarneembaar waar sprake is van een matige tot slechte doorstroming. Het betreft de parallelweg (wegvak Buitenop - Mijnheerkensweg) in westelijke rijrichting en de Looskade in de zuidelijke rijrichting voor het kruispunt Kraanpoort-Looskade. De vertraging treedt echter alleen op gedurende een korte periode op piekmomenten en is beperkt in omvang.

Ten opzichte van de huidige situatie is over het algemeen sprake van een forse verbetering van de doorstroming van het verkeer.

Geluid⁷

Uit de rekenresultaten blijkt dat er sprake is van een reconstructie, de toename bedraagt namelijk maximaal 11 dB ter plaatse van de woonboten aan de Looskade; dit vanwege de verkeerstoename op de Looskade. Derhalve zijn bron- en overdrachtmaatregelen onderzocht. Uit de rekenresultaten van dit onderzoek volgt dat er geen wettelijke bezwaren zijn om de reconstructie uit te voeren (er is sprake van een toename van maximaal 4,5 dB), mits de Looskade wordt voorzien van een geluidreducerend wegdek (dunne deklagen B) en ter plaatse van de woonboten gelegen aan de Looskade een geluidscherm geplaatst wordt met een lengte van 65 meter en een hoogte van 1 meter ten opzichte van het wegpeil. Bij de berekeningen is ervan uitgegaan dat de bestaande geluidwallen worden gehandhaafd, met uitzondering van de zuidelijke geluidwal langs de N280 tussen de Wilhelminasingel en de St. Wirosingel. Deze wordt aangepast om ruimte te maken voor het nieuwe wegprofiel inclusief de zuidelijke parallelweg maar houdt wel haar functie.

⁵ Arcadis, Waterparagraaf N280-West, Traject Roermond, januari 2017.

⁶ Arcadis, Verkeersstoets, N280 Wegvak Roermond, 14 augustus 2016.

⁷ Tritium Advies, Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (reconstructie) Herinrichting N280 Roermond, 11 oktober 2016.

Tevens dient ten behoeve van de hogere waarden procedure een aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden naar het binnengeluidniveau ter plaatse van de woningen gelegen op de volgende adressen:

- Looierstraat 10 t/m 84 (flat 'De Roerboog');
- Looierstraat 2, 6 en 8;
- Roerkade 14, 14a, 15 en 17 t/m 37.

Om juridisch te borgen dat de maatregelen worden getroffen, zijn in de planregels van het bestemmingsplan voorwaardelijke verplichtingen opgenomen ten aanzien van het aanbrengen van het geluidreducerend wegdek en het geluidsschermbord alsmede voor het borgen van de wettelijke binnenwaarde (35dB(A)) op de voormelde adressen.

Luchtkwaliteit⁸

Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat de maximaal berekende toename aan de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO₂) in het jaar na realisatie 1,06 µg/m³ bedraagt. De maximale toename van de concentraties PM₁₀ als gevolg van het project bedraagt ca. 0,17 µg/m³. Dit houdt in dat met de nu gehanteerde worstcase berekeningen het project niet "in betekenende mate bijdraagt" aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen en er getoetst dient te worden aan de grenswaarden uit de wet milieubeheer (Titel 5.2 luchtkwaliteitseisen).

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat in de plansituaties in 2022 en 2027 nergens overschrijding plaatsvindt van de toegestane jaargemiddelde concentratie NO₂, PM₁₀ of PM_{2,5}. Ook de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde waarde PM₁₀ wordt nergens overschreden.

Uit de berekeningsresultaten blijkt tevens dat in het jaar van vaststellen van het bestemmingsplan (2017) geen overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden zijn. Ook zijn er in alle beschouwde situaties geen overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie van stikstofdioxide berekend. Derhalve vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de planvorming.

Externe veiligheid⁹

Zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico neemt af als gevolg van de aanpassingen aan de N280. Dit komt vooral doordat de kans op ongevallen met gevaarlijke stoffen op de hoofdrijbaan afneemt als gevolg van de beoogde realisatie van de ongelijkvloerse kruisingen. Door de nieuwe parallelstructuur en de aansluiting N280 - Schipperswal zal het transport van brandbare vloeistoffen naar het bedrijf Varo Energy BV gebruik moeten maken van deze nieuwe aansluiting. Deze transporten leiden echter niet tot een PR 10⁻⁶ contour en een groepsrisico.

Conclusies

Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat er voor de meeste milieuaspecten geen of nauwelijks effecten worden veroorzaakt door de voorgenomen activiteit. Ook zijn er vrijwel geen belemmeringen geconstateerd. Voor zover er wel sprake kan zijn van effecten kunnen deze door het treffen van maatregelen in voldoende mate worden beperkt.

Voor het aspect **archeologie** geldt dat mogelijke verstoring van het bodemarchief wordt verwacht bij het uitdiepen van de verdiept gelegen weg, althans voor zover dieper gegraven wordt dan het ophoogpakket uit de 20^e eeuw. Door de werkzaamheden te laten plaatsvinden onder archeologische begeleiding kunnen zo nodig de vereiste maatregelen worden getroffen. Voor het overige worden geen verstoringen verwacht.

Voor het aspect **cultuurhistorie** is met name de historische gelaagdheid van het gebied van belang. Met de aanpassingen aan de weg gaan deze waarden niet verloren.

Voor het aspect **bodem** geldt dat er één ernstig geval van bodemverontreiniging en enkele gevallen van overschrijdingen van de interventiewaarde in de waterbodem zijn aangetroffen.

⁸ Arcadis, Luchtkwaliteitsonderzoek N280, 14 september 2016.

⁹ Arcadis, Onderzoek Externe Veiligheid N280 Herinrichting wegvak Roermond, 12 oktober 2016.

Het betreft slechts beperkte oppervlakten en er is op grond van dit aspect geen belemmering om het project uit te voeren.

Voor het aspect **ecologie** geldt ten aanzien van het onderdeel gebiedsbescherming dat tijdelijk significant negatieve effecten voor de zee- en rivierprik in het Natura2000-gebied Roerdal niet uit te sluiten zijn. Deze effecten zijn echter te voorkomen door geen werkzaamheden uit te voeren aan de Looskade in de voorjaars- en najaarstrekk van de prikken. Andere negatieve effecten worden blijkens de passende beoordeling niet verwacht. Met betrekking tot het onderdeel soortenbescherming blijkt dat er voor enkele soorten (gewone dwergvleermuis en de das (deze laatste bevindt zich buiten het bestemmingsplangebied)) een ontheffing moet worden aangevraagd; deze ontheffingaanvraag heeft inmiddels plaatsgevonden waarbij kan worden opgemerkt dat verlening wordt voorzien, gezien het feit dat de gunstige staat van instandhouding van populaties van de soort niet wordt aangetast, er geen andere alternatieven zijn en er sprake is van geldige wettelijke belangen voor het project. Voor een aantal andere soorten (zoals wilde marjolein, rapunzelklokje, rivierdonderpad, Atlantische zalm, zeerprik en rivierprik) geldt de algemene zorgplicht en kan worden volstaan met de werkzaamheden niet in bepaalde perioden uit te voeren. Voor soorten als de grote leeuwenklauw geldt dat hiervoor vrijstelling kan worden verkregen indien gewerkt wordt volgens een goedgekeurde gedragscode.

Voor het aspect **water** geldt dat er de waterhuishouding niet verslechtert en dat er geen extra overlast wordt veroorzaakt met betrekking tot waterkwaliteit en -kwantiteit in andere tijden, op andere plaatsen of in andere compartimenten. Wel zal er extra retentie plaatsvinden. In het kader van het bestemmingsplan is voor deze ontwikkeling de Watertoets doorlopen.

Voor het aspect **Verkeer** wordt geconcludeerd dat de nieuwe situatie over het algemeen leidt tot een forse verbetering van de doorstroming van het verkeer. Alleen voor de parallelweg (wegvak Buitenop - Mijnheerkensweg) in westelijke rijrichting en de Looskade in de zuidelijke rijrichting voor het kruispunt Kraanpoort- Looskade treedt een vertraging op gedurende een korte periode op piekmomenten, maar deze is beperkt in omvang en staat uitvoering van het project niet in de weg.

Voor het aspect **geluid** geldt dat er voor een aantal woningen een hogere waarde moet worden verkregen. In het bestemmingsplan is met voorwaardelijke verplichtingen geborgd dat bij de Looskade geluidmaatregelen worden getroffen en dat de wettelijke binnenwaarde van maximaal 35dB(A) is daarbij geborgd

Voor het aspect **luchtkwaliteit** geldt dat er geen overschrijding van de wettelijke grenswaarden optreedt.

Voor het aspect **externe veiligheid** geldt dat zowel het plaatsgebonden als groepsrisico afnemen door het initiatief.