

# **Provinciaal Omgevingsplan Limburg**

## **POL-aanvulling N293**

### **Oosttangent Roermond**

Op 21 februari 2003 vastgesteld door  
Provinciale Staten van Limburg



Provincie  
Limburg



# INHOUD

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>5</b>
	1.1 Aanleiding	5
	1.2 MER N293	5
	1.3 Onderzoek en overleg	5
	1.4 Status en procedure	6
	1.5 Beroep	7
<b>2</b>	<b>BELEIDSKADER</b>	<b>9</b>
	2.1 Rijk	9
	2.2 Provincie	9
	2.3 Gebiedsaspecten	10
<b>3</b>	<b>PLANVORMING</b>	<b>13</b>
	3.1 Doelstellingen	13
	3.2 Tracéalternatieven	13
	3.3 Vergelijking van de alternatieven	15
<b>4</b>	<b>PLAN</b>	<b>19</b>
	4.1 Nut en noodzaak	19
	4.2 Afweging en tracékeuze	22
	4.3 Integrale Natuurvisie	27
	4.4 Het beleid	27
	4.4.1 hoofdlijnen van beleid	28
	4.4.2 overige beleidslijn	28
	4.5 Plankaart	28
	4.6 Natuurcompensatie	29
<b>5</b>	<b>BIJLAGEN 31</b>	
	5.1 Het gevoerd overleg	31
	5.2 Nota's, rapporten en onderzoeken	32



# INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1999-2003 bevat een samenhangend pakket van wegen in Noord- en Midden-Limburg, bestaande uit de RW73-Zuid, de RW74, de N293 en de N280-Oost (A68). In een bestuursovereenkomst tussen het Rijk en de Provincie Limburg is vastgelegd dat het Rijk verantwoordelijk is voor de realisering van de autosnelwegen RW73-Zuid (inclusief omleiding Haelen) en RW74, de Provincie voor de aanleg van de N293 (Oosttangent Roermond) en de als autoweg uit te voeren N280-Oost die beide worden toegevoegd aan het Regionaal Verbindend Wegennet. Rijk en Provincie zijn samen verantwoordelijk voor het totale pakket, dat wordt aangeduid als Via Limburg.

Deze aanvulling van het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) voorziet in de ruimtelijke inpassing van de N293 als verbinding tussen de RW73-Zuid (afrit Koninginnelaan), de Keulsebaan (N570) en de Heinsbergerweg (N293). Deze verbinding heeft in het provinciaal omgevingsbeleid een hoge prioriteit en moet worden ingepast in een gebied dat in dit beleid wordt aangeduid als bos- en natuurgebied (P1), ontwikkelingsgebied ecosystemen (P2), en stedelijke groenzone respectievelijk reconversiezone (P8). In het POL is aangekondigd dat het precieze tracé van de N293 zal worden vastgelegd in een POL-aanvulling via de procedure van (partiële) streekplanherziening.

In 2000 is een Gezamenlijke en Integrale Natuurvisie Oost-Roermond e.o. met bijbehorende Compensatieplan opgesteld om in dit gebied een goed samengaan van nieuwe ingrepen en natuurontwikkeling te garanderen. De Integrale Natuurvisie wordt als onderdeel van de POL-aanvulling voor de N280-Oost verankerd in het omgevingsbeleid en vormt de planologische basis voor de natuurcompensatie die nodig is voor de aanleg van de N293.

## 1.2 MER N293

De effecten van de aanleg van de N293 op de omgevingswaarden moeten worden onderzocht teneinde de verschillende belangen integraal en evenwichtig te kunnen afwegen. Het milieubelang krijgt daarmee een volwaardige plaats in de besluitvorming.

Voor de aanleg van de N293 is een milieueffecttrapportage verplicht. De Provincie Limburg heeft zo'n MER laten uitvoeren op basis van de in februari 1999 vastgestelde Startnotitie en de op 22 juni 1999 vastgestelde richtlijnen voor deze studie. Gedeputeerde Staten van Limburg is het bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure.

De inhoud van dit MER is een bouwsteen voor deze POL-aanvulling.

In het MER zijn enkele tracéalternatieven en uitvoeringsvarianten onderzocht en vergeleken. Bij de vaststelling van het Voorontwerp voor deze POL-aanvulling is het MER N293 aanvaard als onderdeel van de besluitvorming.

## 1.3 Onderzoek en overleg

Voor deze POL-aanvulling is voortgebouwd op vastgestelde beleidsnota's en is aanvullend onderzoek uitgevoerd, in voortdurend overleg met de betrokken gemeenten en andere belanghebbende instanties. Naast de Startnotitie en het MER wordt gewezen op vooral:

- Gezamenlijke en Integrale Natuurvisie Oost-Roermond e.o. (augustus 2000);
- Provinciaal Omgevingsplan Limburg (juni 2001);
- Beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet (januari 1998).

Een volledig overzicht is opgenomen in hoofdstuk 5.2.

De Integrale Natuurvisie Oost-Roermond e.o. is onderdeel van de POL-aanvulling N280-Oost die in augustus 2002 in procedure is gebracht. Deze Natuurvisie - voor het gebied tussen Roer en Swalm - bevat gemotiveerde aanknopingspunten voor extra natuurontwikkeling in de vorm van kerngebieden en verbindingzones buiten de P1 en P2 gebieden uit het Provinciaal Omgevingsplan Limburg. Het geheel moet leiden tot een duurzame en robuuste structuur in de regio Maas- en Roervallei, en kan deels worden ingevuld vanuit nieuwe, compensatieplichtige ingrepen. Natuurcompensatie voor de N293 en andere ingrepen zal gerealiseerd worden binnen de in de POL-aanvulling N280-Oost aangewezen zoekgebieden, die ook op Plankaart 1 van deze POL-aanvulling zijn aangegeven.



Over de inhoud van dit Plan is regelmatig overleg gevoerd met de direct betrokken gemeenten en instanties, en met het Bestuurlijk Regionaal Overleg Via Limburg. Ook is advies ingewonnen bij de Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (zie 5.1)

#### 1.4 Status en procedure

Deze POL-aanvulling moet leiden tot de vaststelling van het tracé voor de N293 in de vorm van een concrete beleidsbeslissing, zoals bedoeld in artikel 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Daartoe wordt het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2001 voor dit onderdeel gedeeltelijk herzien, zonder dat sprake is van aanpassing van het bestaand provinciaal water- en milieu-beleid.

Deze POL-aanvulling zal doorwerken in de relevante bestemmingsplannen van de gemeenten Roermond en Roerdalen.

De N293 is onderdeel van het regionaal verbindend hoofdwegenet. Daarom wordt het tracébesluit genomen via afweging op bovengemeentelijk niveau en onder de bestuurlijk-juridische verantwoordelijkheid van de Provincie. In het POL zelf wordt dit duidelijk aangegeven. Ook de direct betrokken gemeenten zelf hebben hierop sterk aangedrongen: de inhoudgeving aan de benodigde bestemmingsplannen vergt immers een duidelijke beleidsuitspraak over een concreet voorkeurstracé.

Bij deze POL-aanvulling N293 is gekozen voor de volgende werkwijze:

- In het Ontwerpplan (oktober 2002) is - mede op basis van het eerder aanvaard MER - een voorkeur uitgesproken voor alternatief D ('bundeling') voor het noordelijk tracédeel (RW73-Zuid - Keulsebaan). Dit alternatief wordt in het voorliggend Plan duidelijk verwoord. Op Plankaart 2b wordt het maximaal ruimtebeslag voor de weg en de bijbehorende voorzieningen aangegeven, op basis van een voorlopig Technisch Ontwerp.
- Voor het zuidelijk tracédeel (Keulsebaan - Heinsbergerweg) is het enig denkbare tracé diepgaand onderzocht aan de hand van een voorlopig Technisch Ontwerp. Op Plankaart 2a is het ruimtebeslag voor de weg met bijbehorende voorzieningen nauwkeurig vastgelegd.
- Het vaststellen van het tracé voor de N293 wordt daarmee een concrete beleidsbeslissing die geldt als besluit in de zin van artikel 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

- Tegen het Ontwerpplan hebben 14 personen, belangengroepen en instanties bedenkingen ingebracht. Gedeputeerde Staten hebben hierover een bestuurlijk standpunt bepaald dat met het besluit zal worden medegedeeld aan de indieners van bedenkingen. Na de vaststelling van deze POL-aanvulling door Provinciale Staten op 21 februari 2003 kan eenieder uitsluitend tegen de dan vastgestelde concrete beleidsbeslissingen beroep aantekenen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Tegen het MER N293 bestaat geen mogelijkheid van beroep.

Beroepen tegen de concrete beleidsbeslissingen van deze POL-aanvulling worden naar verwachting in de periode tot medio 2004 behandeld. De definitieve Technisch Ontwerpen zullen worden gedetailleerd in bestemmingsplannen. Zienswijzen, bedenkingen en beroepen tegen deze bestemmingsplannen kunnen vanwege de concrete beleidsbeslissing in deze POL-aanvulling alleen gericht zijn tegen de aanvullende planologische details en niet tegen de tracékeuze zelf.

Deze benadering doet recht aan de bestuurlijk-juridische verantwoordelijkheid van de Provincie (tracékeuze) en gemeente (planologische details).

De procedure van de POL-aanvulling is gebaseerd op artikel 4a Wet op de Ruimtelijke Ordening. Dit betekent concreet:

- na voorlopige vaststelling door Gedeputeerde Staten (8 oktober 2002) en na de openbare bekendmaking op 18 oktober 2002 heeft de Ontwerp POL-aanvulling N293 met het MER N293 en het Natuurcompensatieplan gedurende 4 weken (van 22 oktober tot en met 18 november 2002) ter visie gelegen. In deze periode heeft iedereen bedenkingen tegen het Ontwerp en opmerkingen over het MER kenbaar kunnen maken;
- de commissie voor Milieueffectrapportage heeft het milieueffectrapport (MER) aan de richtlijnen getoetst en op 29 november 2002 - rekening houdend met inspraak en adviezen - een toetsingsadvies uitgebracht; de besluitvorming is mede gebaseerd op dit MER;
- Gedeputeerde Staten hebben op 28 januari 2003 een bestuurlijk standpunt bepaald over de ingekomen adviezen, bedenkingen en opmerkingen, het Ontwerpplan definitief vastgesteld en ter vaststelling voorgelegd aan Provinciale Staten;

- na de vaststelling door Provinciale Staten op 21 februari 2003 is dit besluit gepubliceerd. De indieners van bedenkingen worden in kennis gesteld van dit besluit en van het bestuurlijk standpunt over de ingebrachte bedenkingen;
- tegen de twee in paragraaf 1.5 geformuleerde concrete beleidsbeslissingen kan iedereen binnen zes weken na de publicatie beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

## 1.5 Beroep

Overeenkomstig het besluit van Provinciale Staten van 27 oktober 1997 wordt in deze POL-aanvulling duidelijk aangegeven welke planonderdelen vatbaar zijn voor beroep. Het gaat om de onderdelen met rechtsgevolg, dat wil zeggen: de planonderdelen die volledig zijn afgewogen en bovendien voldoende concreet en hard zijn.

Op basis van plantekst en plankaart komen dan uitsluitend voor beroep in aanmerking:

**de functie en het ruimtebeslag van de twee tracédelen van de N293 zoals deze zijn opgenomen in deze POL-aanvulling N293 (Plan en Plankaarten 2a en 2b) die Provinciale Staten op 21 februari 2003 hebben vastgesteld. Voor de hoogteligging van beide tracédelen is uitgegaan van de voorlopige Technische Ontwerpen.**

Door deze POL-aanvulling wordt het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2001 op de volgende onderdelen uitgewerkt en herzien:

- Het regionaal verbindend wegennet (7.3, blz. 167 ): vastlegging van het tracé voor de N293 binnen het op de POL-kaart 2 aangenomen zoekgebied; dit zoekgebied komt daarmee te vervallen;
- Relatie met 8.9.1: karakteristiek Maas- en Roervallei.
- Opgaven Stadsregio Roermond (8.8.3 sub 3, blz. 220): via deze POL-aanvulling krijgt de Integrale Natuurvisie gedeeltelijk invulling door de natuurcompensatie voor de N293 te realiseren binnen de daartoe aangegeven zoekgebieden voor natuurcompensatie; voor natuurcompensatie bij de aanleg van de N293 worden enkele voorkeurslocaties in beeld gebracht.
- Relatie met 4.3: ontwikkeling van robuuste grensoverschrijdende ecologische structuur;
- Status POL (9.4.8 sub 10): vastlegging van het precieze tracé van de N293.



Dit hoofdstuk geeft een overzicht van documenten, beleid en besluiten waarmee rekening is gehouden bij het opstellen van deze POL-aanvulling. Het gaat hier vooral om beleid en besluiten van Rijk en Provincie voor mobiliteit, ruimte, milieu, natuur en landschap.

## 2.1 Rijk

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1999-2003 een samenhangend pakket van wegen in Noord- en Midden-Limburg opgenomen, bestaande uit de RW73-Zuid, de RW74, de N280-Oost en de N293, verder te noemen Via Limburg. In december 1998 heeft de Tweede Kamer ingestemd met de realisering van het gehele pakket wat betreft tijdstip en uitvoering. Op 2 december 1999 hebben het Rijk en de Provincie Limburg een bestuursovereenkomst gesloten over aanleg, uitvoering, verantwoordelijkheid, tijdstip en budget voor de afzonderlijke onderdelen, met als afspraken:

- Rijk en Provincie zijn samen verantwoordelijk voor de realisering van Via Limburg;
- alle wegen moeten gereed zijn vóór 1 januari 2008;
- het totale taakstellend budget bedraagt € 692 miljoen;
- de Provincie draagt € 45,5 miljoen bij, het Rijk € 646,4 miljoen (prijspeil 1998); het Rijk is verantwoordelijk voor de realisering van de autosnelwegen RW73-Zuid inclusief omleiding Haelen (€ 594 miljoen) en RW74 (€ 65,9 miljoen); de Provincie is verantwoordelijk voor de realisering van de dubbelbaans autoweg N280-Oost (€ 27,3 miljoen) en de N293 (€ 13,64 miljoen);
- De N280-Oost wordt afgevoerd als Rijksweg en zal met de N293 worden toegevoegd aan het regionaal verbindend wegennet.

In de functionele kwaliteitseisen uit de Bestuursovereenkomst is de N293 omschreven als de nieuwe verbinding tussen de RW73-Zuid en het regionaal verbindend wegennet (i.c. de N570/ Keulsebaan als toegang tot de regionaal bedrijventerreinen, en de N293/Heinsbergerweg als verbinding Roermond - Posterholt). De verbinding wordt aangelegd met inachtneming van de richtlijnen uit de beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet en de Richtlijnen Ontwerp Niet-Autosnelwegen (RONA). Het noordelijk tracédeel krijgt twee rijstroken per rijrichting, kent een snelheidsregime van max. 80 km/uur en is gesloten voor langzaam verkeer; het zuidelijk tracédeel krijgt één rijstrook per rijrichting, kent een snelheidsregime van max. 80 km/uur en is eveneens gesloten voor langzaam verkeer.

In de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020 wordt Venlo/Roermond aangeduid als een te ontwikkelen regionaal stedelijk netwerk, mede in relatie tot afstemming op een grensoverschrijdende netwerk met de nabije Duitse stedelijke agglomeraties. Deze functie wordt primair vervuld door de aanleg van de RW73-Zuid en de N280-Oost, waarbij de bereikbaarheid van de regionale bedrijventerreinen en de grensregio's door de aanleg van de N293 op het juiste niveau wordt gebracht.

## 2.2 Provincie

In de opvolgende streekplannen voor Noord- en Midden-Limburg is sinds de jaren '70 gewezen op de noodzaak van de aanleg van een nieuwe autosnelweg RW73 op de oostelijke Maasoever. Ook in het in 2001 vastgesteld Provinciaal Omgevingsplan Limburg is aangegeven dat de stadsregio's Venlo en Roermond na aanleg van de RW73-Zuid meer binnen elkaars handbereik komen te liggen en de ontwikkeling van een netwerkstad Venlo-Roermond mogelijk wordt. Aanleg van de N280-Oost en de N293 als ontbrekende onderdelen van het regionaal verbindend wegennet is noodzakelijk om gelijke tred te houden met de te verwachten groei van verkeer en vervoer.

Dit uitgangspunt is in het provinciaal ruimtelijk beleid uitgewerkt in enkele visies voor het thema mobiliteit en bereikbaarheid en in een aantal specifieke beleidsopgaven voor de stadsregio Roermond en het gebied Maas- en Roervallei.

- Als centrum binnen het kwaliteitsprofiel stedelijke dynamiek moet Roermond goed bereikbaar zijn via de stadspoorten, zoveel mogelijk met gebruik van bestaande netwerkverbindingen.



- Het sluitend maken van het infrastructuur-netwerk, o.a. door de aanleg van de RW73-Zuid op de oostelijke Maasoever, de N280-Oost (N68) tussen Roermond en de Duitse grens, en de N293 als ontsluiting van het regionaal bedrijventerrein en voor een betere verbinding met de aangrenzende grensregio's.
- De realisering van de Integrale Natuurvisie Oost-Roermond e.o. die via de POL-aanvulling N280-Oost planologisch wordt verankerd in het omgevingsbeleid.

## 2.3 Gebiedsaspecten

In deze paragraaf wordt inzicht gegeven in enkele specifieke gebiedskenmerken en in de reeds beleidsmatig vastgelegde planologische taakstellingen en randvoorwaarden.

In dit plan is het gebied waarin de aanleg van de N293 is voorzien, uitgebreid met het gebied dat in de Integrale Natuurvisie is onderzocht en waarbinnen natuurcompensatie voor de N293 en de overige ingrepen moet worden gerealiseerd. Het plangebied is dus ruimer dan het plangebied het MER waarbinnen de alternatieve tracés voor de N293 zijn onderzocht. Door deze ruimere begrenzing wordt op een relatief hoog detailniveau inzicht gegeven in de ruimtelijke functies van het aanliggend gebied.

### Planologisch

Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg geeft als relevante ruimtelijke taakstellingen voor het plangebied aan:

- de RW73-Zuid is een nationale wegverbinding waarvoor een Tracébesluit is genomen. De bestemmingsplannen waarin dit Tracébesluit wordt uitgewerkt, verkeren thans in een gevorderde procedurele fase: zo is na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan Rijksweg 73-Zuid Swalmen een aanvang gemaakt met de aanleg. De N293 is een belangrijke schakel binnen het regionaal verbindend en grensoverschrijdend wegennet;
- in het provinciaal omgevingsbeleid wordt voor het landelijk gebied ten oosten van de Maas een ontwikkelingsrichting aangegeven; hierin wordt in de vorm van het zgn. kwaliteitsprofiel 'waardevol regionaal landschap' de hoofd-functie van het gebied en de daarop gerichte beleids- en inrichtingsdoelen aangeduid. Binnen een waardevol regionaal landschap wordt een hoog kwaliteitsniveau nagestreefd, onder meer door nadruk te leggen op ruimte voor natuurontwikkeling en watersystemen en op extensivering van de landbouw. Deze gebieden zijn van grote betekenis vanwege

hun cultuurhistorische en monumentale kenmerken. Het ruimtebeslag voor wonen en werken wordt gereguleerd door contouren rond kernen. Dit geldt in het studiegebied voor de kern Melick;

- voor het stedelijk gebied van Roermond geldt het kwaliteitsprofiel 'stedelijke dynamiek'. Binnen de als zodanig aangeduide en begrensde gebieden moeten de stedelijke ontwikkelingen binnen Limburg worden opgevangen. Daarbij beperkt de Provincie zich vooral tot het toezien op een goede spreiding van strategische voorzieningen over de verschillende stedelijke gebieden en het minstens gelijk blijven van het aandeel van de woningvoorraad ten opzichte van het omliggend landelijk gebied.

Deze globale kwaliteitsprofielen worden op kleiner schaalniveau gedetailleerd, genuanceerd en aangevuld door zgn. perspectieven. Voor het plangebied gaat het vooral om:

- perspectief 1 'Bos- en natuurgebieden (bosgebied Melickerheide/Luzenkamp als westelijk deel van het Meinwegcomplex): bestaande bos- en natuurgebieden als onderdeel van de PES; optimale inzet op bescherming en ontwikkeling van bio-diversiteit en natuurlijke ecosystemen via milieubescherming, natuurbehoud en herstel van natuurlijke systemen; de compensatieregeling is van toepassing;
- perspectief 2 'Ontwikkelingsgebied ecosystemen' (Maasnielderbeek): o.a. ecologische ontwikkelingszones waar naast de aanwezige milieu- en natuurwaarden wordt ingezet op uitbreiding van het natuurareaal en het scheppen van basiscondities voor milieu, water en natuur; de compensatieregeling is van toepassing;
- perspectief 8 'Stedelijke Ontwikkelingszones': enerzijds gaat het om een stedelijke groenzone (Breiberg) met natuurlijke waarden, anderzijds om de stedelijke reconversiezone tussen de woongebieden van Melick en Roermond-Zuid waar ruimte moet blijven voor een ecologische verbinding tussen het Roerdal en de Maasnielderbeek.

De combinatie van taakstellende aanleg van de N293 en aanwezigheid van hoge natuur- en landschapswaarden vergt een zorgvuldige afweging. Daartoe is in het POL 2001 een indicatief zoekgebied voor het wegtracé aangegeven, waarbinnen de aanleg van de N293 de hoogste prioriteit heeft. De precieze tracering moet worden aangegeven in deze POL-aanvulling op basis van een MER, met een definitieve afweging tegen

bestaande omgevingswaarden, met de nauwkeurige begrenzing van het wegtracé en met aanduiding van significante gebiedsfuncties.

#### **Verkeerskundig**

Nu besloten is om de RW73-Zuid op de oostelijke Maasoever aan te leggen ontstaat dringend behoefte om het aansluitend regionaal verbindend wegennet te verbeteren en sluitend te maken. Naar verwachting zal het aantal autokilometers in Limburg ten opzichte van 1986 tot 2010 met meer dan 35 % toenemen.

In het MER zijn berekeningen gemaakt met een verkeersmodel dat is opgesteld in het kader van de bestuursovereenkomst.

De vanuit dit verkeersmodel berekende intensiteiten op de Keulsebaan en de Heinsbergerweg zullen zonder nieuwe ingrepen buiten de RW73-Zuid leiden tot onaantvaardbare verhoudingen tussen het verkeersintensiteit en de wegcapaciteit. Het gaat dan om de zgn. I/C-verhoudingen van 1,4 (Keulsebaan) en 0,9 (Heinsbergerweg). Ook het traject Koninginnelaan-Sint Wirosingel-Keulsebaan krijgt te maken met een aanzienlijke overbelasting (I/C-verhouding van 1,2 á 1,6).

De toenemende betekenis van Roermond als regionaal centrum voor werkgelegenheid, diensten, verzorging en waterrecreatie en de aantrekkelijkheid van het cultuurhistorisch centrum spelen in de autonome groei van het verkeer een rol, naast de groeiende interactie tussen de stedelijke netwerken Venlo en Roermond. De toename van verkeer aan de Zuidoost-zijde van Roermond is deels het gevolg van nieuwe stedelijke elementen als het bedrijventerrein Keulsebaan-Zuid en de toekomstige woninglocaties Melickerveld en Wienkeskoul.

#### **Natuur en landschap**

In het nationaal omgevingsbeleid neemt het concept van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) een belangrijke plaats in. Dit is nogmaals en met veel nadruk vastgelegd in het Tweede Structuurschema Groene Ruimte. Het EHS-concept wordt op regionale schaal uitgewerkt en gedetailleerd in de zogenaamde Provinciale Ecologische Structuur (PES).

De Limburgse PES-gebieden zijn vastgelegd in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg. De PES is een netwerk van bestaande en nieuwe natuurgebieden, die met elkaar verbonden worden door ecologische verbindingzones. Deze zijn op de POL-plankaarten aangeduid als Perspectief 1 resp. 2 gebieden. Het gaat in het plangebied vooral om Melickerheid/Luzenkamp als onderdeel van het Meinwegcomplex en om het bosgebiedje Breidberg.

In opdracht van de Provincie Limburg, Rijkswaterstaat Limburg en de gemeente Roermond is een geïntegreerde natuurvisie opgesteld voor het gebied ten oosten van Roermond tussen Roer en Swalm (Gezamenlijke en Integrale Natuurvisie

Oost-Roermond e.o., Bureau Natuurbalans, augustus 2000). Deze Natuurvisie moet leiden tot het gezamenlijk oppakken van de realisering van nieuwe robuuste natuur als aanvulling op de bestaande PES, in combinatie met de voorgenomen aanleg van wegen, bedrijven- en woninglocaties, als basis voor de maatschappelijke en natuurwetenschappelijke acceptatie van deze ingrepen. Duurzaam behoud en versterking van de aanwezige natuurwaarden worden daarbij in directe relatie gebracht met de geplande ingrepen in het landschap.

Op de achtergrond speelt de aanwezigheid van hoge natuurwaarden, vooral in de vorm van bedreigde en beschermde soorten dieren en planten. Deze soorten genieten nationaal en internationaal bescherming. Voorgenomen ingrepen moeten dan ook uitdrukkelijk worden getoetst aan het natuurbelang.

De Integrale Natuurvisie omvat ca. 400-500 ha nieuwe natuur, die deels gerealiseerd kan worden vanuit de natuurcompensatie voor de nieuwe N293 (zie verder hoofdstuk 3 en 4).

De gewenste mitigatie- en compensatiemaatregelen voor het voorkeursalternatief D worden globaal aangegeven in paragraaf 4.6.

Een uitgewerkt en concreet natuurcompensatieplan voor de twee delen van de N293 zal worden opgenomen in de ontheffingsaanvragen in het kader van de Flora- en faunawet, op basis van o.a. het document 'Mitigatie en Compensatie Natuurschade N293-alternatieven' (Bureau Natuurbalans, mei 2002).



### **natuur en nieuwe infrastructuur**

De toegenomen invloed van het natuurbeschermingsrecht vloeit voort uit een - onder dwang van de EU-Habitatrichtlijn - stringenter toepassing van de bestaande wetgeving.

Vanuit de EU-richtlijnen is het ministerie van LNV in het kader van de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet bij o.a. nieuwe infrastructuur en bedrijventerreinen verplicht na te gaan of sprake is van:

- significante effecten op beschermde soorten,
  - dwingende redenen van groot maatschappelijk belang die de ingreep rechtvaardigen,
  - alternatieve mogelijkheden en of die ook kunnen worden benut.
- Indien de ingreep toelaatbaar wordt geacht moet worden onderzocht of:
- voorzien wordt in zoveel mogelijk mitigerende voorzieningen, en/of
  - resterende aantastingen van leefgebieden van beschermde soorten worden gecompenseerd.

Het verlenen van een vergunning of ontheffing is gebonden aan strenge regels.

In de per 1 april 2002 in werking getreden Flora- en faunawet is het onderdeel soortenbescherming van de Natuurbeschermingswet vrijwel ongewijzigd overgenomen: de aanpak en de werking van de betreffende paragraaf blijven vrijwel gelijk. Wel is het aantal te beschermen soorten enigszins uitgebreid, vooral met zoogdiersoorten.

Het centrale thema van dit hoofdstuk is de keuze van de onderzochte tracéalternatieven met hun milieueffecten. In het bijzonder wordt ingegaan op de mate waarin deze alternatieven beantwoorden aan de doelstellingen van het omgevingsbeleid en het mobiliteitsbeleid van Rijk en Provincie. Als zodanig heeft dit hoofdstuk vooral een toelichtend karakter, als samenvatting van het MER N293.

De bestuurlijke beoordeling van de alternatieven wordt beschreven in hoofdstuk 4.

### 3.1 Doelstellingen

De nieuwe N293 is een regionaal verbindende weg die het bestaand regionaal wegennet rond Roermond sluitend maakt en op adequate wijze koppelt aan het nationaal wegennet. Dit nationaal wegennet wordt met de aanleg van de RW73-Zuid en de N280-Oost in deze regio sluitend gemaakt. In combinatie met de RW73-Zuid en de N280 krijgen de bovenregionale bedrijventerreinen Heide-Roerstreek en Keulsebaan-Zuid via de N293 op het juiste niveau aansluiting op het nationaal en regionaal wegennet. De N293 ontlast tevens het stedelijk wegennet en vermindert vooral de bestaande verkeersoverlast in de zuidoostelijke stadsdelen van Roermond. De N293 zal ook fungeren als omleidingroute gedurende de bouw van de tunnelbak voor de RW73-Zuid onder de Sint Wirosingel en de Roer.

Samenvattend is de N293 van wezenlijk belang voor een congestievrije, duurzame en directe verbinding tussen de bovenregionale bedrijventerreinen (Heide-Roerstreek, Keulsebaan-Zuid) en de N570 (Keulsebaan), de bestaande N293 (Heinsbergerweg) en de RW73-Zuid.

Samen met de nieuwe RW73-Zuid en N280-Oost levert de N293 een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de bereikbaarheid van de stedelijke netwerkregio Roermond en via de noodzakelijke natuurcompensatie ontstaan goede mogelijk-

heden voor behoud en versterking van de aanwezige gebiedswaarden.

### 3.2 Tracéalternatieven

Voor het *zuidelijk tracédeel* van de N293 komt slechts één tracé in aanmerking. Dit vanwege o.a. het aansluitpunt op de Keulsebaan, de geprojecteerde woninglocaties Melickerveld (Roermond) en Wienkeskoul (Melick) en de plaats van waardevolle gebiedselementen. Dit tracé doorsnijdt het glooiend dekzandgebied tussen de Keulsebaan en de Heins-ber-ger-weg bij Melick. Deze omgeving wordt de komende jaren sterk gewijzigd door de uitbreiding van bedrijventerreinen en de aanleg van deze twee nieuwe woonwijken.

De verkeersbelasting van dit zuidelijk deel van de Oosttangent is veel lager dan van het noordelijk deel. De uitstraling op de omgeving door geluid is daardoor relatief beperkt. Er ontstaan geen knelpunten met betrekking tot externe veiligheid en luchtkwaliteit. De geluidbelasting van het stiltegebied van het Roerdal wordt door de N293 niet wezenlijk anders dan bij de autonome ontwikkeling.

De belangrijkste effecten voor het zuidelijk deel zijn:

- de aantasting van gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde en enkele vindplaatsen; deze worden echter reeds deels beïnvloed door ontwikkelingen in het gebied waarover besluitvorming heeft plaats gevonden;
- het huidige glooiend landschap wordt doorsneden door de weg; ook voor het landschap geldt echter dat de autonome ontwikkeling reeds leidt tot een duidelijke transformatie naar een meer stedelijk gebied;
- de effecten op bodem en water blijven beperkt.

Voor het *noordelijk tracédeel* van de Oosttangent zijn drie alternatieven onderzocht.

Binnen alle denkbare en mogelijke oplossingsrichtingen is het onderzoek bewust beperkt tot alternatieven met voldoende realiteitswaarde om vanuit de vastgestelde doelstellingen een bijdrage te kunnen leveren aan de oplossing van de verkeers- en vervoersproblematiek en de daarmee samenhangende knelpunten in de leefbaarheid. De zgn. Nul-, de Nulplus- en de 'halve tangent'-alternatieven zijn daarom niet verder in dit onderzoek betrokken.



De drie onderzochte alternatieven worden als volgt beschreven en in beeld gebracht:



#### Alternatief D

Dit alternatief loopt vanaf de aansluiting op Rijksweg 73-zuid parallel aan de rijksweg en buigt vervolgens af in oostelijke richting. Tussen de aansluiting en de bocht ligt de weg hoger dan het maaiveld, om na de bocht en voorbij de steilrand over te gaan in maaiveldsligging. De weg ligt hier parallel aan, en juist noordelijk van de spoorlijn. Ongeveer in de bocht is een ruime duiker opgenomen voor de Maasnielderbeek. Bij het 'braakliggend' perceel (tussen spoorlijn en Keulsebaan) buigt de N293 af in zuidelijke richting, om vloeiend over te gaan in de Keulsebaan. Hier sluit met een T-kruising het zuidelijke deel van de tangent aan. Het westelijk deel van de Keulsebaan wordt enigszins naar het zuiden omgebogen en met een T-kruising aangesloten op de N293.



#### Alternatief E

Dit alternatief loopt vanaf de aansluiting op Rijksweg 73-zuid via een vloeiende, ruime bocht naar het dwangpunt van het 'braakliggend perceel'. De weg ligt in de oude Maasmeander hoger dan het maaiveld en kruist de maasnielderbeek met een ruim viaduct. Voorbij de steilrand gaat de weg over naar een ligging iets onder maaiveldhoogte in het bosgebied. In het bosgebied is een ecoduct voorzien. Bij het 'braakliggend' perceel (tussen spoorlijn en Keulsebaan) buigt de N293 af in oostelijke richting, om vloeiend over te gaan in de Keulsebaan. Hier sluit met een T-kruising het zuidelijke deel van de tangent aan. Het westelijk deel van de Keulsebaan wordt enigszins naar het zuiden omgebogen en met een T-kruising aangesloten op de N293.



#### Alternatief F

Dit alternatief loopt vanaf de aansluiting op Rijksweg 73-zuid een klein stuk parallel aan de rijksweg en buigt vervolgens af in oostelijke richting. De weg ligt hier hoger dan het maaiveld, om na de bocht over te gaan in een viaduct over de Maasnielderbeek. Voorbij de steilrand ligt de weg op maaiveldhoogte. N293 heeft hier een optimaal tracé tussen buurtschap Heystert (dat nagenoeg geheel intact blijft) en het bosgebied (onderdeel EHS) waarvan een kleine punt wordt afgesneden. Bij 'braakliggend' perceel (tussen spoorlijn en Keulsebaan) buigt de N293 af in zuidelijke richting, om vloeiend over te gaan in de Keulsebaan. Hier sluit met een T-kruising het zuidelijk deel van de tangent aan. Het westelijk deel van de Keulsebaan wordt enigszins naar het zuiden omgebogen en met een T-kruising aangesloten op de N293.

### 3.3 Vergelijking van de alternatieven

De drie onderzochte alternatieven voldoen alle aan de doelstellingen voor de N293 (goede ontsluiting bedrijventerreinen, vlotte en congestievrije verbinding met

RW73-Zuid, ontlasting stedelijk wegennet, bijdrage verbetering leefbaarheid).

De vorm van de alternatieven – een tangent tussen de RW73-Zuid (aansluiting Koninginnelaan) en het regionaal wegennet (N570/Keulsebaan en N293/Heinsbergerweg) - voorziet in de ontbrekende schakel binnen het regionaal wegennet.

Bij alle alternatieven nemen de reistijden op de belangrijke verkeersrelaties in het studiegebied af. Dit is vooral het geval tussen de RW73-Zuid en de bedrijventerreinen, en bij de alternatieven E en F. Aangezien de N293 wordt gerealiseerd als een goed ingerichte en veilige weg die de bestaande belasting van het relatief onveilige stedelijke wegennet aanzienlijk vermindert, leiden alle alternatieven tot een verbetering van de verkeersveiligheid.

Door deze tangent wordt het stedelijk wegennet van Roermond ontlast. De verschillen tussen de alternatieven zijn op dit punt echter gering. Naast de hoofdaspecten (vooral natuur, in mindere mate hinder en verkeer/vervoer) die een duidelijk onderscheid laten zien tussen de alternatieven, zijn de drie alternatieven weinig onderscheidend voor enkele andere effecten. Dit is het gevolg van de beperkte omvang en de karakteristieken van het studiegebied, en van de randvoorwaarden en uitgangspunten die zijn gehanteerd bij het ontwerp van de alternatieven.

Voor bodem en water is vanuit de uitgangspunten en randvoorwaarden bij het ontwerp rekening gehouden met het beperken van negatieve effecten. Bij alle alternatieven wordt ruimte geboden aan de Maasnielderbeek en zijn maatregelen opgenomen om effecten op bodem en grondwater te beperken. Het aspect bodem en water is daarom weinig onderscheidend.

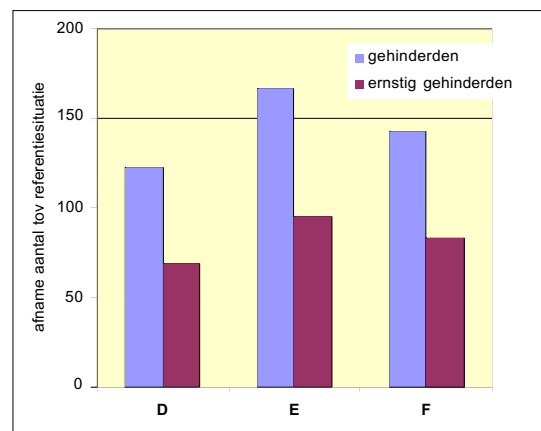
De effecten voor de aspecten ruimtelijke ordening zijn eveneens weinig onderscheidend.

#### Effecten per alternatief

Alternatief D ('Bundeling') is ontworpen om de nadelige effecten op landschap en natuur te minimaliseren, en is daarom zoveel mogelijk gebundeld met de bestaande spoorlijn en de nieuwe RW73-Zuid. Dit tracé snijdt geen onderdelen van de EHS aan, maar heeft wel effecten op het leefgebied van enkele beschermde diersoorten (amfibieën en reptielen) die vooral op de spoordijk voorkomen.

In het wegontwerp zijn de verkeerstechnische eisen niet sterk benadrukt, hetgeen leidt tot een vrij scherpe bocht bij de ingang van de RW73-tunnel en de kruising met de Maasnielder-beek en tot een relatief lang tracé. De combinatie lagere snelheid en langere afstand biedt geen optimaal alternatief qua verkeersaantrekkende werking en verkeersafwikkeling. Door de ligging langs de wijk Kitskensberg en de buurtschap 't Heystert zal dit wegtracé relatief grote effecten op de leefomgeving in vorm van locale toename van geluidhinder door verkeer. Wel kan deze hinder worden gemitigeerd. Elders in Roermond neemt de hinder door verkeerslawaaier echter af zodat het aantal geluidgehinderden per saldo daalt (figuur 1).

Bundeling leidt tot een relatief geringe impact op landschap en cultuurhistorie, mede vanwege andere reeds bestaande of geplande ingrepen. Het dal van de Maasnielderbeek wordt niet opnieuw doorsneden.



Figuur 1:

Afname van het aantal geluidgehinderden (saldo van toename geluidhinder langs nieuwe tracé en afname van geluidhinder langs bestaande wegen) voor de drie alternatieven (Bron: MER N293)

Alternatief E ('Bos') is ontworpen om de verkeersfunctie te maximaliseren en biedt een vlotte en zo direct mogelijke verbinding tussen de RW73-Zuid en het dwangpunt bij de Keulsebaan. Binnen het verkeersmodel heeft dit tracé een relatief grote verkeersaantrekkende werking. Binnen de ecologische hoofdstructuur doorsnijdt het tracé de oude, laaggelegen Maasmeander met de Maasnielderbeek en de uitloper van het bosgebied op het stuifzandgebied van de Melickerheide. Om de effecten van doorsnijding en versnippering van leefgebieden te mitigeren is voorzien in een ecoduct. Het tracé heeft een relatief groot ruimtebeslag binnen de EHS (figuur 2) met een relatief grote verstoring door vooral



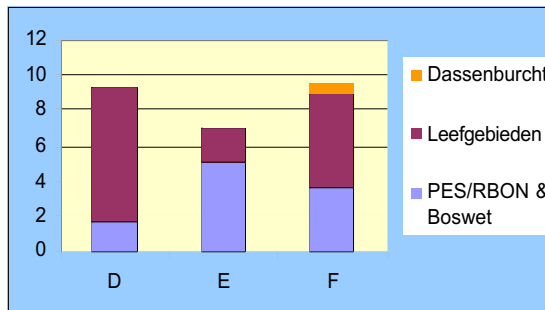
geluid. Anderzijds neemt dit tracé minder ruimte in binnen leefgebieden van beschermde soorten. Door de ligging op grotere afstand van de bebouwde kom treedt geen toename van geluidhinder op. Door ontlasting van het stedelijk wegennet en door afsluiting van enkele wegen neemt het aantal geluidgehinderden af (figuur 1) en ontstaan geen problemen op het gebied van luchtkwaliteit en externe veiligheid.

Door de nieuwe doorsnijding van de oude Maasmeander, het dal van de Maasnielderbeek en de steilrand als overgang tussen beekdal en stuifduinencomplex is de impact op het landschap relatief groot. Tussen de N293 en de nieuwe RW73-Zuid blijft een deel van het beekdal over. De daarin gelegen hoeve Kloosterhof wordt weliswaar niet aangetast, maar komt in een andere landschappelijke context te liggen. Het tracé doorsnijdt een archeologische vindplaats waar (nederzettings-)aardewerk uit verschillende perioden is aangetroffen.

**Alternatief F (Midden)** is ontworpen als een optimaal compromis tussen een goede en vlotte verkeersweg enerzijds en anderzijds het beperken van de aantasting van natuurwaarden (vooral de ecologische structuur) en van de impact op de leefomgeving. Dit tracé leidt tot een vlotte en goede verkeersafwikkeling, en scoort verkeerskundig bijna even goed als alternatief E. Het is echter onvermijdelijk is dat één woning met bijgebouwen moet worden geamoveerd.

Het tracé ligt vrijwel geheel buiten de ecologische structuur. Deze wordt aangesneden waardoor een klein deel van het bosgebied van de Melickerheide verdwijnt. Omdat dit tracé de EHS raakt treedt wel geluidhinder op in natuurgebieden. Het tracé doorsnijdt een gebied met een dassenburcht.

Het tracé ligt relatief ver van woongebieden, alleen de buurtschap Heystert wordt enigermate belast met geluid. De hinder van verkeer door Roermond neemt ook bij dit alternatief af, met een per saldo afname van het totaal aantal geluidgehinderden. Ook hier ontstaan geen problemen qua luchtkwaliteit en externe veiligheid. Het tracé leidt tot een nieuwe doorsnijding van de oude Maasmeander en het dal van de Maasnielderbeek met de steilrand als overgang naar de hoger gelegen gebied rond buurtschap Heystert. Met doorsnijding ten zuiden van de Kloosterhof wordt de landschappelijke context behouden, maar door de ligging dicht bij de Kloosterhof en op hoger niveau in het beekdal is de visuele invloed duidelijk merkbaar.



Figuur 2: ruimtebeslag (ha) van de alternatieven in de ecologische hoofdstructuur, leefgebieden van beschermde soorten en nabij dassenburchten (Bron: MER N293)

### Samenvattend overzicht van alternatieven

De effecten per alternatief op hoofdaspecten zijn weergegeven in tabel 1 en figuur 3.

Hieruit blijkt dat voor de hoofdaspecten die zijn gerelateerd aan de doelstellingen (verkeer en vervoer, woon en leefmilieu) alternatief E in vergelijking met de andere alternatieven relatief positief scoort, terwijl voor de hoofdaspecten die zijn gerelateerd aan de effecten (landschap, natuur) juist alternatief D relatief positief scoort.

De score voor alternatief F ligt voor de meeste aspecten tussen E en D in.

Tabel 1: overzicht beoordeling alternatieven (Bron: MER N293)

Hoofdaspect	D	E	F
Economie en kosten	+	+	+
Natuur	.	..	..
Landschap	..	...	..
Woon -en leefmilieu	+	++	+
Verkeer en vervoer	+	++	++
Ruimtelijke ordening	0	..	.

Bij toekenning van veel gewicht aan natuur scoort alternatief E het minst gunstig. Hierbij zijn de onderlinge verschillen tussen de alternatieven relatief groot.

Bij toekenning van relatief veel gewicht aan verkeer, vervoer en economie scoort alternatief E het meest gunstig, hoewel in dit opzicht alle alternatieven probleemoplossend zijn. De verschillen tussen de alternatieven zijn echter klein en de voorkeur voor alternatief E in vergelijking met D en F is niet sterk. Dit geldt ook wanneer veel nadruk wordt gelegd op het woon- en leefmilieu: de alternatieven E en F scoren dan beter dan D, maar de eindscores liggen dicht bij elkaar en een voorkeur voor E en F - ten opzichte van D - is zeer klein.

De effecten op natuur - en in mindere mate landschap en cultuurhistorie - zijn onderscheidend en worden daarmee maatgevend voor het bepalen van een voorkeursvolgorde. Daarbij is van belang dat de kosten van de drie alternatieven niet onderscheidend zijn en dat alle alternatieven probleemoplossend zijn en het leefklimaat in Roermond positief beïnvloeden.

Mede vanwege de zware bescherming vanuit de Europese en nationale wet- en regelgeving is het van belang om het natuurbelang zorgvuldig te hanteren. Daarom is in het MER voor dit onderdeel een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd.

### **Uitvoeringsvarianten**

#### *Variant 1: tunnel*

Een kruising met de spoorbaan in de vorm van een tunnel beperkt de uitstralings-effecten naar de omgeving. Bovendien heeft zo'n tunnel als effect dat de leefgebieden van beschermde faunasoorten ten westen van de kruising vooral op en langs de spoorbaan beter verbonden blijven met gebieden ten oosten van de N293. Een tunnel kan hierdoor bijdragen aan het verminderen van de effecten voor de leefgebieden. De tunnel is echter relatief kostbaar vanwege het verleggen en aanpassen van bestaande leidingen en de aanwezigheid van grondwater.

#### *Variant 2: andere aansluitvorm Keulsebaan - N293*

In deze uitvoeringsvariant is een meer rechte doorsnijding van het braakliggend perceel mogelijk, teneinde dit gebied beter te laten fungeren als ecologische verbindingzone. Uit de effectenbeoordeling blijkt dat zo'n verbetering van de ecologische functie inderdaad mogelijk is. Dit gaat echter duidelijk ten koste van een belangrijke wegfunctie, namelijk het realiseren van een goede en vlotte verbinding tussen de RW73-Zuid en de bedrijventerreinen Heide-Roerstreek en Keulsebaan-Zuid.

#### **Meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA)**

Bij het ontwerpen van de alternatieven is veel aandacht besteed aan het voorkomen en mitigeren van effecten door verticaal en horizontaal alignement. Mitigerende maatregelen zijn onder andere toegevoegd om de negatieve effecten voor het hoofdaspect natuur te beperken; tevens is aangegeven waar mitigerende voorzieningen nodig zijn om geluidhinder te beperken. Na beoordeling en vergelijking blijkt alternatief D het minst negatief te scoren, vooral vanwege de kleinere effecten op natuur en landschap. Dit alternatief scoort evenwel negatiever op het punt van hinderaspecten, vooral geluid. Vanwege

de strekking van de Wet milieubeheer (prioriteit voor het voorkomen van milieugevolgen), de aanwezige gebiedswaarden en de beschermde status van de natuurwaarden ligt het voor de hand om bij de aanwijzing van een MMA uit te gaan van het voorkomen van de aantasting van natuur en landschap. Hierbij speelt ook dat voor deze aspecten relatief grote verschillen bestaan tussen de alternatieven, in vergelijking met de relatief kleine verschillen tussen hinderaspecten. Alternatief D komt daarmee in aanmerking voor uitwerking als MMA.

Vanwege het beperken van effecten op de natuurwaarden (tegengaan isolatie leefgebieden) ligt het voor de hand om de tunnelvariant op te nemen in het MMA. Zo'n tunnel is echter een kostbare ingreep. Bij verdere uitwerking van alternatief D tot MMA zijn aanvullende maatregelen mogelijk om de effecten nog verder terug te dringen. Deze maatregelen betreffen het verminderen van de hinder in de woonwijk Kitskensberg en de buurtschap Heystert (aanpassen schermen, geluidarme wegverharding). Ook het verdiept aanleggen van de N293 bij de tunnel leidt tot een afname van de geluidbelasting. Een ander relevant aspect is het verbeteren van de verkeersfunctie van het MMA. Door kleine aanpassingen aan de bocht kan de aantrekkelijkheid van de weg voor verkeer in beperkte mate toenemen, waardoor de verkeerskundige prestatie beter wordt.

#### **Luchtkwaliteit**

In het MER is de luchtkwaliteit onderzocht in de huidige situatie, bij de autonome ontwikkeling en bij de planalternatieven. Hierbij is het CAR II model gebruikt met de tot mei 2002 bekende maar inmiddels achterhaalde achtergronddepositie. De luchtkwaliteit langs de routes in de stedelijke omgeving voldoet volgens het MER in de huidige situatie en bij de autonome ontwikkeling voor enkele wegen niet aan de normstelling van het Besluit Luchtkwaliteit, vooral bij de Keulsebaan. Vooral de concentratie fijnstof is hiervoor maatgevend (MER, par. 3.5.3 en 10.3). Door bundeling van verkeersstromen naar de N293 wordt deze situatie bij alle alternatieven sterk verbeterd. Het gebruikte model berekent slechts voor twee locaties bij de Keulsebaan en de Koninginnelaan nog een overschrijding van de fijnstofnormen. Het MER geeft aan dat deze normoverschrijding bij het Bosalternatief en het Middenalternatief iets hoger zal zijn dan bij het Bundelingalternatief, maar dat nog onzeker is of de combinatie tunnelmond A73 en N293 bij het Bundelingalternatief een extra knelpunt qua luchtkwaliteit oplevert.



Inmiddels heeft TNO in opdracht van Provincie en Rijkswaterstaat aanvullend onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteitsaspecten, waarin een verfijnder model is gebruikt en waarin rekening is gehouden met de achtergrondbelastingen die zeer recent (zomer 2002) in het rapport Milieuverkenningen-5 zijn bepaald.

Dit onderzoek heeft als resultaten opgeleverd:

- langs de N293 en op de A73 treedt geen normoverschrijding voor NO<sub>2</sub> op
- voor fijnstof wordt de grenswaarde - de gemiddelde etmaalconcentratie van een heel jaar - niet overschreden. Op basis van de tracéalternatieven is de bijdrage van het verkeer aan deze fijnstofbelasting gering. Dat geldt zowel voor de huidige situatie als voor de planalternatieven, ook bij de tunnelmond in combinatie met het Bundelingalternatief;
- voor fijnstof is wel sprake van overschrijding van de plandrempel. Dat betekent dat vaker dan 35 keer per jaar, n.l. 50 á 60 keer, de etmaalconcentratie fijnstof boven het 50 microgram per m<sup>3</sup> uitkomt. Deze situatie treedt op bij elk planalternatief én in de huidige situatie, en is het gevolg van de achtergrondbelasting fijnstof. Deze achtergrondbelasting gaat in geheel Limburg en zelfs in grote delen van Nederland uit boven de gestelde norm. De bijdrage van de verschillende planalternatieven aan deze overschrijding is gering.

- het bestaande bedrijven Heide-Roerstreek wordt ten zuiden van de Keulsebaan uitgebreid met circa 60 ha; het gaat om grootschalige, industriële en/of distributieve bedrijvigheid met een hoge mate van afhankelijkheid van bereikbaarheid over de weg (vracht- en personenverkeer); het aantal nieuwe arbeidsplaatsen bedraagt circa 2.000 (het bestaande bedrijventerrein bevat circa 5.700 arbeidsplaatsen)
- in het gebied tussen Roermond en Melick zullen circa 700 nieuwe woningen worden gebouwd, verdeeld over twee locaties (500 woningen in Melickerveld, 200 woningen in Wienkeskoul).

## 4.1 Nut en noodzaak

### Knelpunten

De verkeers- en vervoerssituatie in en rond Roermond zal worden beïnvloed door een aantal belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen:

- de aanleg van RW73-Zuid die volgens afspraak in 2008 zal worden opengesteld. Deze autosnelweg krijgt ter hoogte van de Koninginnelaan een aansluiting voor verkeer van en naar Roermond. Vanaf dit aansluitpunt moeten ook de bedrijventerreinen Heide-Roerstreek en Keulsebaan-Zuid bereikbaar worden vanaf het hoofdwegennet evenals het aanliggende regionaal wegennet (N570 en bestaande N293)

Deze toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zijn verwerkt in het verkeersmodel waarmee de toekomstige verkeersstromen in beeld zijn gebracht.

De bestaande wegenstructuur in het studiegebied is weergegeven op kaart 1. Belangrijke routes zijn:

- N570/Keulsebaan: van Roermond in oostelijke richting naar de bedrijventerreinen Heide-Roerstreek en Keulsebaan-Zuid, Herkenbosch, Rothenbach en Wassenberg (D);
- N293/Heinsbergerweg: in zuidelijke richting (van Roermond naar Melick, St. Odiliëberg, Posterholt en Karken (D);
- Sint Wirosingel.



kaart 1: Wegenstructuur van het studiegebied



De Sint Wirosingel is als wegvak binnen de N271 nu onderdeel van het regionaal wegennet, en eindigt in een 'ruit' van wegen in het zuidoostelijk deel van Roermond (Sint Wirosingel, Koninginnelaan en Karel Doormanstraat/plein) die overgaat in de N293/Heinsbergerweg. De Koninginnelaan vormt via het centrum van Roermond de verbinding met de N271 in zuidelijke richting (Maastrichterweg). De 'ruit' verbindt in de huidige situatie de noord-, zuid- en oostroutes en is daarmee een belangrijke schakel in het regionaal verbindend wegennet. Ten noorden van het centrum van Roermond sluit de oost-westverbinding (N280/Wilhelmina-singel) aan op de noord-zuidroute van de Sint Wirosingel en - in noordelijke richting - de N271/Rijksweg-Noord. De nieuwe RW73-Zuid tussen Venlo en St. Joost neemt de stroomfunctie in noord-zuidrichting over van de bestaande N271. De Sint Wirosingel, Koninginnelaan c.a. en de Maastrichterweg worden daarmee ontlast van doorgaand verkeer. Door de aanleg van de N280-Oost en (in de gemeente Venlo) de RW74 worden de Nederlandse en Duitse hoofdwegennetten goed op elkaar aangesloten. Zonder aanleg van de N293 zal ook in de toekomstige situatie het wegennet in het zuidoostelijk deel van Roermond moeten blijven functioneren als schakel in het regionaal verbindend wegennet. Het doorgaand (regionaal) verkeer zal dan eveneens moeten worden afgewikkeld over het stedelijk wegennet, dat daarvoor niet geschikt is. Bovendien veroorzaakt doorgaand verkeer in de stad veel hinder en overlast. Zonder N293 blijft de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Heide-Roerstreek onvoldoende; dit bedrijventerrein dient vlot en congestievrij bereikbaar te zijn.

### Verkeersaanbod en wegecapaciteit

Deze ontwikkelingen leiden, samen met de autonome groei van het verkeer, tot een sterke stij-

ging van het verkeersaanbod in het zuidoostelijk deel van Roermond (tabel 2.1). Door de aanleg van RW73-Zuid met een aansluiting op de Koninginnelaan krijgen de Koninginnelaan, de Sint Wirosingel tot de Keulsebaan) en de Keulsebaan zelf een zware functie in de ontsluiting van Roermond. Ook het verkeer van en naar de bestaande en nieuwe woon- en werklocaties moet via deze wegen van het stedelijk wegennet worden afgewikkeld. De capaciteit van het bestaande wegennet is onvoldoende om het toekomstige verkeersaanbod te kunnen verwerken (tabel 2). De capaciteit van de betrokken wegen (C) is in vergelijking met het te verwerken verkeersaanbod (I) te klein. Dit kan worden beschreven aan de hand van de zogenaamde I/C-verhouding. Een hoge I/C-verhouding geeft aan dat de verkeersafwikkeling gedurende delen van de dag (met name in de spitsperiode) slecht is; er treedt dan congestie op en het verkeer stroomt niet of vertraagd door.

Bij de beoordeling van de I/C-verhoudingen kunnen in overeenstemming met de provinciale beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet de volgende waarden worden gehanteerd:

- I/C < 0,7: gelijkmatige verkeersafwikkeling
- I/C tussen 0,7 en 0,9: kans op congestie
- I/C > 0,9: congestie

In een stedelijke omgeving is naast de I/C-verhouding ook de aanwezigheid van kruispunten en rotondes van belang voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Kruispunten (al dan niet geregeld met verkeerslichten) en rotondes leiden in het algemeen tot vertraging in de verkeersafwikkeling. Bij zwaar belaste kruispunten en rotondes kan veel vertraging ontstaan. In de stedelijke omgeving leidt dat tot overlast voor doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer. Een groot aanbod van doorgaand (vracht)verkeer belemmert de doorstroming van het bestemmingsverkeer.

Tabel 2 : Verkeersaanbod (autonome ontwikkeling, 2020) en belasting van het wegennet

Weg	Wegvak	I mvt/etm	C mvt/etm	I/C verhouding
Koninginnelaan	Bredeweg – Donderbergweg	11.500	20.000	0,6
Koninginnelaan	Donderbergweg – Sint Wirosingel	24.000	20.000	1,2
St. Wirosingel	Koninginnelaan – Keulsebaan	40.000	25.000	1,6
St. Wirosingel	Keulsebaan – Heinsbergerweg (N293)	13.000	25.000	0,5
Keulsebaan	St. Wirosingel – Van Riebeeckstraat	29.000	20.000	1,4
Keulsebaan	Van Heutszstr – komgrens	28.000	20.000	1,4
Keulsebaan	N293 – Energieweg	21.000	25.000	0,8
Keulsebaan	Energieweg – Delfstoffenweg	17.500	25.000	0,7
Keulsebaan	Randweg – Stationsweg	14.000	25.000	0,6
Heinsbergerweg	St. Wirosingel – Linderweg (Melick)	21.500	25.000	0,9
Heinsbergerweg	Linderweg - J.F. Kennedysingel (Melick)	11.000	25.000	0,4

### Verkeersveiligheid

In de huidige situatie moet reeds veel doorgaand verkeer worden afgewikkeld op het relatief onveilige stedelijke wegennet binnen Roermond. Bij de voorgenomen ontwikkelingen in het studiegebied en vanwege de autonome ontwikkeling in het verkeersaanbod neemt de verkeersonveiligheid verder toe. De verkeerssituatie in het zuidoostelijk deel van Roermond kan als onveilig worden gekenmerkt. Deze onveiligheid zal door de groei van het verkeersaanbod nog verder toenemen. Ongevalstatistieken wijzen uit dat in dit deel van Roermond veel ongevallen gebeuren.

### Leefbaarheid

In de huidige situatie en bij de geplande ontwikkelingen in het studiegebied moet veel verkeer worden afgewikkeld over het stedelijk wegennet van Roermond. Reeds op dit moment leidt dit tot veel geluidsoverlast langs doorgaande wegen binnen Roermond; door de autonome ontwikkeling neemt deze geluidhinder nog verder toe. De geluidsniveaus zijn in de huidige situatie reeds hoger dan de gewenste geluidskwaliteit: voorkeursgrenswaarde 50 dB(A), met eventuele ontheffingsmogelijkheid tot 55 dB(A). De overschrijding van de norm zal nog sterk toenemen.

Tabel 3: Geluidbelasting langs enkele doorgaande wegen in Roermond, huidige situatie en bij autonome ontwikkeling (bron: MER, par. 3.4)

weg	maximaal geluidsniveau huidige situatie in dB(A)	toename bij autonome ontwikkeling in dB(A)
Heinsbergerweg	62	1,4 - 1,8
K. Doormanstraat	62	0,9
Keulsebaan	60	1,3 - 3,0
Koninginnelaan	62	2,2 - 5,4
Sint Wirosingel	61	3,0 - 5,0

Op dit moment is het stedelijk wegennet tevens aan- en afvoerroute voor het bedrijventerrein Heide-Roerstreek. Over deze route worden ook gevaarlijke stoffen getransporteerd. De externe veiligheidssituatie van de route wordt als redelijk tot matig gewaardeerd; de grenswaarde voor individueel risico en de oriënterende waarde voor groepsrisico zal naar verwachting niet worden overschreden (zie MER, par. 3.4). De uitbreiding van de bedrijventerreinen en het gebruik van de RW73-Zuid zullen waarschijnlijk leiden tot een toename van het transport van gevaarlijke stoffen. De regionaal verbindende wegen kunnen worden ingezet als omleidingroute bij calamiteiten op RW 73-Zuid (o.a. voor de tunnel).

Uit aanvullend onderzoek is gebleken dat de bestaande luchtkwaliteit op enkele wegen binnen Roermond aanzienlijk wordt verbeterd bij de aanleg van de Oosttangent.

Daarbij is overwogen dat het voor de leefbaarheid en verkeersafwikkeling in en rond Roermond van groot belang is om tot bundeling en versterking van de hoofdverkeersroutes te komen, in plaats van de huidige versnippering en ruimtelijke spreiding van de verkeersproblematiek. Voor het verkeer tussen stadscentrum en uitvalswegen zoals de N293 bestaan per definitie geen andere ruimtelijke alternatieven buiten de stad.

Als gevolg van het grote verkeersaanbod in de huidige en toekomstige situatie staat de leefbaarheid in het zuidoostelijk deel van Roermond onder druk. Naast de 'fysieke' effecten (geluid, veiligheid, luchtkwaliteit) heeft de grote hoeveelheid (doorgaand) verkeer ook een negatief effect op sociale aspecten: de wegen en straten vormen een beperking voor sociale relaties (barrièrewerking) en het verkeer zelf verslechtert de visuele kwaliteit. Voor dit deel van Roermond (Kitskensberg, de Kemp) is veel aandacht nodig voor het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving en het verbeteren van de relatie tussen deze wijken en de stad. Provincie en gemeente Roermond zijn gezamenlijk betrokken bij dergelijke projecten in het kader van het Grotestedenbeleid.

### Economie

Als stedelijk centrum heeft Roermond een belangrijke werkgelegenheidsfunctie binnen de regio. Ondanks de gunstige ontwikkeling van de werkgelegenheid is de werkloosheid in Roermond hoog. Aanleg van de N293 zal een positieve invloed hebben op de regionale bedrijvigheid in Roermond. De toename van de bereikbaarheid op regionale schaal heeft lagere transportkosten, ruimere afzetmogelijkheden, aantrekkelijke vestigingsplaatsen, groei van werkgelegenheid, lagere productieprijzen door meer concurrentie, en een waardeestijging van de grond als positief effecten. Daarnaast krijgt de werkgelegenheid in de dienstensector, de detailhandel en de waterrecreatie een belangrijke impuls door een betere bereikbaarheid vanuit de eigen omgeving en de omliggende regio's.

### Probleemstelling

Deze analyse leidt tot de formulering van de volgende probleemstelling:

Hoe kan het regionaal verbindend wegennet vanaf de nieuwe RW73-Zuid bij Roermond sluitend worden gemaakt, teneinde:

- het autoverkeer snel en veilig te laten doorstromen;



- de stad en de bedrijventerreinen goed en veilig bereikbaar te maken vanaf het hoofdwegenet;
- de stad te ontlasten van de bestaande verkeersoverlast;
- het bestaande regionale wegennet een doelmatige aansluiting te geven op het hoofdwegenet,

en welk is daarvoor het meest gewenste tracé, met inachtneming van alle randvoorwaarden vanuit de gewenste omgevingskwaliteiten.

## 4.2 Afweging en tracékeuze

### Bestuurlijke afweging

Voor het **zuidelijk** deel van de N293 - tussen Keulsebaan en Heinsbergerweg - komt slechts één duidelijk en eenduidig tracé in aanmerking. Daarbij is rekening gehouden met de aanwezigheid van waardevolle gebiedselementen.

Eveneens is daarbij uitgegaan van de geplande aanleg van twee nieuwe woonwijken als onderdeel van de stedelijke taakstellingen uit het provinciaal en gemeentelijk omgevingsbeleid.

Het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij heeft reeds eind 2000 aangegeven dat deze verbinding niet op overwegende bezwaren stuit vanuit LNV-beleidskaders. Voorwaarde is wel dat voldoende ruimte beschikbaar blijft voor een goed functionerende ecologische verbinding naar de Roer. Dit tracé doet ook geen afbreuk aan de kwaliteit van het Roerdal dat samen met het Swalmdal is voorgedragen voor plaatsing op de lijst van gebiedenbescherming in het kader van de Europese Habitat-richtlijn.

Het is gewenst om dit weggedeelte op korte termijn te realiseren om tijdens de aanleg van de tunnel onder de Sint Wirosingel en de Roer te kunnen beschikken over een efficiënte omleidingroute.

Op basis van het voorlopig Technisch Ontwerp is het ruimtebeslag voor dit zuidelijk tracédeel nauwkeurig op Plankaart 2a aangegeven.

Het **noordelijk** deel van de N293 - tussen RW73-Zuid/Koninginnelaan en de Keulsebaan - vraagt om een zorgvuldige en overwogen keuze uit de drie reële alternatieven:

- het Bosalternatief E heeft de grootste voordelen voor verkeer en leidt tot de minste verstoring van de menselijke leefomgeving; dit alternatief heeft in verhouding tot de beide andere alternatieven echter de grootste nadelen voor natuur (kwantitatief én kwalitatief), landschap, bodem, en ruimtelijke ontwikkeling;

- het Middenalternatief F en het Bundeling-alternatief D ontlopen elkaar weinig; beide bieden geen optimale verkeersoplossing, maar leiden tot beperkte nadelige effecten voor natuur, landschap en andere omgevingswaarden.

In de bestuurlijke afweging moeten vanuit de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet grote gewichten worden toegekend aan de verschillende natuuraspecten, waarbij aandacht moet worden besteed aan zowel gebiedsbescherming (EHS/PES) als soortenbescherming. In de nationale en Europese regelgeving hebben verschillen in effecten op de soorten uit de Habitatrichtlijn een groter juridisch gewicht dan de beleidsaanduiding EHS/PES, aangezien in de als PES/EHS geclassificeerde terreinen (tabel 4) eveneens beschermingswaardige en rode lijstsoorten voorkomen. Bij de weging van effecten is belangrijk of het gaat om solitaire vindplaatsen of om een deel- of hoofdpopulatie op regionaal of nationaal niveau, en in welke mate deze effecten kunnen worden gemitigeerd of gecompenseerd.

De belangrijkste effecten van de alternatieven kunnen als volgt worden samengevat:

Hoofdaspect	Bundelingsalt. D	Bosalt. E	Middenalt. F
Economie en kosten	+	+	+
Natuur	.	..	..
Landschap, bodem en water	..	...	..
Woon -en leefmilieu	+	++	+
Verkeer en vervoer	+	++	++
Ruimtelijke ordening	0	..	.

Dit overzicht is samengesteld aan de hand van de volgende natuureffecten:

Effect Bundeling	Alternatief D: Bos	Alternatief E: Midden	Alternatief F:
Vernietiging PES/RBON & Boswet	1,69	5,04	3,59
Vernietiging leefgebieden	7,61	2,01	5,37
Vernietiging dassenburcht	0,00	0,00	0,62
<b>Totaal vernietiging</b>	<b>9,30</b>	<b>7,05</b>	<b>9,58</b>
Verstoring open gebied binnen PES/RBON	0,81	3,17	2,60
Verstoring bossen binnen PES/RBON	3,34	7,97	5,17
Verstoring broedvogels buiten PES/RBON	0,58	0,00	0,00
<b>Totaal verstoring</b>	<b>4,73</b>	<b>11,14</b>	<b>7,77</b>
Versnippering PES/RBON & Boswet door isolatie	0,00	6,52	0,00
Versnippering van leefgebieden door isolatie	3,05	0,00	1,33
Versnippering: reservering dassenverbingszone	0,00	0,00	0,00
<b>Totaal versnippering</b>	<b>3,05</b>	<b>6,52</b>	<b>1,33</b>
Natuurcompensatie NW-tak N293-zuid	0,00	0,00	0,00
<b>Totaal</b>	<b>17,08</b>	<b>24,71</b>	<b>18,68</b>

Tabel 4: Aantal vernietigde, verstoorde en versnipperde hectaren per alternatief

Op detailniveau is het Bundelingalternatief kwantitatief iets minder nadelig dan het Middenalternatief, en scoort het Bosalternatief beduidend slechter. Het kwantitatief verschil tussen Bundelingalternatief en Middenalternatief is ook op kwalitatief niveau aanwezig:

- de aangetaste natuurwaarden van het bosgebied rond 't Heystert zijn in algemene zin van een vergelijkbaar niveau als die bij het Bundelingalternatief;
- van de specifieke Rode Lijstsoorten tast het Bundelingalternatief er vijf aan (Zandhagedis, Poelkikker, Gladde Slang, Geelgors, Patrijs), het Middenalternatief drie (Zandhagedis, Gladde Slang, Geelgors) en het Bosalternatief vier (Kamsalamander, Zandhagedis, Gladde slang, Geelgors). De Kamsalamander staat hoog op de lijst en is vrij zeldzaam: het Bosalternatief is daardoor ook kwalitatief minder gewenst. Het Midden- en het

Bundelingalternatief snijden beiden het westelijke deel van het leefgebied van de Gladde Slang en de Zandhagedis langs de spoorbaan af; het Bosalternatief biedt door een ecoduct nog wel een verbindingsmogelijkheid. De extra aantasting bij het Bundelingalternatief betreft de Poelkikker en Patrijs, maar voor deze soorten gaat het waarschijnlijk niet om een belangrijke hoofd- of deelpopulatie, maar meer om een solitaire waarneming in het stedelijk gebied.

De effecten op landschap, bodem en (grond)water volgen ongeveer het beeld voor natuur: het Bosalternatief is hierbij duidelijk het slechtste; de beide andere alternatieven zijn minder ernstig, verschillen op allerlei deelaspecten van elkaar, maar ontlopen elkaar in totaliteit nauwelijks. Het Middenalternatief heeft als belangrijk en meetbaar nadeel, dat een hooggelegen wegli-



chaam op enkele honderden meters achter de oude spoorlijn het landschap gaat doorsnijden; bij het Bundelingalternatief wordt de weg direct achter de spoorbaan en deels verdiept aangelegd. Qua verkeer zijn alle alternatieven beter dan in de Nulsituatie (reistijd nu 9'45", regelmatig congestie). De onderlinge verschillen zijn naar verhouding veel kleiner:

- het Bosalternatief maakt de vlotste verkeersafwikkeling mogelijk (5'20") in combinatie met een geringe kans op congestie;
- het Middenalternatief biedt een iets mindere verkeersafwikkeling (5'50");
- het Bundelingalternatief biedt de minste verkeersafwikkeling (7'10") en een grotere congestiekans.

Het Middenalternatief heeft als nadeel dat één bedrijfswoning gesloopt moet worden. Bij de andere alternatieven is dit niet aan de orde.

Gevoeligheidsanalyses voor natuur hebben aangetoond dat andere afwegingen op detailniveau, bijvoorbeeld door verstoring zwaarder te laten wegen dan aantasting, geen andere voorkeur opleveren. Het toekennen van een heel zware betekenis aan bepaalde natuureffecten leidt niet tot een wezenlijk andere voorkeur. Vooral bij vergelijking met de Nulsituatie blijven de detailverschillen van graduele betekenis.

De keuze wordt niet verscherpt of gewijzigd door nadruk te leggen op details. Detaillering is daarom geen basis om een duidelijke voorkeur uit spreken voor het Bundelingalternatief of het Middenalternatief.

Daarom is het uiteindelijk erg belangrijk hoe Bundelingalternatief en Middenalternatief onderling kunnen worden gewogen vanuit meer algemene opvattingen of argumenten.

### Afweging

Het Bosalternatief kan het meest controversieel worden genoemd: de beste verkeersoplossing, maar met de grootste nadelige effecten voor natuur en landschap. Een keuze voor dit alternatief roept derhalve grote weerstanden op, ook vanwege de bij de planvoorbereiding ingenomen standpunten van de Ministeries van LNV en VROM, en staat op gespannen voet met de (Europese) regelgeving. Bovendien is het Bosalternatief nauwelijks kansrijk vanwege de voldoende geschiktheid van de beide andere alternatieven.

Vanuit deze overwegingen moet het Bosalternatief als het minst haalbare en het minst wenselijke alternatief worden beschouwd.

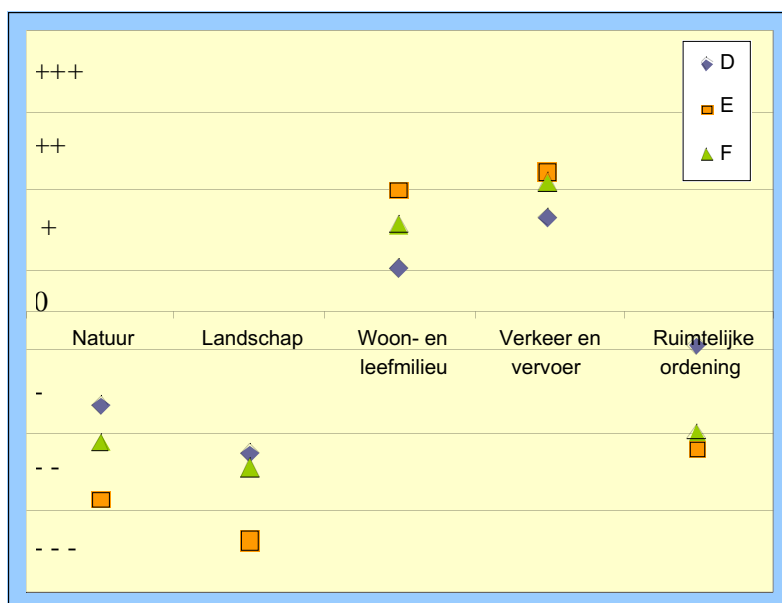
Tussen Middenalternatief en

Bundelingalternatief bestaan betrekkelijk geringe verschillen in vergelijking met het Nulalternatief:

- beide leveren een aanzienlijke verbetering van de verkeerssituatie op, het Middenalternatief echter meer dan het Bundelingalternatief;
- beide hebben negatieve effecten op natuur en landschap, het Middenalternatief echter meer dan het Bundelingalternatief.

Ook de uitgevoerde gevoeligheidsanalyses waarbij aan de afzonderlijke deeleffecten grotere of kleinere gewichten zijn toegekend, leiden evenmin tot een duidelijke voorkeur voor één alternatief.

De alternatieven ontlopen elkaar ook niet qua aanlegkosten. Aanleg gaat zonder meer uit boven het taakstellend budget, vooral vanwege de hoge kosten van verleggen van kabels en leidingen rond de bedrijventerreinen.



De voorkeur voor het Bundelingalternatief is ingegeven door drie motieven van meer algemene aard:

een minimale versnippering, door noodzakelijke nieuwe doorsnijdingen zoveel mogelijk te koppelen aan bestaande situaties, uit oogpunt van zowel mens als natuur- en landschap (EHS, PES, Boswet).

Voor de N293-noord bestaat geen alternatief buiten de P1- en P2-gebieden uit het POL. Vanwege het zwaarwegend maatschappelijk belang van de verbinding moet de voorkeur dan uitgaan naar het alternatief dat zo min mogelijk insnijdt in die P1/P2-gebieden.

Het Bundelingalternatief is het sterkst gekoppeld aan de infrastructuur in het gebied (RW73, spoorbaan). Ook bij de keuze voor alternatief 1B bij de N280-Oost is het beperken van de versnippering een belangrijke overweging geweest; uit de beoordeling van de onderzochte alternatieven komt het Bundelingalternatief als minst negatief uit de vergelijking, vooral vanwege de minder grote effecten op natuur en landschap. Dit alternatief komt in aanmerking voor uitwerking als Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA);

in vergelijkbare situaties in dezelfde omgeving zijn consistente bestuurlijke keuzes gemaakt: voor het bedrijventerrein Keulsebaan-Zuid, de RW73-Zuid en de N280-Oost is telkens gekozen voor de minste versnippering en de kleinste aantasting van natuurwaarden.

Ook in dit opzicht verdient het Bundelingalternatief dan de voorkeur boven het Middenalternatief.

## CONCLUSIE

**Op grond van deze algemene argumenten gaat de voorkeur uit naar het Bundelingalternatief boven het Middenalternatief. Daarbij is voor het ruimteslag en de hoogteligging uitgegaan van de voorlopige Technische Ontwerpen.**

**Doorslaggevend voor deze keuze zijn de minimale versnippering van het gebied, de maatschappelijke acceptatie en de bestuurlijke consistentie.**

### Optimalisatie van het Bundelingalternatief

Teneinde de nadelen van het Bundelingalternatief te verkleinen en de voordelen te vergroten zijn slechts in beperkte mate optimalisaties mogelijk. Dit is het gevolg van de harde (dwang)punten zoals de vorm van de aansluiting op RW73-Zuid (vanwege de tunnel onder de Sint Wirosingel en de Roer), het gasstation bij 't Heystert, het braakliggend perceel aan de Keulsebaan, terwijl het tracé tussen spoorbaan en 't Heystert niet in noordelijke of zuidelijke richting kan worden verschoven.

Optimalisaties zijn denkbaar voor de vorm van het viaduct over de spoorbaan, voor de bochtstraal over de Maasnielderbeek en voor de afstand tot de RW73. In afwachting van het definitief Technisch Ontwerp wordt het ruimteslag binnen de concrete beleidsbeslissing op Plankaart 2b in de bochten ruimer aangegeven dan de voor de weg benodigde breedte (ca. 80 m breedte i.p.v. de benodigde 40 m).

### Luchtkwaliteit

De tracéalternatieven vertonen op het punt van luchtkwaliteit geen verschil, zoals blijkt uit het aanvullend TNO-onderzoek (zie paragraaf 3.3). Elk alternatief, ook het Bundelingalternatief, betekent een sterke verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

De overschrijding van de plandremmel voor fijnstof in het plangebied blijkt het gevolg te zijn van de hoge en algemeen voorkomende achtergrondbelasting fijnstof. Het wegenplan speelt hierbij een ondergeschikte rol. Vanuit deze overweging hanteert de provincie als beleid dat deze normoverschrijding niet van invloed kan zijn op de besluitvorming over het tracé voor de N293, maar moet worden opgelost binnen het generieke milieubeleid.

### Voorzieningen voor langzaam verkeer

De aanleg van de Oosttangent snijdt een aantal bestaande fietspaden af. Dit vraagt om vervangende alternatieven.

De bestaande fietsbindingen tussen de stadswijken en bedrijventerreinen resp. buitengebied zullen worden hersteld, o.a. door aanleg van enkele ongelijkvloerse kruisingen (Heidebaan, spoorlijn, Heinsbergerweg). Voorts is voorzien in een ongelijkvloerse kruising die de beide nieuwe woonwijken over de N293-Zuid verbindt. Op het kruispunt Keulsebaan/N293 wordt voorlopig uitgegaan van een gelijkvloerse oversteek. Gelet op de verkeersdruk is dit niet de optimale, maar wel een hanteerbare oplossing. In de definitieve Technische Ontwerpen voor beide tracédelen zullen deze voorzieningen worden gedetailleerd en planologisch worden geregeld op bestemmingsplanniveau. Specifiek voor het kruispunt Keulsebaan/N293 wordt daarbij nader gekeken welke oplossingen verkeerskundig en financieel mogelijk zijn (verkeersregelinstantie, ongelijkvloerse kruising, omrijdroute etc. De ongelijkvloerse kruisingen zijn op Plankaart 1 indicatief aangeduid. Het aangepast fietspadennet is weer gegeven op kaart 2.



kaart 2: Onderliggend fietspadennet



### 4.3 Integrale Natuurvisie Oost-Roermond e.o.

In het Provinciaal Omgevingsplan Limburg is aangegeven dat de Gezamenlijke en Integrale Natuurvisie Oost-Roermond e.o. een publiek-rechtelijke borging moet krijgen in een POL-aanvulling. Ondanks brede bestuurlijke instemming heeft de Natuurvisie met bijbehorend mitigatie- en compensatieplan nog geen formele status als aansturend beleidsinstrument voor autonome natuur- en landschapsontwikkeling of voor natuurcompensatie voor de voorgenomen infrast- ructurele en andere ruimtelijke ingrepen. Inmiddels is de Natuurvisie verankerd in het regionaal en gemeentelijk omgevingsbeleid via de procedure voor de POL-aanvulling N280-Oost. Op deze wijze vormt de Integrale Natuurvisie de basis om de natuurwaarden in het gebied voor de lange duur veilig te stellen en te versterken, in samenhang met de uitvoering van de voorge- nomen ruimtelijke ingrepen. Daarbij bestaat het besef dat juist door deze ingrepen de mogelijk- heid ontstaat om een nieuwe impuls te geven aan de natuur en het landschap ten oosten van Roermond. De totstandkoming van nieuwe natuurgebieden als compensatie voor de nieuwe wegen, woonwijken en bedrijventerreinen vormt de eerste stap naar een perspectiefvolle robuuste natuurontwikkeling.

In de Natuurvisie worden 4 kerngebieden en 11 verbindingszones aangeduid.

De **kerngebieden** zijn:

- A. de overgangszone aan de voet van het hoog- terras: een gebied met schoon kwelwater afkomstig van het hoogterras in Duitsland;
- B. stuifzandbossen op het middenterras: omvor- ming van naaldbos naar een gevarieerd loof- bos met open heide biedt mogelijkheden voor natuurherstel;
- C. Maasnielderbeek en een oude Maasmeander: herstel van het beekdal in al zijn facetten;
- D. Vuilbemden in het Maasdal: natuurlijke begrazing en kwelwater zorgen voor een rijke natuur.

De **verbindingszones** zijn:

1. Elmpter Bruch - Blankwater - Luzenkamp - Melickerven - Turfkoelen;
2. Hoogterras - Oude Maasmeander;
3. Meinweg - Luzenkamp - Melickerheide;
4. Oude Maasmeander - Vuilbemden;
5. Luzenkamp - Roerdal;
6. Breidberg - Roerdal;
7. Melickerheide - Breidberg;
8. Oude Maasmeander - Roerdal;
9. Oude Maasmeander - Blankwater;

10. Spickerbroeklossing;

11. Groen-blaauwe vingers (relatie tussen natuur in het buitengebied en in de stad).

Alle kerngebieden en verbindingszones worden ook in deze POL-aanvulling beschouwd als zoek- gebieden voor natuurcompensatie en als zodanig aangeduid op de Plankaart 1.

Hoewel natuurcompensatie voor de N293 naar omvang en hoedanigheid in beginsel binnen alle zoekgebieden gerealiseerd kan worden, wordt – met verwijzing naar het document ‘Mitigatie en compensatie natuurschade N293-alternatieven’ - als volgt voorzien in compenserende maatregelen voor de aanleg van de N293 volgens alternatief D:

- het kerngebied Maasnielderbeek voor compen- satie leefgebieden en PES/EHS;
- de verbindingszone Oude Maasmeander - Roerdal voor compensatie leefgebieden;
- de verbindingszone Breidberg - Roerdal voor compensatie Boswet;
- de verbindingszone Groen-blaauwe vingers voor compensatie Leefgebieden en PES/EHS.

In paragraaf 4.6 worden de kansrijke mitigerende en compenserende maatregelen globaal beschre- ven. Deze zullen concreet en gedetailleerd worden uitgewerkt in de aanvraag tot ontheffing van de Flora- en faunawet. Deze ontheffingsaanvraag doorloopt een eigen procedure met o.a. de moge- lijkheid van bezwaar en beroep.

### 4.4 Het beleid

De vaststelling van een POL-aanvulling is een bevoegdheid van Provinciale Staten.

Enkele uitspraken gelden als beleidsregels bij de toetsing van gemeentelijke plannen of de opstel- ling van Reconstructie- of landinrichtingsplan- nen. Deze zijn als beleidslijn verwoord.

Van de hoofdlijnen van beleid mag slechts wor- den afgeweken via de procedure van streekplan- herziening i.c. herziening POL-aanvulling.

Gedeputeerde Staten zijn bevoegd tot een inter- pretatievrijheid met een beperkte afwijking van de overige beleidslijnen, in samenspraak met de Vaste Statencommissie en de Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg.

De in deze POL-aanvulling opgenomen concrete beleidsbeslissingen (CBB) over het voorkeursal- ternatief D kunnen op basis van de definitieve Technische Ontwerpen worden geoptimaliseerd of enigszins gewijzigd. Het karakter van de beslui- ten (volledig afgewogen en voldoende concreet en uitvoerbaar) is daarbij echter niet in het geding. Tegen deze besluiten staat na vaststelling door



Provinciale Staten voor eenieder beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van Raad van State.

#### 4.4.1 Hoofdlijnen van beleid

- Uit de onderzochte alternatieven voor de N293 wordt op basis van de in 4.2 verwoorde overwegingen en afwegingen gekozen voor alternatief D (het Bundelingalternatief).
- Als onderdeel van het pakket Via Limburg zal de N293 qua ruimtebeslag en uitvoering worden gerealiseerd volgens het op de Plankaart 1 aangegeven voorkeurstracé.
- Dit voorkeurstracé is aan de hand van een voorlopig Technisch Ontwerp gedetailleerd uitgewerkt voor het zuidelijk deel (Keulsebaan - Heinsbergerweg) en als concrete beleidsbeslissing opgenomen in deze door Provinciale Staten vastgestelde POL-aanvulling N293; het ruimtebeslag voor weg en bijbehorende voorzieningen is op Plankaart 2a nauwkeurig aangegeven. Uitgegaan is van een hoogteligging volgens het Technisch Ontwerp.
- Voor het noordelijk deel (RW73 - Keulsebaan) is voor de weg en voorzieningen op enkele punten een iets groter ruimtebeslag aangehouden dan strikt noodzakelijk is. Dit ruimtebeslag is als concrete beleidsbeslissing vastgelegd op Plankaart 2b. Uitgegaan is van een hoogteligging volgens het Technisch Ontwerp. Op basis van het definitief Technisch Ontwerp zal dit ruimtebeslag meer nauwkeurig kunnen worden bepaald. De hierdoor vrijkomende ruimte zal door de gemeente op bestemmingsplanniveau worden omgezet in een logische ruimtelijke functie.
- De voor de aanleg van de N293 benodigde natuurcompensatie moet bij voorkeur worden gerealiseerd in de kerngebieden en verbindingzones die in paragraaf 4.6 nader zijn benoemd. De natuurcompensatie zal worden gedetailleerd aan de hand van de in het document 'Mitigatie en compensatie natuurschade N293-alternatieven' (17 mei 2002) aangegeven mogelijkheden. Dit document is onderdeel van dit Plan en vormt de basis voor de ont-heffingsaanvraag in het kader van de Flora- en faunawet.

#### 4.4.2 Overige beleidslijnen

- Indien na besluit tot vaststelling van deze POL-aanvulling een besluit wordt genomen tot uitvoering van de A3-variant voor de nieuwe IJzeren Rijn, zal de gemeente in overleg met de Provincie een eventueel noodzakelijke aanpassing van de N293 met de bestaande

spoorbaan planologisch regelen via een bestemmingsplan.

- op compensatielocaties in de P4 en P5 gebieden, die met agrarisch natuurbeheer kunnen worden gerealiseerd, wordt geen verwerving achteraf beoogd. Dit ter voorkoming van een planologische schaduwwerking voor de landbouw.

Op Plankaart 1 zijn de verschillende gebiedsfuncties aangeduid in de vorm van perspectieven. Deze perspectieven zijn reeds vastgelegd in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg en worden in deze POL-aanvulling gehandhaafd als reeds vaststaand beleid.

### 4.5 Plankaart

De los bijgevoegde Plankaarten zijn onderdeel van deze POL-aanvulling N293-Oost en bevatten de volgende aanduidingen: Als nieuwe beleidselementen zijn op Plankaart 1 opgenomen:

- **voorkeurstracé N293:** het tracé van de Oosttangent, een en ander volgens de beschrijving van alternatief D in het MER-N293 en met inachtneming van de in dit Plan verwoorde uitgangspunten en afwegingen;
- **ongelijkvloerse kruising:** locaties voor verbinding voor vooral langzaam verkeer.

Plankaart 1 bevat ook de relevante legenda van de POL-aanvulling N280-Oost, in de vorm van aanduidingen:

- **zoekgebied voor natuurcompensatie:** de gebieden die op de kaart van de Integrale Natuurvisie Oost-Roermond e.o. zijn aangeduid als 'Nieuw Natuurgebied binnen de PES', 'Nieuw Natuurgebied buiten de PES', 'Agrarische Natuur' of 'Goed Functionerende Ecologische Relaties';
- **voorkeurstracé N280-Oost.**

Voor het overige is Plankaart 1 een weergave van de plankaart van het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2001 (POL). De hierin opgenomen gebiedscategorieën blijven ongewijzigd. Het betreft:

- Gebied perspectief 1 'Bos- en natuurgebieden'
- Gebied perspectief 2 'Ontwikkelingsgebied ecosystemen'
- Gebied perspectief 3 'Ruimte voor veerkrachtige watersystemen'
- Gebied perspectief 4 'Vitaal landelijk gebied'
- Gebied perspectief 5 'Ontwikkelingsruimte voor landbouw en toerisme'
- Gebied perspectief 8 'Stedelijke dynamiek' (groenzone/reconversiezone)
- Bestaand stads- en dorpsgebied

- Bestaande c.q. geplande nationale weg, in combinatie met:  
Perspectief 7 'Transportas binnen corridor' en 'Stadspoort'.

Voor de omschrijving van deze categorieën met bijbehorende taakstellingen wordt verwezen naar het POL.

Plankaarten 2a en 2b bevatten het concrete ruimtebeslag voor elk van de twee tracédelen en vormen de visuele weergave van de twee concrete beleidsbeslissingen.

Het ruimtebeslag bestaat uit twee onderdelen:

- het tracé ('de weg zelf')
- ruimte voor de aanleg infra weg ('bijbehorende voorzieningen' als berm etc).

#### 4.6 Natuurcompensatie

De Integrale Natuurvisie is uitgewerkt in het document 'Mitigatie en Compensatie Natuurschade N293-alternatieven' waarin mogelijkheden worden aangegeven voor mitigatie en compensatie bij realisering van de N293 volgens het Bundelingalternatief. Dit document maakt deel uit van dit Plan en wordt uitgewerkt in een compensatieplan voor de ontheffingsaanvragen in het kader van de Flora- en faunawet. Deze ontheffingsaanvraag doorloopt een eigen procedure met o.a. de mogelijkheid van bezwaar en beroep.

Het Ministerie van LNV heeft aangegeven de keuze voor het Bundelingalternatief te onderschrijven, aangezien in de afweging voldoende rekening is gehouden met de Nederlandse en Europese regelgeving voor beschermde soorten en gebieden. De nut/noodzaak en de locatiekeuze zijn voldoende onderbouwd om een ontheffingsaanvraag volgens de Flora- en faunawet in gang te zetten.

De gewenste en kansrijke mogelijkheden worden hier globaal verwoord.

##### Mitigerende maatregelen

Aanleg van de N293 volgens het Bundelingalternatief leidt tot een barrière die de leefgebieden van doelsoorten versnipperd. In het noordelijk tracédeel gaat het om enkele kleine en smalle stroken, met onvoldoende mogelijkheden voor de instandhouding van robuuste natuur. Het bundelingtracé doorsnijdt het gebied van de Maasnielderbeek waar via herinrichting met extensief beheer de aanzet is gemaakt voor een karakteristieke beekdalnatuur. Het dijklichaam van de N293 vernietigt het leefgebied van enkele soorten. De migratiezone wordt door de vernietiging van oevers en door plaatsing van een duiker

versmald waardoor de mogelijkheden van uitwisseling met de stadsnatuur onder druk komen te staan. Deze verbinding wordt in de Integrale Natuurvisie aangeduid als een te behouden en te versterken verbindingzone (# 11). Een brede duiker met doorlopende oevers (een zgn. ecoduiker) zou beantwoorden aan het streefbeeld uit de Natuurvisie.

Op korte afstand zal ook de RW73-Zuid dit beekdal kruisen. Door de hoogteligging van deze weg is het vooralsnog niet mogelijk om hier een doorlopende oever te creëren. Gekozen is voor een duiker met een watervoerende functie, terwijl wordt onderzocht of boven de tunnelmond een droge ecologische verbinding mogelijk is. Indien deze mogelijkheid bestaat is het zinvol om een ecoduiker onder de N293 te overwegen teneinde hier de droge oeververbinding te kunnen handhaven. Een grote doorgang voor grazers heeft weinig toevoegende waarde, aangezien het beekdal aan de stadzijde grotendeels verloren gaat door de aanleg van de RW73-Zuid.

De langgerekte vorm van het bedrijventerrein Heide-Roerstreek vormt een belemmering in de noord-zuidgerichte uitwisseling van fauna. Binnen het bedrijventerrein ligt ten noorden van het bosgebiedje Breidberg een onbebouwd perceel - oorspronkelijk bedoeld voor de doorgang van de RW73 - als enige doorgang voor de verbinding (# 8) tussen de Melickerheide /Luzenkamp, de gebieden Breidberg en Driestruik en het Roerdal. Dit perceel is aangewezen als dassen-verbindingzone. De Keulsebaan vormt echter nu reeds voor dassen en reptielen al helemaal een groot knelpunt. Door aanleg van de N293 en verbreding van de Keulsebaan gaat deze migratiezone vrijwel geheel verloren, tenzij wordt voorzien in tunnels onder de Keulsebaan met geleidende elementen langs de wegen.

Bij de RW73-Zuid is reeds voorzien in mitigerende maatregelen voor het dassenleefgebied in het landbouwgebied rond de Maasnielderbeek; de aanleg van de N293 leidt nauwelijks tot extra versnippering.

De kruising met de spoorbaan zal de uitwisseling van reptielen langs het spoor doen afnemen, mede vanwege de beperkte omvang van de spoorbermen ten westen van de kruising. Het viaduct kan wel fungeren als faunapassage voor zoogdieren.

Aanvullend moet worden voorzien in faunarasters en geleidingselementen langs wegen, mede om reden van verkeersveiligheid.



### Compenserende maatregelen

Enkele PES- en overige bos en natuurgebieden worden aangetast door de aanleg van het Bundelingalternatief en de plaatselijke verbreding van de Keulsebaan. Vernietiging van RBON-gebieden en bosgebieden buiten de PES/EHS komt niet voor. De totale aantasting van compensatieplichtige ecotopen is daardoor vrij beperkt.

De vernietigde oppervlakte van leefgebieden van specifieke doelsoorten amfibieën, reptielen, vogels en zoogdieren moet worden gecompenseerd met inachtneming van de daarvoor geldende kwaliteitstoelage en overlap.

Verstoring van compensatieplichtige ecotopen is nodig indien een bepaalde geluidsbelasting wordt overschreden. In de bestaande situatie is reeds sprake van een geluidsbelasting boven de 50 dB(A) vanwege het bedrijventerrein en het verkeer op de Keulsebaan. In de schaderekening worden alleen gebieden betrokken die door invloed van de N293 bepaalde grenswaarden overschrijden. Daarbij wordt reeds rekening gehouden met de geluidsbelasting van de nieuwe RW73-Zuid.

Verstoring van ecotopen in het open gebied binnen PES en RBON is in beginsel compensatieplichtig bij een geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A). Deze belasting treedt reeds in de huidige situatie op waardoor geen compensatieplicht geldt. Deze verplichting geldt wel voor locaties waar de geluidsbelasting na aanleg van de N293 groter wordt dan 60 dB(A).

Compensatie van verstoring van bosgebied binnen PES en RBON is nodig bij een geluidsbelasting van meer dan 48 dB(A).

Deze waarde wordt in de huidige situatie reeds overschreden, waardoor de compensatieplicht gaat gelden voor locaties waar deze belasting nu minder is dan 58 dB(A) maar na aanleg van de N293 boven deze grenswaarde komt.

Verstoring in het open gebied buiten de PES/EHS wordt afgemeten aan de territoria van broedvogel-doelsoorten. Hier geldt een compensatieplicht voor alle ecotopen met een geluidsbelasting van minimaal 50 dB(A). Aangezien dit niveau nu reeds wordt gehaald, geldt een compensatieplicht waar in de nieuwe situatie de grenswaarde van 60 dB(A) wordt overschreden. Compensatie van versnippering van leefgebieden van doelsoorten is nodig waar - na het treffen van mitigerende maatregelen - nog sprake is van vernietiging omdat het resterend gebied te beperkt is als volwaardig foerageergebied voor met name de das. De totale natuurcompensatie voor vernietiging van natuur binnen de PES/EHS, aantasting van leefgebieden voor doel-

soorten en verstoring binnen en buiten PES en RBON-gebied bedraagt voor het noordelijk deel van de N293 circa 17 ha.

### Zuidelijk tracé N293

Het zuidelijk tracédeel doorsnijdt geen kerngebieden en verbindingzones uit de Natuurvisie.

Mitigerende maatregelen zijn nodig voor de dassenverbindingzone parallel aan het tracé.

Dit vergt een zone van ca. 200m tussen de N293 en de woningbouwlocatie Wienkeskoul met een agrarische functie, als onderdeel van de verbindingzone tussen Roerdal en Melickerheide. Deze wordt reeds gedeeltelijk ingericht als natuurcompensatie voor het bedrijventerrein Keulsebaan-Zuid. Voorts moet worden voorzien in dassentunnels op de Heinsbergerweg, en in faunarasters en geleidingselementen.

Met inachtneming van de geldende grenswaarden moet compensatie plaatsvinden van vernietiging van PES en overige bos- en natuurgebieden, vernietiging en versnippering van leefgebieden van doelsoorten, en verstoring van compensatieplichtige ecotopen, bosgebied binnen de PES en broedvogel-territoria in open gebied buiten de PES/EHS.

De totale natuurcompensatie voor het zuidelijk tracé bedraagt 17 ha. Daarbij is rekening gehouden met het aandeel van natuurcompensatie voor het bedrijventerrein Keulsebaan-Zuid, dat wordt toegerekend aan de aanleg van de N293.

## 5.1 Het gevoerd overleg

Ter voorbereiding van het Ontwerpplan (8 oktober 2002) is een voorontwerp voorgelegd aan de direct betrokken overheden en aan de Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg. Daarmee is voldaan aan het bestuurlijk overleg ex artikel 4a lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

### Overheden

De gemeente Roermond heeft aanvankelijk aangegeven dat zij vanuit de op dat moment beschikbare gegevens de voorkeur van de Provincie voor het Bundelingalternatief boven het Middenalternatief nog niet geheel kan onderschrijven. De gemeente acht de argumenten voor deze voorkeur nog niet overtuigend vanwege de geringe verschillen tussen de alternatieven in het MER en vanwege onduidelijkheid over luchtkwaliteiten en visuele aspecten.

De Provincie heeft aangegeven dat daar waar Bundelingalternatief en Middenalternatief dicht bij elkaar liggen, de voorkeur vooral is ingegeven door meer algemene ruimtelijke overwegingen. Tevens is overwogen dat de aangetaste soorten eenvoudiger kunnen worden gecompenseerd. Afsproken is om de argumenten pro & contra Bundeling in samenspraak met de gemeente duidelijk en overtuigend te formuleren, om een gezamenlijk gedragen voorkeurstracé te kunnen presenteren. Deze aangepaste plantekst is opnieuw aan de gemeente voorgelegd, samen met de uitkomsten van een aanvullende onderzoek naar de luchtkwaliteit: de gemeente heeft kenbaar gemaakt het voorkeursalternatief van de Provincie te respecteren.

Het aspect luchtkwaliteit verdient specifieke aandacht vanwege de werking van de Europese richtlijn. Rijkswaterstaat en de Provincie hebben TNO daartoe een aanvullend onderzoek laten uitvoeren met behulp van een specifiek model voor de driehoek RW73/N293/-Keulsebaan. Hieruit is

gebleken dat de combinatie N293/tunnelmond RW73 geen normoverschrijding oplevert en dat de luchtkwaliteit ook nabij Kitskensberg ruim aan de norm voldoet. Deze kwaliteitszone is vrij breed zodat bij een keuze voor het Middenalternatief eenzelfde of hooguit marginaal betere luchtkwaliteit zou optreden. De gemeente Roermond zal de TNO-conclusie laten bevestigen via een Second Opinion.

Voorts vraagt de gemeente meer inzicht in de volgende onderwerpen:

- vervangende fietspaden en parallelwegen voor langzaam verkeer;
- de afwikkeling van fietsverkeer tijdens spitsuren bij de kruising Keulsebaan/Oosttangent;
- een met het RW73-ecoduct Maasnielderbeek vergelijkbare voorziening onder de N293;
- de visueel ruimtelijke en milieukundige inpasping van de N293 bij de wijk Kitskensberg;
- de verkeersafwikkeling op drukke punten op de Keulsebaan en Koninginnelaan, mede in relatie tot de directe ontsluiting van bedrijven langs de Keulsebaan.

In het Technisch Ontwerp zal een en ander nader worden gedetailleerd, met aanduiding van de financiële gevolgen en de planologische regeling via bestemmingsplannen. Voorts wordt gewezen op de autonome taken van de Provincie als wegbeheerder inzake de verbetering van met name de Keulsebaan.

Ook de gemeente Roerdalen heeft aandacht gevraagd voor het aspect luchtkwaliteit, vooral vanwege een cumulatieve werking door de bedrijvigheid op Heide-Roerstreek. Vanuit de Provincie is erop gewezen dat dit in het onderzoek is betrokken.

Voorts wordt verzocht om het zoekgebied voor natuurcompensatie voor de ecologische verbinding langs de N293-Zuid, zoals aangeduid op de Plankaart 1 van het Ontwerp POL N280-Oost, te verkleinen voor zover dit het toekomstige woongebied Wienkeskoul overlapt.

Tenslotte wordt gewezen op de wenselijkheid van akoestische voorzieningen voor het woongebied Wienkeskoul. Dit bouwplan is immers reeds lang geleden besproken tussen gemeente en Provincie.

Het Waterschap Roer en Overmaas constateert dat uit overwegingen van waterkwantiteit en integraal waterbeheer geen bezwaar bestaat tegen het voorkeursalternatief. De hydrologische en ecologische details uit het bijbehorend MER moeten nog worden beoordeeld.



## Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL)

De Commissie heeft op 3 oktober 2002 een positief advies uitgebracht over de keuze voor het Bundelingalternatief.

Mede naar aanleiding van een vergelijkbare gedachtewisseling rond het voorkeursalternatief voor de N280-Oost is door de vertegenwoordigers van de rijksdiensten afgesproken om op ministerieel niveau aandacht te gaan besteden aan overlappingsen en tegenstrijdigheden in de Rijksregelgeving waarmee bij dit soort infrastructurele projecten rekening moet worden gehouden.

Hiermee wordt ingespeeld op de zorg van de Provincie dat de ruimte voor een integrale afweging van alternatieven niet op voorhand wordt beperkt of onmogelijk gemaakt door sectorale regelgeving van afzonderlijke departementen.

### 5.2 Nota's, rapporten en onderzoeken

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1999-2003  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1998

Bestuursovereenkomst aanleg Rijksweg 73-Zuid, Rijksweg 74,  
N280-Oost en Oosttangent Roermond  
Rijk / Provincie Limburg, september 1999

Startnotitie MIT-pakket / pakket Bottleneck-Infra  
Provincie Limburg, afdeling Infra-projecten,  
maart 2000

Startnotitie Tracé/m.e.r.-studie Oosttangent Roermond  
Gedeputeerde Staten van Limburg, februari 1999

Richtlijnen voor het Milieueffectrapport 'Oosttangent Roermond'  
Gedeputeerde Staten van Limburg, 22 juni 1999

MER N293 (Oosttangent Roermond)

- hoofdrapport
- bijlagenrapport
- ontwikkeling en selectie alternatieven
- toetsing natuurbescherming
- samenvatting

Oranjewoud, augustus 2002

Toetsingsadvies over de tweede aanvulling op het milieueffectenrapport N293/Oosttangent Roermond

Commissie voor de milieueffectrapportage,  
29 november 2002

Gezamenlijke en Integrale Natuurvisie Oost-Roermond e.o.

Bureau Natuurbalans, augustus 2000

- bijlage : Mitigatie en compensatie natuurschade N293-alternatieven (mei 2002)

Samenhang IJzeren Rijn – N293 (Oosttangent Roermond)

Oranjewoud, augustus 2002

Ruimtelijke Structuurvisie Roermond

Kuiper Compagnons, maart 2001

Verkeersstructuurplan

Gemeente Roermond, 1994

Provinciaal Omgevingsplan Limburg

Provinciale Staten van Limburg, 29 juni 2001

Beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet

Gedeputeerde Staten van Limburg, januari 1998

Nota Natuur en Landschapsbeheer 2000 – 2010

Provincie Limburg, 1999

Stimuleringsplan Natuur, Bos en Landschap

Midden-Limburg-Oost

Provincie Limburg, 19 maart 2002

Natuurcompensatieregeling

Provincie Limburg, 1997

POL-aanvulling N293 Oosttangent Roermond:

Bestuurlijk standpunt over de bedenkingen tegen het Ontwerp en de opmerkingen over de MER N293 Gedeputeerde Staten, 28 januari 2003