

RICHTLIJNEN
voor het milieu - effectrapport
"Oosttangent Roermond"

Gedeputeerde Staten van Limburg

22 juni 1999

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord

1. Inleiding

2. Probleemstelling, doel en besluitvorming

2.1 Probleemstelling

2.2 Doel

2.3 Beleid en besluitvorming

3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Algemeen

3.2 Alternatievenontwikkeling

3.3 Alternatieven

3.3.1 Nulalternatief/referentiekader

3.3.2 Nulplusalternatief

3.3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieueffecten

4.1 Algemeen

4.2 Milieugevolgen

4.2.1 Landschap en cultuurhistorie

4.2.2 Bodem en water

4.2.3 Levende natuur

4.2.4 Geluid en trillingen

4.2.5 Luchtverontreiniging

4.2.6 Veiligheid

4.2.7 Woon- en leefmilieu

5. Vergelijking van alternatieven

6. Leemten in informatie

7. Evaluatieprogramma

8. Vorm en presentatie

9. Samenvatting van het MER

Bijlage:

Lijst van insprekers en inspraakreacties

Bijlage:

Lijst van insprekers en inspraakreacties

1. RIJMAR b.v. F.L.W.M. van Rijkwick
2. J. Ermens
3. Burgemeester en Wethouders van Gemeente Ambt Montfort
4. Stichting Milieufederatie Limburg, B.N.J. Cobben
5. Zuiveringschap Limburg, ing. N.J.H.C. Theunissen
6. Burgemeester en Wethouders van Gemeente Roerdalen
7. Gasunie, ing. W.J. kolff
8. Waterschap Roer en Overmaas, drs. F.W.G. Laarakker
9. Stichting Natuur en Landschap Midden-Limburg dhr ir J.H. Heijnen
10. Milieugroep Roermond, ing. H.L.A. Stam
11. Natuurhistorisch Genootschap, T. Lenders
12. Burgemeester en Wethouders van Gemeente Roermond
13. Aelmans Agrarische advisering, ing. H.N.J.M. Steins
14. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek
15. A. Simons-de Ruyter
16. De Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken

1. Inleiding

De provincie Limburg heeft het voornemen een weg aan te leggen ten zuid-oosten van Roermond, in het grensgebied van de gemeenten Roermond en Roerdalen. Deze 'Oosttangent Roermond' zal de provinciale wegen N570 en N293 verbinden met de toekomstige A73. Hiermee wordt het regionaal verbindend wegennet op het landelijk verbindend wegennet aangesloten.

Voor het eerste ruimtelijke plan dat in de aanleg van de 'Oosttangent Roermond' voorziet dient een milieueffectrapportage-procedure te worden gevolgt. De procedure is formeel gestart met de kennisgeving van de Startnotitie in de Staatscourant van 3 februari 1999. Binnen de hierop volgende inspraaktermijn heeft eenieder de mogelijkheid gehad om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. Bij het opstellen van de voorliggende richtlijnen is gebruik gemaakt van de binnengekomen adviezen, commentaren en opmerkingen (zie bijlage) en de advies-richtlijnen van de Commissie voor de Milieueffectrapportage (verder aangeduid als Commissie).

De concept-advies-richtlijnen van de Commissie zijn op 29 maart 1999 besproken. De Commissie adviseerde de in de Startnotitie gepresenteerde aansluiting (A73-Koninginnelaan) niet als uitgangspunt te nemen voor de afweging van tracé-alternatieven voor de 'Oosttangent' omdat deze:

- bij een aantal alternatieven vanuit milieu-oogpunt ongewenst lijkt te zijn;
- nog niet in een ontwerp-bestemmingsplan verankerd is en er derhalve volgens de Commissie geen sprake is van vastgesteld beleid of autonome ontwikkeling;
- gekozen is zonder onderbouwing of presentatie van milieu-effecten.

De Commissie heeft verder verduidelijkt dat de tracéalternatieven en mogelijke aansluitingen als geheel dienen te worden gezien en als geheel dienen te worden gewogen en vergeleken.

Naar aanleiding van dit gesprek heeft de provincie Limburg de Commissie verzocht te wachten met het uitbrengen van haar advies, totdat overleg met Rijkswaterstaat en gemeente Roermond plaats had gevonden.

In een volgende bespreking met de Commissie is de volgende aanpak overeengekomen:

- de exacte ligging (horizontaal en verticaal) van het knooppunt staat niet ter discussie aangezien hier een (reeds bemerkt) besluit van de Minister aan ten grondslag ligt;
- de in de Startnotitie gepresenteerde alternatieven worden uitgebreid met een geselecteerd aantal mogelijke en wenselijke knooppuntvormgevingen;

- bij vergelijking en weging van de alternatieven wordt uitgegaan van het gehele tracé, inclusief bijbehorend(e) knooppuntvariant(en).

Het ontwerp-bestemmingsplan waarin een knooppuntvormgeving was opgenomen wordt niet in procedure gebracht. Gewacht zal worden op de bevindingen van het MER en het nog op te stellen Provinciaal Tracébesluit.

2. Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."

2.1 Probleemstelling

In de probleemstelling moet worden beschreven voor welke knelpunten het voornemen een oplossing kan bieden. Het gaat hierbij om bestaande of toekomstige knelpunten t.a.v. bereikbaarheid en leefbaarheid en/of mogelijkheden deze te verbeteren.

Als het de toekomstige situatie betreft, dient duidelijk te zijn over welke periode de problemen worden verwacht en op welke aannamen deze prognoses zijn gebaseerd.

In de startnotitie wordt aangegeven dat de aanleg van de A73 tot wijzigingen in de wegenstructuur en verkeersintensiteiten zal leiden. In het MER moet uitvoeriger ingegaan worden op verkeersberekeningen. Nader dient uitgewerkt te worden welke knelpunten hierdoor dreigen te ontstaan met betrekking tot verkeer (auto, fiets, openbaar vervoer, voetgangers), veiligheid, barrièrewerking en leefbaarheid. Een vergelijking van de capaciteiten (van de huidige en/of autonome verkeersinfrastructuur) en de intensiteiten (het gebruik) kunnen een indicatie geven van de ernst van de problemen op het lokale en interlokale wegennet. De verwachte verschuivingen in de verkeersafwikkeling dienen inzichtelijk gemaakt te worden.

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van de doelen worden afgeleid. Daarbij moet worden aangegeven wat de relatie is met de doelstellingen van het landelijk verkeers- en vervoerbeleid (SVV2).

Naast het verkeerskundige doel van het voornemen dienen ook doelen ten aanzien van milieubescherming en -verbetering te worden vermeld. Doelen moeten zodanig worden beschreven, dat ze kunnen dienen voor de afbakening en de vergelijking van te beschrijven alternatieven. Alternatieven en varianten moeten op basis van beschrijving van de doelen beoordeeld kunnen worden op hun doeltreffendheid. Aangegeven moet worden welke ruimte de gestelde doelen laten voor het ontwikkelen van alternatieven die gunstig zijn voor het milieu.

Het doel moet in het MER in een breder kader geplaatst worden van doelen met betrekking tot beheersing van de mobiliteit, beïnvloeding modal split, bevordering fietsverkeer en collectief personenvervoer, en verbetering leefklimaat.

Het doel dient in het MER geconcretiseerd en nader gemotiveerd te worden:

- Wat is het doel van de Oosttangent tussen de A73 en het onderliggende wegennet?
- Gaat het om de ontsluiting van het bedrijventpark of het tegengaan van verkeersoverlast in Roermond of beide? Wat heeft prioriteit?
- Voor welke functies van het wegennet ligt er een (toekomstig) probleem?

Aangegeven dient te worden welke delen van de verschillende tracéalternatieven welke functie krijgen.

2.3 Beleid en besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grens- en streefwaarden voor bodem, grond- en oppervlaktewater, emissies, etc.) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar beleidsnota's, plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. Aangegeven moet worden of er in het studiegebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen (milieubeschermingsgebieden, bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden, ecologische verbindingzones, gebieden die op grond van de Boswet of de Habitatrictlijn een bijzondere bescherming genieten). Zo moet bijvoorbeeld aandacht besteed worden aan:

- o de open ruimte tussen de te bebouwen gebieden van Melick en Roermond;
- o het stroomgebied c.q. intrekgebied ten zuiden van het industriegebied;
- o de ecologische ontwikkelingszone ten noorden van de Maasnielderbeek;

- o het bosgebied ten noorden van het industrieterrein;
- o het natuurbeheersgebied langs de Maasnielderbeek;
- o landbouwgebied met aan kleine landschapselementen gebonden natuurwaarden.

De consequenties hiervan voor de ontwikkeling van alternatieven moeten eveneens worden aangegeven. Tevens moet beschreven worden welke criteria voor de afweging van alternatieven aan het milieubeleid worden ontleend.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor een provinciaal tracébesluit door Gedeputeerde Staten van Limburg.

Tevens moet worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdspad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Aangegeven dient te worden over welke relevante veranderingen al een besluit genomen is en wat de status is van deze besluiten. Ook moet uit het MER blijken dat bij de planvorming aansluiting is gezocht bij de verkeers- en vervoersplannen van de gemeenten Roermond en Roerdalen. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

Artikel 7.10, lid 4 van de Wm:

"Het bevoegd gezag kan bepalen dat, indien niet alle nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden beperkt, bij de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven tevens de mogelijkheden worden beschreven om door het treffen van voorzieningen of maatregelen elders de resterende nadelige gevolgen te compenseren."

3.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Het kan zinvol zijn om deze beschrijving te baseren op deelactiviteiten. Daarbij dient eveneens aandacht te worden besteed aan neven- en vervolgactiviteiten. Verder moet onderscheid gemaakt worden tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en de gebruiksfase (gebruik en beheer).

Maatregelen

Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke mitigerende en compenserende maatregelen moeten worden getroffen. Bijzondere aandacht dient besteed te worden aan maatregelen die de leefbaarheid verbeteren, zoals mobiliteitsgeleidende maatregelen.

Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval maatregelen te worden overwogen ter vermindering van nadelige milieugevolgen zoals hinder in woongebieden en aantasting van landschappelijk en ecologisch gevoelige gebieden:

- o geluidsschermen of -wallen, verhoogde of verdiepte ligging of tunnelbouw;
- o het positief gebruik maken van reliëfverschillen om mens en natuur de mogelijkheid te geven het gebied te doorkruisen;
- o faunapassages/ecoducten;
- o aanpassing van de verlichting;
- o maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo-)hydrologische relaties.

In de startnotitie wordt aangegeven dat de aanleg van de Oosttangent tot een drastische verlaging van de intensiteiten op delen van het bestaande wegennet (St. Wirosingel, deel van de Keulse baan) zal leiden. In het MER moet aangegeven worden of de profielen en de verdere inrichting van deze wegen moeten worden aangepast om de verhouding intensiteit/capaciteit in evenwicht te brengen. Dit zou kunnen leiden tot een verhoging van de verkeersveiligheid en een verbetering van het woon- en leefklimaat.

Maatregelen om barrièrewerking (fysiek en visueel) van de Oosttangent inclusief de aansluiting te voorkomen, dienen bij voorkeur beschreven te worden met behulp van perspectieftekeningen en dwarsprofielen van de Oosttangent inclusief de knooppuntvarianten met de A73-Zuid in het landschap.

Als de activiteit effecten heeft in gebieden, zoals:

- o gebieden die zijn aangewezen op grond van de EU Habitatrictlijn;
- o gebieden die zijn aangeduid in het Structuurschema Groene Ruimte;
- o leefgebieden van zeldzame en/of bedreigde soorten die (stringent) beschermd zijn volgens (inter)nationaal natuurbeleid;
- o of gebieden die bescherming genieten op grond van provinciaal en gemeentelijk beleid, zoals natuurreservaten.

dan gelden specifieke beschermingsformules en compensatieverplichtingen. De consequenties hiervan voor de alternatievenontwikkeling moeten in het MER expliciet gemaakt worden.

Bij compensatie moet met name gedacht worden aan de ecologische verbinding tussen de gebieden ten noorden en ten zuiden van de Keulse baan. Ook moet aandacht besteed worden aan maatregelen om isolatie van de natuurontwikkeling bij de Maasnielderbeek te voorkomen.

3.2 Alternatievenontwikkeling

De keuze van de beschreven alternatieven moet in het MER worden gemotiveerd in relatie tot de doelen en randvoorwaarden. Voor onderlinge vergelijking moeten de alternatieven op hetzelfde detailniveau worden beschreven. Beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief is verplicht.

In aanvulling op de alternatieven die in de startnotitie zijn aangeduid kan tijdens de opstelling van het MER naar andere, bij voorkeur milieuvriendelijker alternatieven/varianten worden gezocht. Zo dienen mogelijkheden onderzocht te worden om via het bestaande wegennet tot goede oplossingen te komen voor (deel)problemen. De in de Startnotitie gepresenteerde alternatieven dienen uitgebreid te worden met een geselecteerd aantal mogelijke en wenselijke knooppuntvormgevingen. Bij de vergelijking en weging van de alternatieven dient uitgegaan te worden van het gehele tracé, inclusief bijbehorend(e) knooppuntvariant(en).

3.3 Alternatieven

3.3.1 Nulalternatief/referentiekader

Bij de beschrijving van een nulsituatie zou uitgegaan moeten worden van het niet aanleggen van de Oosttangent en dus tevens van het niet aanleggen van een knooppunt met de A73-Zuid. Wel zouden 'autonome' ontwikkelingen en besluiten over nieuwe activiteiten moeten worden meegenomen.

Een belangrijke autonome ontwikkeling is de aanleg van de A73-Zuid, waarbij tevens een aansluiting is voorzien ter hoogte van de Koninginnelaan. De vormgeving van het knooppunt A73-Koninginnelaan is in overleg met de Commissie onderdeel gemaakt van dit project. Hierdoor komt het nulalternatief (incl. autonome ontwikkeling) feitelijk overeen met alternatief A1 zoals omschreven in de Startnotitie.

Hierdoor is er feitelijk geen sprake van een "nulalternatief". De term 'nulalternatief' zal in het MER niet gebruikt worden. Een gevolg hiervan is dat er geen "referentiesituatie" wordt uitgewerkt maar dat de alternatieven onderling gewogen worden.

3.3.2 Nulplusalternatief

Aangezien er geen sprake is van een nulalternatief kan er ook geen sprake zijn van een nulplusalternatief. Bij het alternatief A1 dient wel beschreven te worden welke verbeteringen van het bestaande wegennet mogelijk en/of noodzakelijk zijn.

3.3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- o realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer(s), alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;
- o uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

Bij het ontwikkelen van het mma wordt de toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering als uitgangspunt genomen. Indien er echter argumenten zijn op grond waarvan deze aanpak niet mogelijk is, wordt na analyse van de milieueffecten van alternatieven of varianten het alternatief met de minst nadelige milieueffecten tot mma wordt benoemd.

Bij het mma dienen in ieder geval de volgende ingrediënten te worden gezien:

- o optimalisatie ecologische structuur, realisatie van een ecologische verbindingszone tussen Midden- en Zuid-Limburg, eventueel via tunnels of ecoducten;
- o beperking van het ruimtebeslag;
- o optimalisatie landschappelijke aspecten en geologische en geomorfologische kenmerken;
- o minimaliseren van luchtvervuiling en geluid-, trillings- en geurhinder.

4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieueffecten

4.1 Algemeen

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied én de autonome ontwikkeling hiervan, moeten worden beschreven. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten. Hierbij kan worden gedacht aan de aanleg van de A73 bij Roermond, de inrichting van nieuwe woongebieden (uitbreiding woonwijken Roermond en Melick) en de aanleg van bedrijventerrein Roerstreek Zuid. Deze ontwikkelingen zullen veranderingen in de grond- en oppervlaktewatersituatie tot gevolg hebben.

Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan kunnen hiervoor verschillende scenario's worden gebruikt.

Studiegebied

Het studiegebied (invloedsgebied) moet in het MER op kaart worden aangegeven en omvat het tracé van de aan te leggen weg/wegen (plangebied) en de omgeving waarin effecten kunnen optreden. Per milieuaspect kan de omvang van het studiegebied verschillen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. Ook moet het volledige plangebied in beeld worden gebracht.

In de praktijk is het studiegebied voor de milieuaspecten geluid en lucht het gebied, dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Aangezien de geplande aanleg van de A73 leidt tot significante veranderingen van intensiteiten dienen de alternatieven onderling vergeleken te worden.

Tevens moet op kaart een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied gelegen bestaande natuurgebieden en gevoelige gebieden en objecten zoals de ontwikkelde ecologische structuur bij de Maasnielderbeek, de migratieroute van reptielen en amfibieën (knoflookpad), migratiemogelijkheden voor de das, et. cetera.

Referentiejaar

Voor de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten moet een referentiejaar genomen worden. Het referentiejaar wordt ontleend aan de vigerende beleidsnota's. De planhorizon van het SVV2 is 2010. Indien de aanleg van de weg nog nauwelijks gevorderd is, is het zinvol een referentiejaar te kiezen ná 2010, gebaseerd op extrapolatie van het voor 2010 geplande beleid. Als tijdens de

opstelling van het MER meer zekerheid ontstaat over het NVVP-beleid, dan moet deze informatie bij de prognoses worden betrokken. De keuze van het referentiejaar moet in het MER gemotiveerd worden. Daarnaast dient het MER aan te geven of er grote veranderingen te verwachten zijn ná het gekozen referentiejaar. In het MER moet worden nagegaan in hoeverre een alternatief voldoet aan de gestelde doelen of criteria buiten de planperiode of als de vooronderstellingen tegenvallen of meevallen.

4.2 Milieugevolgen

Bij de beschrijving van de milieugevolgen van de aanleg van de Oosttangent, inclusief de aansluiting op de A73, dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- o bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet, waar nodig, de ernst worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid;
- o naast negatieve effecten moet ook aan positieve effecten aandacht worden besteed;
- o behalve directe effecten moeten ook afgeleide effecten worden beschreven zoals effecten van te initiëren veranderingen in ruimtegebruik en grondstoffengebruik (bijv. bij gebruik van ophoogzand of grind);
- o bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten moet een betrouwbaarheidsanalyse worden uitgevoerd of een 'worst case scenario' worden gebruikt;
- o onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld; minder gangbare voorspellingsmethoden moeten worden gemotiveerd;
- o vooral aandacht moet besteed worden aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden;
- o bij de beschrijving dienen de gevolgen van de aanlegfase en de gebruiksfase te worden onderscheiden.

Ook dient een indicatie te worden gegeven van mogelijke effecten van voorzienbare secundaire ruimtelijke ontwikkelingen die door de alternatieven geïnitieerd of gestimuleerd kunnen worden (vervolgeffecten).

Bij de berekeningen van de milieuveranderingen moet worden uitgegaan van de volgende invoergegevens: verkeersintensiteiten, gemiddelde rijsnelheden, verkeerssamenstelling per wegvak, de omgevingskenmerken van de wegvakken en (voor luchtverontreiniging) de emissiefactoren (indien nuttig en mogelijk) voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens) en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel).

In de volgende paragrafen worden de belangrijkste aspecten gepresenteerd die bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome ontwikkeling en de milieugevolgen aan de orde moeten komen.

4.2.1 Landschap en cultuurhistorie

Het gaat hierbij om (effecten op) de ruimtelijke structuren en patronen en de landschapstypen en de cultuurhistorisch (inclusief archeologisch) belangrijke objecten.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden besteed, zijn:

- o (veranderingen in) het landschappelijke basispatroon en het geomorfologische patroon, de landschappelijke structuur en de variatie;
- o (verandering in) de ruimtelijke structuur (grootschalig/kleinschalig; open/gesloten) en de functionele patronen;
- o aanwezigheid/aantasting van cultuurhistorische elementen en patronen, zoals landgoederen, oude bewoningsplaatsen, verkavelingspatronen, bebouwingspatronen, wegenpatronen en beplantingspatronen. Met betrekking tot het bodemarchief zijn de archeologische vondsten uit het Neolithicum en de sporen van een Romeinse weg van belang. Grote delen van het plangebied hebben een middelhoge en hoge archeologische verwachting. Het ROB dient verzocht te worden een Aanvullende Archeologische Inventarisatie, als onderbouwing van de beschrijving van het aanwezige bodemarchief, op te stellen. Indien mogelijk dienen de bevindingen opgenomen te worden in het MER;
- o aantasting/mogelijkheden voor uitbreiding van gebieden met een speciale beleidsstatus (onder andere waardevolle cultuurlandschappen).

4.2.2 Bodem en water

Het gaat hierbij om de kwaliteit, de uiterlijke verschijningsvorm en de opbouw van de bodem en, indien relevant, de diepere ondergrond en de kwaliteit en beweging van het samenhangende grond- en oppervlaktewater.

In het MER moet in ieder geval beschreven worden:

- o aanwezigheid van en invloed op bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- o bestaande en toekomstige grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie). Effecten dienen beschouwd te worden in samenhang met andere of later uit te voeren ingrepen in of nabij het tracé-gebied. Dit betekent dat de alternatievenontwikkeling gekoppeld moet worden aan een goede hydrologische modellering. Met name de inzigging en grondwaterstroming gerelateerd aan de kwelsituatie in het gebied langs de Maasnielderbeek dient hierbij betrokken te worden;
- o bestaande en toekomstige bodem- en grondwaterkwaliteit (inclusief verzilting/verzoeting). Hierbij moet rekening worden gehouden met doorsnijding of beïnvloeding van verontreinigde locaties nabij het tracé;
- o invloed van vervuilingen (puntbronnen en diffuse bronnen) in de gebruiksfase op bodem, grond- en oppervlaktewater, gerelateerd aan de bestaande situatie;

- o bestaande en toekomstige oppervlaktewaterkwaliteit/-huishouding;
- o de gevolgen voor de kwantiteit van het oppervlaktewatersysteem in relatie tot de onderzoeken/plannen van de waterbeheerders en de gemeente Roermond;
- o bestaand en toekomstig reliëf;
- o invloed op het bodemarchief, aantasting van de bodemopbouw, van zeldzame geologische lagen of bodemtypen.

Speciale aandacht moet besteed worden aan de (effecten op de) geomorfologische en geologische karakteristieken van het landschap, zoals Maasterrassen, steilranden tussen terrassen, oude stroomgeulen en de typische rivierduinen in het gebied.

4.2.3 Levende natuur

In het MER moet voor de bestaande toestand van de levende natuur en de toekomstige situatie (met of zonder Oosttangent) aandacht worden besteed aan:

- o de aanwezigheid, respectievelijk aantasting/uitbreidingsmogelijkheden van (elementen van) de nationale of provinciale ecologische hoofdstructuur, beschermde gebieden, reservaten;
- o de actuele en toekomstige aanwezigheid van planten- en diersoorten, zodat duidelijk wordt welke soorten en ecosystemen behouden of verstoord kunnen worden. Deze beschrijving dient per ecotoop plaats te vinden, zoals aquatische en terrestrische soorten in en nabij de Maasnielderbeek, leefgebieden voor amfibieën (knoflookpad, kamsalamander), aanwezigheid van zoogdieren, broedvogels en vlinders in bos en agrarisch gebied. Bij de beschouwing moet speciale aandacht worden besteed aan kenmerkende of zeldzame en bedreigde soorten uit het (inter)nationaal natuurbeleid (EG Habitat- en vogelrichtlijn, Conventie van Bern, nationale Rode lijst, Natuurbeschermingswet en Natuurbeleidsplan);
- o de (toekomstige) aanwezigheid van ecosystemen met een grote graad van ongeschondenheid, kwetsbaarheid of onvervangbaarheid. Hierbij moet de relatie met noodzakelijke milieuomstandigheden (bijvoorbeeld aanvoer van opkwellend grondwater, gebufferde omstandigheden) duidelijk gemaakt worden;
- o de functie van het plangebied als migratieroute voor de fauna in het studiegebied en de mogelijke onderbreking van de bovenregionale migratieroutes, onder andere voor de das.

Als hier geen zinvolle voorspellingen over kunnen worden opgesteld, dan dient ten minste zo veel mogelijk inzicht te worden verschaft in:

- o (toekomstige) ecologische systemen en relaties: de relaties tussen de verschillende habitats binnen het studiegebied en verbindingen met leefgebieden buiten het studiegebied;
- o (toekomstige) landschapselementen die de ecologische relaties bevorderen of die barrières opleveren voor deze relaties;

- o (veranderende) functies van het gebied als voortplantings-, overwinterings-, pleister- of foerageerplaats voor diverse diersoorten, met nadruk op zeldzame en bedreigde soorten en soorten kenmerkend voor bijzondere omstandigheden.

Bij de beschrijving van de effecten dient rekening gehouden te worden met de invloeden van directe vernietiging, verdroging, verstoring, versnippering en eutrofiëring. In de startnotitie wordt de bijzondere waarde van de vegetatie bij de Maasnielderbeek genoemd. Dit dient in het MER nader beschreven te worden in relatie tot de eisen die deze bijzondere vegetatie stelt aan het milieu.

4.2.4 Geluid en trillingen

De belangrijkste aspecten, waar in de beschrijving van geluid en trillingen aandacht besteed moet worden zijn:

- o de geluidbelasting, inclusief die van andere relevante bronnen zoals andere wegen, rail- en vliegverkeer, industrie, gemotoriseerde recreatie etc. Specifieke aandacht dient in dit kader besteed te worden aan Stiltegebieden;
- o geluidssaneringssituaties;
- o het met geluid belaste oppervlak d.m.v. MKM-contouren;
- o het aantal gehinderden, bijvoorbeeld uit te drukken met behulp van de populatiehinderindex (PHI);
- o bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden (ziekenhuizen, scholen, verzorgingstehuizen en woon-, natuur-, stilte-, relatief stille- en recreatiegebieden) en de invloed daarop;
- o trillingshinder of -schade (niveau en bereik) ten gevolg van het verkeer of andere relevante bronnen (voor wegen het aantal woningen en trillingsgevoelige bebouwing binnen circa 50 m van de weg, met schatting van het schaderisico).

Ten aanzien van de verkeersprognoses moet worden vermeld welke uitgangspunten zijn gehanteerd en wat de betrouwbaarheidsmarge is. Voor zover zinvol en methodisch mogelijk moeten tevens cumulatieve effecten in de beoordeling worden betrokken.

Indien hiertoe aanleiding is, dienen geluid- en trillingseffecten tijdens de aanleg te worden opgenomen (heien, aan- en afvoer van materiaal, tijdelijke verandering van verkeerscirculatie op aansluitende wegennet door omleidingen en stremmingen). Cumulatieve effecten hiervan kunnen kwalitatief beschreven worden. Extra aandacht moet gegeven worden aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving, in het broedseizoen en in nachtperiodes.

De berekeningen moeten worden uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï van de Wet geluidhinder. Bij de berekeningen moet zo veel mogelijk rekening worden gehouden met de werkelijke te verwachten veranderingen in de verkeerssamenstelling en de verdeling van voertuigbewegingen over het etmaal en over de week. Als de verkeersintensiteit of -samenstelling duidelijk verschilt voor verschillende uren van de dag, dagen van de week,

respectievelijk perioden van het jaar moeten die verschillen en de invloed daarvan op de geluidbelasting worden vermeld. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden in L_{eq} -waarden voor de dag (07-19u), de avond (19-23u) en de nachtperiode (23-07u) en in etmaalwaarden. Bij de bepaling van het aantal (al dan niet ernstig) gehinderden en het akoestisch ruimtebeslag, eventueel met geluidsafschermende voorzieningen, mag geen rekening worden gehouden met de aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder.

4.2.5 Luchtverontreiniging

De luchtkwaliteit dient beschouwd te worden in samenhang met de omgeving. Hierbij kan tot 30 meter uit de wegas het CAR-model worden gebruikt; verder van de wegas af en buiten de bebouwde kom geven lijnbronmodellen een betrouwbaarder voorspelling. Bij de voorspellingen dient te worden aangegeven of rekening wordt gehouden met ontwikkelingen in emissiefactoren van het wagenpark.

In het MER moet aangegeven worden wat de invloed van depositie op bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden is. Het betreft bijvoorbeeld de Melicker heide, de Maasnielderbeek en naastliggende soortenrijke graslanden, lokale bosgebieden en het totale natuurgebied rond de Meinweg.

4.2.6 Veiligheid

Risico's waaraan de gevoelige bestemmingen (woningen etc.) in de omgeving van de weg worden blootgesteld moeten kwalitatief worden beschreven, voor zover dat voor de vergelijking van de tracéalternatieven relevant is.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten als gevolg van het gebruik van de nieuwe weg zijn:

- o veranderingen in de individuele risicocontourafstanden voor de grenswaarde 10^{-6} ;
- o toetsing aan de norm van 10^{-6} per jaar voor individueel risico ter plaatse van (bestaande en reeds geplande) kwetsbare objecten;
- o indicatie van verandering in het groepsrisico;
- o indicatie van (eventuele verschillen in) het risico voor snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten, bijvoorbeeld via oppervlaktewater.

Allereerst zal, wat de externe veiligheidsrisico's betreft, d.m.v. het toepassen van vuistregels vastgesteld moeten worden of sprake zou kunnen zijn van het overschrijden van drempelwaarden. Deze vuistregels zijn beschreven in de:

"Handreiking externe veiligheid vervoer van gevaarlijke stoffen" van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (ISBN 90 322 7141 5).

Indien bedoelde drempelwaarden worden overschreden, dienen de betreffende risico's vervolgens te worden berekend met de door IPO

in samenwerking met de Rijksoverheid ontwikkelde "IPO-Risicoberekeningsmethodiek (IPORBM)" ook wel "rekenmal" genoemd. Deze rekenmal is te verkrijgen bij het adviesbureau "AVIV", Langestraat 11, 7511 HA Enschede.

4.2.7 Woon- en leefmilieu

De cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten voor het woon- en leefmilieu dienen in het MER geïntegreerd beschreven te worden. Het gaat om de volgende aspecten: geluid, trillingen, visuele hinder, geur, luchtverontreiniging, veiligheid, barrièrewerking van de infrastructuur, landschapsbeeld, gedwongen vertrek als gevolg van de sloop van huizen. Ook moet in het MER een kwalitatieve aanduiding van gevoelige woon- en natuurgebieden bij calamiteiten worden opgenomen met een indicatieve aanduiding van de risico's.

5. Vergelijking van alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling worden vergeleken. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden. Bij de vergelijking moeten (indien mogelijk) de doelstellingen en de grensen streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Een beschrijving van alle te maken kosten dienen per alternatief te worden uitgewerkt.

6. Leemten in informatie

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieueffecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- o welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- o in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- o welke consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

7. Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

Gedeputeerde Staten van Limburg moet bij het besluit aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling, dat in het MER reeds een aanzet geeft voor een evaluatieprogramma, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

8. Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- o het MER zo overzichtelijk mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- o een verklarende lijst van gebruikte vaktermen en afkortingen, en een literatuurlijst op te nemen;
- o recent kaartmateriaal te gebruiken met goed leesbare topografische namen en een duidelijke legenda.

9. Samenvatting van het MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- o de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- o de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- o de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- o de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma;
- o belangrijke leemten in kennis.

Teak nr.	CA 3769
Stuk nr.	99/7300
INGEK.	17 FEB. 1999
MHB	BB 26/4

GEDEPUTEERDE STATEN van LIMBURG
t.a.v. Bureau Milieubeleid
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Roermond : 11 februari 1999
Betreft : Trace / m.e.r.-studie Oosttangent Roermond

Ons kenmerk : G990001
Uw kenmerk :

Geachte dame, mijne heer,

Woensdag 10 februari j.l. heeft ondergetekende de inspraakavond, gehouden in 'de Donderie' te Roermond, bezocht. De startnotitie trace / m.e.r.-studie Oosttangent Roermond werd op deze avond gepresenteerd.

Bijgesloten treft u een schrijven aan van het college van burgemeester en wethouders van Roermond, stammende uit 1995, inzake de vestiging van een benzineverkooppunt aan de nog te realiseren verbindingsweg tussen de R73 en de Keulsebaan.

Gaarne vernemen wij van u, als bevoegd gezag in deze, hoe de vestiging van een benzineverkooppunt wordt 'meegenomen' in de verdere uitwerking van de m.e.r.-studie Oosttangent Roermond.

Uw berichten dienaangaande gaarne vernemende.

Hoogachtend,

RIJMAR b.v.,

F.L.W.M. van Rijswijk

c.c. College van Burgemeester en Wethouders gemeente Roermond



Rijmar BV
Broekhin Noord 4
6042 EE Roermond
Postbus 1027
6040 KA Roermond

Tel. 0475 - 32 98 80
Fax 0475 - 32 87 30
K.v.K. 13014029
BTW NL001697900B01

Rabobank Roermond
nummer 13.12.02.766
Postbank
nummer 970755

Onze verkopen vinden uitsluitend plaats tegen onze algemene leverings- en betalingsvoorwaarden gedeponeerd bij de K.v.K. Roermond



GEMEENTE ROERMOND

Bij beantwoording s.v.p. datum en datum verzonden

Bericht op uw brief
nummer
datum

AAN
Rijmar B.V., olie- en gashandel
T.a.v. de heer van Rijswijk
Broekhin Noord 4
6042 EE ROERMOND

ons nummer **489457**
datum **18 juli 1995**
verzonden op:

20 JUL 1995

bijlage(n)

betreffende **Lokatie tankstation**

Refererend aan ons recent gesprek bevestigen wij u hierbij de gemaakte afspraak.

Conform het advies van de commissie voor financiën, economische zaken, organisatie en personeel, zeggen wij u toe u een alternatieve vestigingsmogelijkheid voor het realiseren van een tankstation aan te bieden. Onze gedachten gaan daarbij uit naar een lokatie gelegen aan de nog te realiseren verbindingsweg tussen de nieuwe Rijksweg A-73 en de Keulsebaan.

Wij vertrouwen u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Burgemeester en wethouders van Roermond,
De secretaris, De burgemeester,

INGEKOMEN ROERMOND	
Volgnummer	175
2101 95	
Behandelaar	TJ.
Actie	

Nadere inlichtingen
bij: **de hr. C. Wolfhagen**
afdeling: **fin. en ec. zaken**
telefoon (04750) **959601**

Stadhuis, Markt 31
postbus 900
6040 AX Roermond
telefoon (04750) 89999

telefax (04750) 11844
Postbank 1031949
ABN/AMRO nr. 47 88 25 463
Rabobank nr. 13 12 09 558

(62174)

CA3769

Gedeputeerde Staten van Limburg

t.a.v. Bureau Milieubeleid

Raymond

Roermond 14 febr. 99

99/7290

Betreft: Inspraak Oosttangente Roermond.

Postbus 5700

Bijlage: 1 schetsje. 1:25.000

6202 MA Maastricht

Gerecht College.

MMB

STUK
BB
264

Het uitgeven van de startnotitie Oosttangente Roermond en het houden van de info-avond in een periode dat het voor een sportvisser te koud is aan de waterkant, gaf mij de gelegenheid leuk bezig te zijn en te reageren op voornoemde nota.

Om geen lang verhaal te hoeven schrijven, bij deze een schetsje en enkele aandachtspunten, welke ten grondslag liggen aan mijn voorkeur t.a.v. alternatief C1*.

- Er van uitgaande dat een optimale oplossing gezocht moet worden voor de probleemstelling met respect voor het totale woonienot en het ecologisch-functioneren van het gebied en omgeving, liggen de navolgende overwegingen ten grondslag aan het schetsje.
- De St. Wirosingel tussen de Karel Doormanstraat en de Koninginnelaan kan vervallen. Daardoor wordt de geluidshinder van deze singel t.a.v. de woningen in de Kemp weggenomen. Voorts ontstaat de mogelijkheid tot een hechter en veilige voet-fietsverbinding met het groen verzorgingsgebied.
 - De aansluiting van de Koninginnelaan op R.W. 73 wijzigen t.b.v. een meer economisch grondgebruik ten noord-oosten van deze aansluiting, en het realiseren van een volwaardige ontsluiting van dit gebied, Asenray en eventueel sportcomplex.
Door het ontbreken van geluidshinder als gevolg van het vliegveld, zijn hier bijzondere woon- en verblijfsvormen denkbaar. (b.v. school-internaat-verzorgingshuis in het verlengde van het ziekenhuis-kuuroord-gevangenis-opvanghuis-vergader- en/of studie-centrum-ontspanningscentrum met sport-dans-musiek-fitness enz. enz.)
 - De St. Wirosingel aansluiting op de Koninginnelaan zodanig vormgeven dat deze singel haar functie als wijkverbindingsweg optimaal kan blijven vervullen, en een veilige verbinding krijgt op R.W. 73 en de Oosttangente.
 - Veilige en logische voet en fietsverbindingen tussen woon-werkgebieden met de centrum en recreatievoorzieningen.
 - Het veiligstellen van de ecologische hoofdverbindingen-structuur tussen de natte en droge natuurgebieden. Maas-Roer en Maasnielderbeek dalen en het Carthuisbos-Boeghe-Melickerheide en Linnerheide.
 - Vanwege de toename van het totaal aantal woningen bij oosttangente is uitbreiding van het sportcomplex Kitskensberg binnen de Roermondse gemeentegrens wellicht nodig.

U dankend voor de mooie startnotitie hoop ik een zinnige bijdrage te hebben geleverd.
J. Ermens Schout Wylerstraat 5 6042 VP Roermond.

ROERMOND.

Hoogvonderen.

Donderboort

A43-Koninginneloo.

MELICK

A. B. Bijzondere bebouwing

---> Fiets-voetgangers recreatieve route

---> Ecologische verbinding Maas en Roerdal Maasnicklerbeek Mellickerheide Linnerheide

---> Geluidwerende wand.

Gedeputeerde Staten van Limburg,
t.a.v. Bureau Milieubeleid,
Postbus 5700,
6202 MA Maastricht.

Provincie Limburg			
Afd. CA 3759			
99/8614			
INGER. 1003			
mmB	1 REG	2000	AF STUK
			BB 26/4

St.Odiliënberg, 23 februari 1999

VERZONDEN 2 4 FEB. 1999

Uw brief van: 28 januari 199 kenm. 99/4207

Ons nummer: 257/99

Inlichtingen bij: H.Krijn (tel. 0475-538868)

Bijlage(n): geen

Onderwerp:

Startnotitie milieu-effectrapportage "Oosttangent Roermond"; zienswijze.

Geacht college,

Ter bevestiging van het telefoongesprek dat het bureauhoofd V.R.O.M., de heer H.Krijn, op 23 februari 1999 met de heer Levels van de hoofdgroep MW/MB heeft gevoerd, berichten wij u het volgende.

- De bovenvermelde startnotitie schiet naar onze mening tekort daar waar het gaat om
- het bepalen en omschrijven van het studiegebied. Met name is het van belang dat de gevolgen van de diverse alternatieven inzichtelijk worden gemaakt voor de lokale (zoals de Schaapsweg) en regionale wegen (zoals de N293) binnen onder meer de gemeente Ambt Montfort. Uiteraard dient het daarbij niet enkel te gaan om de invloed op de verkeersintensiteiten, maar dienen ook de te verwachten effecten daarvan onderzocht en inzichtelijk gemaakt te worden.
 - De notitie wekt, gelet op tabel 1 en de vermelding van verkeersmodel zone Roermond 1998 (pagina 12), de indruk dat de berekening van de verkeersintensiteiten beperkt blijft tot het grondgebied van Roermond. Die indruk wordt tevens gegeven door de conclusie op pagina 12, waarin gesteld wordt dat ten gevolge van de oosttangent het stedelijk gebied van Roermond wordt ontlast.
 - Wij achten het wenselijk om de beschikking te krijgen over het in opdracht van de gemeente Roermond opgestelde verkeersmodel. Bovenal -echter- dringen wij erop aan dat het in het kader van deze m.e.r.-studie te hanteren verkeersmodel af te stemmen op en te integreren in het model zoals dat in opdracht van het Projectbureau
 - Rijksweg 73-zuid is opgesteld en tevens inzicht wordt verschaft in de wijze waarop de berekeningen hebben plaatsgevonden.
- Wat de vergelijking van de diverse alternatieven betreft dient het nul-alternatief als
- referentiekader ook steeds onder die naam te worden vermeld. Uit de startnotitie blijkt

onvoldoende of het A1-alternatief gelijk staat aan het nul-alternatief in de zin van autonome ontwikkeling.

De Oosttangent zal -zo bleek tijdens de voorlichtingsbijeenkomst op 10 februari jl.- naar verwachting in 2004 gerealiseerd worden. De tunnel en het wegvak H van de

- A73 zullen naar verwachting omstreeks 2006 gereed komen. Het ligt derhalve voor de hand tevens de mogelijke gevolgen van het niet naadloos op elkaar aansluiten in de m.e.r.-studie worden meegenomen.
- Tenslotte vragen wij bijzondere aandacht voor het feit dat het fietspad langs de N293 onderdeel uitmaakt van een intensief gebruikte school(fiets)route. Ter plekke van de aansluiting van de oosttangent(-zuid) zal in het bijzonder aandacht dienen uit te gaan naar de (verkeers)veiligheid op het fietspad parallel aan de N293.

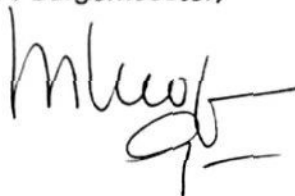
Uiteraard zijn wij bereid om op het vorenstaande een mondelinge toelichting te geven.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Ambt Montfort,
De secretaris,

De burgemeester,

Coll.: HK
Afd.: GZ
ostbr182.doc
23/2007
A.



Ambt Montfort

Gedeputeerde Staten van Limburg,
t.a.v. Bureau Milieubeleid,
Postbus 5700,
6202 MA Maastricht.

Provincie Limburg			
Zaak nr CA 3769			
Stuk nr 99/13205			
INGEK. 11 MAART 1999			
11/3 HH	MCX	TEG J/N NR	ONTVEEV J/N NR
		AF STUK BB	26/4

St.Odiliënberg, 4 maart 1999 **VERZONDEN 10 MAART 1999**
Uw brief van: 28 januari 1999 (kenm.99/4207)
Ons nummer:257/99
Inlichtingen bij: H.Krijn (tel. 0475-538868)
Bijlage(n): geen
Onderwerp:
Milieu-effectrapportage "Oosttangent Roermond"

Geacht College,

Aansluitend aan onze brief van 23 februari jongstleden, waarin wij onze zienswijze met betrekking tot de startnotitie voor de bovenvermelde MER kenbaar maken, dringen wij er bij u op aan de gemeente Ambt Montfort in de gelegenheid te stellen een vertegenwoordiger af te laten vaardigen in de projectgroep die ongetwijfeld met het oog op de begeleiding van de milieu-effectrapportage ingesteld is.

Wij vertrouwen erop uw reactie spoedig te mogen ontvangen.

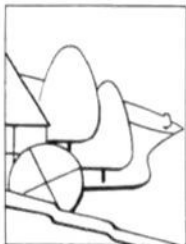
Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Ambt Montfort,
De secretaris, De burgemeester,

Coll.: HK
Afd.: GZ
ostvert.doc

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



Gedeputeerde Staten van Limburg
t.a.v. Bureau Milieubeleed
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Provincie Limburg			
Zaak nr.	CA 3769		
Stuk nr.	99/8610		
INGEK. 25 FEB. 1999			
mmb	T. REG.	ONTVBEV. J/N	AF. STUK BB
Uw brief van:		26/1	

Sekretariaat:
Wilhelminastraat 36, 6131 KR Sittard
(2 minuten loopafstand van NS-station)
Telefoon 046 - 452 59 92
Telefax 046 - 452 09 24
Bank: ABN-AMRO nr. 57.62.22.887
Postbank 302 32 73
Overkoepeling van particuliere
organisaties op het gebied van
natuurbehoud, landschaps- en
milieubescherming in Limburg.

Uw kenmerk:

Ons kenmerk: **99.0050/BC**

Bijlagen:

Onderwerp: **tracé/ m.e.r.-studie Oosttangent Roermond**

Behandeld door: **dhr. B. Cobben**

SITTARD, **24 februari 1999**

Geacht College,

Naar aanleiding van de startnotitie voor de tracé/ m.e.r.-studie Oosttangent Roermond vraagt de Stichting Milieufederatie Limburg uw aandacht voor het volgende.

- In de startnotitie is met behulp van een verkeersmodel een inschatting gemaakt van de hoeveelheid verkeer dat van de Oosttangent gebruik gaat maken. Volgens de uitkomsten van dit verkeersmodel zal de intensiteit van het autoverkeer op de Keulsebaan zeer sterk toenemen. Hierdoor ontstaat de vraag of de huidige Keulsebaan met twee rijstroken voldoende capaciteit heeft om dit verkeer te kunnen verwerken; een vraag die nog belangrijker wordt als men uitgaat van de toekomstige uitbreiding van het industrieterrein Roerstreek.
- Volgens de startnotitie zal onderzocht worden of een baansverdubbeling van de Keulsebaan noodzakelijk is. Dit betekent dat de tracé/ m.e.r.-studie ook de effecten van een capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan zal moeten beschrijven voor de aspecten waarden, milieu, ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer, waarbij ook aandacht zal moeten zijn voor eventuele cumulatieve effecten.
- Een belangrijk deel van het plan- c.q. studiegebied behoort tot de Provinciale Ecologische Structuur (PES). In het Tracé MER zal moeten worden aangegeven welke gevolgen de aanleg van de Oosttangent zal hebben voor de totstandkoming van deze PES ter plekke.
- Het plangebied vormt als zodanig een belangrijk onderdeel van de regionale ecologische structuur; het is een schakel tussen enerzijds het Swalmdal en anderzijds de Melickerheide en het Roerdal en bezit hoge actuele en potentiële natuurwaarden.
In het Natuurbeleidsplan is de oude Maasmeander aan de oostkant van Roermond (met daarin onder andere het dal van de Maasnielderbeek) aangewezen als ecologische verbindingzone tussen het Swalmdal en de Melickerheide.
Ook de gemeente Roermond erkent de belangrijke ecologische verbindingfunctie van dit gebied; in de ecologische structuurvisie "Natuur binnen handbereik" (1996) wordt zowel een ecologische verbinding naar het noorden voorgesteld (herstellen van de oude Maasmeander als ecologische verbinding tussen het Swalmdal en de Melickerheide) als

STICHTING MILIEUFEDERATIE LIMBURG

naar het zuiden (tussen het westelijke bosgebied van de Melickerheide en het Roerdal) voor de uitwisseling van soorten zoals de das, kleine zoogdieren, amfibieën, vogels en insecten. Deze laatste verbindingszone moet de barrièrewerking compenseren, die uitgaat van het industrieterrein Roerstreek en de toekomstige stadsuitbreiding.

De Oosttangent is nu juist in deze ecologische verbindingszone gepland. Het Tracé MER zal moeten aangeven wat de aanleg van de weg betekent voor het realiseren van deze verbindingszone.

- Het Waterschap Roer en Overmaas en het Zuiveringschap Limburg werken aan plannen voor ecologisch herstel van de Maasnielderbeek. De tracé/ m.e.r.-studie zal moeten aangeven welke consequenties aanleg van de Oosttangent zal hebben voor uitvoering van deze plannen.
- Langs de Maasnielderbeek komen op een aantal plekken bijzondere vegetatiesoorten voor, veelal afhankelijk van voldoende grondwater met een goede kwaliteit. Duidelijk zal moeten worden of aanleg van de weg zal leiden tot verlaging en verandering van de grondwaterstromen en welke gevolgen dit zal hebben voor de bijzondere vegetatie langs de Maasnielderbeek.

Tot zover de opmerkingen van de Milieufederatie Limburg naar aanleiding van de startnotitie. Wij verzoeken u bij het vaststellen van de richtlijnen voor het Tracé MER met bovengenoemde opmerkingen rekening te houden.

Hoogachtend,

Stichting Milieufederatie Limburg



B.N.J. Cobben - beleidsmedewerker



Zuiveringschap Limburg

Postbus 314 - 6040 AH Roermond
Telefoon: 0475 - 394444
Telefax: 0475 - 311605

Bezoekadres: Maria Theresialaan 99 - Roermond
Bank: 63 67 60 464
Postbank: 3153781

Gedeputeerde Staten van Limburg
t.a.v. Bureau Milieubeleid
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

CA 3769
99/8921

MMB

BB
26/4

Uw kenmerk: 99/4208
Uw brief van: 8 februari 1999
s kenmerk: V&H/Tn/1999.03751

Behandeld door: Dhr. N. Theunissen

Doorkiesnummer: 0475 - 394301

Datum:

25 FEB. 1999

Bijlage(n):

Onderwerp: Startnotitie tracé/mer-studie
Oosttangent Roermond

Naar aanleiding van de reeds gepubliceerde startnotitie tracé/mer-studie Oosttangent hebben wij de navolgende bedenkingen.

In hoofdstuk 1 (pagina 7) is beschreven welke instantie wordt aangemerkt als bevoegd gezag. Het wordt niet uitgesloten geacht dat het Zuiveringschap Limburg een besluit moet nemen in het kader van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewater voor een mogelijke lozing van afstromend regenwater op een oppervlaktewater. In deze situatie dient het Zuiveringschap Limburg te

- worden aangemerkt als mede-bevoegd gezag. Aangezien nog niet duidelijk is op welke wijze de afvoer van het afstromend regenwater wordt uitgevoerd, wordt in deze geadviseerd het Zuiveringschap zekerheidshalve aan te merken als mede-bevoegd gezag.

In hoofdstuk 5 is opgenomen een beschrijving van de effecten op het milieu. Geen aandacht is

- besteed aan de effecten van het afstromend regenwater. Voor de afvoer van wegwater naar een oppervlaktewater is een WVO-vergunning benodigd. Overigens dient daarbij eerst te worden onderzocht of infiltratie van het afstromend wegwater via bermsloten en/of buffervoorzieningen tot de mogelijkheden behoort. Onderzocht dient te worden op welke wijze het afstromend regenwater milieuverantwoord kan worden beheerst.

- De geplande weg is gelegen in een gebied alwaar aan de waterlossingen (de maasnielderbeek en de oude leigraaf) een "zware" ecologische functie is toegekend. Aan voornoemde waterlossingen is een specifieke ecologische functie toegekend.

Dit betekent onder andere dat directe lozingen worden opgeheven, overstorten van rioolstelsels zullen worden beperkt en dat voor het verlenen van vergunningen voor directe lozingen een terughoudend beleid wordt gevoerd.

Tevens dient bij kruisingen en verlegging van voornoemde waterlossingen rekening te worden gehouden met de ecologische ontwikkelingen in het betreffend gebied.

Hoogachtend,

Het Dagelijks Bestuur,

namens deze,

Staffunctionaris van de afdeling Vergunningen en Handhaving,

ing. N.J.H.C. Theunissen





Aan:
Gedeputeerde Staten van Limburg
t.a.v. bureau Milieubeleid
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

CA 3769
99/8926

MMB

26/4

Uw brief van: 28 januari 1999
Ons nummer: 99/165
Inlichtingen bij: dhr. P. op den Camp
Doorkiesnummer: (0475) 539433
Onderwerp: Startnotitie MER "Oosttangent Roermond"
Herkenbosch: 24 februari 1999

Geacht college,

Wij hebben kennisgenomen van de Startnotitie milieu-effectrapportage "Oosttangent Roermond".

Voor zover wij zijn nagegaan maken de voor ons belangrijke aandachtspunten en onderwerpen deel uit van de onderzoeksgebieden van deze Startnotitie.

De Startnotitie staat geagendeerd voor de vergadering van onze commissie Ruimtelijke Ordening die 10 maart a.s. plaatsvindt.

- Direct na 10 maart a.s. berichten wij u of de agendering van de Startnotitie in de commissie nog aanleiding geeft voor aanvullingen. In bevestigende zin gaan wij er van uit dat die reactie nog deel uitmaakt van dit schrijven.

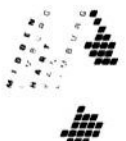
Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Roerdalen,
de secretaris, de burgemeester,

J.L.H.J. Saes.

drs. V.T.M. Braam.

Typ. :AS
Coll.:





Aan:
Gedeputeerde Staten van Limburg
t.a.v. het bureau Milieubeleid
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

CA 3769			
99/14633			
INGEK. 16 MAART 1999			
T. 1	ONTVEV	AFSTUK	
MCX		BB	26/4

Uw brief van: 28 januari 1999
 Ons nummer: 99/165
 Inlichtingen bij: dhr. P. op den Camp
 Doorkiesnummer: (0475) 539433
 Onderwerp: Reactie op Startnotitie MER "Oosttangent Roermond"
 Herkenbosch: 12 maart 1999

Geacht college,

In aansluiting aan ons schrijven van 24 februari jl., waarin wij onze eerste reactie gaven op bovenstaande onderwerp, volgt hierbij een vervolgreactie.

Zoals eerder aangegeven heeft onze commissie Ruimtelijke Ordening c.a. de startnotitie in haar vergadering van 10 maart jl. behandeld. Overeenkomstig het advies van de commissie worden de volgende aanbevelingen gedaan:

1. er dient voor, met name het voetgangers- en fietsverkeer, alsook voor het agrarisch verkeer, te worden voorzien in een voldoende aantal noord-zuid-verbindingen tussen Roermond en Melick: hierbij dient meer dan extra aandacht besteed te worden aan een van de drukste Limburgse fietsknooppunten i.c. de aansluiting Linderweg/Heinsbergerweg;
2. in het onderzoek naar de geluidseffecten dient een totaal-meting plaats te vinden, waarbij ook de cumulatieve effecten van verkeers- en industrielawaai in beeld worden gebracht; hierbij dienen in het bijzonder de effecten voor de bestaande woningbouw in het Melickse in beeld te worden gebracht;
3. archeologisch onderzoek, inclusief de daarvoor noodzakelijke financiële middelen dienen in de procedure te worden betrokken;
4. in het op te starten onderzoek dient ook aandacht te worden besteed aan de veiligheid van het verkeer naar en van de scholen voor buitengewoon en voortgezet onderwijs;
5. in verband met de bepaling van de ecologische waarden dient duidelijkheid te worden verschaft of nu sprake is van een 80 of een 60 hectare groot bedrijventerrein.

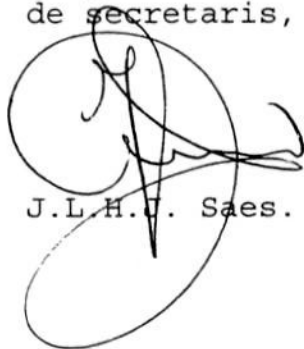


Gemeente Roerdalen

Tot zover de reactie naar aanleiding van de startnotitie in de commissie.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Roerdalen,
de secretaris, de burgemeester,

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the bottom.

J.L.H.J. Saes.

A handwritten signature in black ink, featuring a large 'B' followed by several loops and a horizontal line at the end.

drs. V.T.M. Braam.

7

Provincie Limburg

Zaak nr. CA 3769

College van Gedeputeerde Staten van Limburg

T.a.v. Bureau Milieubeleid

Postbus 5700

6202 MA MAASTRICHT

99/9539

MAART 1999

MCX

2/3

AFSTUK

BB

244

Gasunie

Postbus 19
9700 MA Groningen
Concourslaan 17
Telefoon (050) 521 91 11
Telefax (050) 521 19 99
Telex 53448
BTW-nummer NL007239348B01
Handelsregister Groningen 02029700

Ons kenmerk: TN/G 99.076

Datum: 26 februari 1999

Uw kenmerk:

Doorkiesnr.: (050) 521 20 36

Onderwerp: Tracé-/MER-studie Oost-tangent Roermond

Geachte College,

Via een publicatie in de Nederlandsche Staatscourant hebben wij kennisgenomen van bovengenoemde tracé-/MER-studie.

- In het betreffende gebied zijn gastransportleidingen van onze maatschappij gelegen met een bedrijfsdruk van 39,2 bar.

In verband met de verschillende varianten zenden wij u, ter informatie, een fragment van topografische kaart 58D, waarop onze regionale transportleidingen globaal staan aangegeven.

Voor de in gebruik zijnde aardgastransportleidingen gelden de voorschriften vermeld in de NEN 3650 en de richtlijnen van het Ministerie van VROM, DGMH/B m 0104004 van 26 november 1984.

De eventuele aanleg van de "Oost-tangent" is ten gunste van het transport over de weg en mag naar onze mening niet ten koste gaan, van de gelijkwaardige vierde transport-modaliteit, het transport per buisleiding.

- Wij zullen het dan ook op prijs stellen, indien door het bevoegd gezag bij de vaststelling van de richtlijnen voor het milieu-effectrapport bepalingen worden opgenomen, waardoor bij de keuze van de maatregelen de leidingen van onze maatschappij worden meegewogen.

Voor de consequenties en de te treffen maatregelen is het noodzakelijk bij het opstellen van het MER reeds overleg te voeren met onze maatschappij. Hiervoor kan contact worden opgenomen met de heer P.C.A. Kassenberg, bereikbaar in ons kantoor te Eindhoven, Postbus 323, 5600 AH, telefoon (040) 2 59 83 26.

In afwachting van uw berichten, verblijven wij,

Hoogachtend,

ing. W.J. Kolff

8.

- 1811.111.1

Provincie Limburg	
LIJN NR.	CA 3769
SLEUTEL	99/9549
POSTEN	1005

**Waterschap
Roer en Overmaas**


Correspondentie adres:
Postbus 185, 6130 AD Sittard
Telefoon 046 - 420.5700
Telefax 046 - 420.5701

Bezoekadres:
Parklaan 10, Sittard

Bankrelatie:
Nederlandse Waterschapsbank N.V.
Nr. 63.67.53.425
Postbank:
Nr. 44.35.800

Aan Gedeputeerde Staten van Limburg
t.a.v. Bureau Milieubeleid
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Uw kenmerk

Uw brief van

Ons kenmerk

Sittard

896/Hey

01 MRT 1999

Onderwerp:

Inspraak Startnotitie
tracé/m.e.r.-studie
Oostangenten Roermond.

Naar aanleiding van de terinzagelegging delen wij u mede dat wij instemmen met de inhoud van de voorliggende startnotitie.

- Wij maken van de gelegenheid gebruik om aan te geven dat het voor ons waterschap van belang is om de gevolgen van de voorgenomen activiteiten op het integraal waterbeheer voldoende in beeld te brengen.
- Hierbij denken wij aan de (hydrologische) consequenties voor landbouwkundige en stedelijke belangen. Daarnaast ligt in uw plangebied een beek met een specifiek ecologische functie (de Maasnielderbeek) en verdrogingsgevoelig bos- en natuurterrein alsmede oude Maasmeanders met (semi-) aquatische levensgemeenschappen. Gezien het feit dat de Oosttangenten deze landschapselementen doorsnijden of beïnvloeden dient aandacht te zijn voor vernietiging, versnippering en andere vormen van aantasting van de aanwezige ecologische waarden en potenties.

Hoogachtend,
het dagelijks bestuur

krachtens mandaat,
de voorzitter,

drs. F.W.G. Laarakker

BR99896.HEY 18/2

stichting NATUUR EN LANDSCHAP MIDDEN-LIMBURG (62448)

Samenwerkingsverband van natuur-, milieu- en heemkundeorganisaties

Secr: Henri Tijssenstraat 17 - 6042 BV Roermond - tel. 0475-503988/317091 - fax: 528696

website: www.snlm.nl - e-mail: info@snlm.nl

Provincie Limburg			
Zaak nr.	CA 3769		
Stuk nr.	99/9547		
INLOK.	- 2 MAART 1999		
MCX	J. HEG	ONTVBEV J/N	AFSTUK BB
11/2/3		NR:	26/4

Ons kenmerk: OT1

Uw brief van: -

Uw kenmerk:

Bijlage: -

Roermond, 27 februari 1999

Betreft: Startnotitie Oosttangent Roermond

AAN:
Gedeputeerde Staten
van Limburg
Bureau Milieubeleid
Postbus 5700
MA MAASTRICHT

Geacht College,

Middels dit schrijven doen wij U onze reactie toekomen op de startnotitie van de Tracé-m.e.r.-studie Oosttangent Roermond.

Midden-Limburg op de oostelijke Maasoever herbergt natuurgebieden die wat betreft omvang en kwaliteit voor Nederlandse begrippen uniek zijn. Om er enkele te noemen: Meinweg, Roerdal, Swalmdal, Maasnielderbeek en Vlootbeek.

- Het is daarom dat dit gebied deel uit van het internationale natuurpark Maas-Swalm-Nette en het WCL Midden-Limburg; hiervan wordt in de startnotitie ten onrechte geen melding gemaakt.

De toekomstige Rijksweg 73, de A68 en het Oosttangent Roermond zullen het grenspark Maas-Swalm-Nette frontaal respectievelijk tangenciaal doorkruisen.

Het milieu- en ruimtebeslag van deze wegen in combinatie met de hiermee beoogde economische spin-off staat haaks op de grondgedachte zoals neergelegd in het door

- Nederland en Duitsland ondertekende grenspark-traktaat uit 1976. In voornoemd traktaat wordt immers door beide partijen het streven om bestaande natuur en landschapswaarden te behouden en verder te ontwikkelen onderschreven.

In de stichting NLM werken de volgende organisaties in federatief verband samen:

Heemkundevereniging Roerstreek, Milieu en Heemkundevereniging Swalmen, IVN Roermond, Kringloop Linne.

Voelwerk groep de Haeselaar Echt, W.N. Steilrand, Stichting Behoud Leefmilieu Buggenum o.o., Studiagroep Leudal en Milieudejensie A73 Swalmen

stichting NATUUR EN LANDSCHAP MIDDEN-LIMBURG

In het licht van het hierboven geschetste kader zijn wij van mening dat als volwaardig alternatief het westtracé van Rijksweg 73 met de hierbij behorende doorgetrokken Wirosingel als uitgangspunt dient te worden genomen.

De mogelijkheden om het oostangenttracé goed in te passen in het landschap zijn in dat geval aanmerkelijk groter. Bovendien geeft een doorgetrokken Wirosingel een betere oplossing voor de lokale verkeersproblematiek van Roermond.

Voor het overige onderschrijven wij de reactie van de Milieugroep Roermond.

Met vriendelijke groet,
Namens het Dagelijks Bestuur,

Ir. J. H. Heijnen,
Voorzitter



Drs. G. Peeters,
Secretaris

r.o. 

Gedeputeerde Staten van Limburg
t.a.v. Bureau Milieubeleid
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

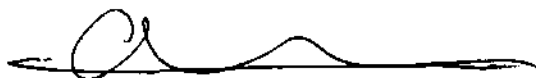
MILIEUGROEP **M**
ROERMOND

Roermond, 28 februari 1999
Betreft: reactie startnotitie tracé/m.e.r. - studie
Oosttangent Roermond

Geacht College,

De stichting Milieugroep Roermond, samenwerkingorgaan van natuur- en milieuorganisaties in Roermond en omgeving, zendt u haar reactie op bovenvermelde nota.
De Milieugroep doet een beroep op u om met de geplaatste kanttekeningen ter dege rekening te houden.

Met vriendelijke groet,



Ing. H.L.A. Stam
secretaris

(93023)

Provincie Limburg			
Zaak nr.	CA 3769		
Stuk nr.	99/9543		
INGEK.	-2	1999	
msx HH 2/3	T REG J	ONTVEEV J/M	M-STUK BB 26/4

REACTIE MILIEUGROEP ROERMOND STARTNOTITIE OOSTTANGENT ROERMOND

Inleiding

Het bewuste weggedeelte is voor de Milieugroep Roermond (MR) reeds jarenlang aanleiding geweest contact te zoeken bij zowel gemeente als provincie en voorstellen te doen ten einde de schade voor natuur en milieu tot een minimum te beperken. Onze voorstellen betroffen o.a. de door de MR gewenste tracé-keuze alsmede het bepleiten van maatregelen om het autoverkeer in het buitengebied te beperken en daarmee het gevaar voor verkeersslachtoffers onder de das te verminderen.

De gemeente Roermond heeft de voorstellen ten dele opgevolgd door de Terbaanse Weg voor motorvoertuigen af te sluiten. Andere maatregelen die door het waterschap Roer en Overmaas genomen zijn bestaan uit de aanleg van een faunapassage. Dit met het doel de door de Kloosterweg gescheiden oevergronden van de Maasnielderbeek met elkaar te verbinden. Daarnaast heeft het waterschap de beek opnieuw ingericht zodat ze een meanderende loop volgt. Het waterschap heeft voorts plannen om de gescheiden begrazingseenheden om te vormen tot een aaneensluitend gebied. Deze plannen sluiten goed aan bij die van de MR.

Deze opmerkingen worden geplaatst om een indicatie te geven dat de natuurbelangen hoog zijn en dat de geplande grootschalige maatregelen een onuitwisbaar negatieve invloed zullen hebben op de kleinschalige omgeving.

Een beroep op u om de grootst mogelijke zorgvuldigheid te betrachten is dan ook zeer op zijn plaats.

1. Algemeen

De door de mens gewenste infrastructuur vormt vaak een extra barrière voor de fauna waarvoor de das als voorbeeld wordt gesteld.

- Voor dit aspect vraagt de MR aandacht en daar is deze bijdrage op gebaseerd.

EHS, pes en ecologische verbindingen zijn begrippen met een bepaalde wettelijke betekenis welke ook op kaarten zijn aangegeven. De MR hanteert daar naast ook het begrip ges: gemeentelijke ecologische structuur. Hier onder verstaat de MR alle

- groene structuren die op gemeentelijk niveau van belang zijn waaronder uiteraard de EHS en de pes.

2. De das

Door allerlei ontwikkelingen is en wordt het leefgebied van de das steeds verder verkleind en gaat het bovendien in kwaliteit achteruit. Daarnaast wordt het resterende gebied steeds verder versnipperd. Mede door de toename van het verkeer leidt dit er toe dat het aantal slachtoffers door het verkeer toeneemt.

De das zal wat zij van nature doet, intensiever gaan doen: het verkennen van de omgeving om nieuwe gebieden als actueel leefgebied te gaan gebruiken. Hiervan getuigen het bewonen van sinds langere tijd verlaten burchten en het wijzigen van potentieel leefgebied in actueel leefgebied.

- Het studiegebied voor de Oosttangent dient t.a.v. de das minimaal te omvatten de Vuilbenden, die voor de das, door de

aanleg van RW 73 grotendeels geïsoleerd worden.

De MR vermeldt nog enkele andere concrete voorbeelden van aantastingen van de omgeving van de das:

- het gebied tussen Vuilbenden en de Maas is grotendeels in een watervlakte veranderd,
- verschillende dassenburchten o.a. langs de St Wirosingel worden opgeofferd voor de aanleg van RW 73,
- het gebied tussen Roermond en Melick gaat door nieuw bedrijventerrein en woningbouw voor de natuur verloren.

Van de das moet nog vermeld worden dat de burchten in onze regio de meest zuidelijke zijn van de Midden Limburgse populatie. In het dassenbeleid van het Ministerie van LNV is opgenomen dat zich in dit gebied een voldoende sterke populatie kan vestigen. Vanuit deze regio dient de das in de gelegenheid gesteld te worden contact te zoeken met de dichtst bijzijnde populatie in zuidelijke richting. Deze bevindt zich ter hoogte van Susteren.

De laatste jaren is steeds duidelijker het belang geworden van aaneengesloten leefgebieden voor veel soorten.

Bij de aanwijzing van EHS is hier ook rekening mee gehouden.

Wegen zijn bij uitstek factoren die voor een nog verdere

- versnippering van leefgebieden zorgen. Bij de keuze van nieuwe tracé's dient hier maximale aandacht aan te worden besteed.

3. Ecologische verbindingszone

De MR geeft op deze plaats direct een beschouwing van het aspect gemeentelijke ecologische verbindingszone (gev). In het Roermonds Natuur Overlegorgaan (RNO), een adviesorgaan van het College van B en W, is van gedachten gewisseld over de gev

- tussen het dal van de Maasnielderbeek en het Roerdal. Deze verbinding is van zeer groot ecologisch belang omdat het voor de das de enige mogelijke verbinding vormt tussen twee geïsoleerd gelegen burchten die bovendien een onmisbare schakel vormen in de onder 2 genoemde belangrijke noord-zuid migratieleroute. In de Ecologische Structuurvisie "Natuur binnen handbereik" van de gemeente Roermond is deze ook opgenomen. Het RNO heeft geconcludeerd dat de gev zeer belangrijk is maar moeilijk te realiseren valt. Samen met de Vereniging Das en Boom heeft de MR plannen ontwikkeld om de gev te optimaliseren. Op bijgevoegd kaartje is aangegeven waar de gev aangelegd moet worden.

Voor alle varianten m.u.v. variant A1 zal de verbindingszone

- voor de das meer dan 250 meter direct parallel langs de Oosttangent lopen. Dat moet een unieke constructie worden die we in Nederland nog niet kennen.

4. Doorsnijding open ruimte

De Rijksoverheid past bij de aanleg van wegen het principe van gebundelde infrastructuur toe. Een voorbeeld is dat RW 73, met dank van de bewoners van de Kemp, Donderberg en Hoogvonderen, zo dicht mogelijk langs bestaande bebouwing wordt gelegd om de open ruimte te sparen. Zoals eerder gememoreerd is dit ook van

- belang voor de das. Bij de aan- en afvoerwegen die op initiatief van gemeente en provincie worden aangelegd, dreigt het rijksstandpunt niet of veel minder gewicht in de schaal te leggen. Gevolg is dat bij de ontsluiting van Spik/Asenray in

ernstige mate verdere versnippering dreigt. Ook de varianten voor de Oosttangent scoren op dit aspect zeer uiteenlopend.

5. Overgang Maasnielderbeek naar het stedelijk gebied

De structuur van de Maasnielderbeek is tot op heden de enige in Roermond beschreven hoofdgroenstructuur. Voor een dergelijke structuur is het van belang dat regelmatig aanvulling en uitwisseling plaats vindt met het meer natuurlijke stroomopwaarts gelegen gebied.

De huidige situatie vraagt om verbetering. Bij de uitvoering van de plannen dreigt een verdere verslechtering. Dit signaleert u reeds in de nota.

6. De oude steilrand van de Maas

Roermond profileert zich vaak als een stad met historie. Een dergelijke steilrand is ook één van de redenen waarom het gebied tot het Waardevol Cultuur Landschap behoort. Een belangrijke reden voor bezoekers om naar Roermond te komen is de mooie landelijke omgeving. In dit verband zijn de varianten B1 en C1 niet reëel omdat onvoldoende rekening gehouden kan worden met de monumentale hoeve Kloosterhof.

7. Last but not least

De milieuorganisaties zijn voorstander van een westoevertracé voor RW 73 en hebben bij herhaling gewezen op de voordelen die dit met zich meebrengt.

De MR refereert ook naar de beleidsstandpunten voor 1999 van de stichting Milieufederatie Limburg.

Ook bij een westtracé zal de ontsluiting van bedrijventerrein Keulsebaan Zuid aandacht moeten krijgen. Om deze reden verzoekt de MR u de voorliggende varianten door te rekenen voor de keuze van een westtracé.

OPMERKINGEN BETREFFENDE DE TEKST

pag. 6 tijdslimiet

- De tijdslimiet mag geen onoverkomelijke hindernis vormen voor goede oplossingen. Te meer daar op de voorstellen van de MR niet eerder of niet afdoende is gereageerd.

pag. 11 ontsluiting bedrijventerrein

- Meegenomen dient te worden dat het merendeel van het verkeer van en naar het terrein verspreid over de dag plaats vindt. Dit in afwijking van het doorsnee woonwerkverkeer wat zich meer in pieken manifesteert. Daarnaast zijn er ook mogelijkheden om de hoge auto-afhankelijkheid terug te brengen. Er zou een beleid voorgestaan moeten worden wat bestaat uit het aantrekkelijk maken van de werkplekken die gecreëerd worden voor het grote aantal Roermondse werkzoekenden. Voorkomen moet worden zoals op het aangrenzende terrein Heide dat veel werknemers op grote afstand van hun werk wonen.

pag. 11 verkeersdruk lokale wegen

De wens van de gemeente Roermond kan niet meer dan een gelegenheidsargument zijn omdat zij altijd gepleit heeft voor een (drukke) (verlengde) St Wirosingel rond Roermond.

Tot het laatste Kabinetbesluit inzake het tracé van RW 73 was ook bij alle varianten een tracé gepland (kruising Roerdal boven maaiveld) wat een grote barrière zou vormen tussen de Kemp en Kitskensberg.

pag. 12 modeluitkomsten

Verwezen wordt naar de opmerking bij ontsluiting bedrijventerrein.

pag. 15 begrenzing plangebied

Het plangebied dient uitgebreid te worden tot en met de Keulsebaan tot voorbij de rotonde met de St Wirosingel omdat dit knooppunt en het weggedeelte bij de varianten met name de A1, B1 en B2 aangepast zal moeten worden.

pag. 15 begrenzing studiegebied

Met betrekking tot de das zijn belangrijke gegevens waar de burchten liggen en waar het leefgebied van de das is gesitueerd.

pag. 20 de varianten

Enkele globale kanttekeningen:

De varianten B2 en C2 vormen drukke nieuwe tracé's die kort naast bestaande woningbouw lopen.

De varianten B1 en C1 waarvan de laatste in extreme mate, doorsnijden open gebied. Rekening houdend met vastgestelde plannen zal de open ruimte die doorsneden wordt bij variant C1 en overigens ook C2 verdwijnen door andere factoren namelijk de aanleg van bedrijven en woningbouw.

pag. 23 natuurcompensatie

Bij doorsnijding van gemeentelijke ecologische verbindingssone's (zie punt 4) is natuurcompensatie geen geschikt instrument. Anders gesteld: natuurcompensatie kent niet voldoende middelen c.q. instrumenten om succesvol te zijn zo lang het nog altijd geheel op vrijwillige verwerving berust. Mitigatie en optimalisatie dient voorop te staan.

pag. 23 lucht

Wellicht ten overvloede verwijst de MR naar de verzuringsgevoelige gebieden waarvan er één door een deel van de varianten doorsneden wordt.

pag. 29 wig in gebied

De wig geldt zoals eerder gememoreerd ook voor de das. Uit de tekening wordt ook duidelijk waar de enige resterende mogelijke verbinding is.

pag. 30 en 31 ecologie

De tekst is t.o.v. de tekening niet duidelijk. In het hele gebied leven (actueel) dassen m.u.v. het bestaande bedrijventerrein. Tussen Melick en Roermond worden ook dassen gesignaleerd zodat minimaal een belangrijk deel van het aangeduide potentieel leefgebied gewijzigd dient te worden in actueel leefgebied.

pag. 34 ruimtelijke structuur

Node wordt gemist een structuur die de groene elementen ten

noorden en ten zuiden van de Keulsebaan, met elkaar verbindt.

pag. 36 verkeer en vervoer

Waarom is de Oude Terbaanseweg die voor motorvoertuigen m.u.v. tractoren, is afgesloten als ontsluitingsweg aangegeven? De ontsluiting geldt uitdrukkelijk alleen voor fietsers en agrarisch verkeer.

- Wenselijk is een overzicht van de ontsluiting bij uitvoering van elke variant.

Welke nieuwe wegen moeten er nog aangelegd worden voor de

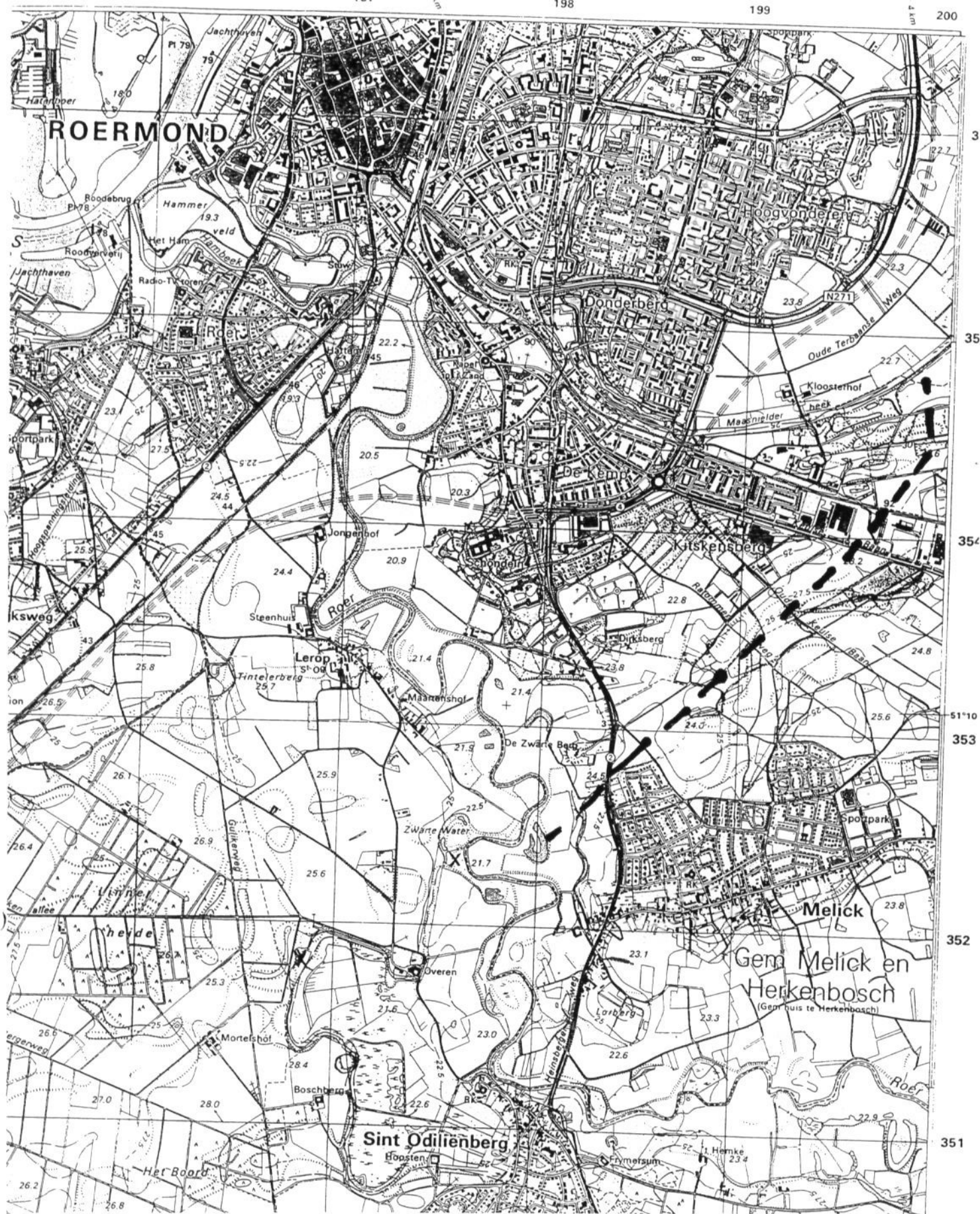
- ontsluiting van het plaatselijk verkeer alsmede de agrarische kavels?

Welke weg(gedeelt)en kunnen na uitvoering van de plannen

- afgesloten worden?

Het laatste kan, onder bepaalde voorwaarden, ook een vorm van bescherming van natuurwaarden zijn.

HS 280299/2



**GEMEENTELIJKE ECOLOGISCHE VERBINDINGSZONE
ROERDAL – DAL VAN DE MAASNIELDERBEEK**

15 februari 1999

99/12/11

geen

Provincie Limburg	
Taaknr. CA 3769	Gedeputeerde Staten van Limburg
Datum 09/0825	t.a.v. Bureau Milieubeleid
INOEK.	Postbus 5700
	6202 MA Maastricht
3/2	BB 26/4
MCK	

reactie op startnotitie milieueffectrapportage Oosttangent Roermond

Met meer dan gemiddelde belangstelling hebben we kennis genomen van uw startnotitie voor de milieueffectrapportage ten behoeve van de aanleg van de zogenaamde Oosttangent te Roermond. Twee van de vijf varianten doorsnijden namelijk de Melickerheide ten zuiden van de Keulsebaan. Onze organisatie heeft zowel in de afgeronde streekplanprocedure als in de lopende bestemmingsplanprocedure van meet af aan ingebracht dat dit gebied een uitzonderlijke herpetofauna (amfibieën en reptielen) herbergt die strenge bescherming geniet op basis van nationale en Europese wetgeving. Ons standpunt is nog steeds dat de vestiging van een bedrijventerrein op deze plek een planologische fout is die voortkomt uit een onzorgvuldige en onevenwichtige afweging van belangen. Vanuit deze achtergrond willen we een aantal zaken onder uw aandacht brengen die van belang kunnen zijn bij de verdere uitwerking van de milieueffectrapportage voor de Oosttangent.

Voorkomen knoflookpad

In bijlage 1 geeft u op pagina 30 aan dat er *aanwijzingen* zijn dat onder meer de knoflookpad leeft in het gebied ten zuiden van de Keulsebaan. We brengen onder uw aandacht dat inmiddels uit een in opdracht van de gemeente Roermond uitgevoerd veldonderzoek is gebleken dat het een *actueel leefgebied* betreft waarin voortplanting van deze soort heeft plaatsgevonden. Vanuit onze deskundigheid en terreinkennis hebben we het gebied altijd al aangemerkt als een actueel leefgebied van de knoflookpad. Daarnaast komen er andere beschermde amfibieën en reptielen voor.

Das

Op pagina 31 van de startnotitie staat een kaartje met onder meer locaties van bewoonde en verlaten dassenburchten. Dat is niet volledig en actueel. Het lijkt ons nodig om bij de uitwerking van het milieueffectrapport uit te gaan van recente en volledige informatie. Van groot belang is ons inziens het voorkomen van een nieuwe bewoonde burcht tussen de Heinsbergerweg en de Roer, ongeveer 800 meter ten zuiden van de op het kaartje ingetekende verlaten burcht bij de Zwarte Berg. Verder ligt ongeveer 1000 meter ten noorden van deze locatie een tweede verlaten burcht.

Ecologische verbindingszone tussen Melickerheide/Lüzenkamp en Roerdal

We benadrukken het belang van het realiseren van een ecologische verbindingszone tussen de Melickerheide/Lüzenkamp en het dal van de Roer, zoals voorgesteld in de Roermondse ecologische structuurvisie *Natuur binnen handbereik*. Die is vooral van belang om actuele leefgebieden van de das met elkaar te verbinden.

-zie volgend pagina-

Compenserende en mitigerende maatregelen

Als na afweging van alle belangen wordt gekozen voor een van de varianten die de Melickerheide ten zuiden van de Keulsebaan doorsnijden, zijn volgens ons compenserende maatregelen nodig wegens het verloren gaan van leefgebied van beschermde soorten. We dringen er bij u op aan om in de milieueffectrapportage de mogelijkheden voor compensatiemaatregelen uitvoerig en gedetailleerd mee te nemen. Wij adviseren om daarbij nauw aan te sluiten bij de compenserende maatregelen die naar verwachting opgenomen moeten worden in het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Keulsebaan Zuid. Op die manier kan een totaalpakket van maatregelen worden samengesteld van elkaar versterkende maatregelen. We denken daarbij vooral aan de inrichting van een leefgebied voor de knoflookpad, de verbinding daarvan met het natuurgebied de Driestruik en ten slotte de uitbreiding, inrichting en versterking van dit bestaande natuurgebied.

Geluidhinder

- Als laatste vragen we uw bijzondere aandacht voor het aspect geluidhinder. In de startnotitie geeft u in paragraaf 5.2.2 terecht aan dat rekening wordt gehouden met cumulatie van geluidsniveaus. Voor het bestaande en uit te breiden bedrijventerrein liggen de theoretische geluidscontouren vast. Op basis van persoonlijke waarnemingen (die niet door metingen zijn geverifieerd) denken we dat de toegelaten geluidsbelasting door het bedrijventerrein op de vastgestelde contouren in de praktijk van tijd tot tijd wordt overschreden. De feitelijke geluidsbelasting blijkt sterk te variëren en hangt onder meer af van de fase waarin verschillende productieprocessen verkeren, de windrichting en het weertype. Daarom lijkt het ons wenselijk dat u in het kader van de milieueffectrapportage voor de Oosttangent nader akoestisch onderzoek laat verrichten naar de feitelijke bestaande geluidsbelasting door het bedrijventerrein.

Hoogachtend,



T. Lenders, voorzitter



H. Schmitz, secretaris

In afschrift aan -gemeente Roermond
-gemeente Roerdalen

12
K. Ubachs



GEMEENTE ROERMOND

180/3

Zaak nr	24 376 9		
Stuk nr	99/10724		
INGEK. - 5 MAART 1999			
HH 5/3	T REG	ONTVBEV J/N	AF STUK
MCX		NR	BB 26/4

uw nummer 99/4207
uw datum 28 januari 1999

ons nummer 1999/1628
onze datum 1 maart 1999
verzonden - 4 MAART 1999
inlichtingen bij M. de Bock
afdeling plannen en projecten
doorkiesnr. (0475) 35 92 68

Gedeputeerde Staten van Limburg
Bureau Milieubeleid
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

bijlage(n)
betreffende startnotitie milieu-effectrapportage "Oosttangent Roermond".

In antwoord op uw bovenvermelde brief berichten wij u dat de startnotitie milieu-effectrapportage "Oosttangent Roermond" ons geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Burgemeester en wethouders van Roermond,
De secretaris, De burgemeester,

AAN: Gedeputeerde Staten van Limburg
Afdeling coördinatie en ondersteuning,
T.a.v. dhr. R. Ubachs
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

(13844)

Provincie Limburg			
Zaak nr.	CA 3769		
Stuk nr.	gg/14665		
INCEK.	15 MAART 1999		
MCX	TREG	ONTVEV	AFSTUK
	J/N	NR:	BB 26/4

Triple • A adviseurs B.V.
Adviesbureau voor ondernemers
in de agrarische sector

Kerkstraat 4, Ubachsberg
6367 JE Voerendaal

Tel. 045 575 32 55
Fax 045 575 15 09

e-mail
aelmans@capitolonline.nl

Bank nr. 15.18.99.444

Medewerkers

ing. J.V.M. Aelmans
ing. J.H.M. Horsmans
ing. H.E.J. Schrouff
ing. H.N.J.M. Steins
ing. F.J.W. Beusmans
ing. A.M.C.M. Crasborn
ing. H.P.M. Veugen

Voerendaal, 15 maart 1999
Ons kenmerk: AAA/99.220/HS

Betreft:

Zienswijze inzake startnotitie Tracé/M.E.R.-studie Oosttangent Roermond
t.n.v. L.M.J.M.C. Cox, Kloosterweg 96 te (6044 XX) Roermond.

Weledelgестreng college,

Namens cliënt, dhr. Cox voornoemd, doe ik U hierbij een zienswijze
toekomen inzake bovengenoemde aangelegenheid.

Cliënt exploiteert op de locatie Kloosterweg 96 te Roermond een volwaardig
melkrundveehouderijbedrijf.

De bedrijfsomvang bedraagt circa 120 melkkoeien en 100 stuks bijbehorend
jongvee. De tot het bedrijf behorende oppervlakte cultuurgrond bedraagt
circa 60 hectare.

De in de startnotitie beschreven aanleg van de "Oosttangent" heeft zeer
grote gevolgen voor het bedrijf van cliënt en de daarbij gelegen Klooster-
hof.

Door de aanleg van de A73, met de daarbij behorende op- en afritten, wordt
de bedrijfslocatie van cliënt tot op zeer geringe afstand benaderd.
Hierdoor zullen aanzienlijke gedeelten van de tot het bedrijf behorende
landbouwgrond aan de bedrijfsvoering worden onttrokken (circa 10 tot 15
hectare).

Deze ontwikkelingen vinden echter plaats aan de noord- en oostzijde van het
bedrijf. Het bedrijf van cliënt blijft hierbij nog, zij het in beperktere
mate, rechtstreeks verbonden met het aan de noordoostzijde gelegen, uitge-
streckte buitengebied.

Op pagina 20 van de startnotitie zijn een vijftal alternatieven aangegeven
voor de aanleg van de Oosttangent.

Bij de alternatieven A1, B2 en C2 blijft het bedrijf van cliënt en de
daarbij liggende authentieke Kloosterhof direct gelegen in het buitenge-
bied, waar deze bebouwing gezien de aard, aanzicht en structuur ook zonder
meer thuis hoort.

lid vereniging
Agrarische Bedrijfsadviseurs



Op opdrachten zijn van toepassing
de Algemene voorwaarden zoals
gedeponeerd bij H.R. Zuid-Limburg
onder nr. 140 48 217

Bij de alternatieven B1 en C1 wordt het bedrijf van cliënt en de Kloosterhof afgesneden van het buitengebied.

Hierdoor komt deze tot het buitengebied behorende bebouwing op een klein eiland te liggen, dat volledig wordt omgeven door rijks- en/of provinciale wegen. Een dergelijk geïsoleerde ligging heeft een zeer negatieve uitstraling op het bedrijf van cliënt en de Kloosterhof in relatie tot de omgeving.

Ook wordt hierbij de bedrijfsbebouwing (veestallen) van cliënt, afgesneden van de huiskavel (oppervlakte circa 45 hectare), die voor het weiden van de koeien essentieel is binnen de bedrijfsvoering.

Het herstellen van de voor de bedrijfsvoering van cliënt noodzakelijke directe verbinding van de veestallen met de huiskavel en het overige buitengebied zal grote investeringen vergen in de vorm van een tunnel of een brug, die noodzakelijk is voor het oversteken van koeien en landbouwwerktuigen.

Bij de varianten B1 en C1 moet dan ook gevreesd worden voor de continuïteit van het bedrijf van cliënt op deze plaats.

Dit heeft uiteraard ook direct gevolgen voor het gebruik van de tot het bedrijf behorende gronden.

Indien de exploitatie van een melkrundveebedrijf niet meer mogelijk is betekent dit, dat de weilanden voor een belangrijk deel zullen worden gescheurd t.b.v. de teelt van akkerbouwgewassen. Voor de in het gebied aanwezige aan weiland gebonden dieren- en plantensoorten en de aanwezige natuurlijke en landschappelijke waarden heeft dit desastreuze gevolgen. Ook het van oudsher aanwezige karakteristieke aanzicht van de Kloosterhof, omgeven door uitgestrekte weilanden, zal hierbij teniet worden gedaan.

Uit vorenstaande overwegingen blijkt het uitdrukkelijke belang van de ligging van het bedrijf van cliënt en de daarbij gelegen authentieke Kloosterhof **direct in het buitengebied**.

Namens cliënt moge ik U dan ook verzoeken, met inachtneming van zijn zienswijzen, de toekomstige ligging van de Kloosterhof en de bedrijfsvoering van het volwaardige melkrundveebedrijf van cliënt uitdrukkelijk in uw tracé/M.E.R.-studie te betrekken.

In het vertrouwen U hiermede de zienswijze van cliënt voldoende ter kennis te hebben gebracht en tot nadere toelichting gaarne bereid, verblijft,

hoogachtend,

AELMANS AGRARISCHE ADVISERING

ing. H.N.J.M. Steins

Rijksdienst voor het
Oudheidkundig
Bodemonderzoek

Kerkstraat 1
3511 CV Amersfoort
Telefoon (033) 422 77 77

Postbus 1600
3500 BF Amersfoort
Fax (033) 422 77 99

nummer
v.w. brief
onderwerp
datum

(14)

ROB

Commissie voor de milieu-effectrapportage	
12 FEB. 1999	
: 1007-14 uchtbreech	
kopie naar : Rg ab	

1007 - ~~1007~~
h. 12

Sup
inbrengen op
CA 346g

U.99-106

Oosttangent Roermond

22 januari 1999

Provincie Limburg
Ruimte, Groen en Verkeer
Mobiliteit
t.a.v. R.H.P. Roukens
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Geachte heer Roukens,

Naar aanleiding van uw verzoek om informatie (d.d. 17-12-1998) over de archeologische waarden en verwachtingen binnen het studiegebied voor het "Oosttangent Roermond" doe ik u de gevraagde Standaard Archeologische Inventarisatie (SAI) voor het studiegebied toekomen.

In de Standaard Archeologische Inventarisatie voor het Oosttangent Roermond wordt uitgebreider ingegaan op de volgende onderwerpen:

- Het rijksbeleid te aanzien van de zorg voor archeologische monumenten;
- De landschappelijke geleding en algemene bewoningsgeschiedenis;
- Een overzicht van de bekende archeologisch waardevolle terreinen in het studiegebied. Het gaat hierbij om twee terreinen van archeologische betekenis;
- De archeologische vindplaatsen en verwachtingen.

Behalve de SAI stuur ik u een aantal kaarten met daarop aangegeven de archeologische waarden en verwachtingen, waaronder:

- de topografische kaart van het studiegebied met de archeologische terreinen, zoals aangeduid op de Archeologische Monumentenkaart van Limburg;
- de bodemkaart met de locaties van de bij de ROB bekende archeologische vindplaatsen;
- de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) waarop de archeologische verwachtingen van het studiegebied staan aangegeven.

Gezien de in het studiegebied aanwezige archeologische waarden en verwachtingen zullen de verschillende varianten voor het Oosttangent in alle gevallen schadelijk zijn voor het bodemarchief. De Alternatieven B1 en B2 zijn wat dat betreft nog het meest bedreigend voor de archeologische waarden, terwijl het Nulplus Alternatief A1 voor het bodemarchief de beste optie is. Wij zouden u willen adviseren bij de keuze van de uiteindelijke variant rekening te houden met de archeologische waarden.

Standaard Archeologische Inventarisatie

Verzocht door: Provincie Limburg; Ruimte, Groen en Verkeer,
afdeling Mobiliteit
Ten behoeve van: Tracé / MER - studie Oosttangent Roermond
Opgesteld door: drs. A. Mennens-van Zeist
Datum: 20 januari 1999

Bijgevoegde kaarten:

1. Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW)
2. Topografische kaart met archeologisch waardevolle terreinen
3. Bodemkaart met archeologische vindplaatsen

1. Algemene inleiding

De Provincie Limburg is bezig met de voorbereiding van de Tracé-studie/MER Oosttangent Roermond. Ten behoeve van de MER is deze Standaard Archeologische Inventarisatie (SAI) opgesteld.

2. Het rijksbeleid ten aanzien van de zorg voor archeologische monumenten

2.1 Inleiding

Onder **archeologische monumenten** verstaat de Monumentenwet: 'terreinen welke van algemeen belang zijn wegens daar aanwezige, vóór ten minste vijftig jaar vervaardigde zaken welke van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde' (Monumentenwet 1988). Hieronder worden zowel de wettelijk beschermde als de niet wettelijk beschermde monumenten verstaan.

De bodem is in principe de beste bewaarplaats voor archeologische monumenten, aangezien zij daarin in hun context liggen opgesloten. Daarom wordt ook wel van het **bodemarchief** gesproken. Wanneer behoud van een monument niet mogelijk blijkt, wordt informatie veiliggesteld door het uitvoeren van een opgraving. Hierbij wordt de informatie in een 'vervangend archief' voor toekomstige generaties vastgelegd. Dit residu van het bodemarchief bestaat uit het opgegraven materiaal en de daarmee samenhangende documentatie.

Onder **archeologische monumentenzorg** wordt verstaan het beheer van het archeologisch erfgoed als bron van kennis en van cultuurbeleving. Elke aantasting, ook als dit een professionele opgraving betreft, verstoort de context en is dus per definitie destructief. In de archeologische monumentenzorg worden daarom strategieën, methoden en technieken gehanteerd en verder ontwikkeld om aantasting te voorkomen of te beperken.

2.2 Het beleid

In het rijksbeleid ten aanzien van de zorg voor archeologische monumenten, verwoord in de "Cultuurnota 1997-2000, Pantser en Ruggengraat", wordt het duurzaam behoud van het archeologisch bodemarchief nagestreefd. Immers voor een groot deel van het verleden is het bodemarchief vrijwel de enige informatiebron. Waar duurzaam behoud ter plekke niet mogelijk is, wordt gestreefd de in het bodemarchief aanwezige informatie daaruit te

onttrekken door opgraving. Opgraven of anderszins vernietigen van archeologische waarden dient in dit streven naar duurzaam behoud echter zoveel mogelijk voorkomen en/of vermeden te worden. Indien behoud niet mogelijk is, dient bij de uitvoering van plannen rekening gehouden te worden met de kosten verbonden aan opgraving van archeologische waarden.

2.3 Doel archeologische monumentenzorg

Het doel van de archeologische monumentenzorg bestaat uit het behoud van het archeologisch erfgoed van en voor de Nederlandse samenleving. Naast het 'reserveren voor toekomstig onderzoek' is de cultuurbeleving een belangrijk aspect. Soms worden beiden doelen tegelijk gediend, soms is slechts één aspect aan de orde. De uitvoering van deze taak is door de minister aan de ROB opgedragen. Haar actieve inzet is primair gericht op vindplaatsen en terreinen die vanuit nationale optiek waardevol geacht worden. De Monumentenwet (1988) wordt gehanteerd als instrument om de bescherming van deze terreinen te realiseren. Kwaliteit, zeldzaamheid, representativiteit, schoonheid en cultuurhistorische betekenis zijn de dominante selectiecriteria. Aan een goed bewaarde archeologische en landschappelijke context wordt eveneens veel belang gehecht. Het perspectief voor duurzaam behoud speelt een belangrijke rol bij de selectie van vindplaatsen die voor wettelijke bescherming in aanmerking komen.

Daarnaast hanteert de ROB andere instrumenten om het behoud van het bodemarchief te realiseren: het beïnvloeden van de beleids- en planontwikkeling, voor zover van invloed op het bodemarchief en het bevorderen van planologische bescherming van archeologische monumenten door provincies en gemeenten.

3. Landschappelijke geleiding en algemene bewoningsgeschiedenis

3.1 Geologie en landschap

Het studiegebied ten oosten van Roermond maakt deel uit van een omvangrijk dekzandgebied aan de oostkant van de Maas. In het noordelijke deel van het studiegebied ligt een dichtgeslibde, pleistocene bedding (meander) waardoorheen de Maasnielderbeek stroomt. Ten Noorden van de Maasnielderbeek hebben we te maken met een vrij vlak gebied met weinig reliëf waar radebrikgronden voorkomen. Ten zuiden van de oude meander hebben we te maken met de oude dalvlakte van de Roer. Hierop hebben zich rivierstuifduiden afgezet. Het reliëf, veroorzaakt door het uitblazen van zand uit depressies en deposities, is één van de meest markante kenmerken van dit gebied. De hier aanwezige zuidwest-noordoost georiënteerde ruggen worden gescheiden door lager gelegen vlakkere delen. Van jongere datum zijn verstuingen uit de Middeleeuwen, welke voornamelijk voorkomen in het gebied ten noorden van de Keulse Baan.

Tot aan het begin van deze eeuw behoorde een groot deel van het studiegebied tot de Melickerheide. Rond 1890 zijn een aantal percelen aan weerszijden van de Keulse Baan ontgonnen. In het midden van deze eeuw is een groot gedeelte van het studiegebied, op een aantal bosgebiedjes na, geheel ontgonnen. Omdat de ontginning relatief laat is aangevangen lijkt dit een belangrijke factor in de toch wel goede conservering van de vindplaatsen in het studiegebied.

3.2 **Bewoningsgeschiedenis**

Prehistorie (270.000-50 voor Chr)

Het studiegebied vormde gedurende de hele geschiedenis een aantrekkelijke vestigingsplaats voor de mens. Vanaf de laatste ijstijd (circa 12.000 jaar geleden) hebben er mensen in dit gebied geleefd en er hun sporen nagelaten. De oudste bewoningssporen, die op dit moment uit het gebied bekend zijn, dateren uit het Laat-Paleolithicum-Mesolithicum (vanaf circa 13.000 v Chr). Met name de hogere ruggen langs rivieren en beken waren voor groepen rondtrekkende jagers-vissers-verzamelaars de ideale plek om zich voor lange of kortere tijd te vestigen. Zo zijn uit het studiegebied kampjes bekend met een ouderdom van circa 12.000 jaar. Maar ook in de perioden daarna had het gehele gebied grote aantrekkingskracht op de mens om daar te gaan wonen. De eerste aanwijzingen van permanente bewoning in het studiegebied dateren uit het Midden-Neolithicum. Het gaat hier om nederzettingen van de Michelsbergcultuur (4400-3600 v Chr). De mensen van deze cultuur introduceerden de landbouw in deze streken. Uit het Laat-Neolithicum (2500-2000 v Chr), bronstijd (2000-800 v Chr) en ijzertijd (800-50 v Chr) zijn eveneens vindplaatsen bekend in en rond het studiegebied. Mogelijk hebben we hier zelfs te maken met een grafveld uit de bronstijd/ijzertijd.

Romeinse tijd (50 voor Chr - 450 na Chr)

In de Romeinse tijd heeft het gebied bewoning gekend. Meer langs de Maas getuigen de nederzettingen, villa's, grafvelden en wegen van een intensieve bewoning in die tijd. Binnen het studiegebied is een geringer aantal vindplaatsen uit de Romeinse tijd bekend, maar wel van belang is de aanwezigheid van een Romeinse weg. Deze weg is aangetroffen ten zuiden van de Keulse Baan, maar kan ook elders nog aanwezig zijn. Het zou hier gaan om de hoofdweg tussen het Romeinse Heerlen en Xanten.

Middeleeuwen (450-1500 na Chr)

Uit de Middeleeuwen kennen we zeer weinig vindplaatsen uit het gebied. Het gebied ten zuiden van de Keulse Baan was tot het eind van de vorige eeuw een bos- en heidegebied en werd gebruikt voor het weiden van schapen en het kappen van brandhout. Het is heel aannemelijk dat dit gebied gedurende de Middeleeuwen niet intensief bewoond is geweest.

4 **Archeologische waarden binnen het studiegebied van het Oosttangent-Roermond**

4.1 **Archeologisch waardevolle terreinen**

Binnen het studiegebied liggen twee "terreinen van archeologische betekenis", zoals deze zijn opgenomen in het Centraal Monumentenarchief van de ROB. De archeologisch waardevolle terreinen ten zuiden van de Keulse Baan (58D-007 en 58D-008) herbergen vindplaatsen uit het Midden-Neolithicum en de Romeinse tijd. In het kader van de ontwikkeling van het bedrijventerrein "Keulse Baan-Zuid" heeft er in het plangebied een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI) plaatsgevonden waarbij vindplaatsen uit verschillende perioden zijn aangetroffen. Naar aanleiding van de resultaten van deze AAI heeft er op een aantal plaatsen een Aanvullend Archeologisch Onderzoek (AAO) door middel van proefsleuven plaatsgevonden. Uit de AAI en AAO is gebleken dat binnen het geplande tracé voor de Alternatieven B1 en B2 vondstconcentraties aardewerk en vuursteen, en een Romeinse weg aanwezig zijn. Tijdens het proefsleuvenonderzoek kwam echter naar voren dat de ondergrond hier sterk geroerd was door diepwoelers waardoor nog wel de archeologische

vondsten aanwezig waren, maar de bijbehorende grondsporen waren verdwenen. Wel konden de restanten van de Romeinse weg nog worden getraceerd. Uit het onderzoek is gebleken dat dit deel van het studiegebied (zie bijgevoegd RAAP-kaartje) bewoond is geweest in het Midden-Mesolithicum, Neolithicum, ijzertijd, Romeinse tijd en Nieuwe tijd.

4.2 Archeologische vindplaatsen en verwachtingen

Daarnaast is bij de ROB nog een aantal archeologische vindplaatsen bekend die in of in de nabijheid van het studiegebied van het Oosttangent liggen. Onze kennis van het studiegebied is goed, waar het gaat om het plangebied van het bestemmingsplan "Keulse Baan-Zuid". Uit de rest van het studiegebied zijn de gegevens echter gering. Dit kan te maken hebben met het feit dat daar nog geen uitgebreide archeologische inventarisaties hebben plaatsgevonden. Maar het is zeer zeker de verwachting dat hier meer archeologische waarden aanwezig zijn.

In het dal van de Maasnielderbeek komen vindplaatsen voor uit het Mesolithicum. Aangezien jagers-vissers-verzamelaars met name de beekdalen uitkozen om hun jachtkampjes op te slaan, is het niet ondenkbaar dat daar nog meer vindplaatsen uit die tijd aanwezig zijn. Elders in het studiegebied komen vindplaatsen voor uit het Neolithicum, de midden-bronstijd, ijzertijd, Romeinse tijd en Vroege Middeleeuwen.

Wanneer we de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden voor het studiegebied bekijken, is te zien dat we in het gedeelte ten zuiden van de Keulse Baan te maken hebben met een gebied met een hoge en middelhoge archeologische verwachting. Ten noorden van de Keulse Baan heeft de oude meander een lage verwachting en de daarnaast gelegen gebieden een middelhoge verwachting. Er mag echter niet zonder meer van uitgegaan worden dat er in deze meander dan ook geen archeologische resten aanwezig zijn. Juist jagers-vissers-verzamelaars hebben hier rondgelopen en gewoond. Dat we weinig uit deze meanders en beekdalen weten komt door de daar aanwezige sedimentatiepakketten. In het kader van de ontwikkeling van bovengenoemde plannen komen de gebieden met een hoge en middelhoge archeologische verwachting in ieder geval voor nader onderzoek in aanmerking. In dit geval moet echter ook het beekdal meegenomen worden.

Wanneer we de verschillende alternatieven voor het Oosttangent bekijken op de aanwezigheid van archeologische waarden en verwachtingen, kunnen we het volgende concluderen:

- Nulplus Alternatief A1: een verbreding van het huidige wegtracé gaat door een gebied met een middelhoge archeologische verwachting. Ook bij een verbreding van de Keulse Baan kan het bodemarchief in het geding komen gezien de archeologische waarden die ten zuiden hiervan aanwezig zijn;
- Nulplus Alternatief A2: dit alternatief gaat door de oude meander en de Maasnielderbeek. Hier geldt weliswaar een lage verwachting, maar het gebied is zeer zeker archeologisch van waarde. Voor de rest van het gebied geldt een middelhoge archeologische verwachting waarin een aantal vindplaatsen uit o.a. het Mesolithicum, bronstijd, ijzertijd en Vroege Middeleeuwen;
- Nulplus Alternatief A3: ook dit alternatief doorkruist net als het nulplusalternatief A2 gebieden met een lage en hoge verwachting;
- Alternatief B1: deze variant gaat, behalve door het reeds besproken gebied ten noorden van de Keulse Baan, door een gebied met hoge waarden en verwachtingen ten zuiden van deze weg. Ten eerste gaat het tracé door de archeologisch waardevolle terreinen waarvan het noordelijke gedeelte reeds is onderzocht middels een AAI en een AAO. Zuidelijk van dit

onderzochte gebied gaat deze variant door het nog niet onderzochte deel van de archeologische terreinen. Vanaf de Ratommerweg tot de Heinsbergerweg krijgt deze variant te maken met gebieden met een hoge en middelhoge verwachting, waarbij het tracé langs een vindplaats komt uit het Neolithicum;

- Alternatief B2: hiervoor geldt hetzelfde als voor de Nulplus Alternatieven A2 en A3 en het Alternatief B1.

5 Conclusie en advies

De kennis van het bodemarchief van het studiegebied Oosttangent Roermond is niet toereikend om op dit moment als uitgangspunt te kunnen dienen voor een zorgvuldige afweging van de archeologische belangen bij de verschillende varianten van het Oosttangent. Bij het opstellen van deze SAI is gebleken dat slechts een beperkt beeld wordt gegeven van het aanwezige bodemarchief. Hierop duidt reeds de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden, waarop te zien valt dat voor grote delen van het Oosttangent een hoge tot middelhoge archeologische verwachting geldt. Terwijl er, behalve voor het reeds onderzochte gebied van het bedrijventerrein "Keulse Baan", bij de ROB weinig archeologische vindplaatsen uit de rest van het gebied bekend zijn. Om een beter inzicht te kunnen krijgen in de aard, kwaliteit en omvang van het nog aanwezige bodemarchief en teneinde maatregelen te formuleren, die moeten zorgen voor de veiligstelling van de archeologische waarden (ofwel behoud ter plaatse ofwel behoud door middel van een opgraving), zal een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI) noodzakelijk zijn.

Daarnaast geldt voor het deel van het studiegebied, waar in het kader van de ontwikkeling van het bedrijventerrein "Keulse Baan" reeds een AAI en een AAO hebben plaatsgevonden, dat hier een intensieve archeologische begeleiding van de werkzaamheden moet plaatsvinden (Alternatieven B1 en B2).

Provincie Limburg			
Zaak nr. CA 3769			
Stuk nr. 99/23611			
INGEK. - 7 MEI 1999			
18 10/5 HH 10/5 Utrecht	T. REG	ONTVEEV J/N	AF STUK
MCX			

Gedeputeerde Staten van Limburg
t.a.v. Bureau Milieubeleid
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

6 mei 1999

Bezwaarschrift n.a.v. voorgenomen
plannen zoals verwoord in tracé/m.e.r.studie
Oosttangent Roermond

L.S.,

Naar aanleiding van het voornemen om ten zuidoosten van Roermond een weg aan te leggen de zgn. Oosttangent teken ik hierbij bezwaar aan.

Indien ik de startnotitie tracé/m.e.r.-studie Oosttangent goed gelezen heb is de aanleg van de Oosttangent nodig om het regionaal verbindend wegennet te sluiten door de N293, de N570 en de A73 direct met elkaar te verbinden.

Mijn bezwaar richt zich o.a. op de volgende punten:

De directe aansluiting van het Industrierrein Heide vindt echter toch plaats door de aanleg van de A73 met de aansluiting op de Koninginnelaan?

De aanleg van vooral de Oosttangent Zuid zal grote veranderingen teweeg brengen met betrekking tot het gebied ook verder (ten zuiden) van de gemeente Roerdalen.

Ik vrees dat er een grote aanslag gepleegd zal worden op het waardevol cultuurlandschap (de westzijde van de Heinsbergerweg is het overbekende zeer waardevolle Roerdal en Leropperveld) dat met de oostzijde van de Heinsbergerweg tot nu toe zeker visueel een fraai landschappelijk geheel vormt.

Op het gebied van de gemeente Ambt Montfort zullen ook grote veranderingen gaan plaatsvinden bij het doorgaan van de Oosttangent: verkeersdruk, lawaai- en stankoverlast, sluipverkeer.

De notitie neemt het gebied Ambt Montfort in het geheel niet op in haar studie, wat mij ten zeerste verbaast en verontrust.

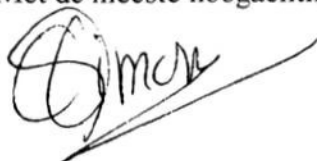
Het fraaie gebied, landschappelijk van hoge waarde, rond Paarlo, Huize Frymerson en verder richting Posterholt komt eveneens niet in uw studie aan bod

Ik maak me zorgen over de verkeersintensiteit, met het daaraan gepaarde noodzakelijke sluipverkeer, zolang de A73 niet nog klaar is. Een en ander valt voor mij niet te rijmen met de vastgestelde beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet, waar van andere uitgangspunten wordt uitgegaan m.b.t. reguleren van verkeersstromen.

U kunt zich hopelijk voorstellen dat ik mij als natuurliefhebber en burger van Ambt Montfort grote zorgen maak over de voorgenomen plannen tot een zeer snelle aanleg van de Oosttangent met alle implicaties, waar ik en velen met mij hebben gemeend dat de aanleg van de A73 (n.b. op de Oostkant (concessie aan Roermond!) met de vernietiging van een groot deel van waardevol landschap) voldoende recht zou doen aan de grote aspiraties van de gemeente Roermond.

Een nadere uitgebreide argumentatie zal ik u zo spoedig mogelijk nog doen toekomen.

Met de meeste hoogachting verblijf ik,



A. Simons-de Ruyter
Dr. Meuwissenstraat 5
6077 BP St. Odiliënberg

kopie t.k.n. aan:

- cie Verkeer en Vervoer Provinciale Staten
- college van B & W gemeente Ambt Montfort
- vaste Commissie voor Verkeer en Vervoer van de 2e Kamer der Staten Generaal

Aan het College van Gedeputeerde
Staten van Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Faxnr. : (043) 361 87 12 Doorkiesnr. : (043) 389 71 38
Bijlage(n) : - Maastricht : 16 maart 1999

Onderwerp

Advies inzake de Startnotitie MER Provinciaal Tracébesluit
Oosttangent Roermond
(PCO/99-5)

Geacht College,

De Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken heeft in haar vergadering van 4 maart 1999 behandeld de "Startnotitie MER Provinciaal Tracébesluit Oosttangent Roermond. Vanuit haar wettelijke rol als PCMW brengt de Commissie u het volgende advies uit.

In de startnotitie is naar de mening van de Commissie onvoldoende het thema integraal waterbeheer onderbelicht gebleven. De Commissie adviseert u om aan de hydrologische aspecten in zijn algemeenheid meer aandacht te besteden.

Voorts verdient de mogelijk optredende geluidsbelasting meer aandacht, nu de geluidszones nog niet zijn vastgesteld.

De suggestie dat van Nederlandse (rijks)zijde een voorstel zou zijn gedaan voor een verbinding via Venlo, is feitelijk onjuist.

Tot slot wil de Commissie u erop wijzen dat in de startnotitie een aantal alternatieven zijn opgenomen, die mogelijk minder goed aan kunnen sluiten op de A73. Aangezien dit tot vertraging zou kunnen leiden vraagt de Commissie uw aandacht voor dit aspect.

De Commissie hoopt met dit advies uw besluitvorming over dit onderwerp te dienen en zou gaarne van uw College vernemen in hoeverre en op welke wijze dit advies in de besluitvorming heeft doorgewerkt.

De Provinciale Commissie
Omgevingsvraagstukken,
namens deze,

ir. J.J.H.M. Maassen
(secretaris)