## colofon

Uitgave:
Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

tel: +31 (0)43 389 99 99
fax: +31 (0)43 361 80 99
e-mail: postbus@prvlimburg.nl
internet: www.limburg.nl

Tekst:
Haskoning Ingenieurs- en Architectenbureau, Provincie Limburg, afdeling Infra-Projecten

Fotografie:
Provincie Limburg, afdeling Infra-Projecten Bureau Natuurbalans, Nijmegen (omslag)

Cartografie:
Provincie Limburg, RSG
©Topografische Dienst, Emmen

Vormgeving:
P&P Company BV

Druk:
drukkerij Huntjens



Diese Broschüre wurde im Rahmen des Operationellen Programms INTERREG-II der euregio rhein-maas-nord mit finanzieller Unterstützung aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung erstellt.
Deze brochure is tot stand gekomen in het kader van het Operationele Programma INTERREG-II van de euregio rijn-maas-noord met financiële ondersteuning van het Europese Fonds voor regionale Ontwikkeling.



Houd papier apart



P 1133-02


Provincie Limburg


1133.2


# startnotitie N280-Oost/A52

# STARTNOTITIE

# tracénota/MER-UVS
# N280-Oost/A52

Provincie Limburg
Afdeling Infra-Projecten

Maastricht, september 2000

# Inhoudsopgave


| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Inleiding | | 3 |
| | 1.1 | Aanleiding | 4 |
| | 1.2 | Voorgeschiedenis | 4 |
| | 1.3 | Doel van de Startnotitie | 6 |
| | 1.4 | Opbouw van de Startnotitie | 6 |
| 2 | Kader van de studie | | 7 |
| | 2.1 | Procedure | 8 |
| | 2.2 | Relatie met IJzeren Rijn | 9 |
| | 2.3 | Begrenzing | 9 |
| | 2.4 | Deeltrajecten | 10 |
| | 2.5 | Beleidskader | 10 |
| 3 | Beschrijving huidige situatie | | 17 |
| | 3.1 | Verkeer, vervoer en infrastructuur | 18 |
| | 3.2 | Economie | 19 |
| | 3.3 | Ruimtelijke ordening | 20 |
| | 3.4 | Woon- en leefmilieu | 21 |
| | 3.5 | Ecologie en landschap | 21 |
| | 3.6 | Bodem en water | 23 |
| | 3.7 | Luchtkwaliteit | 23 |
| | 3.8 | Cultuurhistorie en archeologie | 23 |
| 4 | Probleemanalyse | | 25 |
| | 4.1 | Algemeen | 26 |
| | 4.2 | Probleemstelling | 27 |
| | 4.3 | Doelstelling | 27 |
| 5 | Alternatieven | | 29 |
| | 5.1 | Wettelijk voorgeschreven alternatieven | 30 |
| | 5.2 | Randvoorwaarden en uitgangspunten | 30 |
| | 5.3 | Ontwikkelen alternatieven en varianten | 30 |
| | 5.4 | Overzicht te onderzoeken alternatieven en varianten | 32 |
| 6 | Te onderzoeken effecten | | 33 |
| | 6.1 | Algemeen | 34 |
| | 6.2 | Beschrijving effecten per thema | 34 |
| | 6.3 | Beoordelingscriteria | 36 |
| 7 | Procedure | | 39 |
| Bijlagen: | 1. | begrippen | 41 |
| | 2. | overzicht alternatieven | 45 |

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Op 2 december 1999 hebben het Rijk en de Provincie Limburg een Bestuursovereenkomst getekend, waarin bepaald is dat Rijksweg A73-Zuid, Rijksweg A74, de N280-Oost en de N293 (OTR) vóór 1.1.2008 gerealiseerd moeten zijn. Met de ondertekening van de bestuursovereenkomst is de aanleg van Rijksweg A68 door het Rijk vervangen door de feitelijke aanleg van de N280-Oost, waarvoor de Provincie de productieverantwoordelijkheid heeft.

Tezamen met Rijksweg A74 moet de N280-Oost zorgen voor de koppeling van het Nederlandse wegennet (Rijkswegen A73 en A67) met het Duitse (A61). Door de Europese Commissie en het Europese Parlement wordt in het kader van de Trans-Europese Netwerken een hoge prioriteit toegekend aan de onderlinge koppeling van de nationale netwerken van de lidstaten. Dit sluit aan bij het belang, dat het Rijk en de Provincie hechten aan een volwaardig wegennet in Noord- en Midden-Limburg in verband met de bereikbaarheid en leefbaarheid. Ook sluit dit aan bij het belang, dat aan Duitse zijde gehecht wordt aan goede aansluitingen op het Nederlandse wegennet.

Rijksweg A74 verbindt Rijksweg A73 met de Duitse A61 en de N280-Oost verbindt Rijksweg A73 met de Duitse A52. Aangezien zowel Rijksweg A73, de A61 als A52 uitgevoerd zijn (en worden) als autosnelweg met 2x2 rijstroken dienen Rijksweg A74 en de N280-Oost minimaal als dubbelbaans autoweg met 2x2 rijstroken uitgevoerd te worden. Omdat de Provincie geen autosnelwegen beheerd is met het Rijk en de Duitse overheden overeengekomen, dat de N280-Oost zal worden uitgevoerd als dubbelbaans autoweg met 2x2 rijstroken.

Voor de Provincie houdt de aanleg van de N280-Oost de verplichting in tot het opstellen van een Tracénota/MER en het nemen van een Provinciaal Tracébesluit. Aan de Tracénota/MER gaat een Startnotitie vooraf. Aan Duitse zijde zal voor de doortrekking van de A52 de daarvoor gebruikelijke procedure van de Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) gevolgd worden. Beide procedures dienen zo veel als mogelijk op elkaar afgestemd te worden, hetgeen voor deze grensoverschrijdende wegverbinding leidt tot één Tracénota/MER-UVS.

## 1.2 Voorgeschiedenis

Tot nu toe zijn er nogal wat besluiten genomen die van betekenis zijn voor de ontwikkeling van de N280-Oost. De belangrijkste worden voor de diverse besluitvormingsniveaus in chronologische volgorde hieronder weergegeven.

***Europese besluiten***

In 1990 werd in het Europees Parlement een resolutie aangenomen (90/C 27/05), waarin is bepaald om in Europees verband prioriteit te geven aan de ontwikkeling en de onderlinge aansluiting van "Trans-Europese Netwerken". In de geldende gemeenschapswetgeving is dit streven nogmaals vastgelegd in beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnet.
In de bijlagen van de Europese beschikking wordt o.a. het Trans-Europese Wegennet in kaart gebracht. Op deze kaart staat afgebeeld welke wegverbindingen als hoofdaders worden gezien. Het Trans-Europese wegennet bestaat uit reeds bestaande, nieuwe of aan te passen autosnelwegen en wegen van hoge kwaliteit die:

- een belangrijke rol spelen in het lange afstand verkeer, of
- rondwegen vormen rond de voornaamste stedelijke knooppunten op de in het net aangegeven assen, of
- zorgen voor de koppeling met andere takken van vervoer, of
- de niet aan zee gelegen of perifere regio's verbinden met de centraal gelegen regio's van de gemeenschap.

Een wegverbinding tussen Midden-Limburg (Roermond) en het zuidelijk Rhein/Ruhrgebied (Mönchengladbach) in Duitsland is als een nog te realiseren wegverbinding hierin opgenomen.

***Nederlandse besluiten***

In oktober 1995 is door Provinciale Staten van Limburg het "Streekplan Noord- en Midden-Limburg[1]" vastgesteld. Hierin wordt als volgt over de verbinding gesproken: *"Deze verbinding is van groot belang voor de ontsluiting van Roermond in oostelijke richting. Naast onderdeel van de internationale wegennetwerkstructuur (Ruhrgebied-Zuid / West-Europa) is adequate ontsluiting van de Roermondse bedrijvigheid en ontsluiting van de Maasplassen in samenhang met de toeristische ontwikkelingen (bezoekerspotentieel vanuit het Duitse achterland) van wezenlijk belang voor de regio".*

Door Provinciale Staten is in mei 1996 het "Provinciaal Mobiliteitsplan" (PMP)[2] vastgesteld. In het PMP is een visie ontwikkeld op het Nationaal en het Regionaal Verbindend Wegennet.
De N280-Oost, toen nog Rijksweg A68 geheten, heeft hierin een belangrijke functie op het gebied van het goederen- en personenverkeer (collectief en individueel) gekregen. Het PMP stelt dat de Rijksweg A68 in relatie tot de Rijksweg A73-zuid van vitaal belang is, voor ondermeer de verkeersontlasting van Roermond en de ontsluiting van bedrijfslocaties bij Roermond. De realisering van Rijksweg A68 is derhalve als concreet beleidsvoornemen in het PMP opgenomen.
In januari 1998 is door Gedeputeerde Staten, ter uitwerking van het PMP, de Beleidsnota "Regionaal Verbindend Wegennet" vastgesteld. Hierin wordt gestreefd naar een sluitend Regionaal Verbindend Wegennet in relatie tot een sluitend Nationaal Verbindend Wegennet, waarbij uitgegaan werd van de aanleg van Rijksweg A73-Zuid en Rijksweg A68.

In het kader van het "Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport" heeft in 1998 overleg plaatsgevonden tussen het Rijk en de Provincie. Hierin zijn beide partijen tot overeenstemming gekomen over een pakket aan wegen, waarmee zowel de bereikbaarheid en de leefbaarheid in Noord- en Midden-Limburg gediend is als de koppeling met het Duitse wegennet wordt gerealiseerd. Dit pakket wordt aangeduid met "Via Limburg" en omvat de aanleg van Rijksweg A73-Zuid, Rijksweg A74 de N280-Oost en de N293 (OTR). In december 1998 hebben het kabinet en de Tweede Kamer nut en noodzaak hiervan onderschreven en met de overeenstemming ingestemd. In december 1999 is conform de wens van de Tweede Kamer hiervoor een bestuursovereenkomst tussen het Rijk en de Provincie gesloten. In deze bestuursovereenkomst is vastgelegd, dat de N280-Oost tegen een taakstellend budget van fl. 60 mln. vóór 1.1.2008 als dubbelbaans autoweg met 2x2 rijstroken gerealiseerd moet zijn.

In het voorontwerp "Provinciaal Omgevingsplan Limburg" van februari 2000, dat het Streekplan, Milieubeleidsplan, Waterhuishoudingsplan, Provinciaal Mobiliteitsplan en het Grondstoffenplan voor de Provincie moet vervangen, wordt in het onderdeel over de regiovisie en het gebiedsgericht beleid voor de regio Roermond gesproken over de in voorbereiding zijnde doortrekking van de N280 richting Duits grensgebied, de N280-Oost.

***Duitse besluiten***

In 1992 is door de federale overheid het "Bundesverkehrswegeplan" vastgesteld. In het bijbehorende "Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen", dat in 1993 is vastgesteld en een wettelijke status heeft, is de aanleg van de B230/A52 aangeduid met "im weiteren Bedarf als 4-streifige Bundesfernstraße". Dit betekent dat de deelstaat Nordrhein-Westfalen de opdracht heeft gekregen het voornemen uit te werken door het meest gewenste tracé te bepalen (het zogeheten "Linienbestimmungsverfahren") in relatie tot de aansluiting op het Nederlands wegennet.
Het Landschaftsverband Rheinland bijgestaan door het Rheinisches Autobahnamt Krefeld is belast met de uitwerking ervan.

In zijn brief van 16.6.1999 aan de Minister van Verkeer en Waterstaat benadrukt de "Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen" het belang van de aanleg van de A52 vanaf Elmpt en de aansluiting daarvan op het Nederlandse Wegennet in de vorm van een dubbelbaans auto(snel)weg met 2x2 rijstroken. Tevens verzoekt hij de Nederlandse overheid de planvorming en realisatie van de N280-Oost als voortzetting van de A52 energiek op te pakken in samenwerking met het Landschaftsverband Rheinland om de totale wegverbinding zo snel mogelijk te realiseren.

1 Provincie Limburg, Streekplan Noord- en Midden-Limburg, Algemene herziening, 1994.
2 Provincie Limburg, Provinciaal Mobiliteitsplan 1996-1999, Provinciaal Bestuur van Limburg, Maastricht, Mei 1996.

In het "Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Düsseldorf" van mei 2000 is de doortrekking van de A52 vanaf Elmpt tot aan de Nederlandse grens opgenomen als 4-streifige Bundesfernstraße ten behoeve van de bereikbaarheid van de regio en de koppeling met het Nederlandse wegennet.

### 1.3 Doel van de Startnotitie

De Startnotitie maakt deel uit van de milieueffectrapportage en heeft tot doel:

- het aangeven van de probleemstelling en het doel van de voorgenomen activiteit;
- het informeren van de betrokken personen en instanties, zoals insprekers, wettelijke adviseurs en de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer) over de voorgenomen activiteit;
- het geven van een overzicht op hoofdlijnen van wat in de op te stellen Tracénota/MER-UVS zal worden beschreven;
- het verkrijgen van richtlijnen voor de Tracénota/MER-UVS.

De Tracénota/MER-UVS N280-Oost/A52 zelf dient de provinciale overheid van Limburg en de Duitse overheid in staat te stellen een besluit te nemen over de uit te voeren weginfrastructurele maatregelen in het plangebied. Daartoe worden in de Tracénota/MER-UVS mogelijke tracés en (inrichtings-)varianten onderling vergeleken, waardoor bij de besluitvorming over de tracékeuze een evenwichtige afweging tussen diverse belangen, waaronder het milieubelang, mogelijk is. In de Tracénota/MER-UVS worden de te verwachten effecten van de aanleg van de N280-Oost/A52 in hun onderlinge samenhang beschreven en vergeleken.

De inhoud van dit document voldoet aan artikel 7.10 van de "Wet Milieubeheer" en aan de voorwaarden aan de UVS zoals deze zijn weergegeven in het "Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz" (UVPG).

Op basis van de Tracénota/MER-UVS wordt het Provinciaal (Ontwerp) Tracébesluit (POTB) opgesteld. Na besluitvorming over het POTB door de Provincie volgt de ruimtelijke inpassing. De gemeente(n) herzien hiervoor de vigerende bestemmingsplannen, de Provincie zal voor de realisering van de N280-Oost het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) uitwerken.

***Initiatiefnemers en bevoegd gezag***

Initiatiefnemers voor het opstellen van de Tracénota/MER-UVS is Gedeputeerde Staten van Limburg voor Nederland en het Landschaftsverband Rheinland namens de Duitse overheid. Het bevoegd gezag voor de studie is Gedeputeerde Staten van Limburg.

***Inspraak***

Iedereen kan inspreken op de Startnotitie om zijn wensen kenbaar te maken. Deze wensen zal het bevoegd gezag betrekken bij het opstellen van de richtlijnen voor de Tracénota/MER-UVS. De richtlijnen geven aan wat er in het MER-deel moet komen te staan. De Startnotitie ligt na publicatie ter inzage gedurende de in de bekendmaking vermelde termijn in de Staatscourant regionale en lokale bladen. Schriftelijke reacties kunnen binnen de aangegeven termijn worden gezonden naar:

Gedeputeerde Staten van Limburg
Inspraak Startnotitie
Tracénota/MER-UVS N280-Oost/A52
t.a.v.: Afdeling Infra-Projecten
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

### 1.4 Opbouw van de Startnotitie

In hoofdstuk twee zal eerst het kader van de onderhavige studie worden uiteengezet. Hierin komen aspecten naar voren als de wettelijk te volgen procedures, het beleidskader en de begrenzing van het onderzoek. Vervolgens wordt in hoofdstuk drie aangegeven hoe de huidige situatie in het gebied is. Hoofdstuk vier beschrijft de probleem- en doelstelling van de N280-Oost/A52. In hoofdstuk vijf volgt een uiteenzetting van de alternatieven en varianten die onderling worden vergeleken. De effecten per thema en de beoordelingscriteria voor de alternatieven worden in hoofdstuk zes beschreven. Tot slot wordt in hoofdstuk zeven de fasering van het onderzoek verduidelijkt.

# 2 Kader van de studie

## 2.1 Procedure

Op grond van wetgeving is (het initiatief tot) de aanleg van een auto(snel)weg gehouden aan een aantal procedures. Deze zijn vastgelegd in zowel Europese, Nederlandse als Duitse regelgeving.

***Europese besluitvorming***
Conform de EG-richtlijn inzake de milieueffect-rapportage (m.e.r.) dient voor de aanleg van een auto(snel)weg een milieueffectrapportage te worden uitgevoerd, waarbij burgers en belang-hebbenden de mogelijkheid tot inspraak dient te worden geboden. Voor deze richtlijn zijn in de Nederlandse en de Duitse wetgeving verschillende wetten, verordeningen en maatregelen van bestuur beschreven waartussen overeenkomsten maar ook verschillen bestaan. In het zogenaamde "Espoo-verdrag" zijn daarnaast afspraken vastgelegd die betrekking hebben op grensover-schrijdende projecten, die gevolgen kunnen hebben voor een buurland. Bij dergelijke projecten moet sprake zijn van wederzijdse infor-matie-uitwisseling en is minstens gezamenlijk overleg noodzakelijk. De overheid van het mogelijk betrokken land en de burgers daarvan moeten daarnaast in de gelegenheid worden gesteld om net als de eigen overheden en burgers een inbreng te hebben in het MER. Gezien het grensoverschrijdende karakter in het onderhavige geval zal tevens overleg plaatsvinden met de betrokken bestuurders in Duitsland en zal worden gestreefd naar een gezamenlijk standpunt.

***Nederlandse besluitvorming***
De Nederlandse besluitvorming ten aanzien van de realisatie van een auto(snel)weg is onder andere vastgelegd in het "Besluit Milieueffect-rapportage" van 4.7.1994. Conform categorie 1.2 van onderdeel C uit bijlage 2 van het besluit, is voor de N280-Oost het (laten) uitvoeren van een m.e.r. verplicht. De uiteindelijke vaststelling van het tracé vindt plaats door het provinciaal bestuur.
Het MER dient alle milieu-informatie te bevatten die noodzakelijk is voor het te nemen besluit door het bevoegde gezag. Aanvullend op het MER wordt tevens een Tracénota opgesteld die infor-matie bevat over aspecten, die niet verplicht onderzocht behoeven te worden in een MER.
Het handelt hierbij o.a. om de aspecten: Ruimtelijke Ordening, Verkeer en Vervoer, Economie en Kosten. De genoemde rapporten worden samengevoegd tot de Tracénota/MER

***Duitse besluitvorming***
De realisatie van Bundesfernstraßen (Bundes-autobahn of Bundesstraße) valt in Duitsland onder de bevoegdheid van de federale overheid (Bund). De planning vindt plaats in een drietal elkaar opvolgende stappen. In de eerste stap worden nut en noodzaak van de nieuwe weg-verbinding bepaald in het zogeheten "Bedarfs-plan". Dit plan vormt een bijlage bij het "Fern-strassenausbaugesetz" (FstrAbG). Het "Bedarfs-plan" vormt een bijlage bij de wet over de hoofd-infrastructuur en verkrijgt daarom een bindend karakter.

Vervolgens vindt een zogenaamd "Linienbestim-mungsverfahren" plaats, waarin het tracé wordt bepaald. In deze fase wordt onder meer een "Umweltverträglichkeitsstudie" (UVS) uitgevoerd, een MER dus. De tracévaststelling is een bestuursbesluit, dat ten aanzien van de volgende procedure stap een bindend karakter heeft voor de betrokken overheden. Het besluit heeft echter nog geen rechtsgevolg: het vastgestelde tracé is alleen bindend voor de betrokken overheden. Ruimtelijk kan de invulling van het tracé nog gewijzigd worden.
De derde fase heet het 'Planfeststellungs-verfahren'. Op basis hiervan wordt de vergunning voor de aanleg verleend.

***Procedurele afstemming***
Door de Nederlandse en Duitse overheden is besloten om de plan- en besluitvorming ten aanzien van de N280-Oost/A52 gezamenlijk voor te bereiden. Daarbij treedt de Provincie in Nederland op als initiatiefnemer van het project. Het Landschaftsverband Rheinland, hierbij bijgestaan door het Rheinisches Autobahnamt, fungeert als initiatiefnemer namens de Duitse overheid.

Door de initiatiefnemers is een geïntegreerde procedure uitgewerkt voor de plan- en besluit-vorming, die recht doet aan de Nederlandse en Duitse procedures. Het MER met de Tracénota alsmede de Duitse UVS worden in het kader van deze studie tot één samenhangend document gesmeed zonder dat de individuele procedures te kort worden gedaan.

## 2.2 Relatie met IJzeren Rijn

Begin april 2000 zijn de richtlijnen vastgesteld voor de "Trajectnota/MER IJzeren Rijn".
De "Trajectnota/MER IJzeren Rijn" dienen de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in staat te stellen een beslissing te nemen over een reactivering van het historisch tracé van de IJzeren Rijn, dan wel het in gebruik nemen van één van de alternatieven. Eén alternatief (alternatief A1) dat onderzocht wordt streeft bundeling na met de N280-Oost/A52.
De voor- en nadelen hiervan worden onderzocht door de initiatiefnemers van de Trajectnota/MER IJzeren Rijn. De gemeente Roermond en de Provincie zijn voorstander van een tracé voor de IJzeren Rijn, dat via Venlo loopt, ter versterking van de logistieke kwaliteit van Venlo.

## 2.3 Begrenzing

De begrenzing van het gebied waarvoor de Tracénota/MER-UVS doorgevoerd wordt is tweeledig. Enerzijds is er het gebied waarbinnen de effecten van aanleg van de N280-Oost/A52 zichtbaar zijn, het zogenaamde studiegebied. Anderzijds ligt binnen dit studiegebied het plangebied; dit is het gebied waarbinnen de infrastructurele oplossingen voor de realisatie van de N280-Oost/A52 worden gezocht.

***Studiegebied***
Per (milieu)effect zal een studiegebied worden vastgesteld. Door het verschil in aard en omvang van uitstraling van de diverse effecten is een eenduidig studiegebied nauwelijks te omschrijven. Het studiegebied omvat echter altijd minstens het plangebied. Naast negatieve (milieu)effecten kunnen ook positieve (milieu)-effecten optreden.

***Plangebied***
Het Nederlandse deel van het plangebied ligt in de gemeenten Roermond en Swalmen, grofweg tussen de kernen Boukoul en Maalbroek/ Asenray, de N271 en de Rijksgrens. Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door de N271 (de toekomstige Rijksweg A73-Zuid/N293 (OTR) in 2020). De zuidgrens van het plangebied wordt gevormd door een denkbeeldige lijn op ongeveer 500 meter ten zuiden van het huidige tracé van de N68. De noordgrens wordt gevormd door een denkbeeldige lijn op ongeveer anderhalve kilometer ten noorden van het huidige tracé van de N68 (zie figuur 2.1).

Het Duitse deel van het plangebied bestaat uit een smalle corridor langs de bestaande B230. Aan de westzijde sluit deze corridor aan op het Nederlandse deel van het plangebied. Aan de oostzijde wordt de corridor iets breder ter hoogte van de ingang van het Engelse Royal Air Force (RAF)-terrein, waarna de corridor weer smaller wordt ter hoogte van de komgrens van de kern Elmpt, om vervolgens aan te sluiten op de A52, direct ten oosten van Elmpt.

De omvang van het plangebied is afgestemd op het doel om een zo kort en direct mogelijke wegverbinding op het niveau van een autoweg met 2x2 rijstroken te realiseren tussen Rijksweg A73-Zuid bij Roermond en de A52 bij Elmpt. Op Duits grondgebied wordt daarbij uitgegaan van een uitbouw van de huidige B230 (vastgelegd in het Bedarfsplan).

De aansluiting van de N280-Oost op Rijksweg A73-Zuid maakt géén deel uit van de studie.
De aansluiting maakt deel uit van wegvak F van Rijksweg A73-Zuid. De locatie van de aansluiting is vastgelegd in het Tracébesluit van de minister van Verkeer en Waterstaat voor Rijksweg A73-Zuid. Locatie en vorm van de aansluiting is opgenomen in het voorontwerp "Bestemmingsplan Rijksweg 73-Zuid noordelijk deel" van de gemeente Roermond. Het voorontwerp heeft in mei/juni 2000 ter visie gelegen. De aansluiting wordt in het kader van deze studie derhalve als een autonome ontwikkeling gezien.

De aansluiting op de A52 direct ten oosten van Elmpt behoort wel tot de studie.

**Tabel 2.1: Te onderscheiden deeltrajecten**

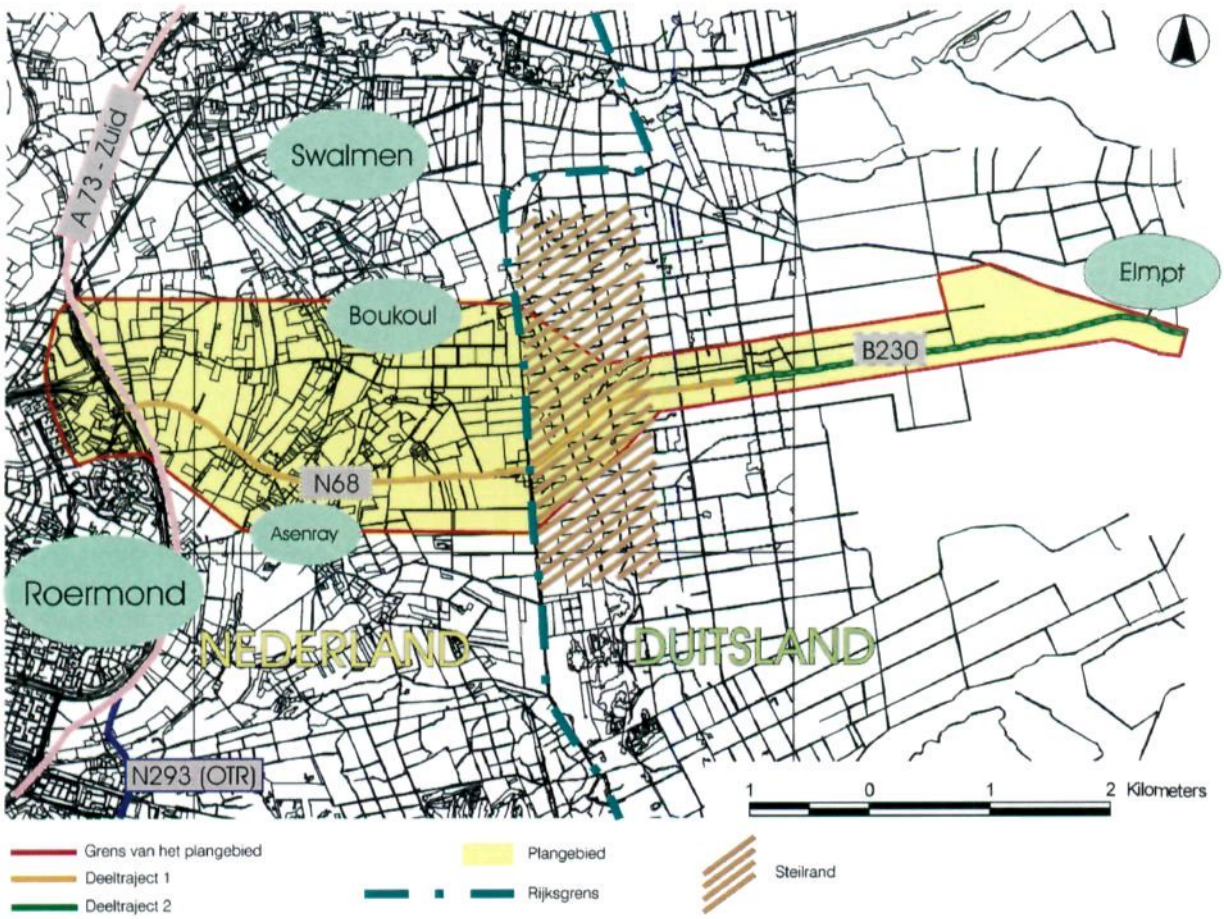
| Deeltraject | Wegvak | Bijzonderheden |
|---|---|---|
| 1 | Rijksweg A73-Zuid – ± 1 km ten oosten van de Steilrand | Aansluiten op ontwerp Rijksweg A73-Zuid |
| 2 | ± 1 km ten oosten van de Steilrand-aansluiting A52 | Aansluiten op bestaande A52 |

## 2.4 Deeltrajecten

Het studietraject voor de N280-Oost wordt ten behoeve van de vereenvoudiging van de studie opgedeeld in twee deeltrajecten. De te onderscheiden deeltrajecten zijn vermeld in tabel 2.1 en in kaart gebracht in figuur 2.1.

## 2.5 Beleidskader

***Algemeen***
Een beslissing omtrent de eventuele aanleg van de N280-Oost/A52 dient afgezet te worden tegen het beleidskader dat voor het studiegebied van toepassing is. Op basis van relevante beleidsnota's worden voor diverse aspecten kort de beleidsdoelstellingen weergegeven. Aan de hand van deze beschrijving wordt duidelijk wat de diverse overheden voor ogen hebben bij de ontwikkeling van het studiegebied.




*Figuur 2.1:*
*Deeltrajecten in kaart*

***Verkeer en vervoer***

Een belangrijke basis voor de beleidsuitgangspunten voor de Europese Unie wordt gevormd door het Verdrag van Maastricht (7 februari 1992). In dat verdrag zijn enkele passages opgenomen die betrekking hebben op de (ontwikkeling van de) hoofdinfrastructuur in Europa, de zogenaamde Trans-Europese Netwerken.

De beleidsuitgangspunten op Rijksniveau voor verkeer en vervoer zijn verwoord in het "Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer deel d" (SVV II-d) van 1990, en de daaruit voortgevloeide nota's "Samenwerken aan Bereikbaarheid" (SWAB) en "Transport in Balans" (TIB). Belangrijke milieudoelen ten aanzien van de reductie van emissies van onder andere het verkeer zijn vastgelegd in het "Nationaal Milieubeleidsplan Plus" (NMP+). In het beleid wordt sterk ingezet op het beperken en geleiden van de groei van de automobiliteit ten gunste van alternatieve vervoerwijzen en op een afname van het aantal verkeersslachtoffers en een verbetering van de leefbaarheid.

Volgens de planning zal eind 2000 het "Nationale Verkeers- en Vervoersplan" (NVVP) officieel in werking treden waarin het overheidsbeleid voor verkeer en vervoer is vastgesteld. Het NVVP zal het SVV II vervangen. Uit de bespreekversie van het NVVP blijkt dat de uitgangspunten goed aansluiten bij voornoemde nota's. In het NVVP zal Rijksweg A68 niet meer worden opgenomen als onderdeel van het hoofdwegennet van het Rijk conform de bestuursovereenkomst tussen het Rijk en de Provincie.

Het provinciaal verkeers- en vervoerbeleid is verwoord in het "Provinciaal Mobiliteitsplan 1996-1999" (PMP). In het PMP staan geleiding en beperking van vermijdbaar (vracht)autogebruik centraal. Het realiseren van een Regionaal Verbindend Wegennet is één van de speerpunten van het beleid. Het Regionaal Verbindend Wegennet is verder uitgewerkt in de beleidsnota "Regionaal Verbindend Wegennet". In de visie van het PMP vervult de N280-Oost een belangrijke functie als externe verbindingsweg tussen de economische en recreatieve centra in en rond Roermond en het Duitse achterland.

In de toekomst zal het "Provinciaal Omgevingsplan Limburg" (POL) onder meer de functie van het Streekplan en het PMP vervullen. De N280-Oost is in dit plan opgenomen als regionaal verbindende weg met een hoge kwaliteitsfunctie.

Het lokale verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Roermond is met name verwoord in het Verkeersstructuurplan (VSP) van 1994. De belangrijkste speerpunten voor het beleid zijn het waarborgen van de bereikbaarheid en de leefbaarheid. De gemeente conformeert zich daarmee aan de doelstellingen zoals die ook door de hogere overheden zijn gesteld.

Het landelijke verkeers- en vervoerbeleid in Duitsland is verwoord in het Bedarfsplan uit 1992 van de "Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen". Hierin worden het verkeerstechnische en investeringskader voor de ontwikkeling van de Duitse nationale verkeersinfrastructuur voor wegen, spoorwegen en waterwegen beschreven. In het "Bedarfsplan" wordt de aandacht vooral gericht op de nog in onvoldoende mate gerealiseerde aanleg van oost-west verbindingen, die kunnen bijdragen aan een duurzame overwinning van de (historische) tweedeling van Europa. Voor het grensgebied met Nederland ter hoogte van Midden-Limburg wordt in het "Bedarfsplan" aangestuurd op de voltooiing van onder andere de B230/A52 in westelijke richting en de aansluiting op het Nederlandse wegennet.

Het verkeers- en vervoerbeleid op deelstaatniveau is vastgelegd in het "Gesamtverkerhrsplan" van de deelstaat Nordrhein-Westfalen. Net als in Nederland wordt in het beleid sterk ingezet op het bedwingen van de groei van de mobiliteit en op het terugdringen van de negatieve effecten van verkeer en vervoer.

Op regionaal niveau is door de Bezirksregierung Düsseldorf in 2000 het "Gebietsentwicklungsplan" (GEP) vastgesteld. In dit plan wordt op basis van de ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer in Nordrhein-Westfalen tevens ingegaan op de grensoverschrijdende ontwikkelingen, met name rekening houdend me het aspect van een Europese markt zonder binnengrenzen.

In het ILS Schriften 86 van het "Institut für Landes- und Stadtentwicklungforschung des Landes Nordrhein-Westfalen" (ILS) is een samenvattend grensoverschrijdend ruimtelijk ontwikkelingsperspectief verwoord. Hoewel het accent dient te liggen op multimodaal vervoer en alternatieven voor het wegvervoer, valt er niet aan te ontkomen om in de regio een aantal wegverbindingen te completeren. De N280-Oost/A52 tussen Roermond en Elmpt is er daar een van.

***Economie***

Sinds begin jaren '80 is het sociaal economisch beleid van de Rijksoverheid in Nederland gericht op twee doelen. Als eerste doel wordt aangegeven het bereiken van een grotere gelijkwaardigheid tussen regio's. Ook het Europees beleid en instrumentarium (EFRO) is daar op gericht.
Als tweede doel wordt aangegeven het verhogen van de bijdrage van iedere regio aan de nationale welvaartsontwikkeling.

- Het Ministerie van Economische Zaken heeft in juni 1999 de nota Ruimtelijk Economisch Beleid: "Dynamiek in netwerken", uitgebracht. Deze nota bevat economische bouwstenen voor toekomstige ruimtelijke nota's, met name voor de nog in ontwikkeling zijnde "Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening" en NVVP. Het ruimtelijk economisch beleid richt zich op het versterken van het ruimtelijk economisch netwerk en het benutten van de economische potenties in regio's.

Het (sociaal)economisch beleid van de Provincie is gericht op vernieuwing van de economische structuur in Midden-Limburg, met als doel het creëren van werkgelegenheid voor met name laagopgeleiden in Midden-Limburg. In het "Economisch Beleidskader" (Provincie Limburg, oktober 1994) zijn de doelstellingen voor het provinciaal economisch beleid vastgelegd.
De hoofddoelstelling is: "een duurzame, milieuverantwoorde economische groei van bedrijvigheid en werkgelegenheid in Limburg". Voor de fysieke elementen van het economisch beleidskader geldt, dat het beleid op deze elementen in de toekomst onderdeel zal uitmaken van het POL.

Op lokaal niveau is het economisch beleid in het studiegebied nader uitgewerkt in het "Regionaal ontwikkelingsplan (ROP) Midden-Limburg (1988)". In dit ROP wordt gesteld dat de aandacht primair moet worden gericht op het opheffen van de knelpunten in de fysieke infrastructuur. Prioriteit hierbij hebben de ombouw respectievelijk aanleg van de Rijkswegen N68, A73 en A74.

Conform de voorwaarden voor de Europese metropoolregio Rhein-Ruhr dient in de gebieden met grensligging rekening te worden gehouden met vervlechtingen die het nationaal en deelstaatniveau overschrijden, en dienen deze tot gezamenlijke initiatieven en ontwikkelingsconcepten te leiden.

***Ruimtelijke ordening***

Voor Nederland is in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX, VROM, 1993) het landelijk gebied van het studiegebied aangeduid met een blauwe koers. Deze koers houdt in: verbrede plattelandsontwikkeling door integratie van ruimtelijke en ook economische functies, waarbij specifieke regionale kwaliteiten richtinggevend zijn.

Het ruimtelijk beleid van de Provincie, zoals weergegeven in de Algehele Herziening van het Streekplan Noord- en Midden-Limburg (1995), is gericht op ruimtelijke concentratie in de stedelijke gebieden en een restrictief beleid in het overige gebied. Voor het ruimtelijk beleid geldt ook dat dit in de toekomst onderdeel uit gaat maken van het POL.
In het vigerende bestemmingsplan buitengebied voor de gemeente Swalmen is vastgesteld dat het buitengebied van Swalmen is bestemd voor de functies landbouw, bosbouw en natuur met inbegrip van recreatief medegebruik. Uitbreiding van bestaande landbouwbedrijven is mogelijk, nieuwvestiging echter niet. Ook het buitengebied van Roermond is sterk gericht op de functies agrarische producties en natuur. De woningbehoefte wordt vooral gerealiseerd in het stedelijke gebied.

Op Duits grondgebied geldt het "Landesentwicklungsplan" (LEP) van de deelstaat Nordrhein-Westfalen (1995). Hierin is het studiegebied aangeduid als gebied met een overwegend landelijke ruimtelijke structuur. De as Roermond-Möchengladbach-Düsseldorf is in het LEP aangeduid als "Großräumige Achse von europäischer Bedeutung" voor zowel het spoor- als het wegverkeer.

Het "Gebietsentwicklungsplan" van het Regierungsbezirk Düsseldorf bepaalt op regionaal niveau de wettelijke doelstellingen voor de

ruimtelijke ordening. De bovenliggende beleidsdoelstellingen zijn het beschermen van de vrije ruimte, rekening houdend met de bebouwingszwaartepunten, alsmede bovenregionale koppelingen met de aangrenzende provincies aan weerszijden van de Duits-Nederlandse grens.

Op lokaal niveau is het "Flächennutzungsplan" van de Gemeinde Niederkrüchten van kracht. Dit plan beschrijft de doelen van het "Gebietsentwicklungsplan" zoals concentratie van bedrijven of de belangrijke waarborging van woongebieden met inachtneming van zaken als behoud van groene zones op lokale gebieden.

***Woon- en leefmilieu***

Het beleid voor ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer in Nederland is zowel op nationaal als op provinciaal niveau gericht op het instandhouden en waar mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid van voorzieningen en de leefbaarheid van stad en platteland. Om de negatieve gevolgen van een hoge verkeersbelasting te verminderen wordt op diverse beleidsniveaus in Duitsland gestreefd naar een geconcentreerde ontwikkeling van woongebieden en bijbehorende voorzieningen.

***Ecologie en landschap***

Het internationale natuurbeleid komt tot uitdrukking in een aantal internationale overeenkomsten die door Nederland zijn ondertekend. De verdragen komen voort uit internationale verplichtingen op het gebied van behoud van Biodiversiteit (Verdrag Biologische Diversiteit, 1992) en de bescherming van in het wild voorkomende soorten en hun leefgebieden (het verdrag van Bern, de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn).

De internationale regelgeving bepaalt dat ingrepen in de leefgebieden van de beschermde soorten slechts mogelijk zijn indien er sprake is van 'dwingende redenen van groot openbaar belang' en 'ontstentenis van alternatieve oplossingen'.

In het kader van de Vogelrichtlijn is de overgang van het lager gelegen middenterras naar het hooggelegen plateau met daarop het Elmpter Wald (in het vervolg de terrasrand genoemd) aangewezen als Speciale Beschermingszone.

Het Elmpter Schwalmbruch en het "Naturschutzgebiet Lüsekamp und Boschbeek" zijn aangewezen als Speciale Beschermingszones in het kader van de Habitatrichtlijn. Met deze aanwijzigingen maken genoemde gebieden onderdeel uit van het Europees netwerk van beschermde gebieden "NATURA 2000".

Bijzondere en kwetsbare gebieden, planten en dieren zijn in Nederland beschermd via de "Natuurbeschermingswet". In deze wet zijn de nationale verplichtingen die voortvloeien uit het Verdrag van Bern en de Habitatrichtlijn geïmplementeerd. De gebodsbepalingen in de Natuurbeschermingswet verbieden het vangen, verstoren en het verontrusten van dieren en het uitsteken van planten. Onder bepaalde voorwaarden is, in het belang van de volksgezondheid en de openbare veiligheid, of om andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu gunstige effecten, ontheffing mogelijk (Koninklijk Besluit 486). Ontheffing kan alleen dan verleend worden als blijkt dat er géén andere bevredigende oplossing bestaat en indien met de aanleg geen afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijk verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan.

In Nederland is op Rijksniveau de Ecologische Hoofd-Structuur (EHS) van Nederland opgenomen in het "Natuurbeleidsplan"[3]. De EHS dient nader uitgewerkt te worden door de provincies. Het Blankwater en Vlinkenbroek zijn aangewezen als kerngebieden van de EHS. In de noord-zuidrichting loopt een ecologische ontwikkelingszone door het studiegebied. Deze moet uitwisseling van soorten tussen het Swalmdal en het Roerdal mogelijk maken.

In het "Structuurschema Groene Ruimte[4]" (SGR) is voor de gronden binnen de EHS een basis

3 Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Natuurbeleidsplan, 1990.

4 Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Structuurschema Groene Ruimte, 1992.

**nee-tenzij-principe**

**A.**
*Vraag: gaan bij de ingreep belangrijke ecologische, bosbouwkundige en/of landschappelijke waarden verloren?*
Nee, dan is het compensatiebeginsel niet aan de orde.
Ja, dan B.

**B:**
*Vraag: gaat het om een zwaarwegend maatschappelijk en economisch belang?*
Nee, dan wordt de ingreep niet toegestaan.
Ja, dan C.

**C.**
*Vraag: zijner andere locaties mogelijk waarbij geen waarden verloren gaan?*
Ja, dan dient de ingreep daar plaats te vinden.
Nee, dan dienen de nadelige effecten zoveel mogelijk verminderd te worden (mitigatie) en pas dan is compensatie aan de orde.

bescherming ingesteld waarvoor het compensatiebeginsel geldt. Ingrepen en ontwikkelingen in en in de onmiddellijke nabijheid worden niet toegestaan als deze de wezenlijke kenmerken of waarden aantasten. Dat betekent dat bij een aantasting van deze gronden (die op grond van zwaarwegend maatschappelijk belang nodig is) compensatie van de schade verplicht is.

Het grondgebied van onder andere de gemeenten Roermond en Swalmen is in het SGR aangewezen als één van de elf "Waardevolle Cultuurlandschappen" (WCL). Daarom is het integrale gebiedsgerichte beleid weergegeven in het "Gebiedsperspectief WCL-gebied Midden-Limburg" (provincie Limburg, april 1995).
Het landschapsbeleid is gericht op het behouden en versterken van het landschappelijk basispatroon, het bebouwingspatroon en het ruimtepatroon ten behoeve van een duidelijke landschappelijke structuur en een gevarieerd en afwisselend landschap.

Het provinciaal beleid is neergelegd in de nota "Natuur en Landschapsbeheer 2000-2010".
Als belangrijk uitgangspunt wordt genoemd het realiseren van een duurzame ecologische structuur, die aansluit bij de EHS. De Provincie heeft de EHS verfijnd en verruimd tot de "Provinciale Ecologische Structuur" (PES). Deze is vastgelegd in het "Streekplan Noord- en Midden-Limburg" en tevens opgenomen in het voorontwerp POL. De Provincie heeft het compensatiebeginsel uit het SGR vertaald naar een provinciale "Natuurcompensatieregeling[5]".
Hierin is vastgelegd dat een ingreep in een gebied met natuurwaarden, landschappelijke waarden of bosbouwkundige waarden alleen plaats kan vinden indien er zwaarwegende maatschappelijke argumenten voor zijn, en indien er geen reële alternatieve locatie voor de ingreep is, het "nee-tenzij-principe", zie bovenstaand kader op. De regeling geeft aan hoe en in welke mate compensatie van verloren waarden plaats moet vinden.

Voor het gebied ten oosten van Roermond hebben de Provincie, de Gemeente Roermond en Rijkswaterstaat een natuurvisie opgesteld. In de "Integrale en Gezamenlijke Natuurvisie Oost-Roermond en omgeving" is aangegeven wat de landschappelijk en ecologische waarde van het gebied is, wat de ecologische ontwikkelingskansen hiervan zijn en in hoeverre het verzilveren van die kansen kan leiden tot een perspectiefvolle robuuste natuur.

Zowel de (beleids)doelstelling van de gemeente Roermond als die van Swalmen richt zich op de instandhouding, dan wel kwalitatieve verhoging van ecologische waarden binnen de gemeente.

In Duitsland dient de Bundesnaturschutzgesetz (BnatSchG) als raamwet voor de natuur- en landschapsbescherming. Op deelstaatniveau wordt deze wet uitgewerkt. Als natuur beschermingsgebieden zijn in het studiegebied aangewezen het Elmpter Schwalmbruch en "Lüsekamp und Boschbeek". Het Elmpter Wald is

5 Provincie Limburg, Nota Natuur en Landschapsbeheer 2000-2010, 1999.
6 Provincie Limburg, Natuurcompensatieregeling, 1997.

aangewezen als landschapsbeschermingsgebied. Ook bevinden zich natuurmonumenten en beschermde landschapsdelen in en nabij het studiegebied. Voor het grensoverschrijdende natuurpark Maas-Schwalm-Nette is een ecologisch basisplan opgesteld.

***Bodem en water***
Het Nederlandse beleid gericht op de kwaliteit van bodem-, grond- en oppervlaktewater is vooral geregeld in nationale, provinciale en gemeentelijke milieubeleidsplannen en in de "Vierde Nota Waterhuishouding" (1997). In de laatstgenoemde nota staat de bescherming van bodem, grond- en oppervlaktewater tegen schadelijke invloeden centraal.

Het "Milieubeleidsplan 1995-1998" van de Provincie geeft het bodem- en waterbeleid weer. Het beleid is vastgelegd in de "Provinciale Milieuverordening Limburg". In het studiegebied liggen twee grondwaterbeschermingsgebieden. Tot de 'aangeduide' milieubeschermingsgebieden behoren de bodembeschermingsgebieden, de provinciaal ecologische hoofdstructuur en prioritaire gebieden voor herstel van verdroogde natuur en enkele bufferzones.

In het "Waterhuishoudingsplan Limburg" (1995) is het provinciaal waterbeleid vastgesteld. Dit beleid richt zich op het beperken van verontreinigingen, het (om)vormen van watersystemen tot biologisch gezonde systemen, het verminderen van het (grond)watergebruik en het afstemmen en organiseren van een integrale waterhuishouding. Hoofddoelstelling van het "Integraal Waterbeheersplan Roer en Geleenbeek" (Waterschap Roer en Overmaas en Zuiveringsschap Limburg, december 1997) is het voeren van integraal waterbeheer dat erop gericht is de toegekende functies te realiseren in goede afstemming op de beleidsvelden ruimtelijke ordening en milieu.

Volgens §1 en 2 van het "Bundesnaturschutzgesetz", waarin het Duitse beleid is opgesteld, dienen zowel het rendement van de bodemfuncties als onderdeel van de natuurhuishouding alsmede de exploitatie van de bodems als gebruiksmogelijkheden van natuurlijke goederen door de mens duurzaam te worden gegarandeerd. Het "Bodenschutzgesetz" heeft tot doel het op duurzame wijze waarborgen of herstellen van de bodemfuncties. Het "Wasserhaushaltsgesetz" (WHG) bepaalt de wezenlijke bestemmingen voor de waterhuishouding.

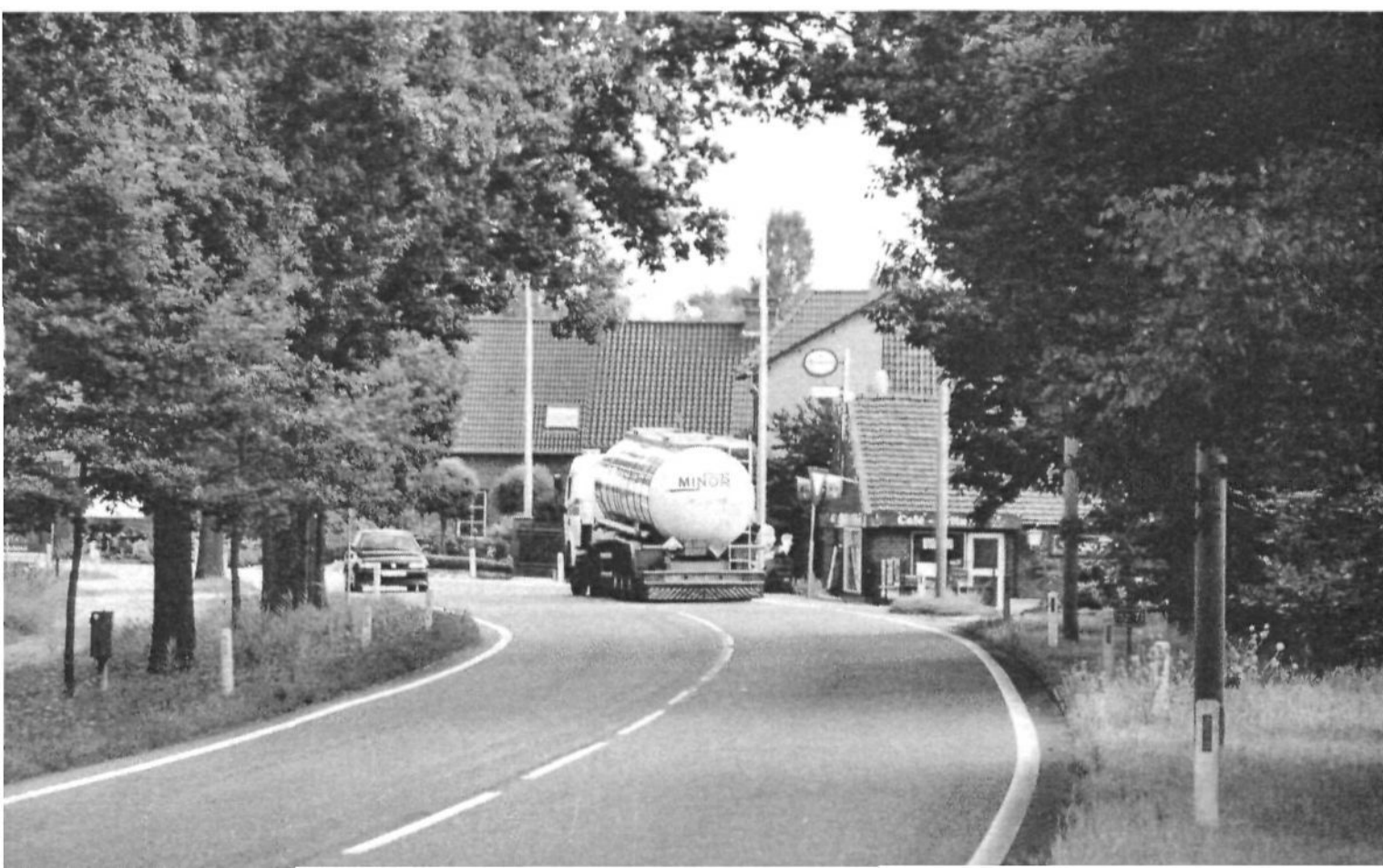
***Luchtkwaliteit***
In het "Nationaal Milieubeleidsplan III" (NMP3) zijn de doelstellingen voor de verkeersemissies en de luchtkwaliteit voor Nederland weergegeven. Met betrekking tot de verkeersemissies richt het beleid zich vooral op de vermindering van de uitstoot van stoffen die resulteren in klimaatsverandering en verzuring.

De Provincie stelt in het "Milieubeleidsplan 1995-1998" enkele algemene doelstellingen voor de luchtkwaliteit. De Provincie richt zich daarbij onder andere op de overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen.
Voor de luchtbescherming zijn in Duitsland twee wetten van toepassing: het "Bundesnaturschutzgesetz" en het "Bundes-Immissionsschutzgesetz" (BImSchG). Volgens de BNatSchG dient de verontreiniging van de lucht door middel van landschapsonderhoudsmaatregelen zo gering mogelijk te worden gehouden en te worden verminderd.

***Cultuurhistorie en archeologie***
Eind 1999 is de "Nota Belvedère" in Nederland gepresenteerd om een samenhangend Rijksbeleid tot stand te laten komen, dat voldoende ruimte biedt om de cultuurhistorische identiteit sterker richtinggevend te laten zijn voor de inrichting van Nederland. De concrete uitwerking van de nota zal plaatshebben in de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening. Voor het Belvedèregebied Roerdal is het beleid gericht op instandhouding en ontwikkeling van de cultuurhistorische identiteit.
In Duitsland wordt het aanstellen van cultuur- en bodemmonumenten geregeld in de "Denkmalschutzgesetz". In het studiegebied is ongeveer 300 meter ten zuiden van de B230 bij de grensovergang een grafheuvel aangewezen als bodemmonument.

# 3 Beschrijving huidige situatie





## 3.1 Verkeer, vervoer en infrastructuur

***Regionaal Verbindend Wegennet***

Op enige afstand van Roermond liggen de achterlandverbindingen A2/A76 en A67. Roermond is daarmee verbonden via de N271, die nu nog in beheer is van het Rijk. Aan de noordzijde wordt in westelijke richting Roermond onsloten via de N280. Aan de zuid-oost liggen de N570 en de N293, die beide bij Heinsberg-Erkelenz aansluiting geven op de A46. Aan de oostzijde van Roermond ligt de N68, die bij Elmpt aansluiting geeft op de A52. Al deze wegen sluiten aan op de locale ring rond Roermond, waardoor de structuur gesloten wordt.

De enige directe grensoverschrijdende wegverbinding met het Rhein-Ruhrgebied is de N68, die door de kern Maalbroek/Asenray loopt. Op Duits grondgebied wordt tot Elmpt deze verbinding aangeduid met B230. Vanaf Elmpt is de A52 inmiddels gerealiseerd, die voorziet in een hoogwaardige verbinding met Mönchengladbach en verder het sterk verstedelijkte Rhein-Ruhrgebied.

De N280-N68-B230 vormt een belangrijke schakel in de regionale verkeersstroom op de lijn Eindhoven-Weert-Roermond op Nederlands grondgebied en Mönchengladbach-Düsseldorf-Köln op Duits grondgebied. De N280 is gedeeltelijk uitgevoerd als dubbelbaans autoweg met 2x2 rijstroken; de N68 en de B230 zijn uitgevoerd als verbindingswegen met 1x2 rijstroken.

Door het pakket "Via Limburg" verandert de wegenstructuur in de regio Roermond ingrijpend. De N271 zal door de komst van Rijksweg A73-Zuid zijn nationaal vervangende verbindingsfunctie verliezen en een lokale functie krijgen. Aan Duitse zijde zal de B230 als onderdeel van de A52 omgebouwd worden tot autosnelweg met 2x2 rijstroken. Aan de zuid-oostzijde van Roermond zal de N293 (OTR) ten oosten van de wijken "De Kemp-Kitskensberg" doorgetrokken worden tot aan de Rijksweg A73-Zuid ter plaatse van de Koninginnelaan. De N570, als ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Heide-Roerstreek, zal hierop aangesloten worden.

***Huidige situatie N68***

De Rijksweg N68 tussen Roermond en de landsgrens met Duitsland is in de huidige situatie vormgegeven als 1x2-strooksweg, zonder rijbaanscheiding en met één rijstrook per richting. Tussen de landsgrens en de aansluiting op de A52 ter hoogte van het dorp Elmpt, is de configuratie van de weg gelijk aan die op Nederlands grondgebied.

Vanaf de B230 wordt aan de zuidzijde van de weg ter hoogte van de kern Elmpt de vliegbasis Brüggen van de Engelse Royal Air Force (RAF) ontsloten. Vlak achter de hoofdingang van het terrein is een woonwijk gelegen voor de militairen en hun gezinnen. Aan de noordzijde van de weg wordt het kern Elmpt ontsloten. Via het lokale wegennet worden tevens de kernen Overhetfeld en Brüggen ontsloten op de B230.

Via de N68 worden aan de zuidzijde van de weg de kernen Maalbroek, Spik en Asenray ontsloten en aan de noordzijde de kern Boukoul.

Verder komen enkele wegen van het lokale wegennet op de N68 uit. De meeste lokale wegen, die nu uitkomen op de N68 zijn kleinere landwegen met een beperkte ontsluitingsfunctie. De landwegen hebben een functie voor de aanliggende boerderijen en zijn vaak onderdeel van recreatieve fietsroutes. De Maalbroekweg en de Dorpstraat in Asenray zijn de twee kruisende wegen die een belangrijkere functie hebben voor de verbinding tussen de omliggende kernen. De Maalbroekweg maakt verder deel uit van recreatieve fietsroutes en is onderdeel van de schoolroute zoals deze wordt beschreven in het verkeersveiligheidsplan van de gemeente Swalmen.

In 1995 bedroeg de verkeersintensiteit voor een gemiddelde weekdag op de N68 in de richting van de Duitse grens circa 3.700 motorvoertuigen en vanaf de Duitse grens circa 4.000 motorvoertuigen. Op het Duitse grondgebied bedroeg de verkeersintensiteit op de B230 in 1995 gemiddeld circa 7.300 motorvoertuigen per dag. Het aandeel vrachtverkeer op de N68 en de B230 is relatief hoog en bedraagt ongeveer 20% van het totale verkeer.

De prognoses voor 2020 geven een aanzienlijke stijging van de verkeersintensiteit te zien. Verwacht wordt dat na realisatie van het Designer Outlet Center (DOC) er in het jaar 2020 circa 20.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik maken van de N68. Voor de bouw van het DOC heeft Gedeputeerde Staten inmiddels de verklaring van géén bezwaar afgeven in het kader van de planologische regeling. B & W van de gemeente Roermond heeft op 29.8.2000 de bouwvergunning verleend.

Voor de periode tussen 1993 en 1998 zijn voor de N68 de wegvakken en de kruispunten geanalyseerd ten aanzien van de aard en het aantal ongevallen, dat er heeft plaatsgevonden. Opvallend is daarbij dat er twee wegvakken zijn waarvoor de verkeersonveiligheid zodanig sterk van de te verwachten waarde afwijkt, dat er sprake is van een relatief zeer onveilige situatie. Het betreft twee wegvakken aan het westelijke uiteinde van de N68, ter plaatse van de Elmpterweg. Opvallend is verder dat langs de N68 drie kruispunten liggen die juist veel veiliger zijn dan mag worden verwacht. Het betreft het kruispunt van de N68 met de N271 en twee kruispunten ter hoogte van de dorpen Maalbroek en Asenray.

Het aantal ongevallen met gewonden ligt voor Bundesstrassen zoals de B230 op ongeveer 0,45 ongevallen per miljoen personenautokilometer. Het aantal dodelijke slachtoffers ligt op ongeveer 15 per miljard personenautokilometer.

In de regio Noord- en Midden-Limburg lopen enkele spoorlijnen voor zowel personen- als goederenvervoer. De belangrijkste spoorlijnen zijn de (internationale) intercityverbindingen van Eindhoven via Venlo en Mönchengladbach naar Köln en van Eindhoven via Roermond naar Maastricht. De meest directe spoorverbinding tussen Roermond en Mönchengladbach wordt gevormd door het oude tracé van de goederenlijn "IJzeren Rijn", de spoorlijn tussen de haven van Antwerpen en het Ruhrgebied. Deze spoorlijn staat echter al geruime tijd onder de "rode vlag" en ligt voor een deel in het nationale natuurpark "De Meinweg".

Als onderdeel van het openbaar vervoer in de regio worden er enkele busdiensten onderhouden. De N68 maakt hierbij onderdeel uit van de gereden routes. Buslijn 15 verzorgt een verbinding vanuit het centrum van Roermond over de N68 tot aan de Duitse grens waar zich een overstapplaats op de Duitse streekbus naar Mönchengladbach bevindt. Lijn 18 en 518 verzorgen een verbinding van Roermond naar de kernen Asenray, Maalbroek en Boukoul waarbij de bussen voor een deel rijden over de N68. Ook wordt de N68 gekruist ter hoogte van de Maalbroekweg zodat via de N68 de route kan worden vervolgd via de Dorpstraat van Asenray.

Op Nederlands grondgebied is de N68 buiten de bebouwde kom voorzien van vrijliggende éénrichtingsfietspaden aan weerszijden van de weg. Ter hoogte van Maalbroek gaat het fietspad in oostelijke richting, ten zuiden van de weg, over in de parallelweg die open is voor alle verkeer. Het fietspad aan de noordzijde van de N68 is in westelijke richting is ook op dit wegvak vrijliggend.

Ter hoogte van de komgrens van Asenray sluit de parallelweg weer aan op de N68. Vanaf dat punt zijn in oostelijke richting aan weerszijden van de weg aanliggende fietsstroken aanwezig.
Ten oosten van Asenray zijn wederom vrijliggende fietspaden aan weerszijden van de weg aanwezig tot aan de landsgrens met Duitsland.
Op Duits grondgebied is aan de noordzijde van de B230 een vrijliggend fietspad in beide richtingen aanwezig.

### 3.2 Economie

De regio Noord- en Midden-Limburg heeft zich in de afgelopen decennia sterk ontwikkeld van een vooral op de landbouw georiënteerde regio tot een moderne bedrijfsregio. Vooral in Midden-Limburg ligt tegenwoordig het accent op de industrie, terwijl in Noord-Limburg het accent op transport, distributie en glastuinbouw ligt.
In 1999 is in de regio Noord- en Midden-Limburg de omzet in alle sectoren gestegen, behalve in de industrie. De omzet bij de grote bedrijven bleef

stabiel en het midden- en kleinbedrijf zorgde voor de behaalde omzetgroei. Het bedrijfsleven in de regio is meer gaan exporteren (stijging van 2%) maar hiermee bleef de regio Noord- en Midden-Limburg iets achter bij de landelijke groei (3%). In 1999 werd 9% minder geïnvesteerd dan het jaar daarvoor, terwijl er landelijk sprake was van een stijging van de investeringen met 4 %. De beschikbaarheid van voldoende goede arbeidskrachten lijkt hierin een belangrijke rol te spelen. Gezien de krapte op de arbeidsmarkt wordt de beschikbaarheid van arbeidskrachten steeds belangrijker voor de ontwikkeling van de regio. Het aantal werkzame personen in de regio is in 1999 opnieuw gestegen. Met een groei van 3% werd het landelijk percentage geëvenaard. Net als bij de omzetstijging, wordt de werkgelegenheidsgroei gerealiseerd vanuit het midden- en kleinbedrijf. (BRON: Kamer van Koophandel Noord- en Midden-Limburg).

Roermond heeft een belangrijke werkgelegenheidsfunctie binnen de regio. Ondanks een gunstige werkgelegenheidsontwikkeling is de werkloosheid in de regio Roermond groot. Roermond had in 1999 het hoogste werkloosheidspercentage van alle Limburgse gemeenten, namelijk 15% (Bron: Arbeidsvoorziening Limburg). Dit zijn voornamelijk laagopgeleiden.

De gemeente Roermond beschikt over een zevental industrieterreinen, allen in of nabij de stad gesitueerd, waaronder het bedrijventerrein Heide-Roerstreek. Voor het terrein van de voormalige Casimir kazerne in Roermond is de procedure voor de herziening van het vigerende bestemmingsplan in gang gezet voor de realisatie van een Designer Outlet Center (DOC) en een Mega-Bioscoop

Het studiegebied bestaat voor een groot deel uit gronden die in agrarisch gebruik zijn. Op de landbouwgronden is geen tot weinig woonbebouwing aanwezig.

In het Duitse deel van het onderzoeksgebied bevinden zich slechts enkele terreinen met een bedrijfsbestemming. In Elmpt bevindt zich aan de westelijke rand van de bebouwde kom, ter hoogte van het huidige eindpunt van de autoweg A52, een gemengd gebied met een geschat aandeel zakelijke benutting van ca. 20-30%. Het belangrijkste bedrijventerrein „Dam" heeft een omvang van zo'n 30 ha en is gesitueerd ten oosten van het onderzoeksgebied aan het reeds bestaande deel van de A52.

### 3.3 Ruimtelijke ordening

Voor wat betreft de bedrijvigheid kenmerkt het studiegebied zich hoofdzakelijk door een landbouwkundig gebruik. Aan de westzijde van het studiegebied, tegen de N271 aan, ligt een aantal fruitteeltbedrijven. In het Blankwater ligt een bosbessenkwekerij. Weilanden liggen vooral in de lagere en daarmee relatief vochtige gebieden. Dit zijn de gebieden langs de oude Maasmeander en het Blankwater. De hogere zand- en kleigronden rondom Asenray zijn voor een groot deel in gebruik als akker. De agrarische bebouwing ligt verspreid over het studiegebied. In het studiegebied is alleen enige bedrijvigheid te vinden nabij Asenray, Maalbroek en Elmpt. Grootschalige bedrijventerreinen komen er niet voor. Nabij het studiegebied ligt het bedrijventerrein Heide-Roerstreek. De bossen in het Nederlandse deel van het studiegebied hebben vooral een natuurlijke en recreatieve functie. In het Elmpter Wald vindt naast houtproductie ook zand- en grindwinning plaats. In het plangebied zijn geen nieuwe grootschalige ontwikkelingen voorzien.

De grotere woonkernen in het plangebied zijn Asenray en Elmpt, met respectievelijk ruim 800 en ongeveer 4.600 inwoners. Net ten noorden van het plangebied vormt Boukoul een woonkern met ongeveer 1.000 inwoners.

Over de landsgrens is net ten zuiden van de B230 een militair terrein gesitueerd. Dit militaire terrein is in gebruik als RAF luchtmachtbasis. Naar verwachting wordt het huidige gebruik van de luchtmachtbasis beëindigd. Het militaire terrein blijft wel gehandhaafd, maar dan als basis voor grondtroepen.

De recreatieve functie van het studiegebied is groot, al staat deze onder druk van het militaire vliegverkeer. De bosterreinen van het Maas-Schwalm-Nette-Park, die deel uitmaken van

het studiegebied, worden veel bezocht door recreanten uit de omgeving. Het gebied ten oosten van Roermond is een uitloopgebied voor de bewoners van deze stad. Voor de recreanten zijn in het studiegebied enkele bewegwijzerde fiets- en wandelroutes uitgezet. Grootschalige voorzieningen komen in het studiegebied echter niet voor. In de omgeving van het studiegebied hebben de Maasplassen, met jachthavens en overnachtings-mogelijkheden, een grote aantrekkingskracht op recreanten en toeristen.

Ten oosten van Roermond kruist een regionale leidingstrook voor hogedruk gastransport het tracé van de N68. Vanaf deze regionale leidingstrook loopt een aftakking parallel aan de N68 in de richting van Roermond. Ten noorden van de N68 ligt ter hoogte van Asenray een trafostation van de energiemaatschappij Essent. Vanaf dit punt loopt een hoogspanningsleiding (150kV) in zuidoostelijke richting. Ongeveer halverwege Asenray en de landsgrens kruist deze hoogspanningsleiding de N68 (kilometer 33,8). De dichtstbijzijnde masten staan op ongeveer 80 meter ten noorden en 190 meter ten zuiden van de weg.
In het plangebied liggen voorts een hogedruk brandstofleiding van de Defensie Pijpleiding Organisatie en parallel daaraan een Solvay pekeltransportleiding.

### 3.4 Woon- en leefmilieu

De kwaliteit van het woon- en leefmilieu in Maalbroek/Asenray staat onder druk door het verkeer op de N68/B230. Met name in Maalbroek zorgt de passage van de N68 mede als gevolg van het hoge aandeel vrachtverkeer voor barrièrewerking en hinder als gevolg van verkeerslawaai en trillingen.

### 3.5 Ecologie en landschap

Doordat het studiegebied zich bevindt op de landschappelijke overgang van laagvlakte naar plateau zijn er verschillende landschapstypen te onderscheiden. Onderscheid wordt gemaakt tussen het laagterras nabij de Maas, het middenterras globaal tussen Asenray en Boukoul en het hoogterras waarop het Elmpter Wald ligt. Door de aanwezigheid van akkers en graslanden heeft het landschap in de Maaslaagte een open karakter. Het middenterras is kleinschaliger door de aanwezigheid van bosjes en natuurgebieden.

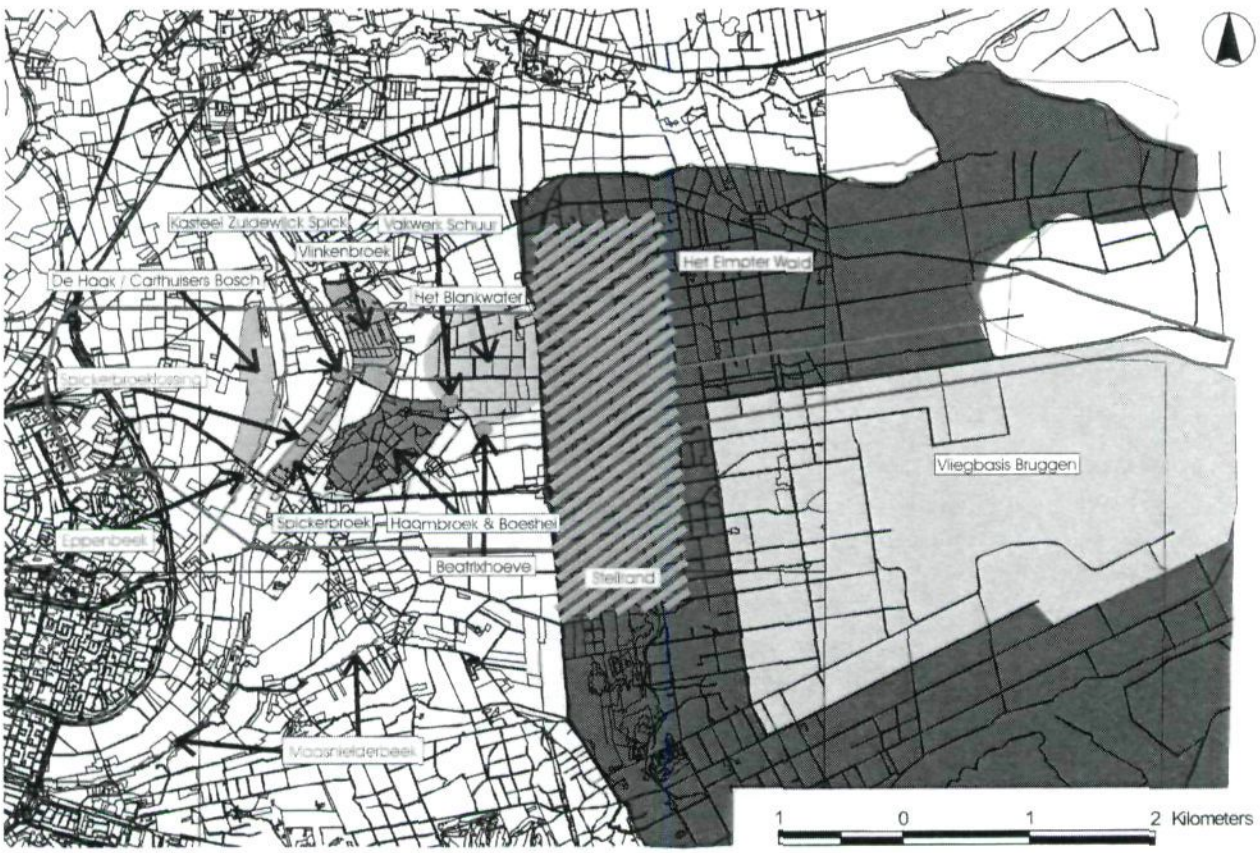
Tegen de terrasrand ligt een grootschaliger landbouwgebied dat tot de jonge ontginningen wordt gerekend. Het Elmpter Wald is een uitgestrekt gesloten gebied met zowel naald- als loofbos en heideterreinen. De ecologische waarden van de naaldbossen zijn gering, maar de bossen zijn wel van belang als leefgebied voor onder andere edelhert, wild zwijn en vele bosvogels. De terrasrand van het Elmpter Wald is een belangrijk structuurbepalend element. De beboste helling is vanuit bijna de gehele Maaslaagte aan de horizon waar te nemen.

Tussen de natuurgebieden met droge biotopen op de Maasterrassen ten oosten van Roermond en de nattere gebieden in het Maasdal bestaan belangrijke ecologische relaties. Deze relaties zijn door menselijke activiteiten verstoord. In noord-zuidrichting bestaan ecologische relaties tussen de bossen en de natuurgebieden ten noorden van het huidige tracé en de Lüzenkamp/ Melickerheide ten zuiden van het tracé.
Kleine natuurgebieden en landschapselementen vormen de schakels voor grootschalige ecologische verbindingen.
De Maasnielderbeek heeft in het plangebied deels redelijk natuurlijke oevers en in het beekdal komen waardevolle vegetaties voor.

Verder bevinden zich vooral waardevolle vegetaties aan de voet van het hoogterras. Dit wordt veroorzaakt door de vele reliëfverschillen, de hoge grond-waterstand en het optreden van kwel.

Het Elmpter Schwalmbruch kenmerkt zich door uitgebreide veenbossen, natte heideterreinen en zowel stilstaande als stromende wateren. In het natuurbeschermingsgebied Lüsekamp und Boschbeek bevinden zich zeldzame en bedreigde droge en natte biotopen. Het Blankwater en het Duitse Lüsekamp vormen de schakels tussen het Swalmdal en de Meinweg voor kwelafhankelijke soorten en soorten van natte heide.
Het Blankwater heeft een hoge ecologische waarde door het optreden van ijzerrijke kwel en de afwisseling in diverse vegetatietypen. Aan de oevers van wateren komen onder andere waardevolle soorten van het Dotterverbond voor.
Het Blankwater vormt een belangrijk voedselgebied voor roofvogels, wild zwijn en dassen; de wateren zijn van belang voor enkele amfibieënsoorten.

Het studiegebied heeft een grote betekenis voor vogels. Er zijn 35 broedvogelsoorten gekarteerd die op de Rode Lijst voorkomen. De gebieden op het laagterras kennen een hogere vogelsoortenrijkdom dan de dennenbossen op het hoogterras. De amfibieënwereld is soortenrijk in het studiegebied. De meeste soorten leven in de natte biotopen van het laagterras. Reptielen leven vooral op de zandige gebieden van het hoogterras. Verder leven in het onderzoeksgebied enkele zeldzame libellensoorten en is er sprake van een rijke populatie dag- en nachtvlinders. De natte bosgebieden Haambroek, Spickerbroek en Vlinkenbroek zijn belangrijke nestgebieden voor roofvogels. In het kleinschalige landschap tussen Asenray en Boukoul bevindt zich een aantal dassenburchten. Vrijwel het hele studiegebied is van belang als leefgebied voor de das.




*Figuur 3.1:*
*Globale weergave van belangrijke elementen in de regio*

### 3.6 Bodem en water

De ondergrond van Midden-Limburg is sterk beïnvloed door erosie- en sedimentatieprocessen van de Maas. Doordat de rivier haar loop enkele malen heeft verlegd zijn in verschillende stadia terrassen ontstaan. Het studiegebied kan daardoor grofweg in twee deelgebieden worden verdeeld: het hoogterras met terreinhoogten van 55 tot 70 meter en het middenterras dat ongeveer 25 tot 30 meter lager ligt. De Maas en haar directe omgeving behoren tot het laagterras en vallen net buiten het studiegebied.

De bodemkundige en hydrologische situatie van het studiegebied hangen sterk samen met de terrassenopbouw. Het hoogterras bestaat grotendeels uit grove zandgronden, afgewisseld met grind en plaatselijk met fijnzandige afzettingen. In hydrologisch opzicht vormt het een inzijggebied waar het neerslagoverschot wegzijgt naar het grondwater. Aan de voet van de terrasrand, in het Blankwater, en in de moerasgronden ten noorden van Maalbroek en Asenray komt het neerslagoverschot als kwel aan de oppervlakte.

Doordat de Maas haar loop in het verleden heeft verlegd is in het middenterras een afgesneden Maasmeander ontstaan. Deze loopt vanaf het dal van de Maasnielderbeek, via het Spickerbroek naar Kasteel Hillenraedt en vervolgens naar het Swalmdal. Ten westen van deze meander liggen vooral kleigronden; ten oosten vooral zandgronden. Op zowel het midden- als het hoogterras zijn door toepassing van het potstalsysteem enkeerdgronden ontstaan. Deze gronden liggen vooral bij Asenray en ten westen van Elmpt. Tussen Asenray en Boukoul bevinden zich enkele stuifzanden.

Overeenkomstig de hoogteligging van het studiegebied is de grondwaterstroming van oost naar west. Het studiegebied watert bijna geheel via de Roer en Swalm af op de Maas.

### 3.7 Luchtkwaliteit

Het Elmpter Wald en de noordelijk en zuidelijk ervan gelegen bosgebieden functioneren als buffergebied tussen de verstedelijkte band in het Maasdal en het verstedelijkte Rhein-Westfälische gebied in het oosten. De luchtverontreiniging in het studiegebied is laag. Het vrachtverkeer op de A52, B230 en N68 veroorzaakt de hoogste uitstoot. De uitstoot van het militaire vliegveld is nog niet gekwantificeerd. De grenswaarden voor $CO_2$ en $NO_x$ worden in het studiegebied onderschreden.

### 3.8 Cultuurhistorie en archeologie

Op basis van vele archeologische vondsten wordt aangenomen dat het studiegebied al voor de Romeinse tijd bewoond is geraakt. De hogere delen van het landschap zijn als eerste in gebruik genomen. Ten behoeve van de landbouw is de Maasmeander ontwaterd en werden beken gegraven om voor voldoende afwatering te zorgen. Rond 1900 is begonnen met het winnen van veen aan de voet van het Hoogterras. Na afloop zijn grootschalige akkers en weilanden aangelegd.

Om te voorzien in de houtbehoefte zijn de stuifzanden en het plateau bebost. De door overbegrazing ontstane heidevelden in het Elmpter Wald zijn sinds 1850 beplant met dennen. Het dennenhout werd gebruikt in de mijnen. Het bosgebied is een historisch jachtterrein, waarin nog jachtbanen ten behoeve van de drijfjacht liggen. Aan de westrand van het Elmpter Wald zijn voor en tijdens de Tweede Wereldoorlog militaire bouwwerken opgericht voor de Westwallverdedigingslinie. Hiervan zijn nog restanten aanwezig. In het Elmpter Wald liggen enkele opengelaten zand- en grindgroeves die zich in verschillende fasen van bebossing bevinden.

De kastelen Hillenraedt, ten noordwesten van Boukoul, en Zuidewijck-Spick zijn vanwege de ligging in de natte Maasmeander voorzien van slotgrachten.

In de gemeente Roermond zijn Tegelerye en de vakwerkschuur nabij Beatrixhoeve aangewezen als rijksmonument. Rond het kasteel Zuidewijck-Spick, een rijks- en provinciaal monument, is een gebied aangewezen op grond van de Natuurschoonwet. De hoeve Schaarbroek, in het noordwesten van het studiegebied, zal vermoedelijk aan het eind van het jaar 2000 tot gemeentelijk monument worden benoemd.

# 4 Probleemanalyse

## 4.1 Algemeen

In 1990 werd in het Europees Parlement een resolutie aangenomen (90/C 27/05), waarin door de Raad is bepaald om in Europees verband prioriteit te geven aan de "Trans-Europese Netwerken". Door het Europees Parlement is aangegeven dat het Trans-Europese Netwerk in een ruimte zonder binnengrenzen een duurzame mobiliteit van personen en goederen moet garanderen onder optimale sociale en veilige omstandigheden. Daarbij wordt gestreefd naar de verwezenlijking van de Gemeenschapsdoelstellingen, met name op het gebied van milieu en mededinging, alsmede bijgedragen tot een grotere en economische samenhang. Bovendien moet het netwerk de gebruikers hoogwaardige infrastructuur tegen aanvaardbare economische voorwaarden bieden, een optimale benutting van bestaande capaciteiten mogelijk maken en perifere regio's met centrale regio's verbinden. In de geldende gemeenschapswetgeving is dit streven nogmaals vastgelegd in beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnet. In de bijlagen van de Europese beschikking wordt o.a. het Trans-Europese Wegennet in kaart gebracht. Op deze kaart is de verbinding tussen Roermond-Möchengladbach-Düsseldorf opgenomen als een te realiseren Trans-Europese verbinding. Met de aanleg van de N280-Oost en de ombouw van de B230 wordt in de ontbrekende schakel in het Trans-Europese Netwerk voorzien.

De Provincie heeft zich met de ondertekening van de "Bestuursovereenkomst nr. LB5846" onder andere verplicht tot de aanleg van deze ontbrekende verbinding als dubbelbaans autoweg.

Met de uitvoering van de Projecten uit het MIT-pakket voorziet de Rijksweg A74 bij Venlo en de N280-Oost bij Roermond in de ontbrekende schakels in de wegenstructuur op Europees, Nationaal en Regionaal niveau. De N280-Oost is te meer van belang daar Rijksweg A74 niet volledig verknoopt wordt met Rijksweg A73-Zuid. In het voorontwerp POL is de wegverbinding opgenomen als een ontbrekende regionaal verbindende weg met een hoge kwaliteitsfunctie.

Het college van Burgemeester en Wethouders van Roermond heeft op 5 juli 2000 de concept "Structuurvisie Roermond[7]" vastgesteld, waarin de projecten van Via Limburg zijn geprojecteerd op de toekomstige ontwikkeling in Roermond.

Daarnaast zorgt de verbinding voor een verbetering van de infrastructurele en economische situatie in de regio Roermond. De realisatie van het Designer Outlet Center (DOC), waarbij ervan uitgegaan wordt dat 75% van de bezoekers uit Duitsland afkomstig is, zorgt voor een aanzienlijke stijging van de verkeersintensiteiten.
Door de realisatie van de N280-Oost in combinatie met de aanleg van de N293 (OTR) zijn de bedrijventerreinen verzekerd van een goede ontsluiting waardoor Roermond een betere kans maakt in het afwegingsproces van bedrijven die op zoek zijn naar een geschikte vestigingsplaats.

Op basis van de genoemde ontwikkelingen blijkt, dat de huidige N68 zijn functie binnen het Trans-Europese Netwerk in zijn huidige vorm niet waar kan maken.

***Samenvattend***
Het belang, van aanleg van de aanleg van de N280-Oost tussen Rijksweg A73-Zuid en de landsgrens en de ombouw van de B230 tot A52 vanaf de landsgrens, uit zich in:

- het sluiten van het "Trans-Europees Netwerk";
- de opname in het "Streekplan Noord- en Midden-Limburg" en het voorontwerp "Provinciaal Omgevingsplan Limburg";
- de opname in het "Provinciaal Mobiliteitsplan" en de "Beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet";

7 Gemeente Roermond, Structuurvisie Roermond, concept-ontwerp, mei 2000.

- de opname in diverse gemeentelijke planfiguren o.a. in de recente structuurvisie van de gemeente Roermond;
- het sluiten van de bestuursovereenkomst met het Rijk waardoor de Provincie zich heeft verplicht tot aanleg van de N280-Oost;
- het sluiten van het (inter)nationale en regionale wegennet en wegenstructuren;
- uitwisselbaarheid van verbindingen op structuurniveau;
- voorwaarden scheppen voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en recreatieve ontwikkeling van het Maasplassengebied.

### 4.2 Probleemstelling

Op grond hiervan is de volgende probleemstelling voor de N280-Oost opgesteld:
"*hoe kan het Trans-Europese Netwerk en het Regionaal Verbindend Wegennet gesloten worden tussen Rijksweg A73-Zuid bij Roermond en de Bundesautobahn A52 bij Elmpt, zodat het autoverkeer vlot en veilig kan doorstromen, passend bij het niveau van de aansluitende wegen en wat is daarvoor het meest gewenste tracé?*"

### 4.3 Doelstelling

Het doel van het project kan daarmee als volgt omschreven worden:
"*het realiseren van een duurzame, veilige en directe wegverbinding tussen Rijksweg A73-Zuid bij Roermond en de Bundesautobahn A52 bij Elmpt op het niveau van een dubbelbaans autoweg met 2x2 rijstroken*".

# 5 Alternatieven

## 5.1 Wettelijk voorgeschreven alternatieven

In de Tracénota/MER-UVS N280-Oost/A52 dienen in ieder geval wettelijk bepaalde alternatieven meegenomen te worden. Dit zijn het "Nulalternatief" en het "Meest Milieuvriendelijk Alternatief". In hoofdlijnen zijn deze alternatieven als volgt gedefinieerd:

***Nulalternatief***
Bij het nulalternatief wordt uitgegaan van de huidige situatie, waarin de N68 en de B230 de verbinding verzorgd. Het alternatief wordt geprojecteerd op de planhorizon (2020) inclusief de autonome ontwikkelingen als realisering van de Rijksweg A73-Zuid, de Rijksweg A74 en de N293 (OTR) en het Designer Outlet Center.
Dit alternatief dient als referentiekader voor de beschrijving van effecten van de overige alternatieven.

***Meest Milieuvriendelijke Alternatief***
Op basis van de beschrijving van de overige alternatieven wordt voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) gezocht naar een alternatief waarbij de toepassing van de best bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering als uitgangspunt geldt (het MMA kan mens- en/of natuurgericht zijn). Indien er echter argumenten zijn op grond waarvan deze aanpak niet mogelijk is, wordt na analyse van de milieueffecten van hiervoor genoemde alternatieven of varianten daarop, een alternatief met de minst nadelige milieueffecten tot MMA benoemd.

## 5.2 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Voor de ontwikkeling van de alternatieven zijn mogelijke randvoorwaarden en uitgangspunten opgesteld voor de aspecten verkeer en vervoer, infrastructuur, ruimtelijke ordening, economie, geluid, lucht, trillingen, landschap en recreatie, archeologie en cultuurhistorie, bodem-, grond- en oppervlaktewater en flora en fauna.

De N280 krijgt een regionaal verbindende functie en wordt uitgevoerd als dubbelbaans autoweg met 2x2 rijstroken zonder vluchtstrook (conform beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet (categorie B3), de Richtlijnen ontwerp niet-autosnelwegen (RONA) (categorie III) en de concept herziening RONA (categorie ROS II). De weg is gesloten voor langzaam verkeer en er worden geen erfontsluitingen of erftoegangswegen toegelaten. Door het toepassen van ongelijkvloerse kruisingen wordt het netwerk voor langzaam verkeer gehandhaafd. De N280-Oost moet uiterlijk 1.1.2008 voor het verkeer opengesteld zijn. Voor de aanleg is een taakstellend budget van fl. 60 mln. gulden beschikbaar (prijspeil 1998).

Bij de inpassing van de N280 blijven o.a. de kastelen Zuidewyck-Spick en Tegelereye behouden, worden waar nodig faunapassages aangelegd en wordt het eventuele natuurverlies gecompenseerd passend binnen de "Gezamenlijke en integrale natuurvisie Oost-Roermond e.o.", conform de provinciale natuurcompensatieregeling.

De lokatie en vorm van de aansluiting op de Rijksweg A73-Zuid, zoals opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan "Rijksweg 73-Zuid noordelijk deel" geldt als randvoorwaarde voor alle alternatieven.

Gedetailleerde randvoorwaarden en uitgangspunten worden opgenomen in de op te stellen Tracénota/MER-UVS).

## 5.3 Ontwikkelen alternatieven en varianten

Naast de wettelijk voorgeschreven alternatieven is het gebruikelijk een Nul-plus alternatief mee te nemen. Een Nul-plus alternatief zou kunnen zijn, het omvormen van de bestaande infrastructuur tot een autoweg met 2x1 rijstroken, waarbij over het gehele traject parallelwegen aangelegd worden. Van het bestuderen van het Nulplus-

alternatief wordt afgezien, daar dit alternatief nagenoeg dezelfde consequenties en effecten met zich meedraagt als een tracé met 2x2 rijstroken in de directe omgeving van de huidige N68, maar niet dezelfde kwaliteit als verbinding biedt. Daarnaast voldoet een autoweg met 2x1 rijstroken niet aan de bestuursovereenkomst.

Ten behoeve van het ontwikkelen van alternatieven en varianten heeft vooronderzoek plaatsgevonden. Dit vooronderzoek is vastgelegd in het achtergronddocument "Basisrapport: Tracénota/MER-UVS N280-Oost/A52".
Het ontwikkelen van alternatieven heeft plaatsgevonden conform de Duitse methodiek. Op basis van de geïnventariseerde gegevens zijn per thema waarderingskaarten opgesteld voor de huidige situatie. Aan de hand van deze kaarten is een conflictzoneplan opgesteld. Het doel van het conflictzone plan is om voor de ontwikkeling van tracévarianten gebieden te vinden met zo min mogelijk conflicten. Door het formuleren van gebieden waarbij in het kader van een maatregel op min of meer grote conflicten moet worden gerekend (conflictzones), kan het onderzoeksgebied worden onderverdeeld in gebieden met een hoog respectievelijk laag conflictpotentieel. Met deze verdeling is het mogelijk om bij het ontwikkelen van alternatieven en varianten zoveel mogelijk kwetsbare delen van het plangebied te ontzien.
Voor de ontwikkeling van alternatieven en varianten is het conflictzoneplan als uitgangspunt genomen.

Per deeltraject (zie figuur 2.1) zijn vervolgens tracés ontwikkeld.

***Deeltraject 1***
Globaal genomen zijn op deeltraject 1 drie oplossingsrichtingen te onderscheiden:
- een tracé ten noorden van de huidige N68;
- twee tracés ter hoogte van de huidige N68.

Aan de hand van het conflictzoneplan wordt duidelijk dat een tracé door de "Boeshei" en het "Haambroek" conflicten met bestaande natuurwaarden met zich brengt. Een tracé globaal via de huidige N68 levert conflicten met bestaande bebouwing op bij de passage van de kern Maalbroek. In alle tracéalternatieven en -varianten is er sprake van een autoweg met 2x2 rijstroken. Een nadere uitwerking heeft geleid tot een groot aantal varianten.
Een afweging op basis van conflictzoneplan op diverse aspecten heeft opgeleverd dat twee tracés in de directe omgeving van de huidige N68 en één tracé ten noorden van de huidige N68 worden uitgewerkt (bijlage 2). Deze tracés worden verder beschreven als alternatieven met bijbehorende varianten.

***Alternatief 1A***
De aanleg van de N280-Oost als 2x2 autoweg ten zuiden van de bebouwing aan de Raaystraat, vervolgens ten noorden van Zuidewyck Spick en blijft vervolgens ten noorden van het Rijksmonument in de nabijheid van de Beatrixhoeve.

***Alternatief 1B***
Het alternatief 1B betreft het uitbouwen van de bestaande infrastructuur in noordelijke richting tot een 2x2 autoweg. Het oorspronkelijke tracé van de N68 wordt hierbij gevolgd. Hierbij wordt de bebouwing aan de zuidzijde zoveel mogelijk gespaard. Voor het lokale verkeer wordt ter hoogte van Maalbroek een parallelweg, aan de zuidzijde van de N280-Oost, gerealiseerd.

***Alternatief 1C***
Het alternatief 1C betreft het uitbouwen van de bestaande infrastructuur in noordelijke richting tot een 2x2 autoweg. Ter plaatse van Maalbroek wordt het tracé echter niet uitgebouwd, maar omgeleid via een nieuw tracé ten noorden van de bebouwing langs de N68. De N68 behoud ter hoogte van Maalbroek de functie voor het lokale verkeer.

***Varianten steilrand***
Ter plaatse van de grensovergang dient over geringe afstand een groot hoogteverschil tussen het hoogterras en het middenterras overwonnen te worden. Het gewenste hellingspercentage (4,5%) kan op diverse manieren worden gerealiseerd:

| | |
|---|---|
| Maaiveldligging: | Vanaf de grens nagenoeg op maaiveld met aansluitend een ingraving van circa 7 meter in het hoogterras; |
| Verhoogde ligging: | Vanaf de grens een verhoging van nul meter tot circa 7 meter boven het maaiveld met aansluitend een ingraving van circa 3,5 meter in het hoogterras. |

***Deeltraject 2***
Op Duits grondgebied worden op hoofdlijnen de volgende oplossingsrichtingen onderscheiden:
- Uitbouw bestaande infrastructuur;
- Aanleg nieuwe infrastructuur ten noorden van bestaande B230.

Uitwerking van deze mogelijkheden heeft geleid tot een aantal varianten. Op grond van de eerder aangegeven afweging worden navolgende alternatieven voor het uitbouwen van de bestaande infrastructuur onderzocht:

***Alternatief 2A***
Dit alternatief bestaat uit een uitbouw van de bestaande infrastructuur met een nieuwe aansluiting op de A52 bij Elmpt.

***Alternatief 2B***
Dit alternatief volgt vanaf de grensovergang tot ongeveer halverwege het militair terrein het bestaande tracé van de B230, waarna tot Elmpt een nieuw noordelijk gelegen tracé wordt aangelegd.

## 5.4 Overzicht te onderzoeken alternatieven en varianten

Voor de twee deeltrajecten ontstaan aldus vijf alternatieven. Aangevuld met de wettelijk vereiste alternatieven geeft dit het onderstaand overzicht. Voor deeltraject 2 wordt géén MMA onderzocht, omdat, in Duitsland, in de volgende planfase, het zogenaamde "Planfeststellungsverfahren", bezien wordt of door het nemen van aanvullende maatregelen de negatieve effecten op het milieu beperkt kunnen worden.

**Tabel 5.1:**
**Overzicht alternatieven**

| **Deeltraject 1** | **Deeltraject 2** |
|---|---|
| Nulalternatief | Nulalternatief |
| Alternatief 1A | Alternatief 2A |
| Alternatief 1B | Alternatief 2B |
| Alternatief 1C | |
| Meest Milieuvriendelijk Alternatief | |

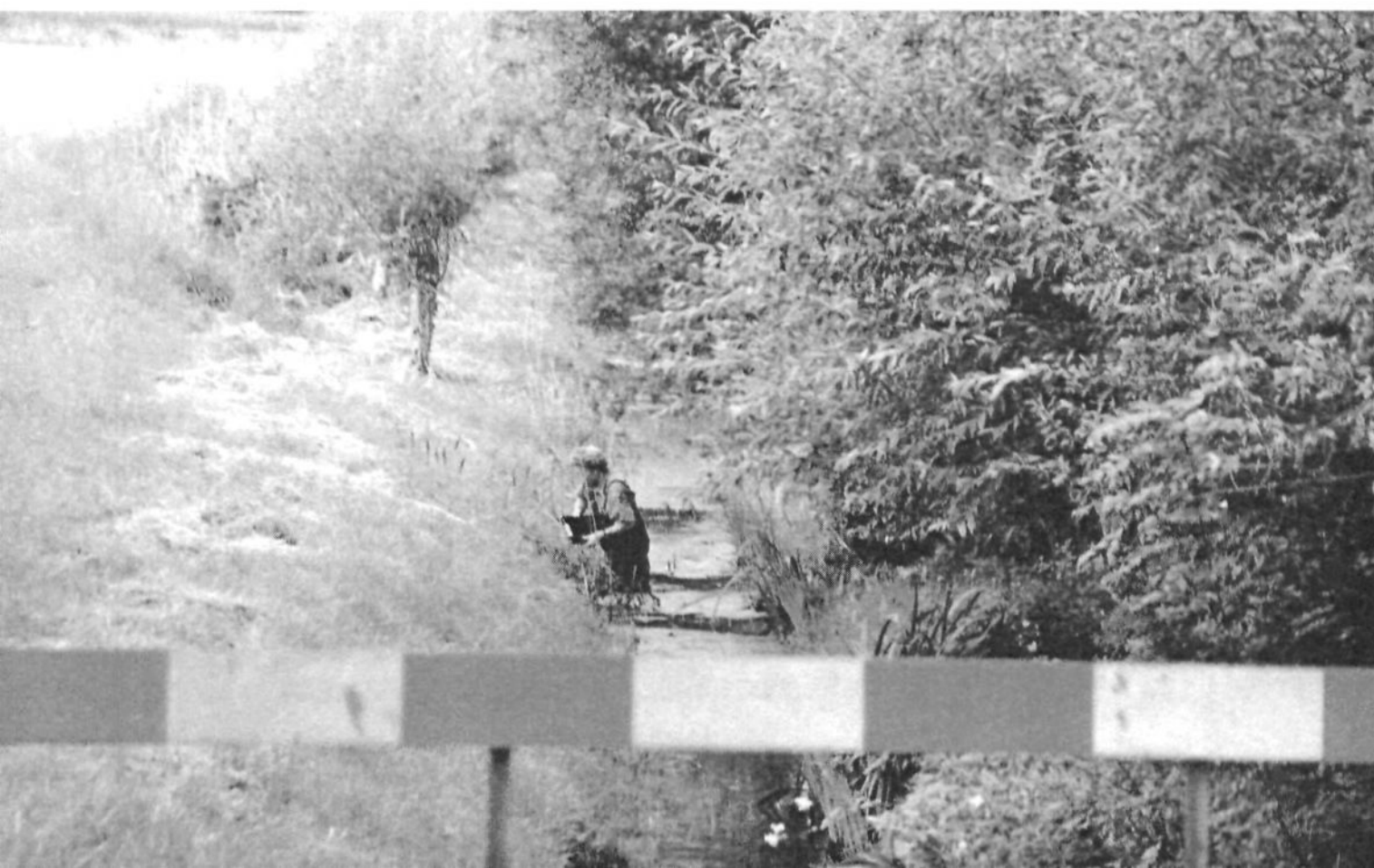
Binnen deeltraject 1 komen varianten om het hoogteverschil ter plaatse van de steilrand te overwinnen, namelijk door het aanleggen op maaiveld of verhoogd. Deze mogelijkheden worden niet als aparte varianten meegenomen (tabel 5.2). Deeltraject 2 kent geen varianten.

**Tabel 5.2:**
**Overzicht alternatieven met varianten**

| **Alternatieven** | **Varianten** |
|---|---|
| Alternatief 1A | Maaiveldligging |
| | Verhoogde ligging |
| Alternatief 1B | Maaiveldligging |
| | Verhoogde ligging |
| Alternatief 1C | Maaiveldligging |
| | Verhoogde ligging |

# 6 Te onderzoeken effecten





## 6.1 Algemeen

De verschillende alternatieven en varianten voor de N280-Oost/A52 zullen in de Tracénota/MER-UVS worden vergeleken voor hun effecten op een aantal aspecten, te weten:

- verkeer en infrastructuur;
- ruimtelijke ordening en economie;
- woon-, leefmilieu en luchtkwaliteit;
- ecologie en landschap;
- bodem en water;
- cultuurhistorie en archeologie.

De effecten op deze aspecten worden bekeken binnen het plangebied en het studiegebied. Het plangebied is aangegeven. Het studiegebied omvat in ieder geval het plangebied maar omdat de uitstraling en de reikwijdte van de verschillende (milieu)effecten verschillen, verschilt het studiegebied per (milieu)aspect. Per aspect zal een studiegebied worden vastgesteld. Zowel de positieve als negatieve effecten die ontstaan tijdens beide fases (de realisatie- en de gebruiksfase) zullen worden meegenomen.

**Tabel 6.1:**
**Overzicht te onderzoeken effecten**

| TE ONDERZOEKEN ASPECTEN | TE VERWACHTEN EFFECTEN |
|---|---|
| VERKEER EN INFRASTRUCTUUR | |
| Bereikbaarheid | + |
| Verkeersveiligheid | + |
| Barrièrewerking | - |
| RUIMTELIJKE ORDENING & ECONOMIE | |
| Wonen | +/- |
| Lokale en regionale bedrijvigheid | + |
| Landbouw | +/- |
| Recreatie | +/- |
| Vestigingsklimaat | + |
| WOON- EN LEEFMILIEU EN LUCHTKWALITEIT | |
| Geluid en trillingen | +/- |
| Externe veiligheid | +/- |
| Sociale aspecten | +/- |
| Luchtverontreiniging | +/- |
| ECOLOGIE & LANDSCHAP | |
| Kenmerkende landschapselementen | - |
| Areaalvernietiging | - |
| BODEM EN WATER | |
| Bodem | +/- |
| Grondwater | +/- |
| Oppervlakte water | +/- |
| CULTUUR EN ARCHEOLOGIE | |
| Cultuurhistorische gebieden/elementen | +/- |
| Archeologische gebieden/elementen | +/- |

## 6.2 Beschrijving effecten per thema

In tabel 6.1 is een overzicht gegeven van de aspecten waarop de alternatieven van invloed kunnen zijn. Over het algemeen zal er sprake zijn van positieve of negatieve effecten. Niet in alle gevallen worden significante effecten verwacht. Met betrekking tot verkeersafwikkeling op de N280-Oost/A52 geldt, dat het niet veel uitmaakt welk tracéalternatief er wordt gekozen, de intensiteiten zijn telkens ongeveer hetzelfde. Ook wat betreft de effecten op de economie maakt het weinig uit welk van de alternatieven er wordt gekozen. De macro economische effecten voor de regio zijn telkens gelijk omdat ieder alternatief dezelfde verbinding in het Trans-Europese Netwerk verzorgt.

In de Tracénota/MER-UVS zal per alternatief worden aangegeven hoe groot de effecten zijn en zullen de verschillen tussen de alternatieven genuanceerder worden aangegeven. Ter verduidelijking van tabel 6.1 wordt onderstaand een beschrijving van de te onderzoeken- en te verwachten effecten gegeven.

***Effecten op verkeer en infrastructuur***
Een nieuw tracé voor de N280-Oost/A52 of een uitbreiding van het bestaande tracé van de N68 zal waarschijnlijk resulteren in een verschuiving van de lokale verkeersstromen in het gebied; bepaalde wegen zullen verkeer aantrekken en andere wegen zullen worden ontlast. Het effect van de verschillende alternatieven op de verkeersintensiteiten zal in de Tracénota/MER-UVS worden weergegeven. Mede op basis van de veranderende intensiteiten kunnen uitspraken worden gedaan over de te verwachten verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en de barrièrewerking van de N280-Oost/A52.

***Effecten op ruimtelijke ordening en economie***
De alternatieven zullen gevolgen hebben voor de functies van het studiegebied als woon-, werk- en recreatiegebied voor de bevolking. In de Tracénota/MER-UVS zullen de gevolgen voor de bestaande en toekomstige ruimtelijke structuur worden beschreven.

Wat economische effecten betreft kan een onderscheid worden gemaakt in de directe economische effecten die ontstaan door de kosten van het realiseren van de N280-Oost/A52 en de indirecte economische effecten. De directe economische effecten worden bijvoorbeeld veroorzaakt door:
- herinrichting van de bestaande N68 in het tracé voor de N280-Oost;
- het aanleggen van nieuwe infrastructuur;
- het nemen van mitigerende en compenserende maatregelen;
- speciale maatregelen als aansluitingen, grondverwerving, verplaatsing of bescherming van leidingen, kabels en dergelijke of de aanleg van kunstwerken.

Aansluiting op het internationale wegennet door aanleg van de N280-Oost kan de gemeente Roermond een belangrijke indirecte economische impuls geven. De ligging tussen het Ruhrgebied en West-Nederland enerzijds en de ligging tussen het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) en Maastricht/Heerlen, Hasselt/Genk, Aken, Luik (MHAL) anderzijds biedt volop kansen voor een groeiende economie in Midden-Limburg.
De consequenties van de aanleg voor de economie zal in de Tracénota/MER-UVS vooral worden besproken op aspecten als bereikbaarheid, bedrijvigheid en werkgelegenheid voor het studiegebied. Door de realisering van de N280-Oost/A52 wordt een positief effect op de economische situatie van de regio verwacht.

***Effecten op woon- en leefmilieu en luchtkwaliteit***
Voor geluidsgevoelige objecten en gebieden zal worden bekeken of de hinder verandert ten opzichte van de referentiesituatie. Het is van belang de geluidhinder middels geluidscontouren in beeld te brengen, waarbij ook rekening wordt gehouden met cumulatie van het wegverkeerslawaai met andere geluidsbronnen. Aan de hand van de geluidscontouren en de geluidsgevoelige objecten in het studiegebied kan het aantal geluidgehinderden worden bepaald.
Trillingshinder zal alleen kwalitatief beschreven worden. Verwacht wordt dat de effecten op de genoemde aspecten zowel positief als negatief worden beïnvloed door de realisatie, deze effecten zijn moeilijk voorspelbaar en afhankelijk van de uitvoering.

Door aanleg van de A73-Zuid, de N293 (OTR) en de N280-Oost, in combinatie met de uitbreiding van bedrijventerreinen in Roermond kan het vervoer van gevaarlijke goederen in de toekomst toenemen. De hieraan gerelateerde risico's voor de veiligheid van omwonenden en gebruikers van de weg zullen in de Tracénota/MER-UVS worden weergegeven.

De effecten op de luchtkwaliteit worden zowel kwalitatief als, indien mogelijk kwantitatief, beschreven. Door de toename van de intensiteit zal dit effect waarschijnlijk negatief zijn.

***Effecten op Ecologie en Landschap***
De alternatieven zullen het landschap en ecologie op verschillende wijze en in verschillende mate beïnvloeden. Wat betreft ecologie zal de effectbeschrijving gericht zijn op thema's als areaalvernietiging, verstoring, barrièrewerking en versnippering. Met betrekking tot landschap zal worden onderzocht in hoeverre de aanleg van een alternatief of variant het landschapsbeeld tijdelijk of definitief zal verstoren dan wel zal versterken.

Verwacht wordt dat de effecten op ecologie en landschap vooral negatief zullen zijn tenzij er mitigerende en/of compenserende maatregelen worden getroffen, die aansluiten op de "Gezamenlijke en Integrale Natuurvisie Oost-Roermond en omgeving" en het hieraan verbonden uitvoeringsprogramma.

***Effecten op Bodem en Water***
Bodem, grondwater en oppervlaktewater kunnen door de alternatieven tijdelijk of permanent beïnvloed worden. In geval van drooglegging van weglichamen kunnen bijvoorbeeld tijdelijke of

permanente grondwaterstandverlagingen optreden. Ook kunnen ongewenste zettingen optreden. Voor de Tracénota/MER-UVS zal worden onderzocht waar, op welke wijze en in welke mate bodem, grond- en oppervlaktewater worden beïnvloed. De effecten van aanleg op bodem en water in het studiegebied zijn evenals de effecten op het woon- en leefmilieu afhankelijk van het gekozen alternatief en is dus nauwelijks in zijn algemeenheid te voorspellen.

***Effecten op Cultuurhistorie en Archeologie***
Voor de Tracénota/MER-UVS zal worden onderzocht in welke mate de alternatieven cultuurhistorische patronen en objecten aantasten. Tevens wordt bekeken of gebieden met een hoge archeologische waarde door de alternatieven worden doorkruist.

## 6.3 Beoordelingscriteria

Om een goede integrale afweging tussen de verschillende alternatieven mogelijk te maken worden de verschillende aspecten beoordeeld op van tevoren vastgestelde criteria.
In de tabel 6.2 wordt een aantal van de beoordelingscriteria aangegeven die hoogst waarschijnlijk zullen worden gebruikt in het onderzoek.

**Tabel 6.2:**
**Overzicht beoordelingscriteria**

| THEMA | ASPECT | BEOORDELINGSCRITERIA |
|---|---|---|
| VERKEER & INFRASTRUCTUUR | Bereikbaarheid | • Verkeersintensiteiten huidige infrastructuur |
| | | • Verkeersintensiteiten nieuwe infrastructuur |
| | Verkeersveiligheid | • Ongevallen in studiegebied |
| | Barrièrewerking | • Kruisende infrastructuur ongelijkvloers |
| RUIMTELIJKE ORDENING & ECONOMIE | Wonen | • Mogelijke uitbreiding woonlocaties |
| | | • Doorsnijding woonlocaties |
| | Lokale en regionale bedrijvigheid | • Vestigingspotentie |
| | | • Mogelijke uitbreiding bedrijventerrein |
| | | • Doorsnijding bedrijventerrein |
| | Landbouw | • Verstoring landbouwfunctie |
| | | • Doorsnijding landbouwgebieden |
| | Recreatie | • Verstoring recreatiegebieden |
| | | • Doorsnijding recreatiegebieden |
| WOON- & LEEFMILIEU & LUCHTKWALITEIT | Geluid / Trillingen | • Aantal geluidgehinderden |
| | | • Akoestisch ruimtebeslag nieuwe infrastructuur |
| | | • Trillingshinder gebruiksfase |
| | Externe veiligheid | • Risico vervoer gevaarlijke stoffen |
| | Sociale aspecten | • Sociale onveiligheid |
| | | • Barrièrewerking |
| | | • Visuele hinder |
| | Lucht | • Luchtverontreiniging |
| GROENE MILIEU | Ecologie | • Areaal vernietiging, verstoring en versnippering |
| | Bodem en water | • Aantasting en beïnvloeding bodemkwaliteit |
| | | • Aantasting kwaliteit grondwater |
| | | • Aantasting oppervlakte water |
| | Landschap | • Verlies kenmerkende landschapselementen |
| | | • Verandering in visueel-ruimtelijke kwaliteit(open/gesloten) |
| | | • Aantasting en/of toevoeging van beeldbepalende elementen |
| | Cultuurhistorie | • Verandering cultuurhistorisch bepaalde patronen |
| KOSTEN | Aanlegkosten | • Globale kostenraming in relatie tot het budget |

Procedure 7

De Tracénota/MER-UVS voor de N280-Oost/A52 wordt mede opgesteld voor het Provinciaal Tracébesluit ('het te nemen besluit') dat voorziet in de aanleg van de N280-Oost en de vaststelling van het tracé. Daarnaast wordt de nota gebruikt voor de Duitse besluitvorming en het opstellen van de uitwerking van het Provinciaal Omgevingsplan Limburg. De m.e.r.-procedure en het Provinciaal Tracébesluit worden zoveel mogelijk geïntegreerd. De informatie uit de Tracénota/MER-UVS wordt gebruikt bij de ontwikkeling van het ontwerp en het tracé van de N280-Oost die in het Provinciaal Tracébesluit wordt vastgesteld. De gekoppelde procedure verloopt globaal in zes fasen.

***Fase 1: Startnotitie en richtlijnen***
Onderhavige Startnotitie 'Tracénota/MER-UVS N280-Oost/A52 is opgesteld door de initiatiefnemer, Gedeputeerde Staten van Limburg.
Deze Startnotitie wordt gedurende vier weken ter inzage gelegd door het bevoegd gezag, in dit geval Gedeputeerde Staten van Limburg.
Hiermee wordt bekend gemaakt dat de m.e.r. wordt gestart. In de periode van vier weken wordt een informatieavond belegd waarin nadere uitleg wordt gegeven over de inhoud van de Startnotitie. Eenieder kan schriftelijk zijn of haar zienswijzen op het voornemen kenbaar maken bij het bevoegd gezag. Op basis van de Startnotitie en de inspraakreacties adviseert de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer) het bevoegd gezag over de richtlijnen voor de inhoud van de op te stellen Tracénota/MER-UVS. Vervolgens stelt het bevoegd gezag, mede op grond van genoemd richtlijnenadvies en het advies van de wettelijke adviseurs, de richtlijnen vast.

***Fase 2: opstellen Tracénota/MER-UVS***
De initiatiefnemers stellen de Tracénota/MER-UVS op aan de hand van de richtlijnen. In de Tracénota/MER-UVS worden de milieueffecten in beeld gebracht van alle alternatieven en van de tijdens de studie ontwikkelde (inrichtings-) varianten. Het bevoegd gezag zal de Tracénota/MER-UVS aanvaarden nadat het voldoende informatie bevat en voldoet aan de gestelde richtlijnen.

***Fase 3: opstellen Provinciaal Ontwerp Tracébesluit***
Op basis van de Tracénota/MER-UVS wordt een Provinciaal Ontwerp Tracébesluit voorbereid waarin de alternatieven worden afgewogen.
Op grond daarvan neemt het Bevoegd Gezag een besluit omtrent het te kiezen tracéalternatief en stelt dit vast in de vorm van een Provinciaal Ontwerp Tracébesluit.

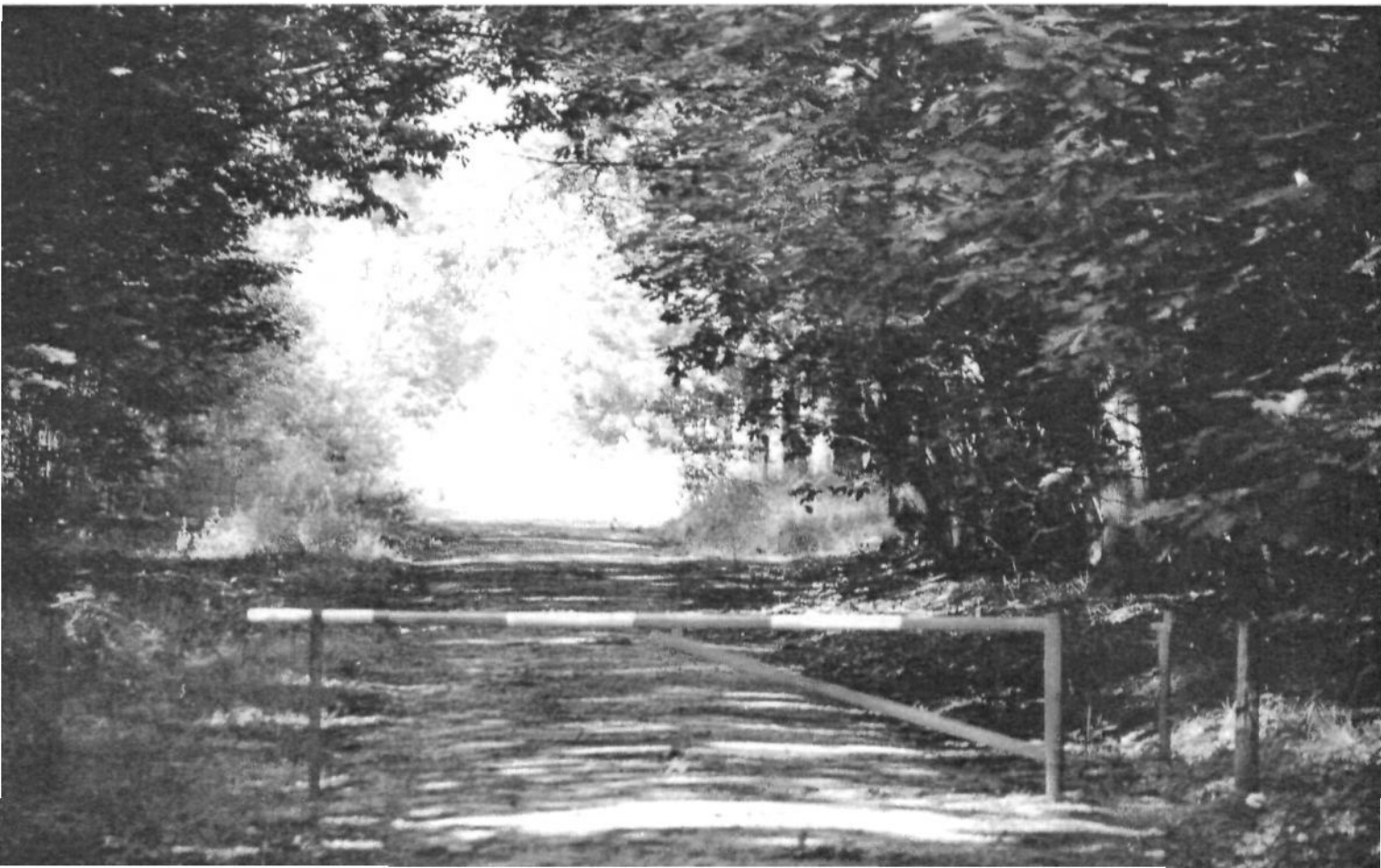
***Fase 4: bekendmaking Tracénota/MER-UVS en Provinciaal Ontwerp Tracébesluit***
Het vastgestelde Provinciaal Ontwerp Tracébesluit en de aanvaarde Tracénota/MER-UVS worden gelijktijdig ter visie gelegd voor een periode van vier weken. In deze periode zal een hoorzitting worden georganiseerd. Eenieder wordt dan in de gelegenheid gesteld om in te spreken op de inhoud van zowel de Tracénota/MER-UVS als het Provinciaal Ontwerp Tracébesluit.
De wettelijke adviseurs, de betrokken gemeenten en de Cmer wordt gelegenheid geboden advies uit te brengen. De Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken (PCO) krijgt gelegenheid een advies uit te brengen ten aanzien van het ontwerp Provinciaal Tracébesluit.
Na beëindiging van de inspraakperiode toetst de Cmer, mede op basis van de inspraakreacties, de inhoud van de Tracénota/MER-UVS en brengt hierover een zogenaamd toetsingsadvies uit aan Gedeputeerde Staten van Limburg.

***Fase 5: vaststelling Provinciaal Tracébesluit***
Na de inspraak en de toetsing van de Tracénota/MER-UVS, en de inspraak op het ontwerp Provinciaal Tracébesluit, stelt de initiatiefnemer het Provinciaal Tracébesluit vast.

***Fase 6: evaluatie milieugevolgen***
Nadat de weg is aangelegd en in gebruik is genomen, vergelijkt het Bevoegd Gezag de werkelijk opgetreden milieueffecten met de effecten die in de Tracénota/MER-UVS zijn voorspeld. Als de gevolgen ernstiger zijn dan was aangenomen, kan het Bevoegd Gezag nadere maatregelen voorschrijven.

# BIJLAGE 1

**Begrippenlijst**



***Alternatief***
Samenstel van maatregelen dat op een bepaalde wijze is uitgewerkt en zich daardoor onderscheidt van andere denkbare mogelijkheden waarmee het gestelde doel wordt bereikt.

***Archeologie***
Oudheidkunde.

***Areaalvernietiging***
Achteruitgang van het gebied

***Autonome ontwikkeling***
Op zichzelf staande ontwikkeling (die plaatsvindt als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd).

***Barrièrewerking***
Naar gelang de breedte en drukte van een weg kan deze een grote of een minder grote barrière om over te steken vormen.

***Bereikbaarheid***
Aanduiding voor de manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is.

***Bevoegd Gezag***
De competente overheid tot welker bevoegdheid behoort een besluit te nemen over de activiteit van de initiatiefnemer.

***Biotopen***
Gebieden van leefgemeenschappen van planten en/of dieren

***Corridor***
Gebied dat voor een met name te noemen gebruik een verbinding vormt tussen andere gebieden

***Cultuurhistorie***
Wetenschap die zich bezig houdt met het ontstaan van het cultuurlandschap en met de overblijfselen afkomstig van vroeger menselijk grondgebruik.

***Dotterverbond***
Verzameling plantensoorten van drassige hooilanden

***Ecologie***
Leer van de betrekkingen tussen dieren en planten en de omgeving waarin zij leven.

***Ecologische Hoofdstructuur (EHS)***
Netwerk van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszones waarbinnen flora en fauna zich kunnen handhaven en uitbreiden. Dit netwerk krijgt prioriteit in het natuur- en landschapsbeleid van de overheid.

***EHS***
Ecologische hoofdstructuur (van het Natuurbeleidsplan).

***Emissie***
Uitstoot of lozing van een stof of geluid.

***Enkeerdgronden***
Gronden welke zijn ontstaan door het opbrengen van dikke pakketten heideplaggen vermengd met dierlijke mest

***Erosie***
Afslijting / uitholling van land door wind water of ijs.

***ESPOO-verdrag***
Europees verdrag inzake milieu-effectrapportage in grensoverschrijdend verband (gesloten in de plaats Espoo)

***Europese Habitatrichtlijn***
Richtlijn van de Europese Unie die het instandhouden van de natuurlijke leefmilieus en de wilde flora en fauna beoogt

***Fauna***
Dierenwereld.

***Flora***
Plantenwereld.

***Grondwaterbeschermingsgebied***
Gebied bestaande uit 60-dagenzone, waterwingebied en grondwaterbeschermingszone (en eventueel boringsvrije zone).

***Hoofdwegennet***
Het hoofdwegennet zorgt voor de verbinding tussen de 40 belangrijkste centra van Nederland en zorgt voor de belangrijkste verbinding met het buitenland.

***Initiatiefnemer***
Diegene die het initiatief voor de studie heeft genomen en zal uitvoeren.

***Inzijggebied***
Een gebied waar neerwaartse stroming van grondwater plaatsvindt.

***Kwel***
Grondwater dat aan de oppervlakte uittreedt

***Landschap***
Een complex van relatiestelsels, tezamen een herkenbaar deel aardoppervlak vormend, dat gemaakt is en in stand gehouden wordt door de wederzijdse beïnvloeding en onderlinge samenhang van levende en niet-levende natuur alsmede de wisselwerking met de mens.

***Meander***
Natuurlijke bochten in een rivier

***m.e.r.***
Onderzoek naar de effecten van een beleidsvoornemen op het milieu (procedure)

***MER***
Rapport waarin de resultaten van de m.e.r. worden weergegeven.

***Milieu***
Onder het milieu wordt in dit geval verstaan: het fysieke milieu gezien vanuit het belang van mensen, dieren, planten, goederen, water, bodem en lucht en van de relaties daartussen, alsmede van de bescherming van esthetische, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden.

***MMA***
Meest milieuvriendelijk alternatief. Alternatieve uitvoeringswijze vanuit de doelstelling om zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, respectievelijk zo veel mogelijk verbetering te realiseren.

***Mobiliteit***
Verplaatsingsgedrag.

***Multimodaal***
Meerdere vervoerswijzen

***Nationaal Verbindend Wegennet (NVWN)***
Wegennet dat voorziet in de verbindingen tussen stedelijke, economische en recreatieve concentraties van (inter)nationale betekenis op autosnelwegniveau.

***Natuurgebied***
Een gebied met duidelijke natuur- en landschapswaarden die in hun planologische functie-aanduiding (mede) tot uiting komen.

***Nulalternatief***
Alternatief waarbij niets op of aan de bestaande infrastructuur wordt gedaan. Dit alternatief dient als referentiekader voor de effectbeschrijvingen.

***Ontsluiting***
Aanduiding voor de mate waarin een locatie is aangesloten op het hoofdwegennet.

***Plangebied***
Gebied waarin de ingrepen mogelijk zullen plaatsvinden.

***Potstalsysteem***
Systeem waarin een opeenhoping van stro (of heideplaggen) en mest plaatsvindt

***Regionaal Verbindend Wegennet (RVWN)***
Wegennet dat voorziet in de verbindingen tussen steden, verzorgingskernen, economische en recreatieve centra in regionaal opzicht.

***Restrictief beleid***
Een terughoudend beleid, beleid waarin ingrepen zo veel mogelijk worden beperkt.

***Richtlijnen***
Nederlandse eisen waaraan de studie moet voldoen; deze hebben betrekking op de te beschrijven alternatieven, de beschrijving van het milieu dat mogelijk wordt beïnvloed en de te hanteren methoden en technieken voor het voorspellen en beoordelen van milieueffecten.

***Sedimentatie***
Het op de bodem afzetten van deeltjes door rivieren, wind, ijs en zee

***Startnotitie***
Document dat een globale beschrijving geeft van de aard en de omvang van de te verrichten projectstudie voor een m.e.r.-plichtig project.

***Studiegebied***
Gebied, waarin de effecten van de voorgenomen aanleg zullen worden bestudeerd.

***Tracé***
Situering van het verloop van (een voorgenomen of ontworpen) weg in het terrein.

***Tracé/m.e.r.***
Onderzoek naar aanpassing van de infrastructuur en de consequenties daarvan, waarbij de volgende activiteiten worden verricht:
- uitvoeren van een probleemanalyse en inventarisatie;
- ontwikkelen van alternatieve oplossingen;
- bepalen van de effecten;
- vergelijken van de alternatieven.

***Tracétnota/MER***
Nota die dient als basis voor de besluitvorming door het Bevoegd Gezag. In dit document zijn ook vereisten vanuit de m.e.r.-procedure opgenomen.

***Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG)***
Duitse term voor een onderzoek dat sterke gelijkenissen vertoont met een milieueffectrapportage.

***Variant***
Differentiatie binnen een alternatief.

***Vegetatie***
Het plantenleven

***Verkeersafwikkeling***
De doorstroming en verwerking van de diverse verkeersstromen.

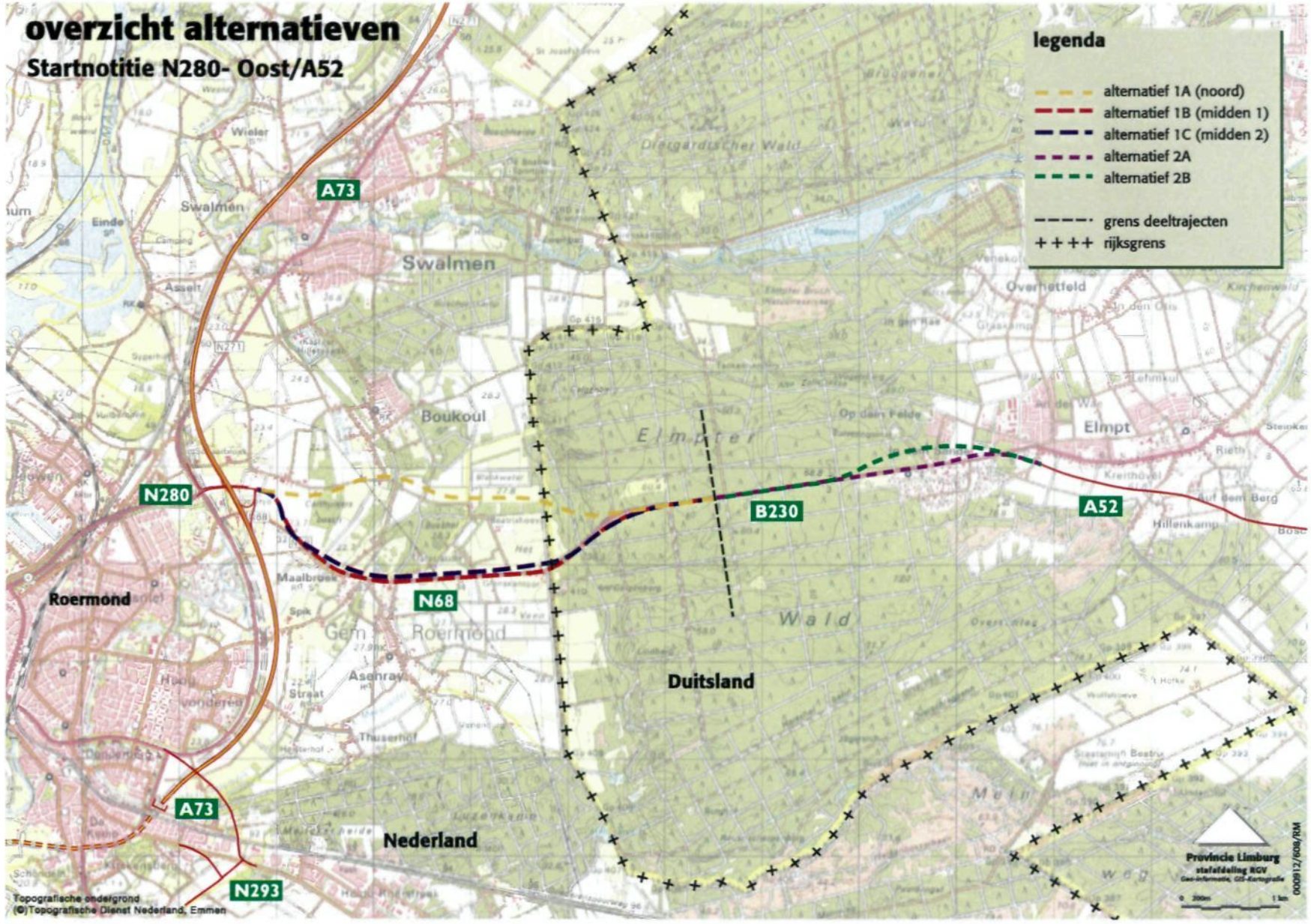
***Verkeersintensiteit***
Aantal voertuigen dat een punt gedurende een bepaalde tijdsduur passeert.

***Weginfrastructuur***
De verzameling van alle wegen met alles wat daartoe behoort.

***Wettelijke adviseurs***
De in de Wet Milieubeheer wettelijk aangewezen adviseurs inzake m.e.r.-plichtige activiteiten; de groep wettelijke adviseurs bestaat uit de inspecteur milieuhygiëne, de directeur landbouw, natuur en openluchtrecreatie in de Provincie en adviseurs in het kader van de besluitvormingsprocedure.

# BIJLAGE 2

**Overzicht alternatieven**


overzicht alternatieven
Startnotitie N280- Oost/A52
legenda
alternatief 1A (noord)
alternatief 1B (midden 1)
alternatief 1C (midden 2)
alternatief 2A
alternatief 2B
grens deeltrajecten
rijksgrens
A73
N280
N68
B230
A52
A73
N293
Roermond
Swalmen
Boukoul
Elmpt
Duitsland
Nederland
Topografische ondergrond
(©)Topografische Dienst Nederland, Emmen
Provincie Limburg
stafafdeling RGV
000912/608/RM