

GEMEENTE LANDERD

**PROJECTBESLUIT DUURZAME
INRICHTING N264-10**

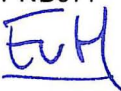
NL.IMRO.1685.PB11N264-va01

GEMEENTE LANDERD

**PROJECTBESLUIT DUURZAME
INRICHTING N264-10**

NL.IMRO.1685.PB11N264-va01

Status: Vastgesteld
Vastgesteld: 14 februari 2011
Onherroepelijk:

Project: PNB077
Gecontroleerd door: 
Datum: Februari 2011

Inhoudsopgave

GEMEENTE LANDERD
PROJECTBESLUIT DUURZAME INRICHTING N264-10

1.	INLEIDING	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Aanleiding en doel	1
1.3	Leeswijzer	2
2.	OMSCHRIJVING VAN HET PROJECT.....	3
2.1	Huidige situatie	3
2.2	Omgevingskenmerken	4
2.3	Projectbeschrijving	4
3.	BELEIDSKADER	6
3.1	Rijksbeleid	6
3.2	Provinciaal beleid	7
3.3	Gemeentelijk beleid	12
4.	MILIEUTECHNISCHE EN PLANOLOGISCHE RANDVOORWAARDEN.....	13
4.1	Natuurtoets	13
4.2	Water	14
4.3	Archeologie	14
4.4	Geluid	14
4.5	Bodem	15
4.6	Luchtkwaliteit	16
5.	JURIDISCHE VERANTWOORDING	18
5.1	Algemeen.....	18
5.2	Toelichting op de verbeelding	18
5.3	Toelichting op de planregels	18
6.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	19
7.	HANDHAAFBAARHEID	20
8.	PROCEDURE	21
8.1	Procedure	21
8.2	Overleg	21
8.3	Inspraak	21

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

Tussen Uden (A50) en Gennep (N271) is de provinciale weg N264 gelegen. In het kader van het beleidsdocument Planweg verkeer en vervoer is er door de provincie een samenhangend integraal verkeers- en vervoersbeleid voor de N264 opgesteld. Dit beleid wordt naar concrete projecten vertaald door het jaarlijks te actualiseren Meerjarenprogramma Verkeer, Vervoer en Infrastructuur. In dat kader is de provincie bezig met het aanpassen van een aantal provinciale wegen. De N264 maakt daar deel van uit.

De aanpassingen die voor de N264 worden uitgevoerd hebben betrekking op het realiseren van een duurzaam veilige inrichting van de weg.

Maatregelen die worden genomen om tot een duurzame veilige inrichting van de N264 te komen zijn: verbreden van de weg, aanleggen van nieuwe parallelwegen, verbreden bestaande parallelwegen, aanbrengen van semiverharding naast asfaltverharding en aanbrengen van duurzaam veilige markering.

De plannen van de reconstructie zijn thans zover gevorderd dat deze worden/zijn vastgelegd in de bestemmingsplannen van de verschillende gemeenten.

1.2 Aanleiding en doel

De reconstructie van de N264 is grotendeels al vastgelegd in de bestemmingsplannen van de gemeente Uden en gemeente Mill en St. Hubert. Een klein deel van de N264 is binnen de gemeente Landerd gelegen. Dit deel van de weg is nog niet vastgelegd in een bestemmingsplan.

Het plangebied beslaat de aanleg van een tweetal maatregelen die worden genomen in het kader van een duurzaam veilige inrichting van de N264. Het gaat om de aanleg van een parallelweg bij de kruising van de N264 met de Middenpeelweg (N277) en bij de brug over het defensiekanaal, welke direct naast de Middenpeelweg ligt.

De aanleg van de parallelweg past niet binnen het vigerende bestemmingsplan 'Herziening buitengebied 1984' van de voormalige gemeente Zeeland en het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied 1996' van de gemeente Landerd. Om de aanleg van de parallelweg en daarmee de duurzaam veilige inrichting van N264 te optimaliseren is dit projectbesluit opgesteld.

Artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) biedt de gemeenteraad de mogelijkheid om voor een concreet project een projectbesluit te nemen. Deze bevoegdheid kan door de raad worden gedelegeerd aan het college van Burgemeester en Wethouders. Door het nemen van een projectbesluit wordt in feite ontheffing of vrijstelling verleend van de bepalingen in het vigerende bestemmingsplan ter realisatie van het project.



Afbeelding 1 : Plangebied, bron: Google Maps

1.3 Leeswijzer

In het vervolg van dit rapport wordt ten eerste ingegaan op de huidige situatie in het plangebied. In hoofdstuk 2 wordt een beeld geschetst van de projectlocatie en de ligging ervan in de omgeving. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 een beleidscan weergegeven, waarin het relevante beleid voor voorliggende ontwikkeling wordt beschreven. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de diverse planologische en milieutechnische aspecten, die relevant zijn voor voorliggend plan. Hoofdstuk 5 geeft de juridische verantwoording voor de gekozen bestemmingen en bijbehorende planregels. De toelichting wordt afgesloten met een beschrijving van de doorlopen procedure.

2. OMSCHRIJVING VAN HET PROJECT

2.1 Huidige situatie

De N264 is gelegen tussen Uden (A50) en Gennepe (N271-Limburg). De weg loopt door de gemeenten Uden, Landerd en Mill en St. Hubert, Cuijk en Boxmeer. Het plangebied voor dit projectbesluit loopt vanaf de Middenpeelweg (N277) tot aan de oostelijke oever van het defensiekanaal (tevens de gemeentegrens) en heeft een lengte van circa 120 meter. De hoofdrijbaan heeft een asfaltverharding. Ten zuiden van de weg ligt een fietspad in twee richtingen van circa 3,5 m breed en de verharding is uitgevoerd in beton.

De weg en fietspad liggen met een brug over het defensiekanaal. Op de kruising van de N264 en N277 ligt een rotonde. Hier kruist het fietspad de N264 en 277, waarbij het verkeer op de N-weg voorrang heeft.



Afbeelding 2: N264 met zuidelijk gelegen fietspad bij brug over defensiekanaal en rotonde, bron: Google Streetview

2.2 Omgevingskenmerken

De N264 loopt door de grootschalige heide- en Peelontginningen. De wegbeplanting bestaat uit laanbomen aan beide zijde van de weg. Ter hoogte van de rotonde is deze laan niet doorgezet, maar zijn wel enkele jonge eiken geplant. De omgeving kan worden gekenmerkt als agrarisch gebied met bouwland en grasland. De oostoever van het defensiekanaal is beplant met hoofdzakelijk eiken en kent een natuurlijke strook van enkele meters breed waar riet groeit.

2.3 Projectbeschrijving

In de Planstudie Ontsluiting Mill N277-N264 d.d. 6 mei 2002 zijn door de Provincie Noord- Brabant de mogelijkheden voor de herinrichting van onder meer het trajectgedeelte van N264 waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft uitgebreid geanalyseerd. Op basis hiervan is een principeplan opgesteld dat uitgaat van een aantal maatregelen. Hieronder volgt een korte beschrijving van de maatregelen die in het kader van de reconstructie van de N264 genomen worden.

Verbreding hoofdrijbaan

Op het deeltraject tussen de aansluiting N277 en de aansluiting van Ophovenlaan, daar waar de hoofdrijbaan smaller is dan 7,20 meter, zal deze verbreed worden naar 7,20 meter.

Aanbrengen van de markering conform het concept Duurzaam Veilig

Uitgangspunt is dat geen beperkingen mogen worden opgelegd aan de maatvoering van de netto breedte van de rijstroken, de breedte van de redresseerstroken en de breedte van de markering. Bij een bruto verhardingsbreedte van minder dan 7,50 meter wordt het tekort dan ook gezocht binnen de ruimte tussen de asstrepen. Dat betekent dat op de hoofdrijbaan van het gehele onderzoekstracé een scheidingsstrook van 50 in plaats van 80 centimeter breed wordt toegepast.

Hieruit resulteert voor de hoofdrijbaan de volgende indeling (van buiten naar binnen):

- redresseerstroken van 30 cm;
- kantstrepen met een breedte van 15 cm;
- netto rijstroken van 2,75 meter;
- dubbele asstrepen van elk 15 cm;
- scheidingsstrook (=onderlinge afstand asstrepen) van 50 cm.

Conflicten tussen voertuigen uit tegenovergestelde rijrichtingen moeten voorkomen worden. Op de hoofdrijbanen van de N264 wordt daarom een inhaalverbod ingesteld. Dit inhaalverbod wordt in de praktijk bekrachtigd door een doorgetrokken asstreepmarking, en ondersteund met de bijbehorende bebording. Tegengestelde rijrichtingen worden daarmee gescheiden. De kantstrepen zijn onderbroken om het onderscheid met enerzijds de stroomwegen en anderzijds de erftoegangswegen te benadrukken. De kantstrepen worden uitgevoerd als 3-3 markering.

Omzetten fietspaden in parallelwegen N264

Het tweerichtingsfietspad van circa 3,50 meter breed aan de zuidzijde van de N264 wordt omgezet in een parallelweg van 4,50 meter breed voor langzaam verkeer en landbouwvoertuigen.

Opheffen van de overige aansluitingen en erfontsluitingen op de hoofdrijbaan
Aan de noordzijde van de N264 vanaf de oostelijke parallelweg van de N277 in oostelijke richting zal een ontsluitingspad worden aangelegd dat de aangrenzende gronden ontsluit. Voor de ontwikkeling van het Peelkanaal als ecologische verbindingzone moet dit ontsluitingspad op een minimale afstand van 10 meter van het kanaal worden gerealiseerd. In de huidige situatie zijn de gronden van De Princepeel bereikbaar via een rechtstreekse erfaansluiting op de N264. Door realisatie van dit landbouwontsluitingspad zijn alle percelen ontsloten door parallelwegen.

Aanbrengen van semi-verharding aan weerszijden van de hoofdrijbaan
Met een draagkrachtige ondergrond/halfverharding in de tussenberm (berm tussen de hoofdrijbaan en parallelweg) wordt voorkomen dat (eenzijdige) ongevallen ontstaan ten gevolge van het in de berm terechtkomen. Een goede draagkrachtige halfverharding verkleint het verschil in rolweerstand tussen hoofdrijbaan en berm. Daardoor zijn stuurcorrecties beter mogelijk en is een van de weg geraakt voertuig meer koersvast en beter controleerbaar. Om het bermkarakter te benadrukken en ongewenst gebruik tegen te gaan dient deze wel een groene uitstraling te hebben. De draagkrachtige ondergrond of halfverharding kan ook benut worden om in geval van calamiteiten een voertuig veilig, zonder blokkering van de hoofdrijbaan, aan de kant te zetten. Deze zone moet zo breed zijn dat een "pechvoertuig" voldoende veilig kan staan en er ook nog veilig kan worden uitgestapt. Uitgegaan wordt van een breedte van 1,00 meter vanaf de kant verharding van de hoofdrijbaan (dus exclusief kantstrook en redresseerstrook). Over de gehele lengte van het onderzoekstracé is aan weerszijden van de hoofdrijbaan een strook halfverharding van circa 1 meter breed geprojecteerd.

3. BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de voor dit project relevante beleidskaders.

Nota ruimte

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De nota bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. In de Nota Ruimte wordt het nationaal ruimtelijk beleid tot 2020 vastgelegd, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn. De Nota Ruimte is op 17 januari 2006 aangenomen door de Eerste Kamer en vervangt de ruimtelijk relevante rijksnota's c.q. de planologische kernbeslissingen (PKB) behorende bij de Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra (VINEX) en het Structuurschema Groene Ruimte. Uitgangspunt van de Nota Ruimte: rijksregie waar het nodig is en decentralisatie waar dat kan. De inzet: sterke steden en een vitaal platteland. In de nota wordt ook expliciet gekozen voor een ruimtelijk beleid dat bijdraagt aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland. Méér ruimte voor ondernemen, wonen en recreëren. Méér ruimte voor infrastructuur en water. Dit zijn de hoofdlijnen voor een herkenbaar, nieuw nationaal ruimtelijk beleid. Provincies en gemeenten dienen hier in hun eigen ruimtelijk beleid rekening mee te houden (doorwerking).

In de Nota Mobiliteit wordt de verkeerskundige strategie op hoofdlijnen uitgewerkt. Er wordt in deze Nota Mobiliteit een nadere uitwerking gegeven aan de afstemming tussen hoofdinfrastructuur en regionale en lokale infrastructuur. Hieraan leveren alle partijen (overheden, maatschappelijke organisaties en private partijen) een bijdrage.

De reconstructie van de N264 om de doorstroom en de verkeersveiligheid te verhogen sluit aan bij het versterken van de concurrentiepositie van Nederland. De bereikbaarheid van het achterland wordt verbeterd.

Nota Mobiliteit

De Nota Ruimte schetst de ruimtelijke strategie om te komen tot een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en aantrekkelijk land. De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt op ieder niveau (gemeentelijk, regionaal en nationaal) vergroot. De Nota Mobiliteit werkt deze uitgangspunten nader uit.

Uitgangspunten zijn:

- Sterkere economie door bereikbaarheid te verbeteren
- Groei van verkeer en vervoer mogelijk maken
- Betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur
- Decentraal wat kan, en centraal wat moet
- Meer publiek-private samenwerking
- Vernieuwing keihard nodig
- Kaders aan het decentrale beleid stellen
- Een daadkrachtige overheid

- Actief en zelfbewust op internationaal beleid inzetten
- Op de korte termijn onderhoudsachterstanden inhalen
- Betrouwbaar en snel over de weg
- Beprijzen noodzakelijk
- Openbaar vervoer: kracht benutten
- Binnenvaart en zeescheepvaart: internationaal eerlijk concurreren
- Nederland bereikbaar houden door de lucht
- De veiligheid permanent verbeteren
- Kwaliteit leefomgeving verbeteren
- Haalbare ambities

De opgave om te komen tot een verbetering van de doorstroom en een duurzaam veilige inrichting van de N264 past binnen het beleid van de Nota Mobiliteit.

3.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) vormt het beleidskader van de N264 voor de reconstructie. In het PVVP staan duurzame oplossingen voor de bereikbaarheidsproblemen in Noord-Brabant in breed verband beschreven.

De Planwet verkeer en vervoer verplicht de provincies tot het opstellen van een PVVP voor hun grondgebied waarin het rijksbeleid wordt uitgewerkt. Uitgangspunt van het PVVP van de Provincie Noord-Brabant (1998) is het voorzien in een verstandige groei van de mobiliteit, zodat mensen op een verantwoorde wijze kunnen blijven deelnemen aan maatschappelijke processen. In de afgelopen decennia is ten gevolge van een toename van de welvaart, demografische ontwikkelingen, een toenemende emancipatie en arbeidsparticipatie en meer vrije tijd de mobiliteit fors toegenomen. Deze ontwikkeling zal zich de komende decennia voortzetten. Vooral de automobilititeit zorgt voor ongewenste neveneffecten zoals bijvoorbeeld verkeersonveiligheid, geluids- en trillingsoverlast, file- en milieuproblemen.

De hoofddoelstelling van het PVVP is dan ook het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in Noord-Brabant. Hierbij worden de volgende subdoelstellingen onderscheiden:

- het verbeteren van de bereikbaarheid van de stedelijke regio's;
- het verbeteren van de bereikbaarheid van het landelijke gebied;
- het beperken van de geluidhinder, de luchtverontreiniging en het energieverbruik door het verkeer;
- het verbeteren van de verkeersveiligheid.

In de onderstaande paragrafen wordt ingegaan op die beleidsaccenten uit het PVVP welke van toepassing zijn op het project Ontsluiting Mill. Het betreft de beleidsaccenten "Infrastructuur" en "Verkeersveiligheid".

Infrastructuur

In samenwerking met Rijkswaterstaat Noord-Brabant heeft de Provincie Noord-Brabant een strategische beleidsvisie ontwikkeld op het functioneren van het Brabantse wegennet op de langere termijn. Het doel van de beleidsvisie is een samenhangende structuur en een doelmatige uitrusting

van de verschillende wegennetten te creëren, waardoor een bijdrage wordt geleverd aan:

- het verbeteren van de doorstroming van het verkeer op het hoofdwegennet;
- het beperken van het sluipverkeer op het onderliggend wegennet;
- het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische centra;
- het verbeteren van de leefbaarheid in de bebouwde kommen;
- het verminderen van de verkeersonveiligheid.

De visie heeft betrekking op de bovenlokale wegenstructuur. Het wegennet in Noord-Brabant wordt beschouwd als een samenhangend netwerk, dat is opgebouwd uit wegen met verschillende functies. Hiërarchisch gezien zijn deze functies:

- Hoofdwegennet (stroomfunctie, in principe in beheer en onderhoud bij het Rijk)
- Achterlandverbindingen.
- Hoofdtransportassen.
- Overige hoofdwegen.
- Onderliggend wegennet (structuur van oppervlakteontsluiting en gebiedsontsluitingsweg, in principe in beheer en onderhoud bij de Provincie)
- Regionaal verbindend wegennet.
- (Boven-)lokaal wegennet.

De provinciale wegen N277 en N264 behoren tot het regionaal verbindend wegennet. Bij de herinrichting wordt hier aandacht aan besteed.

Verkeersveiligheid

Basis voor de aanpak van de verkeersveiligheid is het concept Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig is gebaseerd op een combinatie van het voorkomen van verkeersonveiligheid (preventief) en het oplossen van geconstateerde problemen (curatief). Het doel van Duurzaam Veilig is de realisatie van een wegsysteem, waarbij de wegen eenduidig worden ingericht, ook als gemeentegrenzen worden overschreden. De aanpak om te komen tot een Duurzaam Veilig wegverkeer komt tot uiting in het aanpassen van het wegennet, het inpassen van verkeersveiligheid in de ruimtelijke ordening en het intensiveren van de gedragsbeïnvloeding.

Naast het concept Duurzaam Veilig richt de provincie zich op enkele speerpunten: aanpak gevaarlijke situaties en rijsnelheden. Jaarlijks worden alle kruispunten in het provinciale wegennet onderzocht op aard en aantal geregistreerde ongevallen en vervolgens worden deze geanalyseerd. Prioriteitstelling in de aanpak vindt in eerste instantie plaats op basis van letselongevallen, waarna een nadere toets wordt uitgevoerd op een aantal aspecten.

Interim structuurvisie "Brabant in Ontwikkeling", Noord-Brabant (juni 2008)

In de Interimstructuurvisie van de provincie Noord-Brabant is het provinciaal ruimtelijk beleid verwoord. De kern van deze structuurvisie bestaat uit een visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Noord-Brabant en de op die visie gebaseerde beleidslijnen. In dit beleid worden de belangen van de provincie neergezet. Wanneer naar het idee van de provincie deze belangen in het geding zijn, zal ze de daarvoor in de Wet ruimtelijke ordening aangereikte instrumenten benutten om ze te beschermen. Het hoofddoel van de

Interimstructuurvisie is het nastreven van een zorgvuldiger ruimtegebruik. Zorgvuldig ruimtegebruik houdt in dat ruimtelijke ontwikkelingen worden gefaciliteerd die bijdragen aan het op provinciale schaal behouden en verkrijgen van samenhang en balans tussen economische, ecologische en sociaal-culturele kwaliteiten.

In de visie worden daartoe vijf leidende principes beschreven:

- Meer aandacht voor de onderste lagen.
- Zuinig ruimtegebruik.
- Concentratie van verstedelijking.
- Zonering van het buitengebied.
- Grensoverschrijdend denken en handelen.

Ter beoordeling, initiëring en ondersteuning van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in Noord-Brabant wordt de zogeheten lagenbenadering gehanteerd. De lagenbenadering is een werkwijze om ruimtelijke keuzen te onderbouwen en zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren. Per gebied leidt deze benaderingswijze tot verschillende (ruimtelijke) uitkomsten, afhankelijk van de specifieke regionale of lokale kwaliteiten en omstandigheden. De lagenbenadering gaat uit van drie lagen:

- De onderste laag wordt gevormd door de bodemtypologie, de geomorfologie en het watersysteem en de hiermee samenhangende natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische (landschaps) waarden.
- De tweede laag wordt gevormd door de infrastructuur.
- De derde en bovenste laag bestaat uit het ruimtegebruik voor wonen, werken, landbouw en recreatie. Dit wordt ook wel de occupatie genoemd.

Infrastructuur, de tweede laag, moet meer sturend worden in het ruimtelijk beleid. Dit om in de groeiende mobiliteitsbehoefte te voorzien en Noord-Brabant bereikbaar en leefbaar te houden. Het gaat erom optimaal gebruik te maken van de mogelijkheden nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op het vlak van wonen, werken en voorzieningen te vervlechten met de infrastructuur.

De N264 is een belangrijke regionale weg van Uden naar Gennepe. Verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid past binnen het beleid om in de groeiende mobiliteitsbehoefte te voorzien.

Verordening ruimte fase 1, 23 april 2010

Op 23 april 2010 hebben Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant de Verordening ruimte, fase 1 vastgesteld. De planologische verordening is een nieuw instrument waarin een provincie regels kan stellen waar de gemeente bij de ontwikkeling van bestemmingsplannen rekening mee dient te houden. Zo heeft de provincie de mogelijkheid provinciale belangen te beschermen, nu zij niet langer de bevoegdheid heeft om gemeentelijke bestemmingsplan goed of af te keuren.

In de Verordening ruimte, fase 1 zijn regels opgenomen aangaande stedelijke ontwikkeling, de Ecologische Hoofdstructuur, de intensieve veehouderij, de glastuinbouw, waterberging en "ruimte voor ruimte".

Met betrekking tot de Ecologische Hoofdstructuur is er een plankaart vastgesteld. Volgens deze kaart ligt er langs het defensiekanaal een 'zoekgebied voor ecologische verbindingzone'. In de Verordening ruimte wordt aangegeven dat een bestemmingsplan gelegen in een zoekgebied voor ecologische verbindingzone strekt tot de verwezenlijking, het behoud

en het beheer van een ecologische verbindingszone en heeft daarbij een breedte van ten minste 25 meter.

De nieuw te plaatsen brug vervangt de reeds bestaande fietsbrug. De brug krijgt een ecovoorziening. Door het verwijderen van de oude brug en het plaatsen van een nieuwe brug met ecovoorziening wordt de ecologische verbindingszone niet extra aangetast.



Afbeelding 2 : Uitsnede uit de Verordening Ruimte

Ontwerp structuurvisie ruimtelijke ordening

De provincie Noord-Brabant heeft met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening voldaan aan de plicht een structuurvisie te hebben door het oude Streekplan 2002 te vertalen in een Interim structuurvisie, zoals hierboven beschreven. Tegelijkertijd is men echter gestart met het ontwikkelen van nieuw provinciaal ruimtelijk beleid. Dit beleid is verwoord in de Structuurvisie ruimtelijke ordening, waarvan het ontwerp ter inzage heeft gelegen. Omdat dit ontwerp het nieuwe ruimtelijk beleid verwoordt, is hier voor de volledigheid een beschrijving van opgenomen.

De provincie ziet de komende jaren het in samenhang ontwikkelen van stad en land als belangrijkste opgave. De uitdaging is het (hoog)stedelijk gebied verder te ontwikkelen tot een krachtig netwerk en tegelijkertijd de groene en blauwe waarden te versterken. Daarbij wordt een aantal trends onderkend, die nieuwe opgaven met zich meebrengen. Het gaat hierbij om de onder druk staande ruimtelijke kwaliteit, een veranderend klimaat, de achteruitgang van de biodiversiteit, een veranderend landelijk gebied, duurzame energie, concurrentie tussen economische regio's, afnemende bevolkingsgroei en een toename van de mobiliteit met daarbij behorende bereikbaarheidsproblematiek. In de Structuurvisie ruimtelijke ordening geeft de provincie aan hoe op deze trends dient te worden gereageerd en welke rol de provincie hierin voor zichzelf ziet. Hierbij gaat de provincie uit van de kernkwaliteiten van de verschillende landschappen in Brabant. Deze kernkwaliteiten zijn nader uitgewerkt in diverse gebiedspaspoorten die als apart document in de Structuurvisie zijn opgenomen.

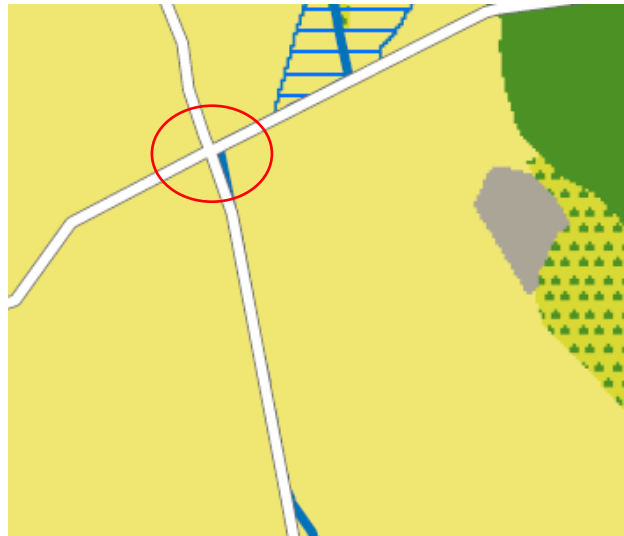
In de Structuurvisie heeft de provincie een aantal aandachtsvelden beschreven, waar een duidelijk provinciaal belang mee is gemoeid. Zo wil

de provincie de regionale contrasten versterken, dient de basis van de provincie die wordt gevormd door water, natuur en cultuurhistorie te worden beschermd, moet er aandacht zijn voor ruimtelijke kwaliteit en is het streven een vitaal en divers landelijk gebied te ontwikkelen. Daarnaast moet er een sterk stedelijk netwerk worden ontwikkeld dat goed bereikbaar is, zodat de economische (internationale) concurrentiepositie van de afzonderlijke regio's in het stedelijk netwerk wordt vergroot. Er dient dan wel sprake te zijn van concentratie van verstedelijking in hoogstedelijke gebieden en rond knooppunten, waarbij een groene geleding tussen deze gebieden essentieel is.

Dit alles wil de provincie bereiken door een aantal rollen aan te nemen:

- Ontwikkelen; door het oprichten van een provinciaal Ontwikkelbedrijf;
- Beschermen, onder meer door het principe van zuinig ruimtegebruik te hanteren;
- Ordenen; door het opnemen van een groen/blauwe, een agrarische en een stedelijke structuur en infrastructuur;
- Stimuleren; door overleg, communicatie en samenwerkingsverbanden, waarbij de opgestelde gebiedspaspoorten als leidraad gelden;
- Regionale samenwerking.

Het principe van zuinig ruimtegebruik en de bescherming van waarden wordt verder uitgewerkt in de Verordening ruimte, fasen 1 en 2. In de Structuurvisie is specifiek beleid ontwikkeld voor de diverse structuren die hierboven zijn beschreven.



Afbeelding 4 : Uitsnede uit de Ontwerp structuurvisie ruimtelijke ordening met in rood het plangebied

De projectlocatie is gelegen binnen de agrarische structuur, zijnde zoekruimte primair agrarisch gebied. Langs de Middenpeelweg (N277) loopt een groenblauwe structuur zijnde kerngebied groenblauw. De agrarische structuur omvat het landelijke gebied buiten de groenblauwe structuur en de stedelijke structuur zoals steden, dorpen en bedrijventerreinen. Binnen de agrarische structuur zijn land- en tuinbouw de grootste ruimtegebruikers.

De groenblauwe structuur omvat de samenhangende gebieden in Noord-Brabant waar natuur- en waterfuncties behouden en ontwikkeld worden. De

structuur bestaat voornamelijk uit beken en andere waterlopen en uit bos- en natuurgebieden. Het beleid in de gebieden is gericht op behoud en ontwikkeling van natuurwaarden in én buiten natuurgebieden. Er is ruimte voor de ontwikkeling van biodiversiteit in brede zin van het woord. Daarnaast is de ontwikkeling van een natuurlijk en robuust watersysteem van belang, niet alleen voor een goed waterbeheer (waaronder hoogwaterbescherming en waterberging) maar ook voor de ontwikkeling van de natuur.

De voorgestelde ontwikkeling komt niet tot aantasting van de agrarische en groenblauwe structuur.

3.3 Gemeentelijk beleid

De projectlocatie is voor het grootste gedeelte gelegen binnen de grenzen van het bestemmingsplan 'Herziening buitengebied 1984' van de voormalige gemeente Zeeland. De werkzaamheden die ten noorden van de N264 zijn gepland liggen in het bestemmingsplan 'Buitengebied 1996' van de gemeente Landerd, vastgesteld op 16 september 1996.

Bestemmingsplan 'Herziening buitengebied 1984' van de voormalige gemeente Zeeland

De projectlocatie is gelegen op gronden die zijn aangeduid met de bestemmingen 'Agrarisch gebied II'. Op of in de tot 'Agrarisch gebied II' bestemde gronden mogen slechts worden gebouwd ten behoeve van het agrarische bedrijf.

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen werkzaamheden aan de N264 niet passen binnen de bestemming 'Agrarisch gebied'.

Bestemmingsplan 'Buitengebied 1996' van de gemeente Landerd

De projectlocatie is gelegen op gronden die zijn aangeduid met de bestemming 'Agrarisch gebied' en 'Verkeersdoeleinden'.

De gronden aangewezen voor 'Agrarisch gebied' zijn bestemd voor een duurzame agrarische bedrijfsuitvoering.

De gronden aangewezen voor 'Verkeersdoeleinden' zijn bestemd voor de aanleg en instandhouding van:

- interregionale wegen
- interlokale verbindingswegen
- lokale verharde wegen
- onverharde wegen
- fietspaden

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen werkzaamheden aan de N264 zelf, welke binnen de bestemming 'verkeersdoeleinden' is gelegen, passen binnen het bestemmingsplan buitengebied 1996. Door de verbreding van de fietspaden worden deze echter buiten de bestaande bestemming "Verkeersdoeleinden" gerealiseerd.

4. MILIEUTECHNISCHE EN PLANOLOGISCHE RANDVOORWAARDEN

4.1 Natuurtoets

Aanleiding

De N264 wordt tussen de kruising met de N277 en naastgelegen defensiekanaal aangepast in het kader van de verkeersveiligheid. Het bestaande fietspad zal worden verbreed en er wordt een parallelweg gerealiseerd. Om dit te realiseren komt er een nieuw talud, de sloot langs de Middenpeelweg wordt verlegd en een extra brug over het defensiekanaal wordt gebouwd.

Vooronderzoek

In mei 2009 heeft het bureau Natuurverkenningen onderzoek gedaan naar beschikbare natuurgegevens voor het de aanpassing van N264 tussen de N277 en St. Hubert. Hieruit zijn de volgende adviezen gedaan voor eventueel vervolgonderzoek.

Broedvogels

Het hele gebied is in 2006 door bureau Natuurverkenningen gekarteerd op broedvogels. Er hoeft geen nieuw broedvogelonderzoek gedaan te worden. Er worden ook geen bomen gekapt.

Amfibieën, reptielen en vissen

Bij eerder onderzoek zijn geen beschermde soorten aangetroffen. Advies is om tijdens de werkzaamheden een ecoloog erbij te betrekken die controleert of er dieren aanwezig zijn.

Zoogdieren

Er zijn alleen gegevens bekend van het onderzoek van Arcadis in 2004. Bij dit onderzoek zijn alleen beschermde soorten volgens tabel 1 van de FF-wet aangetroffen. Hiervoor is geen ontheffing nodig. In het gebied zijn geen andere zwaardere beschermde soorten te verwachten. Er hoeft geen nieuw onderzoek gedaan te worden naar het voorkomen van beschermde zoogdieren.

Vleermuizen

Bij het vleermuisonderzoek in 2009 zijn vier soorten vleermuizen waargenomen, namelijk: gewone dwergvleermuis (*Pipistrellus pipistrellus*), gewone grootoorvleermuis (*Plecotus auritus*), laatvlieger (*Eptesicus serotinus*) en de rosse vleermuis (*Nyctalus noctula*). Tevens is drie maal een waarneming van een vleermuis gedaan waarbij de soort niet gedetermineerd kon worden.

Er is geen vaste rust- en/of verblijfplaats, vliegroute of essentieel foerageergebied binnen het onderzoeksgebied aangetroffen. Voor vleermuizen hoeven de werkzaamheden niet aangepast te worden en er hoeft geen ontheffing aangevraagd te worden.

Flora

Het projectgebied is gebiedsdekkend gekarteerd op 6 en 7 juli 2009. In totaal zijn 18 aandachtsoorten aangetroffen. Hiervan is enkel de brede wespenorchis wettelijk beschermd. Deze is niet binnen het plangebied gelegen. De meeste groeiplekken bevinden zich in de berm tussen fietspad en weg in het noorden van het bos 'de Molenheide'.

Tijdens de inventarisatie zijn ook locaties van rode bosmiernesten (*Formica* sp.) vastgelegd. Rode bosmieren staan in de Flora- en faunawet vermeld in tabel 1. Hiervoor geldt een vrijstelling. Lokaties van deze nesten zijn ook vooral aangetroffen in het bos 'de Molenheide'.

Samenvatting van de aanbevelingen en te nemen maatregelen

Organiseer werkzaamheden zoveel mogelijk buiten het broedseizoen. Laat een ecooloog tijdens of vlak voor de werkzaamheden aan de sloten controleren of er nog reptielen, amfibieën en/of vissen aanwezig zijn in de sloten.

4.2 Water

In het kader van de voorbereiding is voor het principeplan overleg gevoerd met de waterbeheerders: waterschap Aa en Maas voor oppervlaktewater (zowel kwaliteit als kwantiteit) en de provincie voor grondwater. De voorgestelde aanpassingen aan de weg hebben geen of een zeer geringe invloed op waterkwantiteit, waterkwaliteit en de hoeveelheid oppervlaktewater. Er zijn dan ook geen specifieke maatregelen nodig. Voor de uitvoering van de werkzaamheden zijn bovendien (bron-)bemalingen niet aan de orde.

Op 16 februari 2007 heeft een bespreking plaatsgevonden waarbij door het waterschap Aa en Maas naar voren is gebracht dat men kan instemmen met de plannen en dat hier een watervergunning voor benodigd is.

4.3 Archeologie

Op grond van de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) is de archeologische verwachtingswaarde van het plangebied als laag gekwalificeerd.

De conclusie is dat er geen aanleiding is voor het uitvoeren van een archeologisch onderzoek, gezien de beperkte omvang en verstoringsdiepte.

4.4 Geluid

Bij wijzigingen op of aan een weg moet onderzoek worden verricht op basis van het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai naar:

- de geluidbelasting in het jaar voorafgaand aan het jaar waarop de wijziging op of aan de weg wordt uitgevoerd;
- de geluidbelasting 10 jaar na de afronding van de wijziging.

Beide vastgestelde waarden worden niet afgerond. Het verschil tussen beide waarden zal bepaald worden, waarna de gebruikelijke afronding plaatsvindt (naar dichtsbijzijnde geheel getal, waarbij een halve eenheid wordt afgerond naar het even getal). Indien de wijziging op of aan de weg leidt tot een verhoging van de geluidbelasting vanwege de weg met 2 dB(A) of meer, wordt de wijziging volgens de Wet geluidhinder aangemerkt als "reconstructie van een weg".

Door Jansen Raadgevend Ingenieursbureau is in eerste aanleg voor de N277 en de N264 een akoestisch onderzoek uitgevoerd op het principeplan uit de planstudie en de resultaten daarvan zijn vastgelegd in het rapport 804.910/32.100/JJ van 9 april 2002. Vanwege het inwerking treden van de gewijzigde Wet geluidhinder per 1 januari 2007 is door Jansen Raadgevend Ingenieursbureau een geactualiseerd akoestisch onderzoek opgesteld waarvan de resultaten zijn vastgelegd in het rapport 804.910/43.330 van 16 augustus 2007.

De uitkomsten geven aan dat er ten aanzien van geluid geen belemmeringen zijn.

4.5 Bodem

In verband met de reconstructie van de weg zijn de volgende bodemonderzoeken uitgevoerd:

1. Een beperkt verkennend bodemonderzoek t.p.v. toekomstige sloten (rapportnr. CV05085-SLOVBO-RAP van 20 mei 2005);
2. Een beperkt verkennend bodemonderzoek t.p.v. toekomstige semiverhardingen (rapportnr. CV05085-SEMVBO-RAP van 8 juni 2005);
3. Een beperkt verkennend bodemonderzoek t.p.v. uitbreiding parallelvoorzieningen (rapportnr. CV05085-PARVBO-RAP van 10 juni 2005);
4. Een beperkt verkennend en waterbodemonderzoek t.p.v. te dempen sloten (rapportnr. CV05085-DEMVBORAP van 10 juni 2005);

Op basis van de eerste drie genoemde bodemonderzoeken kan het volgende geconcludeerd worden:

De verkennende bodemonderzoeken hebben betrekking op de percelen waar infrastructurele maatregelen worden getroffen in de vorm van het maken van cunetten en het aanleggen van sloten.

Doel van de beperkt verkennende bodemonderzoeken is het aantonen of op de te onderzoeken locaties redelijkerwijs gesproken geen verontreinigingen aanwezig zijn in de grond in gehalten boven de streefwaarde of het geldende achtergrondgehalte. Dit doel geldt ook voor locaties waar vermoed wordt dat er een verontreiniging aanwezig is, waarbij dan tevens wordt gekeken naar de aard van de verontreiniging.

Uit de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken is gebleken dat zowel in de boven- als ondergrond slechts beperkte overschrijdingen van de streefwaarden voor een aantal parameters worden geconstateerd. Voor een enkele locatie zijn verhoogde verontreinigingen vastgesteld c.q. aanvullend onderzoek verricht doch is er geen verdere noodzaak tot het verrichten van een nader onderzoek.

Uit het vierde genoemde bodemonderzoek komen de volgende resultaten naar voren:

Ten behoeve van het project worden bestaande watergangen gedempt. Uit het onderzoek is echter gebleken dat geen verontreinigde slootbagger is aangetroffen. De bodem is conform NEN 5740 onderzocht.

Gelet op beperkte overschrijdingen van de streefwaarden is geen nader onderzoek noodzakelijk. Bij eventueel lichte bodemverontreiniging van blad, kan deze op de kant worden verwerkt.

4.6 Luchtkwaliteit

Door het RMB is in 2006 een onderzoek verricht naar de effecten voor de luchtkwaliteit van het voorzien van de N264 van parallelwegen ter hoogte van Mill in het kader van Duurzaam Veilig. De bevindingen van het onderzoek zijn door het RMB gerapporteerd in het onderzoeksrapport "Luchtkwaliteitsonderzoek Parallelwegen N264, gemeente Mill & Sint Hubert" van 13 juli 2006 (rapportnummer 75030267.RAP.060713). Geconcludeerd is dat de aanleg van parallelwegen niet leidt tot een overschrijdingen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Het onderzoek is uitgevoerd onder het regime van het Besluit luchtkwaliteit 2005. Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel van luchtkwaliteits-eisen van kracht geworden via hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. De regelgeving is uitgewerkt in onderliggende AMvB's en Ministeriële regelingen. Daarmee zijn het Besluit luchtkwaliteit 2005 en bijbehorende regelingen komen te vervallen. Daarnaast worden jaarlijks de achtergrondwaarden en emissiefactoren voor luchtkwaliteit bijgesteld. Het onderzoek moet daarom worden beoordeeld naar het huidige juridische kader en conform de meest recente inzichten in de ontwikkeling van de luchtkwaliteit.

Een belangrijk aspect in de gewijzigde regelgeving is de introductie van het begrip 'Niet in betekende mate' (NIBM). Als de concentratiebijdrage aan de luchtverontreiniging voor PM10 en NO2 minder is dan 3% van de grenswaarde, in vergelijking met de bestaande situatie, hoeven plannen en projecten niet getoetst te worden aan de luchtkwaliteitseisen.

De aanleg van parallelwegen langs de N264 in het kader van Duurzaam Veilig leidt niet tot een toename van de verkeersintensiteit ten opzichte van de bestaande situatie. Het verkeer wordt enkel verdeeld over meer rijbanen. De totale emissie van verkeer zal gelijk blijven. Door de spreiding van het verkeer zal de emissie meer verspreid vrijkomen. Ook zal door de scheiding van lokaal vrachtverkeer en doorgaand verkeer minder sprake zijn van afremmend en optrekkend verkeer. Beide aspecten leiden ertoe dat de concentraties van PM10 en NO2 niet toenemen ten opzichte van de bestaande situatie, maar eerder lager zullen zijn. Het project kan daarom aangemerkt worden als NIBM.

Indicatieve berekeningen

Ondanks dat het plan kan worden aangemerkt als NIBM en een toetsing aan de grenswaarden achterwege kan blijven, is toch een indicatieve berekening uitgevoerd om de effecten op de luchtkwaliteit te bepalen conform de meest recente inzichten in emissiefactoren en achtergrondwaarden. Dit is gedaan om inzicht te krijgen in het niveau van de luchtkwaliteit, omdat dit in het kader van een goede ruimtelijke ordening in het afwegingsproces betrokken dient te worden.

Conclusie

De aanleg van parallelwegen langs de N264 heeft geen verkeersaantrekkende werking. Daarom kan het project aangemerkt worden als een NIBM-project. Toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit kan achterwege blijven.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de luchtkwaliteit langs de N264 inzichtelijk gemaakt. Hierbij zijn enkele worst case uitgangspunten gehanteerd:

- overschatting van huidige en toekomstige verkeersintensiteit;
- overschatting van het aandeel vrachtverkeer;
- onderschatting van de mate van verspreiding;
- beoordelingspunt op locatie van maximale concentratie.

De gekozen uitgangspunten leiden er toe dat het berekende luchtkwaliteitsniveau een ruime overschatting zal zijn van het werkelijke niveau ter plaatse van gevoelige bestemmingen. Ondanks deze overschatting wordt direct langs de N264 aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt voldaan. Dat wil zeggen dat op ruime afstand tot de weg ruimschoots aan de luchtkwaliteitsnormen wordt voldaan.

5. JURIDISCHE VERANTWOORDING

5.1 Algemeen

De in deze toelichting beschreven aspecten hebben als basis gediend voor het opstellen van een juridisch plan, welke zoveel mogelijk is afgestemd op de regelingen in de vigerende bestemmingsplannen binnen de gemeente Landerd. Teneinde het voorgenomen initiatief te kunnen realiseren heeft een juridische vertaling van het plan in planregels en verbeelding plaatsgevonden. De planregels zijn gerelateerd aan de verbeelding. Verbeelding en planregels dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast conform de bepalingen in Wro, Bro en SVBP 2008.

5.2 Toelichting op de verbeelding

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen opgenomen zijn. Deze aanduidingen hebben juridische betekenis indien en voorzover deze daaraan in de planregels wordt gegeven. Een aantal aanduidingen heeft geen juridische betekenis en is uitsluitend op de plankaart aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid, zoals kadastrale en topografische gegevens.

5.3 Toelichting op de planregels

Bij het opstellen van de planregels is uitgegaan van het rapport Standaard voor Vergelijkbare Bestemmingsplannen. De planregels zijn onderverdeeld in vier delen. In het eerste deel zijn de begrippen en de wijze van meten opgenomen. In het tweede deel worden de op de verbeelding aangeduide bestemmingen geregeld. In het derde deel zijn algemene regels opgenomen m.b.t. onder andere bouwregels, wijzigingsregels en procedureregels. Tot slot wordt in het vierde deel het met name het overgangsrecht geregeld. De delen 1,3 en 4 spreken voor zich en worden hier niet nader behandeld.

Om de weg positief te bestemmen wordt de oude bestemming "Verkeersdoeleinden" verbreed en aangeduid met de enkelbestemming "Verkeer". In de bestemmingsomschrijving is bepaald dat gronden die als zodanig zijn aangeduid met name bedoeld zijn voor de afwikkeling van het doorgaande verkeer.

De belangrijke watergangen binnen het plangebied zijn aangeduid met de bestemming "Water".

6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Bij de aanpassing van de hoofdrijbanen, de nieuw te plaatsen brug en de aanleg van parallelwegen en fietspad geldt voor de verdeling van de kosten het veroorzakerprincipe. Dit houdt in dit geval in dat de kosten volledig ten laste komen van de Provincie Noord-Brabant.

Na realisatie van de parallelwegen worden deze overgedragen aan de gemeenten.

7. HANDHAAFBAARHEID

Een handhaafbaar bestemmingsplan is een bestemmingsplan dat zich goed leent voor het bereiken of het beschermen van gewenste beleidsdoelstellingen en is een goede basis voor eventuele sanctionerende maatregelen.

Er is gestreefd naar een formulering van de regels die niet voor meerdere uitleg vatbaar is. Er is aangegeven voor welke doeleinden de gronden gebruikt mogen worden, wat daarop gebouwd mag worden en in welke omvang en vorm dat mag gebeuren.

Het toezicht op de naleving van het bestemmingsplan is als volgt geregeld. Wat betreft het bouwen en wat daarmee samenhangt vervult het gemeentelijk bouwtoezicht de toezichthoudende taak. Dat toezicht heeft onder andere betrekking op het opsporen en waar nodig aanpakken van illegale bouw en gebruik. Het bouwtoezicht is tevens belast met de controle op de naleving van vergunningsregels.

8. PROCEDURE

8.1 Procedure

Het ontwerpprojectbesluit heeft gedurende een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon door een ieder een mondelinge of schriftelijke zienswijze op dit plan worden ingediend bij de gemeente Landerd.

Het voorliggend projectbesluit is vervolgens door de het college van Burgemeester en wethouders vastgesteld. Het vastgestelde projectbesluit wordt vervolgens wederom voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd. Binnen 6 weken na vaststelling van het projectbesluit kunnen belanghebbenden beroep tegen het plan instellen.

8.2 Overleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een projectbesluit, waar nodig, overleg dienen te plegen met betrokken instanties. Dit vooroverleg heeft reeds plaatsgevonden en er kan worden ingestemd met dit plan.

8.3 Inspraak

Het ontwerpbesluit en de bijbehorende stukken hebben vanaf 15 november 2010 gedurende een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Er is geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen.