

**Bestemmingsplan
Reconstructie aansluiting N275-N277-N562**

Gemeente Peel en Maas



Status: ontwerp
Kenmerk: 11.033
Auteur(s): mr. K. Tielen

Toelichting

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Plangebied	5
1.3	Doel	6
1.4	Geldend planologisch regime	7
2.	Beschrijving bestaande situatie	10
2.1	Ontstaansgeschiedenis	10
2.2	Ruimtelijke structuur	10
3.	Beleid	14
3.1	Inleiding	14
3.2	Ruimtelijk beleid	14
3.2.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	14
3.2.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	15
3.2.3	Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006	15
3.2.4	Structuurvisie Buitengebied gemeente Peel en Maas	17
3.3	Verkeers- en vervoersbeleid	18
3.3.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	18
3.3.2	Duurzaam veilig	18
3.3.3	Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006	19
3.3.4	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan	20
3.4	Waterbeleid	22
3.4.1	Kaderrichtlijn Water	22
3.4.2	Nationaal Bestuursakkoord Water	22
3.4.3	Nationaal Waterplan	23
3.4.4	Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006	23
3.4.5	Provinciaal Waterplan 2010-2015	24
3.4.6	Waterbeleid waterschap Peel en Maasvallei	25
3.4.7	Handreiking ruimtelijke plannen Peel en Maas	25
3.5	Cultuurhistorisch beleid	26
3.5.1	Verdrag van Malta en de Wet op de Archeologische monumentenzorg	26
3.5.2	Beleidsplan Archeologie gemeente Peel en Maas	27
4.	Planbeschrijving	30
4.1	Inleiding	30
4.2	Uitgangspunten en doelstellingen	30
4.3	Reconstructieontwerp	30
4.4	Herbestemming te verwijderen wegvakken	33
5.	Randvoorwaarden / Resultaten onderzoeken	34
5.1	Inleiding	34
5.2	Milieu	34
5.2.1	M.e.r.-beoordeling	34
5.2.2	Bodem	35
5.2.3	Geluid	36
5.2.4	Luchtkwaliteit	36
5.2.5	Milieuzonering	37
5.3	Externe veiligheid	38
5.4	Kabels, leidingen en straalpaden	39
5.5	Natuur en landschap	40
5.6	Flora en fauna	40
5.7	Waterhuishouding	42
5.8	Cultuurhistorie en archeologie	42

5.9 Verkeer en parkeren	43
5.10 Economische uitvoerbaarheid	43
6. Juridische aspecten	46
6.1 Inleiding	46
6.2 Inleidende regels	46
6.3 Bestemmingsregels	47
6.4 Algemene regels	49
6.5 Overgangs- en slotregels	50
7. Procedure, inspraak en overleg	52
7.1 Procedure	52
7.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening	52
7.3 Tervisielegging en naar voren brengen zienswijzen ex art. 3.8 Wet Ruimtelijke ordening j ^o afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht	52

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De provinciale wegen N275 Venlo - Weert, N277 Zeeland - Kessel en N562 Maasbree - Roggel kruisen elkaar ten oosten van de kern Koningslust, in de gemeente Peel en Maas. De aansluiting tussen de N277 en N275 bestaat uit een ongelijkvloerse kruising (viaduct), waarbij de uitwisseling van het verkeer gedeeltelijk plaatsvindt via een zogenaamde 'Haarlemmermeeroplossing'. Dit wil zeggen dat de toe- en afritten tussen deze wegen in het verlengde zijn gelegen van de rijrichting op de betreffende wegvakken. Ook de uitwisseling van het verkeer tussen de N277 en de N562 vindt plaats via de ongelijkvloerse kruising tussen de N275 en N277.

In het verleden bestonden er concrete plannen de N277 Middenpeelweg te verbreden tot een stroomweg (autosnelweg) met ongelijkvloerse kruisingen. Om deze reden is de aansluiting N277 - N275 thans vormgegeven als een ongelijkvloers kruispunt. De opwaardering van de N277 tot stroomweg heeft echter nooit plaatsgevonden, en de N277 is door de jaren heen aangepast tot een provinciale gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/uur. De N275 en N562 betreffen eveneens gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 80 km/uur. De huidige vormgeving van het knooppunt voldoet dan ook niet aan de geldende verkeerskundige inzichten en het beleid met betrekking tot de inrichting van provinciale wegen.

Daarnaast worden ter plaatse van het kruisingsvlak, als gevolg van de ligging van een parallelweg aan de noordzijde van de N275, de toe- en afritten van de N277 doorsneden door een aantal steriele oversteken. De betreffende parallelweg vormt de verbinding tussen Koningslust, Maasbree en het achterland. De steriele oversteken op de toe- en afritten van de N277 zijn vanuit de huidige verkeerskundige inzichten gezien eveneens onwenselijk.

Ter hoogte van het kruisingsvlak hebben in de periode tussen 2005 en 2009 27 ongevallen plaatsgevonden. Hierbij waren 3 ernstige slachtoffers te betreuren. De overige 24 ongevallen hadden uitsluitend materiële schade tot gevolg. Een groot aantal van de ongevallen had te maken met het verkeerd verlenen van voorrang. De voorrangsongevallen werden hoofdzakelijk veroorzaakt doordat de bovengenoemde parallelweg de toe- en afritten van de N277 door middel van steriele oversteken kruist.

Gelet op bovenstaande is de Provincie Limburg voornemens de huidige aansluiting tussen de N275, N277 en N562 te reconstrueren, ten einde de veiligheid voor het verkeer te verbeteren. Om de kruising van de genoemde wegen in te richten volgens de huidige verkeerskundige inzichten dient het bestaande viaduct tussen de N277 en de N275 te worden verwijderd en te worden vervangen door een rotonde met een diameter van ca. 60 meter. Dit houdt onder andere in dat de bestaande toe- en afritten van de N277 komen te vervallen. Het tracé van de N562 zal gedeeltelijk moeten worden verlegd om als vierde poot op de rotonde te worden aangesloten. Daarnaast zal ten behoeve van het bestemmings- en fietsverkeer langs het noordoostelijke kwart van de toekomstige rotonde een nieuwe parallelweg worden aangelegd. Als vijfde poot zal een opgewaardeerde ontsluitingsweg richting Koningslust op de rotonde worden aangesloten. Tot slot zullen in het tracé van de N275 een tweetal passeerhavens worden aangelegd, dit in verband met het landbouwverkeer op deze weg.

De beoogde nieuwe infrastructurele ingrepen zijn niet geheel passend binnen de ter plekke geldende bestemmingsplanbepalingen. Het planvoornemen kan derhalve pas gerealiseerd worden nadat ter plaatse van (een deel van) het reconstructietracé het bestaande bestemmingsplan is herzien. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de beoogde aanleg van de nieuwe rotonde en de gewenste opwaardering van de ontsluitingsstructuur van Koningslust: onderhavig bestemmingsplan beoogt de planologisch-juridische basis te bieden voor de voorgenomen werkzaamheden, voor zover het de reconstructie van de bestaande

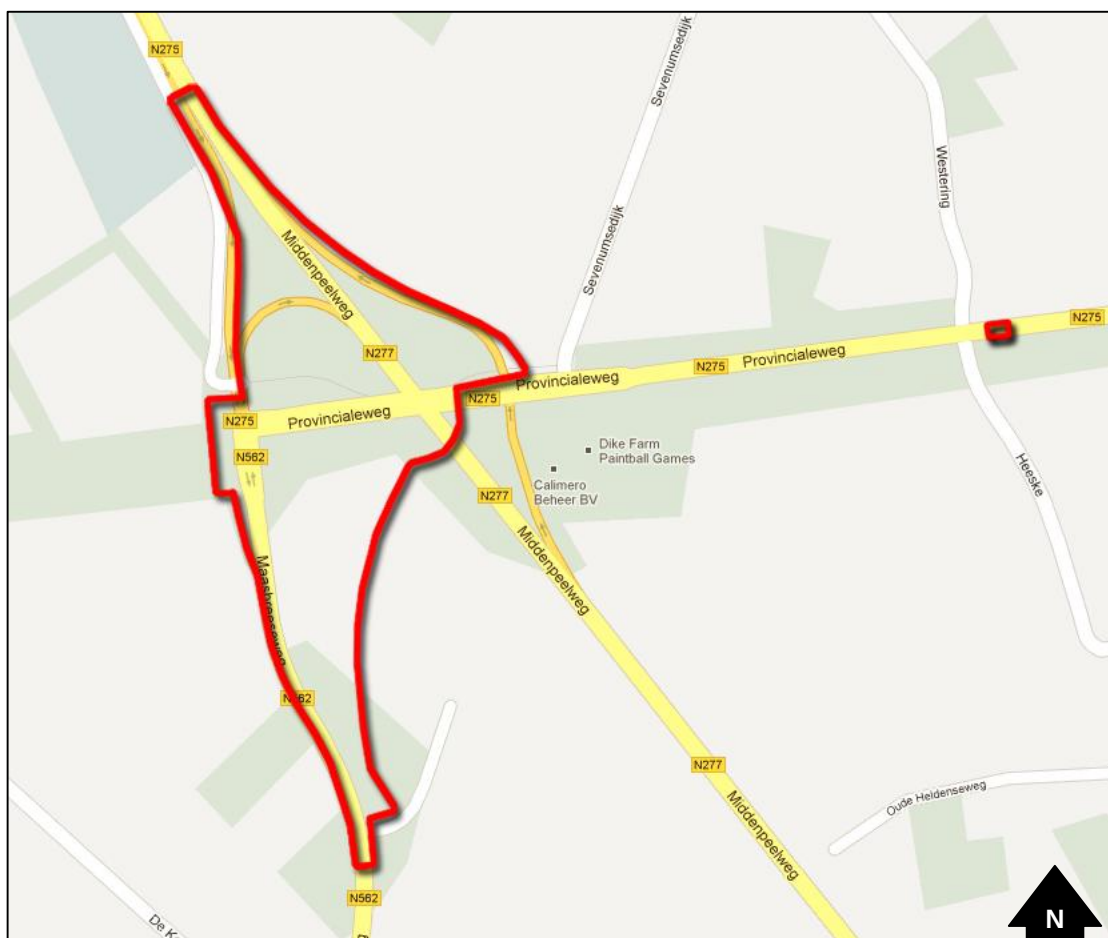
aansluiting N275-N277-N562 betreft. Ten behoeve van de opwaardering van de ontsluitingsstructuur van Koningslust zal een separate planologische procedure worden doorlopen.

De achtergronden en programmatische uitgangspunten van het planvoornemen, alsmede de verschillende randvoorwaarden waarmee bij de voorgenomen ontwikkelingen rekening dient te worden gehouden, zullen in de volgende hoofdstukken van deze plantoelichting nader worden toegelicht.

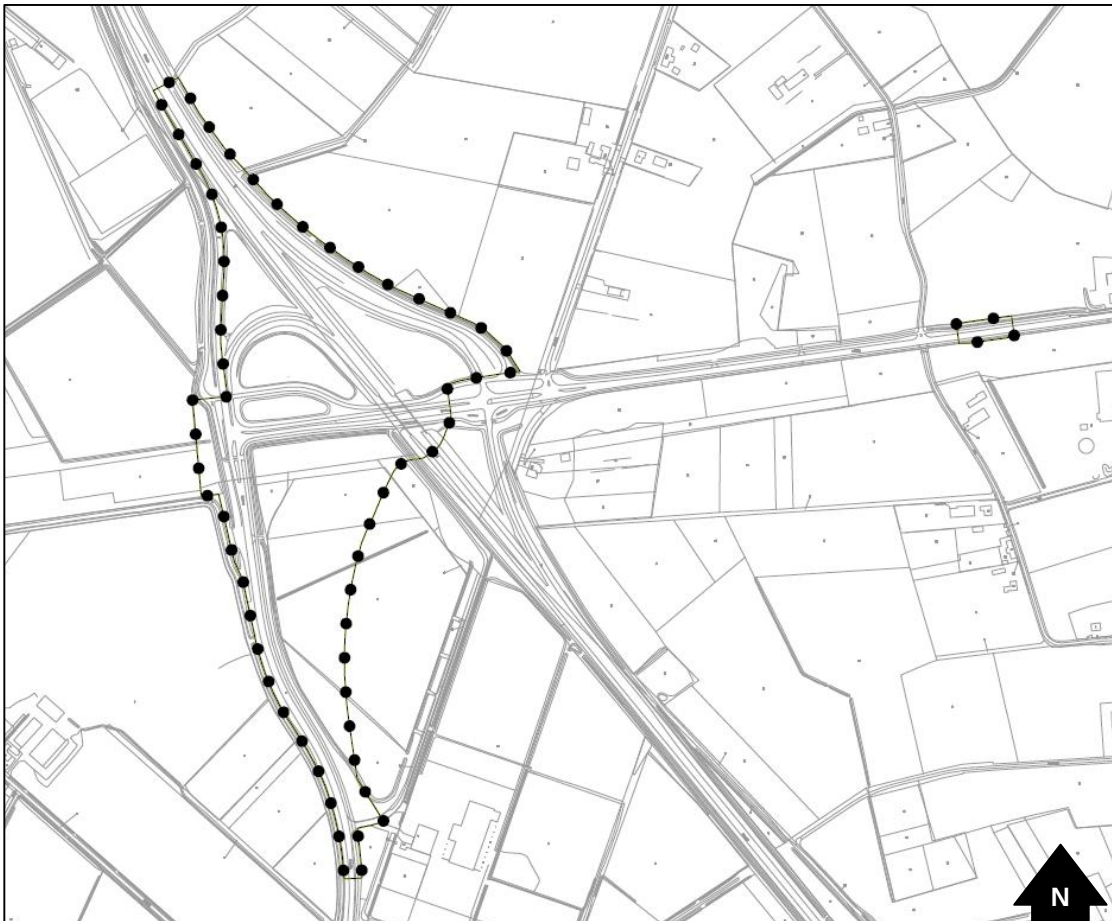
1.2 Plangebied

Het plangebied is ten oosten van de kern Koningslust gelegen, in het buitengebied van de gemeente Peel en Maas, en bestaat uit het huidige en toekomstige ruimtebeslag van de aansluiting N275-N277-N562, de ten noorden van de N275 en ten oosten van de N277 gelegen parallelweg en een deel van het wegvak van de N275 waar een passeerhaven in verband met het landbouwverkeer zal worden aangelegd. De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt ca. 12,7 ha.

In figuur 1.1 is de topografische ligging van het reconstructietracé weergegeven. Figuur 1.2 behelst een uitsnede van de Grootsschalige Basiskaart Nederland (GBKN), waarop de planbegrenzing is aangeduid. In hoofdstuk 2 is een nadere beschrijving van het plangebied opgenomen.



Figuur 1.1: topografische ligging plangebied



Figuur 1.2: begrenzing plangebied op de Grootsschalige Basiskaart Nederland

1.3 Doel

Voorliggend bestemmingsplan, waarmee een deel van het bestemmingsplan 'Buitengebied Peel en Maas' wordt herzien (zie ook de volgende paragraaf 1.4), heeft een duidelijk ontwikkelingsgericht karakter. Het plan is erop gericht de planologisch-juridische basis te bieden voor de realisatie van een concreet reconstructieontwerp en de in dit kader noodzakelijke kaveluitruil en groencompensatie. Onderhavig bestemmingsplan kan dan ook worden getypeerd als een gedetailleerd bestemmingsplan met een beperkte flexibiliteit. De gedetailleerde bestemmingswijze draagt zorg voor het stellen van de condities waaraan de in het plangebied voorgestane ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoen. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de behoefte aan rechtszekerheid voor mogelijke belanghebbenden. Verder is in voorliggend bestemmingsplan met het oog op de kenbaarheid en toepasbaarheid van de planregels zo veel mogelijk aangesloten bij de algemene regels en flexibiliteitsmogelijkheden welke zijn opgenomen in het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Peel en Maas'.

Onderhavig bestemmingsplan 'Reconstructie aansluiting N275-N277-N562' bestaat naast deze plantoelichting uit de volgende stukken:

- § de dataset met kenmerk NL.IMRO.1894.BPL0076-ON01, welke ten behoeve van de digitale uitwisselbaarheid van voorliggend plan is opgebouwd conform de RO standaarden 2012;
- § de analoge planverbeelding;

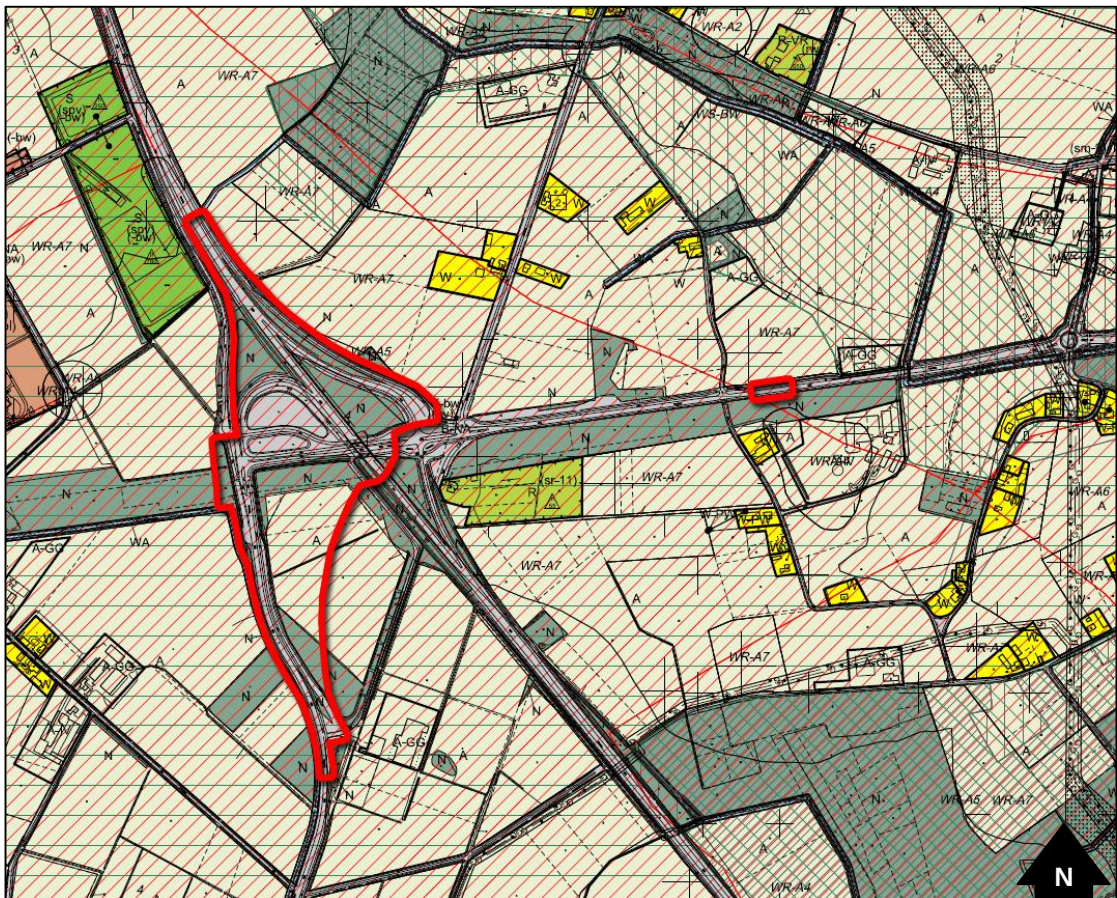
§ de planregels.

Deze plantoelichting is als volgt opgebouwd: hoofdstuk 2 bevat een ruimtelijke inventarisatie en analyse van het plangebied. In hoofdstuk 3 wordt het relevante Rijksbeleid, provinciaal beleid en gemeentelijk beleid behandeld. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 het plan beschreven (uitgangspunten en programma). In hoofdstuk 5 komen de verschillende randvoorwaarden en ten behoeve van het plan uitgevoerde onderzoeken aan bod. Hoofdstuk 6 bevat een toelichting op de juridische opzet van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 worden ten slotte de te volgen procedure en de resultaten van de inspraak- en overlegmomenten beschreven.

1.4 Geldend planologisch regime (bestemmingsplan)

De gronden waarop het planvoornemen betrekking heeft, zijn zoals aangegeven in de voorgaande paragraaf gelegen in het bestemmingsplan 'Buitengebied Peel en Maas'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de raad van de gemeente Peel en Maas op 5 februari 2013.

In de op de volgende pagina weergegeven figuur 1.3 is een uitsnede van de planverbeelding van het vigerende bestemmingsplan opgenomen, waarop de begrenzing van onderhavig bestemmingsplan is aangeduid. Uit deze afbeelding blijkt dat in de huidige situatie de betreffende gronden zijn bestemd voor 'Agrarisch', 'Natuur' en 'Verkeer'. Als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen zullen delen van het vigerende bestemmingsplan worden herbestemd ten behoeve van de realisatie van de nieuwe infrastructurele werken. Daarnaast zullen bepaalde delen van de huidige wegracés komen te vervallen. In voorliggend bestemmingsplan worden deze vrijkomende wegvakken grotendeels herbestemd.



Figuur 1.3: uitsnede planverbeelding bestemmingsplan 'Buitengebied Peel en Maas'

BESTEMMING 'AGRARISCH' (ARTIKEL 3)

De voor 'Agrarisch' aangewezen gronden zijn (onder andere) bestemd voor bedrijfsmatig en hobbymatig agrarisch gebruik, extensief dagrecreatief medegebruik, paden- en ontsluitingsvoorzieningen en boven- en/of ondergrondse waterhuishoudkundige voorzieningen.

Het gebruik van deze gronden ten behoeve van de aanleg van nieuwe infrastructurele werken (verkeersvoorzieningen) is niet toegestaan volgens de doeleindenomschrijving van deze bestemming.

BESTEMMING 'NATUUR' (ARTIKEL 19)

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn (onder andere) bestemd voor de instandhouding van de aanwezige natuurlijke, landschappelijke, cultuurhistorische, archeologische en/of abiotische waarden, het behoud, herstel en/of de ontwikkeling van natuurlijke waarde en/of ecologische waarde, de opbouw van het landschap, instandhouding van bos met de daarop afgestemde bosbouw en houtproductie, groenvoorzieningen en boven- en/of ondergrondse waterhuishoudkundige voorzieningen.

Het gebruik van deze gronden ten behoeve van de aanleg van nieuwe infrastructurele werken (verkeersvoorzieningen) is niet toegestaan volgens de doeleindenomschrijving van deze bestemming.

BESTEMMING 'VERKEER' (ARTIKEL 24)

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn (onder andere) bestemd voor wegen, straten en paden met hoofdzakelijk een verkeersfunctie, voet- en rijwielpaden, groenvoorzieningen, (waaronder bermen en beplanting), nutsvoorzieningen, kunstwerken en waterlopen en waterpartijen.

Het gebruik van deze gronden ten behoeve van een agrarische functie is niet passend binnen de doeleindenomschrijving van deze bestemming. Daarnaast dient de duurzame compensatie van het als gevolg van het planvoornemen te verwijderen groen bij voorkeur niet in de bestemming 'Verkeer' te worden vastgelegd.

RESUMÉ

De voorgenomen reconstructie van de aansluiting N275-N277-N562 en de hiermee gepaard gaande kaveluitruil en groencompensatie zijn zoals hierboven aangegeven strijdig met een aantal bestemmingen uit het vigerende bestemmingsplan. Het bestemmingsplan 'Buitengebied Peel en Maas' bevat geen wijzigings- of afwijkmogelijkheden met gebruikmaking waarvan de gewenste ontwikkelingen volledig kunnen worden gerealiseerd. Ten behoeve van het planvoornemen zal derhalve een nieuw bestemmingsplan moeten worden vastgesteld.

2 BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Uit historisch kaartmateriaal blijkt dat het plangebied begin 19e eeuw onderdeel was van de uitgestrekte relatief natte heidegebieden ten westen van Maasbree en ten noorden van Helden en Panningen. De Sevenumsedijk (huidige N562) doorkruist begin 19^{de} eeuw als onverharde weg het (zuid)oostelijk deel van het plangebied. Aan het begin van de 19e eeuw is tevens begonnen met de aanleg van het Grand Canal du Nord, een gepland kanaal tussen de Rijn en de Schelde. Het kanaal is nooit gereed gekomen, maar delen in Limburg zijn wel aangelegd. Tegenwoordig staat dit kanaal bekend als de Noordervaart. Op kaarten uit midden 19e eeuw is dit deel van het kanaal als droog of moerassig aangegeven. Een deel van dit kanaal (onafgerond) doorkruist het plangebied. Door de aanleg van het huidige kunstwerk is het tracé van het kanaal ter hoogte van het plangebied thans niet meer waarneembaar in het landschap.

Op kaartmateriaal dat stamt uit de (late) tweede helft van de 19de eeuw zijn de N275 en N277 deels onverhard aanwezig. De omliggende gronden zijn dan in gebruik als heide, vennen, grasland en akkerland. In de eerste helft van de 20e eeuw is de omgeving van het plangebied ontgonnen, waarbij een gedeelte van het plangebied als grasland en akkerland in gebruik is genomen.

Op kaarten uit de eerste helft van de 20e eeuw staat aangegeven dat de Sevenumsedijk destijds in gebruik was als stoomtramlijn. In de jaren '70 van de 20e eeuw heeft het plangebied zijn huidige gebruik gekregen met de aanleg van de ongelijkvloerse kruising.

2.2 Ruimtelijke structuur

In paragraaf 1.2 is beschreven dat het plangebied van onderhavig bestemmingsplan wordt gevormd door het huidige en toekomstige ruimtebeslag van de aansluiting N275-N277-N562, de ten noorden van de N275 en ten oosten van de N277 gelegen parallelweg en de beoogde locatie voor de aanleg van een passeerhaven in de N275. Het ruimtegebruik in het plangebied bestaat dan ook uit delen van voornoemde wegen, inclusief de bijbehorende groenstroken, fietspaden, afwateringsloten en wateropvangbekkens, alsmede enkele stroken weidegrond en bosschage. Onderstaande afbeelding bevat een luchtfoto van het plangebied en zijn directe omgeving.



Figuur 2.1: luchtfoto plangebied

De N275 Venlo - Weert, de N277 Zeeland – Kessel en N562 Maasbree – Roggel zijn alle regionaal verbindende gebiedsontsluitingswegen. De betreffende wegvakken kenden in 2010 de volgende etmaalintensiteiten:

- N275 Venlo - Weert: ca. 11.145 motorvoertuigen per etmaal (capaciteit is 18.800 motorvoertuigen per etmaal);
- N277 Middenpeelweg: ca. 10.290 motorvoertuigen per etmaal (capaciteit is 19.700 motorvoertuigen per etmaal);
- N562 Maasbree - Roggel : ca. 12.637 motorvoertuigen per etmaal (capaciteit is 21.300 motorvoertuigen per etmaal).

Zoals in het voorgaande hoofdstuk reeds aangegeven vindt in de huidige situatie de uitwisseling van het autoverkeer tussen deze wegen plaats via een gedeeltelijke 'Haarlemmermeeroplossing': de N275 en N277 kruisen elkaar middels een kunstwerk (viaduct), waarbij de N275 onder de N277 doorloopt. De N562 haakt direct aan op de N275. De uitwisseling van het overige autoverkeer vindt plaats via een aantal (grotendeels parallel aan de betreffende wegvakken gelegen) toe- en afritten. Aangezien de capaciteit van de betreffende wegen voldoende is om de huidige en de verwachte toekomstige etmaalintensiteiten te verwerken worden aan het principe van de huidige weginrichting van het betreffende wegvakken (buiten het kruisingsvlak) geen aanpassingen beoogd.

In de hierna volgende figuren 2.2 tot en met 2.4 zijn enkele foto's van de huidige wegvakken opgenomen.



Figuur 2.2: De N275 gezien in oostelijke richting, ter plaatse van het kruisingsvlak met de N277 (kunstwerk)

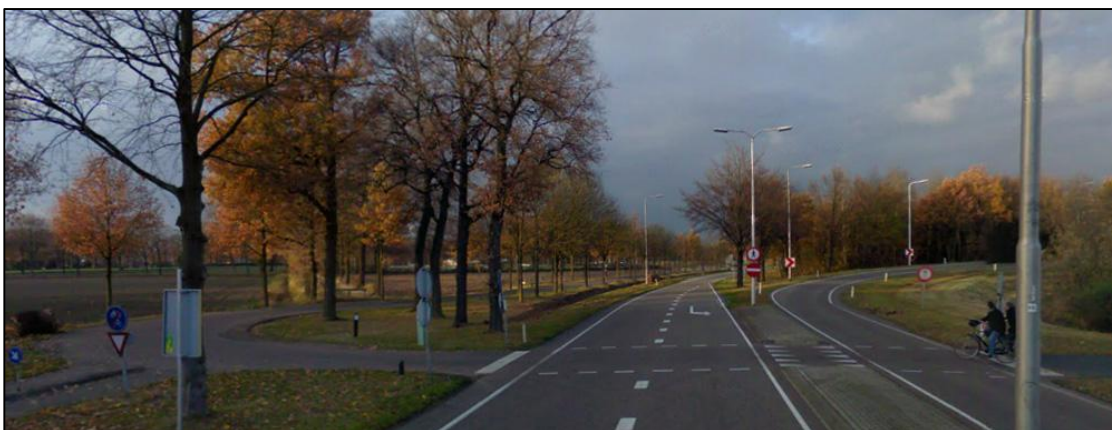


Figuur 2.3: de N277, gezien in noordelijke richting, ter hoogte van de toerit vanaf de N275-N562



Figuur 2.4: De N562 gezien in noordelijke richting, ter hoogte van de aansluiting N275 en toerit naar N277

Aan de noordzijde van de N275 bevindt zich langs de provinciale weg over een lengte van 400 meter een parallelweg, welke de op- en afritten van de N277 door middel van steriele oversteken doorkruist. Deze parallelweg vormt de verbinding tussen Koningslust, Maasbree en het achterland.



Figuur 2.5: de parallelweg richting Koningslust met steriele oversteek op de N277

Voor de oprit van de N275 naar de N277 (in noordelijke richting) vertakt de parallelweg zich richting het noorden en gaat ter hoogte van kmp. 55.800 (N277) over in een éézijdig (brom)fietspad richting Ysselsteyn. Dit gedeelte van de parallelweg dient tevens ter ontsluiting van enkele aangrenzende landbouwpercelen.



Figuur 2.6: de vertakking in noordelijke richting van de parallelweg langs de N275

Delen van het plangebied hebben in de huidige situatie een uitgesproken groen en/of landelijk karakter. Dit betreft de regenwaterbuffers gesitueerd tussen de N275 en de toeritten naar de N277, de bestaande bosschages langs de N275 en N277 en het agrarisch gebied gelegen tussen de N562, en N275 en zuidelijke poot van de N277. Als gevolg van het planvoornemen zullen deze gronden deels worden heringericht ten behoeve van de toekomstige infrastructuur.



Figuur 2.7: een regenwaterbuffer / wateropvangbekken in de toerit naar de N277



Figuur 2.8: het weiland tussen de N562-N275-N277

In de huidige situatie zijn aan de oost- en westzijde van de N275, de westzijde van de N562 en de noord- en zuidzijde van de N275 vrijliggende fietspaden aanwezig. Deze fietspaden zullen als gevolg van de reconstructie aansluiting N275-N277-N562 gedeeltelijk worden verlegd, en gaan ter plaatse van het kruisingsvlak deel uitmaken van de toekomstige rotondeconstructuur. Langs de N275 zal het noordelijke fietspad worden opgewaardeerd tot een fietspad in twee richtingen, en zal het zuidelijke fietspad (in oostelijke richting) verdwijnen.

In de directe nabijheid van het plangebied, aan de westzijde van de N275, bevindt zich een recreatieve functie, te weten 'Dike Farm Paintball Games'. Verder heeft de omgeving van het plangebied hoofdzakelijk een landelijk en agrarisch karakter. Het grondgebruik in deze omgeving bestaat dan ook voornamelijk uit agrarische bouwlanden met bijbehorende bedrijfbebouwing en bosschages. Het landelijke karakter van de omgeving van het plangebied zal als gevolg van de voorgenomen reconstructie aansluiting N275-N277-N562 niet wijzigen.

3 BELEID

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de verschillende ten aanzien van het planvoornemen relevante beleidsaspecten behandeld. Dit betreft zowel het beleid van centrale als decentrale overheidslagen. Het beleid van het Rijk en de Provincie vormt het raamwerk waarbinnen het gemeentelijk beleid gestalte heeft gekregen. De verschillende beleidsstukken tezamen behelzen het beleidskader waarbinnen voorliggend bestemmingsplan moet passen.

Het relevante beleid zal per beleidsthema worden beschreven. Deze thematische benadering betekent dat bepaalde beleidsstukken, zoals de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, meerdere keren aan bod zullen komen. Achtereenvolgens wordt het relevante (algemene) ruimtelijke beleid, verkeers- en vervoersbeleid, waterbeleid, en cultuurhistorisch beleid behandeld.

3.2 Ruimtelijk beleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SIVR, opgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu) behelst een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in Nederland en vormt de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SIVR vervangt verschillende beleidsdocumenten, zoals de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

In de Structuurvisie stelt het Rijk heldere ambities voor Nederland in 2040, welke inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen. Het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid wordt ingezet voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Ten aanzien van deze opgaven zijn drie hoofddoelen geformuleerd:

- § het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- § het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat;
- § het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving, waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Naast de drie hoofddoelen voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland is het Rijk verantwoordelijk voor een goed systeem van ruimtelijke ordening. Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en multimodale bereikbaarheid.

Het Rijk brengt de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven) en laat meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'). Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving. Wanneer rijksdoelen en nationale belangen raken aan regionale opgaven, vraagt dit echter om een heldere taakverdeling en samenwerkingsafspraken tussen de betrokken overheden. Een rijksverantwoordelijkheid kan bijvoorbeeld aan de orde zijn indien een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Rijksverantwoordelijkheden zijn in voorliggend plan niet in het geding.

Bestemmingsplannen zullen door het Rijk niet (tijdens de vaststellingsprocedure) worden getoetst op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Zoals aangegeven is de Nota Mobiliteit, waarin tot voor kort de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid waren vastgelegd, door de SVIR vervangen. In bijlage 6 van de SVIR is echter opgenomen dat enkele essentiële beleidsbeslissingen uit de Nota Mobiliteit (gewijzigd) van kracht blijven. Deze onderwerpen moeten op grond van de Planwet verkeer en vervoer worden uitgewerkt in decentrale plannen. In paragraaf 3.3 (Verkeers- en vervoersbeleid) wordt dieper op dit onderdeel van de SVIR ingegaan.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden.

Voor de nationale belangen die kaderstellend zijn voor besluiten van gemeenten zijn in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) regels opgenomen die direct het bestemmingsplan en daarmee gelijk te stellen besluiten betreffen. Zij strekken ertoe dat de nationale ruimtelijke afweging, die door het kabinet in samenspraak met de Tweede en Eerste Kamer der Staten-Generaal is gemaakt, bij besluitvorming over bestemmingsplannen wordt gerespecteerd.

Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken.

In oktober 2012 is het besluit aangevuld met bepalingen omtrent de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer.

Op termijn zal ook het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving worden opgenomen.

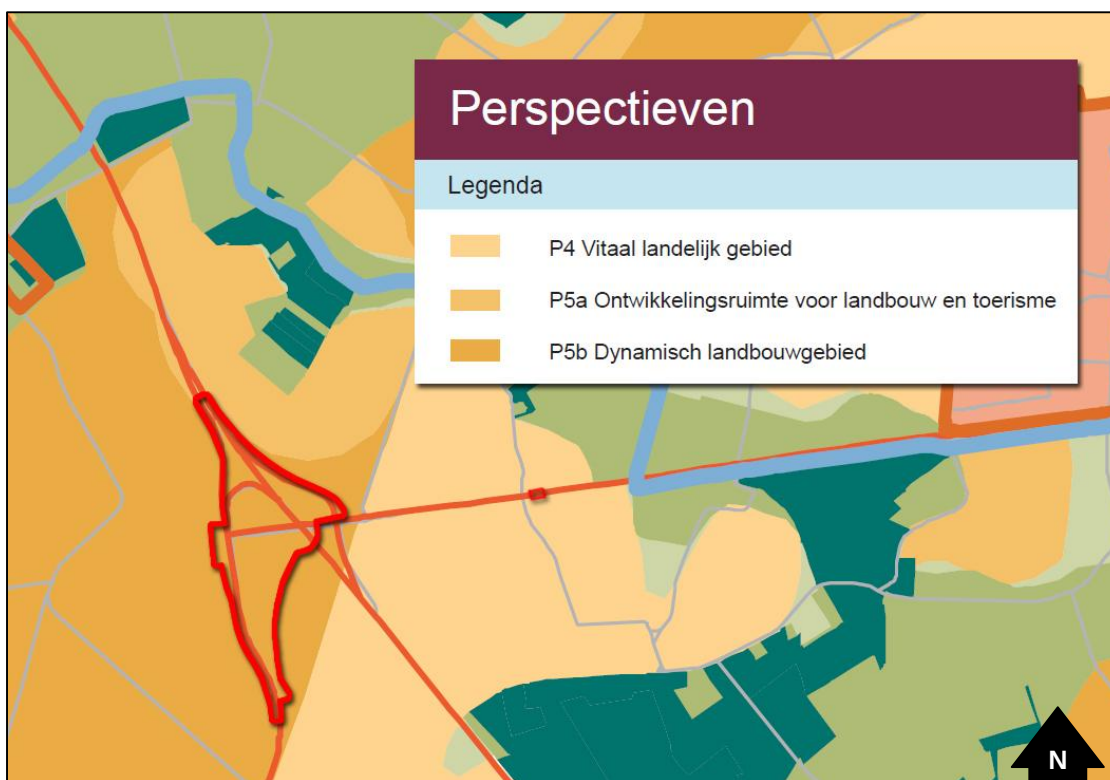
Op onderhavig bestemmingsplan zijn geen van deze belangen van toepassing.

3.2.3 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006

Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006, laatst geactualiseerd in 2011) behelst, als integraal plan, het streekplan, het waterhuishoudingplan en het milieubeleidsplan van de Provincie Limburg. Tevens bevat het de hoofdlijnen van het provinciaal verkeers- en vervoersbeleid en vormt het een economisch beleidskader op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke elementen daarvan betreft. Tot slot vormt het POL2006 een welzijnsplan op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft.

Het POL2006 is sinds de vaststelling in 2006 waar nodig geactualiseerd. De meest recente actualisatie stamt uit 2011. De tussentijds verschenen POL-aanvullingen en herzieningen zijn opgenomen in de tekst en op de kaartbeelden verwerkt.

Hoofddoel van het provinciale omgevingsbeleid is het tot stand brengen van de kwaliteitsregio Limburg: een regio die de kwaliteit van leven en leren, en van wonen en werken centraal stelt en die stevig is ingebed in internationaal verband. Zowel ondergrond (bodem, water), netwerken (wegen, spoorwegen, waterwegen, leidingen) als ruimtegebruikspatroon (wonen, werken, voorzieningen, landbouw, natuur) zijn bepalend voor de kwaliteiten en ontwikkelingsmogelijkheden van de provincie. Zij vormen de basis voor een gebiedsgerichte aanpak. In deze aanpak worden verschillende beleidsniveaus onderscheiden: stedelijke gebieden naast landelijke gebieden, en daarop voortbordurend een gedetailleerder onderscheid tussen diverse beleidsperspectieven. Op de POL2006 perspectievenkaart (kaart 1, zie ook figuur 3.1) is het plangebied gelegen in de beleidsperspectieven P4 'Vitaal Landelijk gebied', P5a 'Ontwikkelingsruimte voor landbouw en toerisme' en P5b 'Dynamisch landbouwgebied'. In onderstaand overzicht wordt het provinciaal beleid ten aanzien van deze perspectieven kort toegelicht.



Figuur 3.1: uitsnede POL2006 kaart 1 (perspectieven)

P4 VITAAL LANDELIJK GEBIED

Dit perspectief omvat overwegend landbouwgebieden met een van gebied tot gebied verschillende aard en dichtheid aan landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. Het gaat om gebieden buiten de beekdalen, steile hellingen en de ecologische structuur van Limburg. Soms gaat het om oude bouwlanden, waarbij een gaaf cultuurhistorisch kavel-, wegen- en bebouwingspatroon samengaat met monumentale bebouwing en landschappelijke openheid. Andere kwaliteiten die hier kunnen voorkomen zijn stiltegebieden, grondwaterbeschermingsgebieden, hydrologische bufferzones rondom natte natuurgebieden of leefgebied voor ganzen en weidevogels. Binnen Noord en Midden Limburg valt het perspectief vrijwel overal samen met verwevinggebied intensieve veehouderij.

P5a ONTWIKKELINGSRUIMTE VOOR LANDBOUW EN TOERISME (P5a)

Het perspectief P5a 'Ontwikkelingsruimte landbouw en toerisme' omvat gebieden met een overwegend landbouwkundig karakter in Noord en Midden Limburg waarbij plaatselijk ook omgevingskwaliteiten aan de orde kunnen zijn. Soms gaat het om oude bouwlanden, waarbij

een gaaf cultuurhistorisch kavel-, wegen- en bebouwingspatroon samengaat met monumentale bebouwing en landschappelijke openheid. Andere kwaliteiten die hier kunnen voorkomen zijn stiltegebieden, grondwaterbeschermingsgebieden, hydrologische bufferzones rondom natte natuurgebieden of leefgebied voor ganzen en weidevogels. De concentratiegebieden glastuinbouw, de projectvestigingen glastuinbouw en de landbouwonwikkelingsgebieden intensieve veehouderij vormen een aparte subcategorie binnen P5: 'Dynamisch landbouwgebied'.

P5b DYNAMISCH LANDBOUWGEBIED

In het perspectief P5b wordt ernaar gestreefd om de niet-grondgebonden landbouw, gelegen in Noord en Midden Limburg te concentreren. Het betreft de concentratiegebieden en projectvestigingsgebieden voor de glastuinbouw en de landbouwonwikkelingsgebieden voor intensieve veehouderij en combinaties daarvan. Hier wordt de ruimte geboden voor een duurzame, optimale ontwikkeling van deze vormen van landbouw. Een goede landschappelijke inpassing van het betreffende concentratiegebied glastuinbouw of landbouwonwikkelingsgebied en bescherming van de aanwezige omgevingskwaliteiten gelden daarbij als randvoorwaarden, net als het bereiken van een basiskwaliteit voor milieu en water. Dit vraagt de nodige aandacht gezien het intensieve karakter van de ontwikkelingen.

CONCLUDEREND

De beoogde reconstructie belemmert het bereiken van een goede basiskwaliteit voor milieu en water niet. Daarnaast doet het planvoornemen niet af aan de beleidsdoelstellingen zoals deze ten aanzien van de bovengenoemde perspectieven gelden. De voorgenomen reconstructie van de aansluiting N275-N277-N562 zal bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid ter plaatse en aan een verbetering van de bereikbaarheid van de in de omgeving gelegen kernen. De ligging van het reconstructietracé in de perspectieven 'Vitaal landelijk gebied', 'Ontwikkelingsruimte landbouw en toerisme' en 'Dynamisch landbouwgebied' vormt daarom geen verdere randvoorwaarde ten aanzien van de middels onderhavig plan voorgenomen ontwikkelingen.

3.2.4 Structuurvisie Buitengebied gemeente Peel en Maas.

De 'Structuurvisie Buitengebied gemeente Peel en Maas' heeft als beleidsmatige basis gediend voor het recent vastgestelde bestemmingsplan 'Buitengebied Peel en Maas'. In de structuurvisie is het beleid dat ten grondslag lag aan het bestemmingsplan 'Buitengebied Peel en Maas' samengebracht. Dit betrof voor het overgrote gedeelte bestaand beleid, met enkele aanvullingen en uitwerkingen.

Onderdeel van de structuurvisie is het 'Structuurplan Buitengebied Peel en Maas 2008': reeds in 2007 is door de voormalige gemeenten Helden, Kessel, Maasbree en Meijel (welke per 1 januari 2010 de gemeente Peel en Maas vormen) een plan van aanpak vastgesteld ten aanzien van de totstandkoming van het nieuwe (gezamenlijke) bestemmingsplan voor het buitengebied. Voorafgaand aan en ten behoeve van dit nieuwe bestemmingsplan is het 'Structuurplan buitengebied Peel en Maas' opgesteld.

In het structuurplan wordt opgemerkt dat er voor de gemeente de komende jaren geen structuuropgave ligt. Het accent ligt op verbeteringen in de bestaande structuur, bijvoorbeeld op het vlak van herinrichting van profielen, verbeteren van aansluitingen en bewegwijzering.

Onderhavig planvoornemen is een initiatief van de Provincie Limburg, dat in samenwerking met de gemeente Peel en Maas wordt uitgevoerd. Middels de voorgenomen reconstructie van de bestaande aansluiting N275-N277-N562 wordt beoogd de doorstroming van het verkeer en de hiermee gepaard gaande verkeersveiligheid ter plaatse van het knooppunt te verbeteren. De bestaande verkeersstructuur wordt derhalve verbeterd. Als zodanig is onderhavig bestemmingsplan passend binnen de beleidsuitgangspunten zoals verwoord in de Structuurvisie Buitengebied.

3.3 Verkeers- en vervoerbeleid

3.3.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In het mobiliteitssysteem van Nederland, zoals verwoord in de SVIR, zet het Rijk de gebruiker centraal. Het Rijk wil samen met de decentrale overheden werken aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Robuustheid en samenhang, met inzet van alle beschikbare modaliteiten, zijn noodzakelijk om een goede bereikbaarheid te kunnen garanderen. Het regionale en nationale mobiliteitssysteem hangen nauw met elkaar samen, een goede aansluiting tussen de verschillende systemen is daarom van belang. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor het regionale mobiliteitssysteem waarin ook langzaam en recreatief verkeer een volwaardige plaats hebben. Decentrale overheden dienen, op basis van beschikbare middelen en instrumenten, in hun provinciale, regionale en gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen aan te geven welke bijdragen zij leveren aan de uitvoering van de SVIR voor de planperiode 2020/2028.

In bijlage 6 van de SVIR zijn de essentiële beleidsbeslissingen uit de vroegere Nota Mobiliteit opgenomen, welke in geactualiseerde vorm ook onder de SVIR van kracht blijven. Met betrekking tot voorliggend bestemmingsplan zijn met name de beleidsbeslissingen ten aanzien van het aspect verkeersveiligheid van belang.

VERKEERSVEILIGHEID OP DE WEG

Het nationale doel is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden. Het nationale doel is:

- § een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 500 in 2020;
- § een reductie van het aantal ernstig verkeersgewonden tot maximaal 10.600 in 2020;
- § behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie.

De registratie van verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden blijft op een voldoende niveau gehandhaafd.

De nationale doelstelling werkt voor alle betrokken decentrale overheden in gelijke mate door in provinciale en regionale doelstellingen, zodat alle betrokken decentrale overheden de aantallen met eenzelfde percentage terugbrengen als het nationale doel voor 2020. De betrokken decentrale overheden werken deze doelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners uit in provinciale en regionale maatregelpakketten die zowel maatregelen op het gebied van gedrag als voertuig als op het gebied van infrastructuur bevatten.

Voorliggend plan, dat in hoofdzaak tot doel heeft de verkeersveiligheid voor het autoverkeer op de provinciale wegen N275, N277 en N562 te verbeteren, draagt bij aan de realisatie van deze algemene doelstellingen.

3.3.2 Duurzaam veilig

Om het hoofd te kunnen bieden aan de hoeveelheid ongevallen in het Nederlandse verkeer hebben het Rijk, de provincies, de gemeenten en de waterschappen in 1997 samen het principe Duurzaam Veilig geïntroduceerd. Dit principe rust op een aantal kenmerken:

- § een omgeving die qua infrastructuur aangepast is aan de beperking van de menselijke vermogens;
- § voertuigen die voorzien zijn van middelen om de taken van mensen te vereenvoudigen en die geconstrueerd zijn om de kwetsbare mens zo goed mogelijk te beschermen;
- § verkeersdeelnemers die adequaat worden opgeleid en geïnformeerd.

Voor de infrastructuur wordt een duidelijke driedeling gemaakt in de typen wegen:

- § erftoegangsweg met een wettelijke maximumsnelheid van 60 km/u, geen rijbaanscheiding, gemengd gebruik met fietsers en langzaam verkeer, gelijkvloerse aansluitingen en de mogelijkheid voor fysieke snelheidsremmende maatregelen;
- § gebiedsontsluitingswegen met een wettelijke maximumsnelheid van 80 km/u, een duidelijke rijbaanindeling, gescheiden gebruik voor fietsers en langzaam verkeer, met ongelijkvloerse of snelheidsgeremde gelijkvloerse aansluitingen;
- § stroomwegen met een wettelijke maximumsnelheid van 100 of 120 km/u, een duidelijke fysiek gescheiden rijbaanindeling, gescheiden gebruik voor fietsers en langzaam verkeer met alleen ongelijkvloerse aansluitingen.

Vanuit Duurzaam Veilig ontwikkelt de Provincie Limburg een beleidsvisie in aanvulling op het 'Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Limburg' (PVVP, zie hierna ook paragraaf 3.3.4): de uitgangspunten met betrekking tot de weginrichting van de provinciale wegen in Limburg zijn gebaseerd op de integrale wegategorisering en de 'Limburgse Uitgangspunten Weginrichting' (LUW). Deze visie moet uiteindelijk leiden tot een optimaal Duurzaam Veilig ingericht provinciaal wegennet. In de integrale wegategorisering en de LUW wordt de gewenste relatie aangegeven tussen de functie van het wegennet en vormgeving en inrichting van die wegen. Daarmee wordt beoogd de bereikbaarheid te bevorderen en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Bij het reconstructieontwerp van de aansluiting N275, N277 en N562 is aangesloten bij de ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig: de provinciale wegen N275, N277 en N562 kunnen alle worden aangemerkt als een zogenaamde 'Gebiedsontsluitingsweg buiten bebouwde kom type II'. Uit de bijbehorende factsheet van de LUW blijkt dat een kruising bij onderling kruisende gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom dient te worden ingericht als een rotonde, of dient te worden geregeld middels een verkeersregelinstallatie (VRI).

In de toekomstige situatie zal de aansluiting N275-N277-N562 worden ingericht als rotonde. In hoofdstuk 4 is een nadere omschrijving van het planvoornemen opgenomen, waarbij ook de keuze voor een kruispunt in de vorm van een rotonde nader zal worden toegelicht.

3.3.3 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006

De hoofdlijnen van het provinciale verkeers- en vervoersbeleid zijn in het POL2006 beschreven in hoofdstuk 5 'Economie en Mobiliteit'. De Provincie streeft naar een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoerssysteem. Verbetering van de verkeersveiligheid blijft een belangrijke opgave. In de afgelopen periode is het jaarlijkse aantal verkeersslachtoffers steeds verder gedaald. Het streven is om de huidige, gunstige positie vast te houden en te voorkomen dat een groei van het verkeer de ontwikkeling van dalende aantallen slachtoffers frustreert.

De doorontwikkeling van de Limburgse economie en arbeidsmarkt naar nieuwe, moderne richtingen en sectoren kan in belangrijke mate worden ondersteund door adequate infrastructuurvoorzieningen.

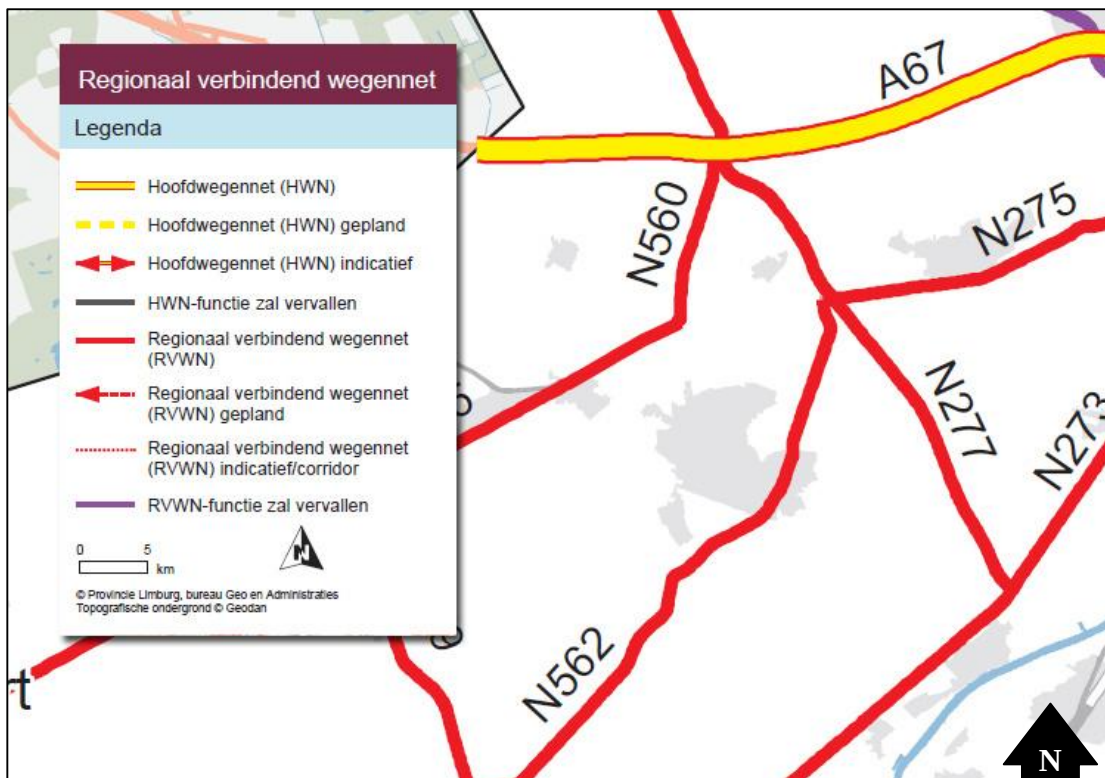
De Provincie Limburg is verantwoordelijk voor de planning, realisatie, beheer en onderhoud het regionaal verbindend wegennet. Netwerkanalyses moeten inzicht opleveren waar de potentiële toekomstige knelpunten in de netwerken en stelsels zitten en welke prioriteiten moeten worden gesteld.

INFRASTRUCTUUR

De Provincie Limburg wil zorg dragen voor een regionaal verbindend wegennet van goede kwaliteit, dat in staat is om het regionale verkeer op een veilige en vlotte manier af te wikkelen

en daarmee bij te dragen aan de beoogde regionale bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

In onderstaande figuur 3.2 is een uitsnede van de POL-kaart 5E: regionaal verbindend wegennet (RVWN) weergegeven. Hierop is te zien dat de provinciale wegen N275, N277 en N562 onderdeel uitmaken van dit RVWN.



Figuur 3.2: uitsnede POL-kaart 5E Regionaal verbindend netwerk

Mede op basis van de netwerkanalyses heeft de Provincie Limburg afspraken gemaakt met andere wegbeheerders, over functie en uitvoering van wegen, incidentmanagement en planning van wegbeheer, om zodoende tot een optimaal functionerend systeem te komen. Als verantwoordelijke wegbeheerder is de Provincie Limburg initiatiefnemer van de voorgenomen reconstructie van de aansluiting N275-N277-N562. Overeenkomstig bovengenoemde uitgangspunten heeft, tijdens de totstandkoming van het reconstructieontwerp, overleg plaatsgevonden met de gemeente Peel en Maas.

Het verkeers- en vervoersbeleid van de Provincie Limburg is verder uitgewerkt in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan. Dit plan is in verband met de eisen die de Planwet en de SVIR (voorheen: de Nota Mobiliteit) daaraan stellen als een aparte POL-aanvulling vastgesteld.

3.3.4 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is op 14 maart 2007 door Provinciale Staten vastgesteld en vormt zoals hiervoor aangegeven een aanvulling op het POL2006. Als centrale ambitie is verwoord dat de Provincie toe wil naar een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen, goederen en informatie, door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen van de zijde van de overheid en door een efficiënt gebruik van deze vervoersvoorzieningen door burgers, overheid en bedrijven. Het leidende principe daarbij is 'Mobiliteit met verstand', wat betekent dat er een afgewogen keuze van maatregelen en

aanpakken gemaakt dient te worden. In het PVVP zijn ten aanzien van diverse deelthema's (zoals wegverkeer, langzaam verkeer, openbaar vervoer en verkeersveiligheid) beleidsstrategieën opgenomen.

WEGVERKEER

Met betrekking tot het wegverkeer wordt in het PVVP aangegeven dat de Provincie Limburg een hogere veiligheid wenst te bereiken door een veilige inrichting van de infrastructuur, gecombineerd met educatie, voorlichting en handhaving. De bereikbaarheid van Limburg via de weg dient op regionaal en bovenregionaal niveau op peil gebracht en gehouden te worden via een adequaat en samenhangend netwerk van hoofdwegen en regionaal verbindende wegen.

Het hoofdwegenet (HWN) is primair bedoeld voor de afwikkeling van het lange afstandsverkeer. Met het regionaal verbindend wegennet (RVWN) wordt zorg gedragen voor een goede regionale verbinding van de Limburgse kernen onderling en voor de bovenregionale verbindingen met het HWN. Het onderliggende lokale wegennet van de gemeenten zorgt uiteindelijk voor de bereikbaarheid van de verschillende bestemmingen. Binnen het wegennet vindt binnen het HWN en RVWN een onderscheid in functietyperingen plaats. Bij al deze functietypes gaat het om wegen met een verkeersfunctie voor de (boven)regionale bereikbaarheid van Limburg. Vanwege de verkeersfunctie moeten deze wegen uit oogpunt van duurzaam veilig als stroomweg of als gebiedsontsluitingsweg ingericht worden. De HWN-wegen worden door het Rijk vanwege hun (inter)nationale verbindingfunctie in ieder geval als stroomweg ingericht. De RVWN-wegen worden in principe als gebiedsontsluitingsweg ingericht, waarbij binnen de gebiedsontsluitingswegen maatwerk wordt toegepast en inrichting als stroomweg een optie is; vooral voor bovenregionaal verbindende wegen kan gelet op de bereikbaarheidsfunctie in combinatie met een hoge verkeersintensiteit voor een inrichting als stroomweg worden gekozen.

In hoofdstuk 1 is reeds beschreven dat aan de N277 oorspronkelijk een stroomfunctie is toegekend, maar dat deze weg in de loop der jaren is aangepast naar een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Dit betekent dat de inrichting van de kruispunten met overige gebiedsontsluitingswegen in overeenstemming met deze functie dient te worden gebracht. Zoals in paragraaf 3.3.2 is aangegeven dient als gevolg hiervan de huidige kruising te worden omgevormd tot een rotonde, of tot een door een VRI geregeld kruispunt.

VERKEERSVEILIGHEID

De Provincie Limburg stelt in het PVVP de meest verkeersveilige provincie van Nederland te willen zijn. Het huidige verkeersveiligheidsbeleid is gebaseerd op drie pijlers, de drie E's: Engineering, Education en Enforcement. Engineering staat voor de bijdrage van techniek en ontwerp aan het veilig maken van de infrastructuur. Een begrijpelijk en veilig ingerichte infrastructuur en een veilige voertuigtechnologie (zowel het voertuig zelf, als systemen die het veilig rijden ondersteunen). Nog niet alle infrastructuur voldoet qua vormgeving aan het vanuit Duurzaam Veilig gewenste profiel. Permanente verkeerseducatie en voorlichting (education) moeten daarnaast de verkeersdeelnemer in staat stellen om gedurende zijn hele leven bewust en veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen. Kennis en gedrag van weggebruikers schieten nogal eens tekort, waardoor educatie, voorlichting én handhaving nog onontbeerlijk zijn en zelfs relatief in belang toenemen. Handhaving (enforcement) is het sluitstuk van de keten.

In het verleden heeft het accent vooral gelegen op de verbetering van de infrastructuur. In de vertaling van de filosofie van 'Duurzaam Veilig' naar feitelijke maatregelen is de weginfrastructuur al flink aangepakt. Thans wenst de Provincie Limburg meer in te zetten op een mix van maatregelen uit de drie bovengenoemde pijlers. Dit betekent dat de Provincie Limburg aan de hand van het huidige beleid blijft inzetten op:

- § aanpak infrastructuur: bewuste en kosteneffectieve toepassing van Duurzaam Veilig bij de aanleg en inrichting van het gehele Limburgse wegennet, inclusief de wegcategorisering. Het aanbrengen van de essentiële herkenbaarheidkenmerken op alle wegen in het kader van beheer en onderhoud;
- § aanpak educatie: bewerkstelligen dat iedere verkeersdeelnemer gedurende zijn hele leven beschikt over de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie voor een veilige deelname aan het verkeer;
- § aanpak handhaving: handhaving als curatieve, gedragscorrigerende maatregel. Dit is en blijft noodzakelijk, ondanks het feit dat in Limburg vooral wordt ingezet op preventieve maatregelen via de twee vorige punten.

De middels voorliggend bestemmingsplan beoogde ontwikkeling is gericht op de eerste peiler: de aanpak van de infrastructuur. Door de reconstructie van de aansluiting N275-N277-N562 wordt getracht het aantal ongevallen op de betreffende wegvakken sterk terug te dringen. Dit streven kent vanzelfsprekend een sterke samenhang met het streven naar een duurzaam veilige weginrichting van het wegennetwerk binnen de provincie. Ook op dit punt is het planvoornemen derhalve passend binnen het PVVP.

3.4 Waterbeleid

3.4.1 Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn Water (KRW) is een Europese richtlijn die tot doel heeft duurzame en robuuste watersystemen te beschermen en te ontwikkelen. Daarbij is het Europees beleid op zowel oppervlaktewater als grondwater gericht. De KRW gaat uit van het standstill-principe: de ecologische en chemische toestand van het grond- en oppervlaktewater mag vanaf 2000 niet verslechteren. Andere belangrijke uitgangspunten uit de KRW zijn een brongerichte aanpak en het 'vervuiler betaalt' principe. De KRW beoogt vanuit een stroomgebiedbenadering te komen tot:

- § het bereiken van een verhoogde bescherming en verbetering van het aquatisch milieu;
- § bevorderen van een duurzaam gebruik van water;
- § geleidelijke vermindering van de vervuiling van het grondwater en preventieve maatregelen;
- § afzwakking gevolgen van overstroming en droogte;
- § harmonisatie van Europese waterwetgeving.

Als concrete uitwerking van de Kaderrichtlijn water heeft de Ministerraad op 27 november 2009 de stroomgebiedbeheersplannen 2009-2015 van Eems, Maas, Rijndelta (Nederlandse deel) en Schelde definitief vastgesteld. Op verschillende bestuursniveaus is echter reeds in een eerder stadium al gestart met het invulling geven aan de in de Kaderrichtlijn Water verwoorde uitgangspunten.

3.4.2 Nationaal Bestuursakkoord Water

In 2003 hebben het Rijk, het Interprovinciaal Overleg, de Unie van Waterschappen en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten het Nationaal bestuursakkoord water afgesloten. In het Nationaal bestuursakkoord water is het Waterbeleid 21ste eeuw (WB21) vastgelegd. Het beleid is gericht op het op orde brengen en houden van watersystemen in Nederland, ter voorkoming van wateroverlast (mede als gevolg van voorspelde klimaatsveranderingen). Water is een belangrijk ordenend principe, dat een sturend element vormt bij de inrichting van de ruimte: water moet de ruimte krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. Dat is de kern van het Waterbeleid 21ste eeuw. Het water de ruimte geven betekent dat in het landschap en in de stad ruimte gemaakt wordt om water op te slaan. Met de actualisaties van het Nationaal Bestuursakkoord Water in 2008 en 2011 hebben de verschillende betrokken partijen

nogmaals het belang van samenwerking in het kader van duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer onderstreept.

Een zwaarwegend uitgangspunt hierbij is dat afvoer- en andere waterhuishoudkundige problemen niet mogen worden afgewenteld: niet op bestuurlijk niveau, niet op financieel niveau en niet op geografisch niveau. De verschillende partijen hebben in het bestuursakkoord derhalve gekozen voor een strategie welke uitgaat van het principe dat overtollig water wordt opgevangen waar dit ontstaat. Water dient derhalve niet langer zo snel mogelijk te worden afgevoerd, maar zo lang mogelijk ter plaatse te worden vastgehouden, bijvoorbeeld door middel van infiltratie in de bodem. Door het water zo lang mogelijk vast te houden wordt tevens verdroging voorkomen. Pas als het niet anders kan, mag water worden afgevoerd.

In het akkoord is verder opgenomen dat in de toelichting van ruimtelijke plannen een waterparagraaf moet worden opgenomen, waarin de gepleegde afwegingen in het kader van de watertoets worden vastgelegd.

3.4.3 Nationaal Waterplan

In december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie. Het Nationaal Waterplan pleit daarom voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk.

In het Nationaal Waterplan wordt op hoofdlijnen aangegeven welk waterbeleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 wenst te voeren om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Hierbij richt het Nationaal Waterplan zich op diverse vormen van gebruik van water, waarbij de bescherming tegen overstromingen en het voorhanden hebben van voldoende en schoon water een belangrijke plaats innemen. In de afgelopen eeuwen is door de verschillende gebruiksfuncties veel ruimte aan de rivieren ontnomen, met als gevolg dat de rivieren zijn ingeklemd tussen de dijken, die steeds hoger zijn gemaakt. Door de bevolkingsontwikkeling en economische groei zijn de te beschermen waarden sterk toegenomen.

Het plangebied is gelegen binnen het deel van Nederland dat wordt omschreven als Hoog Nederland. Hoog Nederland omvat grofweg de zandgronden van Drenthe, Overijssel, Gelderland, Utrecht, Noord-Brabant en Limburg. Hoog Nederland is grotendeels vrij afwaterend, dat wil zeggen dat het water onder vrij verval naar de rivieren en de zee stroomt. Vanwege de hogere ligging is het van nature het droge deel van het land. De hoge gronden zijn vooral aangewezen op het vasthouden van gebiedseigen water. Beleidsmatig wordt derhalve onder andere gestreefd naar een herstel van de sponswerking van de hoge gronden om watertekorten te voorkomen en wateroverlast te beperken. Provincies en waterschappen dienen de (grond)watersystemen op orde te brengen volgens de afspraken van het Nationaal Bestuursakkoord Water.

3.4.4 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006

De Provincie Limburg heeft in het POL2006 invulling gegeven aan de eerder genoemde doelstellingen door te streven naar een maximale afkoppeling van regenwater, binnen de grenzen van doelmatigheid. Afkoppelen van regenwater betekent dat regenwater dient te worden gescheiden van afvalwater en zoveel mogelijk moet worden vastgehouden en geïnfilteerd in het gebied waarin het valt. Afkoppeling voorkomt onnodige belasting van riool en waterzuiveringsinstallaties. Daarnaast vermindert afkoppeling de overstort van vuil

rioolwater op het oppervlaktewater en kan het een bijdrage leveren aan het herstel van een natuurlijk functionerend watersysteem.

In het POL2006 is aangegeven dat bij nieuwbouwprojecten en bij herstructurering of renovatie van bestaande bebouwing het regenwater binnen de grenzen van doelmatigheid maximaal afgekoppeld dient te worden van het riool (droogweerafvoer). De Provincie Limburg, de waterschappen Peel en Maasvallei en Roer en Overmaas en Rijkswaterstaat hebben hiertoe een voorkeurstabel afkoppeling opgesteld. Deze voorkeurstabel is opgenomen in de brochure 'Regenwater schoon naar beek en bodem'¹. Leidende principes uit deze voorkeurstabel zijn de kwantiteitsstrategie 'vasthouden-bergen-afvoeren', en de kwaliteitsstrategie 'voorkomen-scheiden-zuiveren'.

3.4.5 Provinciaal Waterplan 2010-2015

Het Provinciaal Waterplan 2010-2015 kan worden aangemerkt als een aanvulling op het waterbeleid zoals verwoord in het POL2006. Doel van deze aanvulling is een actualisatie van het provinciaal waterhuishoudkundig beleid, op basis van sinds de vaststelling van het POL2006 geëvolueerde (internationale) beleidskaders, zoals de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal bestuursakkoord water actueel en de Waterwet. Het Provinciaal Waterplan 2010-2015 kent een looptijd van 6 jaar, en heeft de status van een regionaal waterplan, zoals omschreven in de Waterwet én een op zichzelf staande structuurvisie op grond van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

Belangrijke aanvullingen ten opzichte van POL2006 zijn onder andere:

- § aanduiding van een normering voor regionale wateroverlast (opgave vanuit NBW);
- § aanduiding van grond- en oppervlaktewaterlichamen en concretisering van ecologische en chemische doelen en bijbehorende maatregelen, inclusief fasering;
- § meer programmatische aansturing van te nemen maatregelen door waterschappen en gemeenten, door opname en fasering van maatregelen waarvoor een resultaatsverplichting geldt.

Uit de bij het Provinciaal Waterplan behorende kaart 'Blauwe Waarden' blijkt dat de buffers gelegen tussen de N275 en de noordelijke toe- en afritten naar de N277 worden aangemerkt als hydrologisch gevoelige natuurgebieden. Rondom de hydrologisch gevoelige natuurgebieden geldt minimaal het stand still principe met betrekking tot peilbeheer, drainage en beregening. Uit overleg met de Provincie Limburg en het waterschap Peel en Maasvallei blijkt dat er als gevolg van de aanduiding 'hydrologisch gevoelige natuurgebieden' geen nadere eisen aan het planvoornemen worden gesteld. Daarnaast doorkruist volgens de kaart Kristallen Waarden een beek met een specifieke ecologische functie het reconstructie tracé. Dit betreft de Everlose Beek, een primair water in de zin van de keur van het waterschap Peel en Maasvallei (zie verder paragrafen 3.4.6 en de watertoets welke als losse bijlage is opgenomen bij dit bestemmingsplan).

Uit de kaart 'Kristallen waarden' blijkt dat het plangebied niet ligt binnen een boringsvrije zone, een grondwaterbeschermingsgebied of een andersoortig beschermingsgebied.

In het Provinciaal Waterplan 2010-2015 wordt het belang van de watertoets nogmaals onderstreept. De watertoets wordt gebruikt als afwegingskader bij ruimtelijke ingrepen. Modern waterbeheer volgt daarmee niet langer uitsluitend mensgerichte functies en grondgebruik; kennis over watersystemen en de wateropgaven worden zo mede sturend voor ruimtelijke ontwikkelingen.

¹ Provincie Limburg, e.a. (2006), *Regenwater schoon naar Beek en Bodem*. Maastricht.

3.4.6 Waterbeleid waterschap Peel en Maasvallei

Het waterbeleid van het waterschap Peel en Maasvallei is gebaseerd op een drietal belangrijke thema's, te weten:

- § veilige dijken, waarbij wordt beoogd om de inwoners op een realistische manier te beschermen tegen Maashoogwater en goed op te kunnen treden bij calamiteiten;
- § droge voeten en voldoende water, waarbij de ambitie wordt uitgesproken om een optimaal, gebiedsgericht waterpeil te realiseren. Rekening houdend met klimaatveranderingen;
- § schoon water, waarbij wordt beoogd een gezond en veerkrachtig watersysteem te realiseren en te behouden als bijdrage aan een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving.

In het waterbeheerplan 'Orde in water, water in orde' is het beleid van het waterschap Peel en Maasvallei ten aanzien van deze thema's beschreven. In het waterbeheerplan zijn de maatregelen opgenoemd die het waterschap daartoe wenst uit te voeren. Het waterbeheerplan geldt voor de periode 2010 tot en met 2015.

Ten aanzien van de voorgenomen reconstructie zijn geen concrete beleidsdoelen in het waterbeheerplan benoemd. Wel gelden de algemene uitgangspunten die het waterschap ten aanzien van nieuwe plannen hanteert. Deze zijn onder andere opgenomen in de hiervoor reeds aangehaalde brochure 'Regenwater schoon naar beek en bodem' en het 'Praktisch handboek Watertoets'².

Uitgangspunt is dat (nieuwe) verharde oppervlaktes zoveel mogelijk worden afgekoppeld van de bestaande vuilwaterriolering. Hiertoe dienen ruimtelijke plannen zo veel mogelijk te voorzien in een eigen regenwateropvangcapaciteit. De kwantiteitsstrategie 'vasthouden-bergen-afvoeren' is hierbij leidend. Dit betekent dat regenwater bij voorkeur moet worden geïnfiltreerd in het gebied waar het valt. Indien dit niet mogelijk is moet het regenwater worden geborgen, en vertraagd worden afgevoerd op een nabijgelegen oppervlaktewater.

Conform de brochure 'Regenwater schoon naar beek en bodem' en het 'Praktisch handboek Watertoets' moet een infiltratievoorziening worden gedimensioneerd op een bui met een herhalingstijd van één in de 10 jaar ($T=10$ (50mm in 27,3 uur bij een afvoer van 1 l/s/ha)). Daarnaast moet in een waterparagraaf een doorkijk worden gegeven naar de gevolgen van een bui met een herhalingstijd van één in de 100 jaar ($T=100$ (63 mm in 16,2 uur bij een afvoer van 1 l/s/ha)). Met deze uitgangspunten is in voorliggende watertoets rekening gehouden.

Zoals beschreven in de vorige paragraaf betreft de Everlose Beek een primair water in beheer bij het waterschap Peel en Maasvallei. Daarnaast zijn nog een primaire en een secundaire watergang in beheer bij het waterschap in de omgeving van het reconstructietracé aanwezig (zie verder de watertoets behorende bij dit bestemmingsplan). Op de primaire en secundaire wateren zijn de gebods- en verbodsbepalingen van de keur van het waterschap van toepassing. Zonder watervergunning van het waterschap is het niet toegestaan water op deze watergang te lozen, of werken aan de watergang uit te voeren.

3.4.7 Handreiking ruimtelijke plannen gemeente Peel en Maas

In haar 'Handreiking ruimtelijke plannen' heeft de gemeente Peel en Maas aangegeven met welke randvoorwaarden bij de aanleg van hemelwaterbergende voorzieningen rekening moet worden gehouden. Qua uitgangspunten sluit de gemeente Peel en Maas aan bij het waterschap Peel en Maasvallei. Daarnaast stelt de gemeente enkele aanvullende eisen met betrekking tot het ontwerp van hemelwaterbergende voorzieningen:

² Waterschap Peel en Maasvallei (2005), *Praktisch handboek watertoets*. Venlo

Aanlegdiepte

De infiltratievoorziening moet boven de gemiddeld hoogste grondwaterstand worden aangelegd. Dit om te voorkomen dat grondwater in de voorziening loopt.

Leegloopconstructie

De leegloop van de infiltratievoorziening naar het oppervlaktewater, in beheer en eigendom van het waterschap, mag geschieden met een capaciteit van maximaal 1 l/s/ha verhard oppervlak.

Afmetingen

Een infiltratie met een overloop op het eigen terrein moet gedimensioneerd worden op een bui die één keer in de honderd jaar ($T=100$) voorkomt. In de infiltratievoorziening moet het hemelwater van een bui van 84 mm kunnen worden geborgen. In een infiltratievoorziening met een overloop op het oppervlaktewater moet boven de infiltratievoorziening een dynamische buffer worden gerealiseerd die geschikt is om een bui die éénmaal in de tien jaar voorkomt, een bui van 50 mm ($T=10$), te kunnen herbergen. Boven de dynamische buffer dient een waakhoogte van 0,50 meter aanwezig te zijn. Bij een bui van 63 mm ($T=100$) mag de voorziening tot aan de rand gevuld zijn.

Bij de dimensionering van de voorzieningen ter plaatse van het reconstructietracé is zoals aangegeven rekening gehouden met een maatgevende bui van 63 mm.

Capaciteitsberekening

Bij de berekening van de inhoud van de infiltratievoorziening mag geen rekening worden gehouden met de infiltratiecapaciteit van de bodem en de afvoercapaciteit van 1 l/sec/ha naar open afvoerend water. De infiltratievoorziening moet binnen 24 uur geledigd zijn.

3.5 Cultuurhistorisch beleid

3.5.1 Verdrag van Malta en de Wet op de archeologische monumentenzorg

In 1992 is in Valletta (Malta) het Europees verdrag over de bescherming van het archeologisch erfgoed ondertekend. Doelstelling van het verdrag is het bodemarchief zoveel mogelijk te behouden, bij voorkeur in de bodem. Het verdrag bepaalt onder andere dat archeologische belangen tijdig worden betrokken bij planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen. Bij grootschalige werken in de bodem moeten archeologen worden geraadpleegd. Daarnaast introduceert het verdrag het principe 'de verstoorder betaalt'. Dit naar analogie van het principe 'de vervuiler betaalt', zoals dit wordt gehanteerd bij milieukundige problemen.

Het verdrag van Malta is in 1998 door het Nederlands parlement goedgekeurd en heeft uiteindelijk geleid tot de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz). Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving vastgelegd. Uitgangspunt van de Wamz is om archeologische waarden te beschermen, zonder meer maatschappelijke last te veroorzaken dan nodig is. Wat er moet gebeuren, verschilt per gebied en regio: niet alle activiteiten zijn even ingrijpend.

De Wamz rust op vier belangrijke pijlers:

- § archeologische waarden moeten zo veel mogelijk in de bodem (in situ) worden bewaard;
- § archeologie moet tijdig worden meegenomen in de procedures van ruimtelijke planvorming;
- § de verstoorder van het bodemarchief betaalt de kosten van archeologisch vooronderzoek en noodzakelijke volwaardige opgravingen, voor zover die kosten redelijkerwijs kunnen worden toegerekend aan de verstoorder;

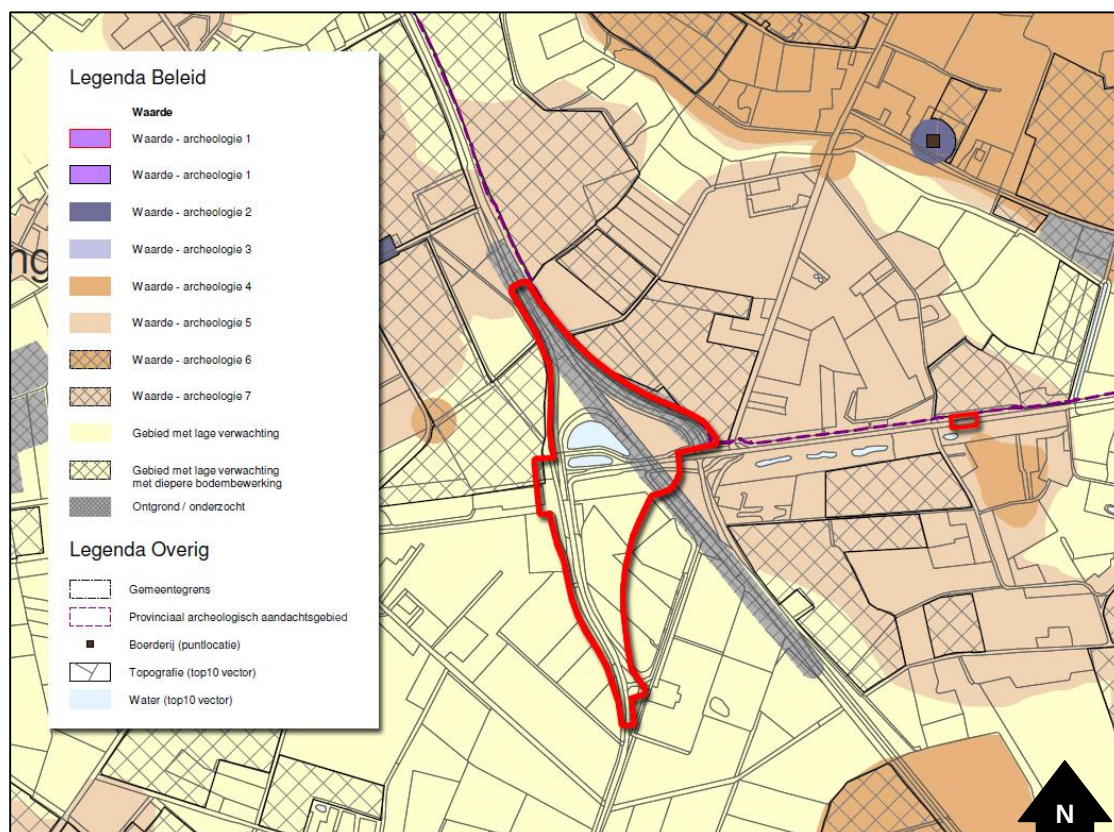
§ gemeenten en provincies krijgen een belangrijke rol in de verankering van archeologie in hun ruimtelijke plannen en vergunningen; zij krijgen de ruimte om vergunningvoorwaarden genuanceerd in te vullen.

Op grond van de Wamz is de gemeente verplicht bij het vaststellen van nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met het aspect archeologie. De Wamz gaat daarbij in beginsel uit van noodzaak tot inventariserend archeologisch onderzoek bij bodemingrepen groter dan 100 m². Gemeenten mogen echter van deze norm afwijken indien zij deze afwijking deugdelijk motiveren. Het Beleidsplan Archeologie van de gemeente Peel en Maas bevat deze motivatie.

3.5.2 Beleidsplan Archeologie gemeente Peel en Maas

Het Beleidsplan Archeologie is op 28 juni 2011 door de raad van de gemeente Peel en Maas vastgesteld. Dit beleidsplan biedt de gemeente een kader op basis waarvan zowel archeologisch-inhoudelijke, als economisch verantwoorde beslissingen kunnen worden genomen omtrent de wijze waarop wordt omgegaan met het bodemarchief.

Op de bij het beleidsplan behorende archeologische beleidskaart is aan het grondgebied van de gemeente Peel en Maas een archeologische verwachtingswaarde toegekend. Deze verwachtingswaarde varieert van wettelijk beschermde archeologische monumenten tot gebieden zonder archeologische verwachtingswaarde. Afhankelijk van de verwachtingswaarde van een bepaald gebied is een ondergrens voor archeologisch onderzoek vastgelegd. In figuur 3.3 is de ligging van het plangebied op de archeologische beleidskaart aangegeven.



Figuur 3.3: uitsnede archeologische beleidskaart

Uit figuur 3.3 blijkt dat het plangebied van onderhavig bestemmingsplan deels in en nabij een zone van middelhoge archeologische verwachtingswaarde ligt ('Waarde - Archeologie 5'), deels in een zone met een lage archeologische verwachting, en deels in een reeds ontgronde / onderzochte zone. In paragraaf 5.8 zal nader worden ingegaan op de randvoorwaarden welke hier uit voortvloeien.

4 PLANBESCHRIJVING

4.1 Inleiding

Het planvoornemen betreft de reconstructie van de aansluiting N275-N277-N562 en de hiermee samenhangende ingrepen aan de omringende infrastructuur en functiewijzigingen in het grondgebruik. In aanvulling op paragraaf 1.1 worden in de hierna volgende paragraaf de aan het project ten grondslag liggende de uitgangspunten en doelstellingen nog eens kort toegelicht. Paragraaf 4.3 bevat vervolgens een gedetailleerde beschrijving van de beoogde infrastructurale werken. In paragraaf 4.4 ten slotte wordt kort ingegaan op de herbestemming van de te verwijderen wegvakken.

4.2 Uitgangspunten en doelstellingen

De inrichting van het kruisingsvlak tussen de N275, N277 en N562 voldoet niet meer aan de huidige verkeerskundige inzichten en richtlijnen. Uit analyse van de ongevallencijfers blijkt dat de meeste ongevallen plaatsvinden bij het oversteken van de N277, in het bijzonder ter plaatse van de steriele oversteken met de parallelweg richting Koningslust. Als gevolg hiervan is de Provincie Limburg voornemens het huidige kruisingsvlak tussen de N275, N277 en N562 te reconstrueren.

Ten behoeve van dit voornemen heeft de Provincie Limburg de volgende doelstelling geformuleerd: *'De doelstelling van het project is om de inrichting van de weg te laten overeenkomen met het vigerende beleid en de richtlijnen die daarvoor gehanteerd worden. Daarnaast dient met de nieuwe inrichting de verkeersveiligheid te worden verbeterd zonder dat de doorstroming en verkeersafwikkeling onacceptabel worden'.*

Om deze doelstelling te bereiken zal een rotonde worden aangelegd ter plaatse van de huidige ongelijkvloerse kruising tussen de N275 en N277. Middels de aanleg van de rotonde wordt beoogd de huidige verkeerskundige conflictpunten op te lossen en het aantal ongevallen te verminderen. De verkeersveiligheid ter plaatse van het kruisingsvlak zal hiermee sterk worden verbeterd.

4.3 Reconstructieontwerp

In 2008 is door de Provincie Limburg, samen met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) en de Limburgse gemeenten de (provinciale) integrale wegategorisering opgesteld. De integrale wegategorisering beoogt een 'kapstok' te vormen om binnen de provincie eenduidigheid en uniformiteit te verkrijgen ten aanzien van de inrichting en het wegbeeld/beleving van het wegennet.

Met het oog op een bevordering van de bereikbaarheid en een verbetering van de verkeersveiligheid wordt middels de integrale wegategorisering en de 'Limburgse Uitgangspunten Weginrichting' (LUW) de gewenste relatie tussen de functie van het wegennet en vormgeving en inrichting van die wegen aangegeven.

De provinciale wegen N275, N277 en N562 dienen alle te worden aangemerkt als zogenaamde 'Gebiedsontsluitingsweg buiten bebouwde kom type II'. Uit de bijbehorende factsheet van de LUW blijkt dat een kruising bij onderling kruisende gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom dient te worden ingericht als een rotonde, of dient te worden geregeld middels een verkeersregelinstallatie (VRI).

Rotondes hebben in verband met de verkeersveiligheid in principe de voorkeur. Deze kruispuntvorm is gemiddeld ruim 80% veiliger dan de overige kruispuntvormen (letselongevallen). Daarnaast hebben rotondes het voordeel dat deze te allen tijden een snelheidsremmende werking hebben. Een voorrangskruispunt met een VRI komt in principe

pas in beeld als de rotonde of een voorrangskruispunt zonder VRI om redenen van afwikkelingscapaciteit niet mogelijk zijn. Een andere reden voor het toepassen van een VRI kan zijn dat door de verkeersbelasting de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer in het geding komt. Van een dergelijke situatie is in onderhavig geval geen sprake. Om deze reden zal het bestaande kruisingsvlak derhalve worden heringericht tot een rotonde.

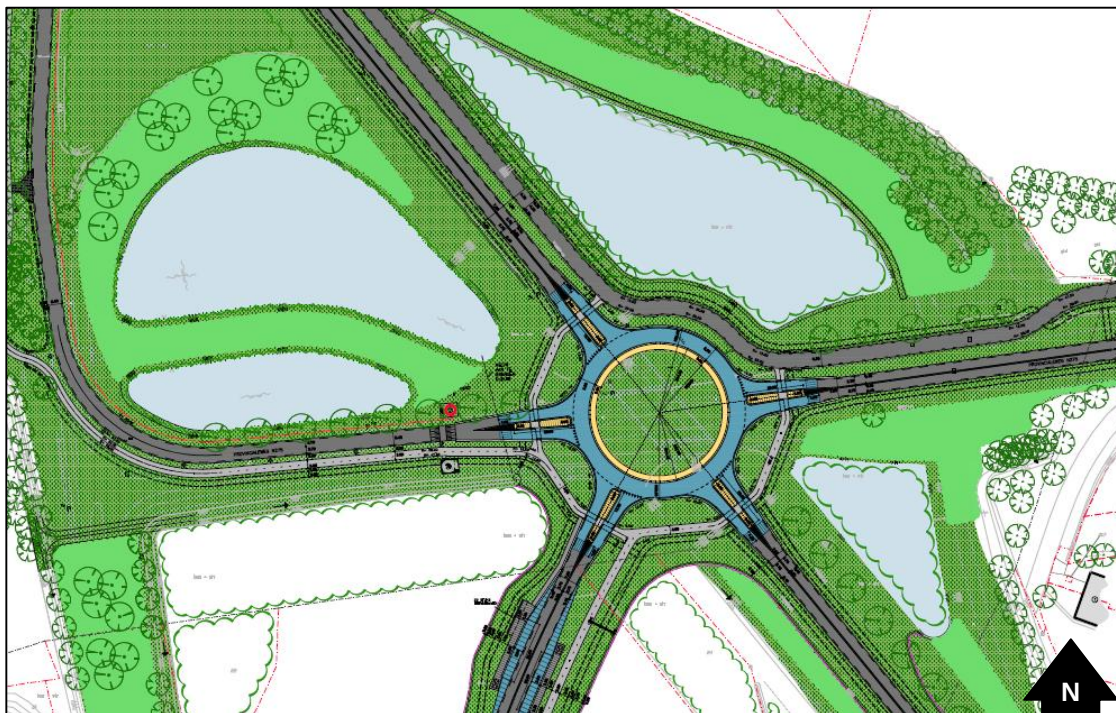
In opdracht van de Provincie Limburg en in samenspraak met de Provincie en de gemeente Peel en Maas heeft Plangroep Heggen een ontwerp voor de toekomstige rotonde uitgewerkt. In onderstaande figuur 4.1 is het reconstructieontwerp weergegeven. Het ontwerp is tevens opgenomen als losse bijlage van deze plantoelichting.



Figuur 4.1: reconstructieontwerp aansluiting N275-N277-N562

Door de ongelijkvloerse aansluiting tussen de N277 en de N275 strekt in de huidige situatie het kruisingsvlak zich uit over een afstand van 450 meter. Ten einde de bestaande kruising van provinciale wegen in te richten conform het huidige beleid en de huidige verkeerskundige inzichten dient het kunstwerk (viaduct) tussen de N277 Middenpeelweg en de N275 Venlo – Weert te worden verwijderd en te worden vervangen door een rotonde met een diameter van ± 60 meter. Dit houdt in dat de op- en afritten van de N277 komen te vervallen. De N277 zal derhalve worden afgegraven om de wegen op gelijk niveau te brengen. Het tracé van de N562

zal deels worden verlegd en als vierde poot op de rotonde worden aangesloten. Voor een goede ontsluiting van de kern Koningslust wenst de gemeente Peel en Maas de bestaande ontsluitingsstructuur op te waarderen en aan te sluiten op het tracé van de N275. Dit betekent dat een deel van de N275 wordt afgebouwd tot een erftoegangsweg en dient te worden overgedragen aan de gemeente. De verbeterde ontsluitingsweg naar Koningslust is grotendeels geprojecteerd op de huidige afrit van de N277 naar de N275-N562 (in zuidelijke richting) en wordt als vijfde poot aangesloten op de toekomstige rotonde. Ten behoeve van de opwaardering van de ontsluitingsstructuur van Koningslust zal een separate planologische procedure worden doorlopen. Figuur 4.2 bevat een meer gedetailleerde weergave van het rotondeontwerp.



Figuur 4.2: detailuitsnede rotondeontwerp

Als gevolg van het planvoornemen zal de bestaande parallelweg langs de noordzijde van de N275 komen te vervallen. De parallelweg langs de oostzijde van de N277 zal deels verschuiven richting het nieuwe tracé van de N277. Deze nieuwe parallelweg zal ter hoogte van de aansluiting N275-Sevenumsdijk aanhaken op de N275. Ter plaatse van deze nieuwe aansluiting gaat de betreffende parallelweg over in een fietspad in twee richtingen. Het fietspad langs de zuidzijde van de N275 zal als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen worden verwijderd. Voor het overige blijft de hoofdopzet van de fietsinfrastructuur als gevolg van het planvoornemen ongewijzigd. Dit betekent dat langs de oost- en westzijde van de N277 een fietspad in respectievelijk noordelijke en zuidelijke richting gehandhaafd blijft, en dat aan de oostelijke zijde van het nieuwe tracé van de N562 een fietspad in twee richtingen wordt aangelegd.

Met betrekking tot het landbouwverkeer kan het volgende worden opgemerkt: in de toekomstige situatie zal het landbouwverkeer over de nieuw aan te leggen rotonde tussen het overige verkeer worden afgewikkeld. Dit heeft als voordeel dat de snelheid van het verkeer laag blijft. Tevens ontstaan er geen nieuwe steriele oversteken. Momenteel is de N277 gesloten voor landbouwverkeer. Aan deze situatie worden door de Provincie Limburg geen wijzigingen beoogd. De N562 is momenteel niet gesloten voor landbouwverkeer. Het landbouwverkeer maakt in de huidige situatie gebruik van de hoofdrijbaan van deze weg. Aan dit principe worden thans geen wijzigingen beoogd. Wel is in het reconstructieontwerp bij de situering van het kabels- en leidingentracé rekening gehouden met een eventuele verbreding

van het tweerichtingen-fietspad langs de N562 tot parallelweg. Onderhavig bestemmingsplan biedt eveneens deze ruimte. Ook op de N275 is in de huidige situatie landbouwverkeer toegestaan. Ten aanzien van deze weg is de mogelijke aanleg van een parallelweg richting de kern Maasbree onderzocht, maar niet haalbaar gebleken. Om deze reden zullen ter hoogte van kilometerpunt 9.150 twee passeerhavens worden aangelegd. De zuidelijke passeerhaven is voor een klein deel geprojecteerd in de bestemming 'Natuur' van het bestemmingsplan 'Buitengebied Peel en Maas'. Middels voorliggend bestemmingsplan zal op dit punt derhalve het vigerende bestemmingsplan eveneens worden herzien.

4.4 Herbestemming te verwijderen wegvakken

Als gevolg van het planvoornemen zal een aantal wegvakken worden verwijderd. Een deel van deze gronden zal worden aangewend om het verlies aan agrarische weidegrond te compenseren. Hierover zijn door de Provincie Limburg reeds afspraken gemaakt met de pachter van de betreffende gronden. De gronden welke zullen worden heringericht ten behoeve van agrarisch grondgebruik hebben in voorliggend bestemmingsplan de bestemming 'Agrarisch' gekregen.

Daarnaast zullen ten behoeve van het planvoornemen op diverse plaatsen bomen moeten worden gekapt en bosschages moeten worden verwijderd. Op grond van de boswet dient deze kap te worden gecompenseerd. Deze compensatie zal eveneens plaatsvinden op de vrijkomende weggedeelten. De benodigde omvang van deze compensatie is door de Provincie in overleg met de gemeente Peel en Maas bepaald. De gronden welke voor deze groencompensatie zullen worden aangewend zijn in dit bestemmingsplan bestemd voor 'Natuur'. In paragraaf 5.6 wordt dieper ingegaan op de compensatieverplichting als gevolg van het bepaalde in de Boswet. Daarnaast bevat hoofdstuk 6 een nadere toelichting op de in dit kader in onderhavig bestemmingsplan opgenomen bestemmingen.

5 RANDVOORWAARDEN / RESULTATEN ONDERZOEKEN

5.1 Inleiding

Bij de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met (externe) factoren die van invloed kunnen zijn op het plangebied en de hier beoogde ontwikkeling. Anderzijds kan de in het plangebied beoogde ontwikkeling gevolgen hebben voor zijn omgeving. Ten einde in het kader van een goede ruimtelijke ordening een verantwoorde afweging te kunnen maken worden in dit hoofdstuk de milieuaspecten m.e.r.-beoordelingsplicht, bodemkwaliteit, geluid, luchtkwaliteit en milieuzonering beschouwd. Tevens is gekeken naar de gevolgen van het planvoornemen voor de externe veiligheid, de in en rond het plangebied aanwezige kabels en leidingen, eventueel aanwezige ecologische en landschappelijke waarden, de waterhuishouding, en de mogelijk in en rond het plangebied voorkomende cultuurhistorische waarden. Ten slotte worden de met het plan samenhangende verkeerskundige aspecten beoordeeld en wordt een toelichting gegeven op de economische uitvoerbaarheid van het plan.

5.2 Milieu

5.2.1 M.e.r.-beoordeling

Sinds de wijziging van het Besluit m.e.r. op 1 april 2011 bestaat er voor activiteiten waarbij de drempelwaarde voor de m.e.r.-beoordelingsplicht niet wordt gehaald, een zogenaamde vergewisplicht. Het is de plicht van het bevoegd gezag om te beoordelen of de activiteit zodanige gevolgen heeft dat er op grond van de Europese richtlijnen toch een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd.

Conform bijlage D behorende bij het Besluit milieueffectrapportage is de wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken (niet zijnde een autosnelweg of autoweg) m.e.r.-beoordelingsplichtig in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.

Onderhavig planvoornemen voorziet niet de opwaardering van bestaande wegprofielen tot 4 rijstroken. Als zodanig voldoet het planvoornemen niet aan het eerste criterium van de betreffende m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit. Om deze reden hoeft de activiteit niet getoetst te worden aan de drempelwaarde van 5 km en vormt de vergewisplicht geen verdere randvoorwaarde ten aanzien van onderhavig plan.

Uit de hiernavolgende paragrafen zal blijken dat, als gevolg van de ligging van het plangebied op grote afstand tot beschermde natuurgebieden, de te verwachten effecten en de afwezigheid van negatieve milieugevolgen door cumulatie in verband met andere ontwikkelingen in de omgeving, het uitvoeren van een m.e.r.-procedure geen meerwaarde heeft. Zwaarwegende nadelige milieueffecten als gevolg van de voorgenomen wegreconstructie kunnen op voorhand worden uitgesloten. De aanwezige informatie over de effecten is voldoende om een afweging en een gemotiveerde keuze omtrent het planvoornemen te kunnen maken.

5.2.2 Bodem

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan moet helder zijn dat de bodem van het plangebied geschikt is voor de hier beoogde functie. In dit kader is door Econsultancy een verkennend bodemonderzoek in het plangebied uitgevoerd³. Doel van dit onderzoek was een

³ Econsultancy (februari 2013), *Verkennd bodemonderzoek Rotonde Maasbreeseweg N277-N275-N562 te Koningslust in de gemeente Peel en Maas (11030273 – v3)*. Swalmen.

indruk te krijgen van de actuele kwaliteit van de bodem en te bepalen of de bodemkwaliteit beperkingen oplegt aan de voorgenomen ontwikkeling.

VOORONDERZOEK

Uit het vooronderzoek is gebleken dat er sprake is van voormalige en/of huidige bodembelasting in het plangebied, waardoor het vermoeden van bodemverontreiniging aanwezig is. Dit in verband met de vermoedelijke aanwezigheid van een funderingslaag en de verkeersactiviteiten ter plaatse van de onderzoekslocatie. Verwacht werd dat er verspreid over de locatie wisselende gehalten aan verontreinigende stoffen voorkomen. De verwachte verontreinigende stoffen voor deze situatie zijn metalen, PAK en minerale olie.

Op basis van het vooronderzoek is het plangebied onderzocht volgens de strategie voor een 'verdachte locatie met diffuse bodembelasting en een heterogene verontreiniging op schaal van monsterneming' (VED-HE). Het doel van het verkennend bodemonderzoek in deze situatie was het bepalen van de aard van de heterogeen verdeelde verontreinigende stof op schaal van monsterneming. Tevens is vastgesteld of de vermoede verontreinigende stof de achtergrondwaarde of het geldend achtergrondgehalte overschrijdt.

Gezien het feit dat uit zowel het dossieronderzoek als uit de uitgevoerde terreininspectie geen aanwijzingen zijn gevonden, die aanleiding geven een asbestverontreiniging te verwachten, is het plangebied als 'asbestonverdacht' beschouwd.

VERKENNEND ONDERZOEK

Het veldwerk ten behoeve van het verkennend bodemonderzoek is door middel van 84 boringen uitgevoerd: dit betrof 62 boringen tot 0,5 m -mv, 15 boringen tot maximaal 2,0 m -mv en 7 boringen tot maximaal 3,5 m -mv. Zeven van de diepe boringen zijn afgewerkt als peilbuis, teneinde de milieuhygiënische kwaliteit van het grondwater te kunnen bepalen.

Op basis van de analyseresultaten van de genomen monsters kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van ernstige bodemverontreiniging in het plangebied. Ter plaatse van één mengmonster is een matige verontreiniging met zink in de bovengrond aangetoond, welke de streefwaarde overschrijdt. Bij overschrijdingen van de tussenwaarde dient formeel een nader onderzoek plaats te vinden. Het nader onderzoek dient uitsluitsel te geven of er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Gezien het feit dat de aangetoonde matige zinkverontreiniging (260 mg/kg d.s.) is aangetoond in het als meest 'verdacht' te beschouwen separate grondmonster én in de overige onderzochte (meng)monsters zink niet of nauwelijks verhoogd is aangetoond, mag er van worden uitgegaan dat deze matige verontreiniging het meest verhoogde gehalte betreft. Derhalve wordt een nader onderzoek naar de aard en omvang van de zinkverontreiniging, in overleg met de provincie Limburg en de gemeente Peel en Maas niet noodzakelijk geacht. Op basis van de onderzoeksresultaten van het verkennend bodemonderzoek bestaan er géén belemmeringen voor de in het plangebied voorgenomen bestemmingswijzigingen.

Er zijn op basis van het vooronderzoek, tijdens de terreininspectie en bij de uitvoering van de veldwerkzaamheden geen aanwijzingen gevonden, die aanleiding geven een asbestverontreiniging op de locatie te verwachten. De vooraf gestelde hypothese, dat de onderzoekslocatie als 'asbestonverdacht' kan worden beschouwd wordt, op basis van de onderzoeksresultaten, bevestigd. Conform het provinciaal beleid (Beleidskader Bodem 2010) is dan ook geen vervolgonderzoek naar asbest noodzakelijk.

CONCLUDEREND

De resultaten van het uitgevoerde bodemonderzoek vormen geen milieuhygiënische belemmeringen bij het geplande gebruik van het plangebied.

5.2.3 Geluid

De ten behoeve van voorliggend plan relevante normstelling voor geluid (wegverkeerslawaai) is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In deze normstelling wordt uitgegaan van voorkeursgrenswaarden, waarvan met ontheffing tot een maximale hoogte mag worden afgeweken.

Bij de herinrichting van wegen dient te worden bepaald of er sprake is van een 'reconstructie van een weg' in de zin van de Wet geluidhinder: de definitie van 'reconstructie van een weg' kan van belang zijn voor bestaande geluidsgevoelige objecten. Een reconstructie van een weg is in de Wet geluidhinder omschreven als 'een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, tengevolge waarvan uit akoestisch onderzoek blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting die als hoogst toelaatbare geluidsbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd'. Er kunnen zich 2 situaties voordoen:

- het effect van de wijziging aan de weg is kleiner dan 2 dB. Er is dan geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder;
- het effect van de wijziging aan de weg is groter of gelijk aan 2 dB. De toename van de geluidbelasting dient weggenomen te worden. Is dit om bepaalde redenen (o.a. financieel, stedenbouwkundig of technisch) niet mogelijk dan kan onder aanvullende voorwaarden ontheffing verleend worden.

De beoordeling van het effect van de wijziging aan de weg geschiedt door de toekomstige situatie (dus na reconstructie, inclusief de geschatte groei voor de komende 10 jaar) te vergelijken met de huidige situatie (de situatie voorafgaand aan de reconstructie). In gevallen waarbij in het verleden een hogere waarde is vastgesteld, is het uitgangspunt de laagste van óf de vastgestelde hogere waarde óf de heersende waarde (art. 100, lid 2). De toename moet bij voorkeur door bron- (geluidsarmer wegdek) en / of overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen) worden weggenomen.

In het kader van bovenstaande is door Tritium Advies een akoestisch onderzoek⁴ naar de gevolgen van de voorgenomen wegreconstructie uitgevoerd. Uit dit onderzoek is gebleken dat als gevolg van de voorgenomen reconstructie van de aansluiting N275-N277-N562 ter plaatse van geen enkel toetsingspunt met een geluidsbelasting groter dan de voorkeursgrenswaarde sprake is van een toename van 2 dB of meer. Dit betekent dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Aanvullende geluidsreducerende maatregelen zijn derhalve niet nodig.

CONCLUDEREND

Het aspect akoestiek vormt geen verdere randvoorwaarde bij de middels voorliggend plan voorgenomen ontwikkeling

5.2.4 Luchtkwaliteit

TOETSING LUCHTKWALITEITSEISEN

In artikel 5.16 van de Wet Milieubeheer is een viertal voorwaarden opgenomen waaronder bestuursorganen de in lid 2 van dit artikel genoemde bevoegdheden (waaronder het vaststellen van bestemmingsplannen of verlenen van omgevingsvergunningen) mogen uitoefenen. Deze voorwaarden hebben betrekking op de met de uitoefening van de bevoegdheid verbonden gevolgen ten aanzien van de luchtkwaliteit. Indien er sprake is van één van de hieronder genoemde omstandigheden vormen de luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid en de daarmee beoogde ontwikkeling:

⁴ Tritium Advies (februari 2013, *Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (reconstructie) aansluiting N562, N275 en N277 Helden (1211/111/JS-3)*). Nuenen.

- § er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- § het project leidt - al dan niet per saldo - niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- § het project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging;
- § het project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

NIET IN BETEKENENDE MATE (NIBM)

In het Besluit NIBM is vastgelegd wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel fijn stof en NO₂. Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

- § aantonen dat een project binnen de grenzen van een categorie uit de Regeling NIBM valt. Er is dan geen verdere toetsing nodig, het project is in ieder geval NIBM;
- § op een andere manier aannemelijk maken dat een project voldoet aan het 3% criterium. Hiervoor *kunnen* berekeningen nodig zijn. Ook als een project niet kan voldoen aan de grenzen van de Regeling NIBM, is het mogelijk om alsnog via berekeningen aan te tonen, dat de 3% grens niet wordt overschreden.

Als de 3% grens voor PM₁₀ of NO₂ niet wordt overschreden, dan hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden.

GETALSMATIGE INVULLING NIET IN BETEKENENDE MATE-GRENS

De Regeling NIBM geeft voor een aantal soorten van projecten een (getalsmatige) invulling aan de NIBM-grens. Het gaat daarbij om woningbouwprojecten, kantoorprojecten en enkele inrichtingen (bv landbouwinrichtingen). Als een project binnen de begrenzing van de Regeling NIBM valt, dan is geen verdere toetsing aan de grenswaarden nodig. Het project geldt dan als een NIBM-project en kan doorgaan zonder dat extra maatregelen worden genomen. Tevens is er dan geen luchtkwaliteitsonderzoek nodig. De 3% grens is als volgt gekwantificeerd:

- § voor woningbouw geldt dat de 3% grens op 1.500 woningen is vastgesteld (bij 1 ontsluitingsweg), en op 3.000 woningen is vastgesteld in het geval van 2 ontsluitingswegen;
- § voor kantoren geldt dat de 3% grens op 100.000 m² bvo kantoorgebouwen is vastgesteld (bij 1 ontsluitingsweg), en bij 200.000 m² kantoorgebouwen in het geval van 2 ontsluitingswegen.

TOETSING PLAN AAN LUCHTKWALITEITSEISEN

Middels de reconstructie van de aansluiting N275-N277-N562 worden geen nieuwe verkeersaantrekkende functies gerealiseerd. Als gevolg van de voorgenomen reconstructie zullen de verkeersintensiteiten ter plaatse van het reconstructietracé niet wijzigen. Door de aanpassing van het bestaande kruisingsvlak tot een rotonde zal de doorstroming van het autoverkeer verbeteren, hetgeen een gunstige invloed zal hebben op de luchtkwaliteit ter plaatse. In alle redelijkheid kan derhalve gesteld worden dat de beoogde reconstructie van de aansluiting N275-N277-N562 kan worden aangemerkt als een NIBM project. Het aspect luchtkwaliteit vormt derhalve geen verdere randvoorwaarde ten aanzien van de middels voorliggend plan beoogde ontwikkelingen.

5.2.5 Milieuzonering

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient voorkomen te worden dat bestaande milieugevoelige functies (zoals woningen) overlast zullen ondervinden van nieuwe functies welke hinder kunnen veroorzaken (zoals bedrijven). Andersom mogen bestaande hinderveroorzakende functies niet in hun bedrijfsruimte worden aangetast door nieuwe gevoelige functies.

In voorliggende situatie is deze vraag niet relevant. Middels voorliggend bestemmingsplan wordt geen nieuwe vestiging van hinderveroorzakende functies of gevoelige functies mogelijk gemaakt. Het aspect milieuzonering leidt derhalve niet tot randvoorwaarden met betrekking tot de voorgenomen wegconstructie.

5.3 Externe veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Het huidige beleid voor inrichtingen (bedrijven) is afkomstig uit het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi), het beleid voor transportmodaliteiten staat beschreven in de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (cRnvg). Voor transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen geldt het 'Besluit externe veiligheid buisleidingen' (Bevb).

Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het 'plaatsgebonden risico' en het 'groepsrisico'. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt. Tevens zal aandacht worden besteed aan (de achtergrond van) de verantwoording van het groepsrisico, welke op grond van het Bevi, de cRnvg, of het Bevb noodzakelijk kan zijn.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10⁻⁶ /jaar plaatsgebonden risicocontour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10⁻⁶ / jaar plaatsgebonden risicocontour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N), de fN-curve. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt doorgaans begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald), ofwel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen, ook wel de maximale effectafstand genoemd.

Verantwoording van het groepsrisico

In het externe veiligheidsbeleid is voor bepaalde situaties een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat bepaalde wijzigingen met betrekking tot planologische keuzes moeten worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. In het Bevi, de cRnvg en het Bevb zijn bepalingen opgenomen waaraan deze verantwoording dient te voldoen.

RISICOBRONNEN

Uit de Risicokaart Limburg⁵ en het rapport 'Externe veiligheid provinciale wegen' van de Provincie Limburg blijkt dat over de N275, N277 en N562 transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Ter hoogte van het plangebied is langs deze wegen geen 10⁻⁶ / jaar

⁵ Provincie Limburg (februari 2013), *Risicokaart Limburg*, www.limburg.nl. Maastricht.

plaatsgebonden risicocontour aanwezig. Het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen ligt onder de oriëntatiewaarde.

GEVOLGEN VOOR HET PLAN

Ten aanzien van het plaatsgebonden risico kan worden opgemerkt dat de beoogde reconstructie van de aansluiting N275-N277-N562 geen invloed zal hebben op dit plaatsgebonden risico. Na de reconstructie wordt er niet meer of ander verkeer verwacht in de omgeving van het plangebied waardoor risicocontouren kunnen veranderen. Met betrekking tot het groepsrisico kan worden aangegeven dat de afstand van de wegas tot de in de omgeving gelegen (beperkt) kwetsbare objecten niet in die mate zal veranderen dat dit relevante gevolgen zal hebben voor het groepsrisico als gevolg van het wegtransport.

Middels voorliggend bestemmingsplan worden geen mogelijkheden gecreëerd voor de oprichting of realisatie van (beperkt) kwetsbare objecten. Het aantal aanwezigen in en rondom het reconstructietracé neemt niet toe als gevolg van de voorgenomen reconstructie.

CONCLUDEREND

De externe veiligheid vormt geen verdere randvoorwaarde voor de in het plangebied beoogde ontwikkeling. Het groepsrisico hoeft niet nader te worden verantwoord.

5.4 Kabels, leidingen en straalpaden

In en/of rondom het reconstructietracé bevinden zich geen planologisch te beschermen kabels (o.a. hoogspanning) of leidingen (o.a. hogedruk gasleidingen).

Wel zijn in de huidige situatie ter plaatse van en rondom het reconstructietracé diverse telecomkabels, elektriciteitsleidingen, gasleidingen en waterleidingen aanwezig. Als gevolg van het verdwijnen van het bestaande kunstwerk (viaduct) en de omlegging van de N562 zal de ligging van verschillende bestaande de kabels- en leidingentracés wijzigen. In het kader van de civieltechnische planvoorbereiding heeft hierover reeds afstemming plaatsgevonden met de diverse kabel- en leidingbeheerders. In het reconstructieontwerp is rekening gehouden met het benodigde ruimtebeslag voor de ondergrondse infrastructuur.

Het aspect kabels en leidingen vormt dan ook geen belemmering ten aanzien van de verdere planontwikkeling.

5.5 Natuur en landschap

Door Econsultancy is in juli 2012 een quickscan flora en fauna⁶ in het plangebied uitgevoerd. In deze quickscan is beoordeeld of de voorgenomen ingreep invloed kan hebben op gebieden die volgens natuurwetgeving beschermd zijn, of deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG).

Uit deze beoordeling blijkt dat het plangebied niet is gelegen binnen de grenzen, of in de directe nabijheid van een gebied dat is aangewezen als Natura 2000-gebied. De meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden, de Deurnsche Peel & Mariapeel en de Groote Peel, bevinden zich op circa respectievelijk circa 6 km en circa 9 km afstand ten westen van het plangebied.

Het plangebied ligt evenmin in een kern-, verbindings- of verwervingsgebied behorende tot de EHS of POG. Het meest nabijgelegen EHS onderdeel betreft een bosschage welke zich op ca. 250 m ten noordoosten van het plangebied bevindt.

⁶ Econsultancy (april 2013), *Quickscan flora en fauna Rotonde Maasbreeseweg N277-N275-N562 te Koningslust in de gemeente Peel en Maas (rapportnr. 11030275)*. Boxmeer.

Voor de EHS geldt in dit geval geen externe werking. Aangezien het plangebied niet is gelegen in of aangrenzend aan een onderdeel dat behoort tot de EHS of POG, is aantasting niet aan de orde. Externe werking op overige beschermde natuurgebieden, zoals de Natura 2000-gebieden Deurnsche Peel & Mariapeel en de Groote Peel is, gelet op afstand tot het plangebied en de aard van de ingreep niet aan de orde. Vanuit het aspect gebiedsbescherming volgen derhalve geen nadere randvoorwaarden ten aanzien van de middels voorliggend plan beoogde ontwikkeling.

5.6 Flora en fauna

FLORA EN FAUNAWET

In april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Krachtens de Flora- en faunawet mogen er in Nederland geen ingrepen plaatsvinden die een negatief effect op het leefgebied van beschermde soorten met zich meebrengen. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan of omgevingsvergunning dient derhalve een inschatting te worden gemaakt naar de uitvoerbaarheid van het plan in relatie tot de in een plangebied aanwezige natuurwaarden, en in het verlengde daarvan, de Flora- en faunawet. Dit betekent dat informatie verzameld dient te worden over de (mogelijke) aanwezigheid van beschermde soorten, de verwachte negatieve effecten op deze soorten en de gevolgen daarvan in het kader van de Flora- en faunawet. In de door Econsultancy uitgevoerde quickscan flora en fauna is derhalve tevens een inschatting gemaakt of er in het plangebied planten of diersoorten aanwezig dan wel te verwachten zijn, die volgens de Flora- en faunawet een beschermde status hebben.

Het onderzoek is uitgevoerd middels een bureauonderzoek en een veldbezoek. In de eerste plaats is middels een gegevensanalyse nagegaan welke bijzondere planten- en diersoorten er voor kunnen komen in het plangebied. Daarnaast heeft in april 2012 een veldbezoek plaatsgevonden. Op grond van de gegevensanalyse en de waarnemingen tijdens het veldbezoek concludeert Econsultancy het volgende:

De begraasde weide waar het toekomstig tracé van de N562 is geprojecteerd kan deel uitmaken van het foerageergebied van een mogelijk in de omgeving verblijvende steenuil. In het plangebied is een (roofvogel)nest aangetroffen dat jaarrond beschermd is. Verder zijn door de aanwezigheid van bomen, struweel en weiland geschikte nestlocaties aanwezig voor algemene vogels als de koolmees, pimpelmees, en ekster. In de bomen zijn holtes en spleten aanwezig die als verblijfplaats kunnen fungeren voor vleermuizen. Daarnaast kan het plangebied gebruikt worden door vleermuizen als vliegroute en foerageergebied. Ten westen van het plangebied is op een afstand van ca. 150 m een dassenburcht aanwezig. Door de ligging van een dassenburcht nabij het reconstructietracé kan het plangebied deel uitmaken van het leefgebied van dassen. Tevens vormt het plangebied een geschikte habitat voor algemene soorten grondgebonden zoogdieren als de egel, mol en konijn. Het is niet uit te sluiten dat in de nabije toekomst eekhoorns zich middels nesten vestigen in het plangebied. Verder zijn in het plangebied voortplantingsmogelijkheden en landhabitat aanwezig voor algemeen voorkomende amfibieën als de gewone pad, bruine kikker en bastaardkikker. Het onverhoopt aantreffen van een streng beschermde amfibieën- of reptielsoort is niet uit te sluiten. Tot slot is het voorkomen van vissen in de afwateringssloten niet uit te sluiten. Voor de overige soorten uit de verschillende soortgroepen vormt het plangebied geen geschikt habitat of zijn deze op grond van bekende verspreidingsgegevens of het ontbreken van verblijfsindicaties niet te verwachten.

Door het planvoornemen kunnen broedvogels (algemene broedvogels en broedvogels waarvan het nest jaarrond beschermd is), vleermuizen, algemeen voorkomende grondgebonden zoogdieren, dassen, algemeen voorkomende amfibieën en vissen verstoord worden. Starten de werkzaamheden na half november 2012 dan is het niet uit te sluiten dat de ingreep een negatief effect heeft op mogelijk aanwezige eekhoornnesten.

Uit de quickscan flora en fauna blijkt dat in het kader van de voorgenomen wegreconstructie nader onderzoek dient plaats te vinden naar de volgende soorten:

- das;
- steenuil;
- jaarrond beschermde nesten (soorten);
- geschikte boomholtes en spleten die kunnen fungeren als verblijfplaats voor vleermuizen;
- vliegroute voor vleermuizen;
- foerageergebied voor vleermuizen;
- amfibieën met betrekking tot alpenwatersalamander in de wateropvangbekkens
- vissen, nader controle naar de te dempen afwateringssloten/greppels op permanente waterhoudendheid.

Indien uit aanvullend onderzoek blijkt dat door de ingreep een negatief effect optreedt met betrekking tot een functie van bovengenoemde soorten, treden er door de voorgenomen ingreep mogelijk overtredingen op ten aanzien van de Flora- en faunawet. Ontheffingen van verbodsbepalingen ten aanzien van dassen, vleermuizen en broedvogels waarvan het nest jaarrond beschermd is worden alleen nog verleend op basis van een wettelijk belang uit de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn. Ruimtelijke ontwikkeling valt niet onder een dergelijk belang. Door het treffen van maatregelen zal de functionaliteit van een rust- of verblijfplaats behouden moeten blijven. De maatregelen, vastgelegd in een activiteitenplan, kunnen vooraf bij Dienst Regelingen ter goedkeuring worden voorgelegd middels een ontheffingsaanvraag.

Het aanvullend onderzoek naar de bovengenoemde soorten zal in de daarvoor relevante periodes worden uitgevoerd. Afhankelijk van de resultaten van deze onderzoeken zullen de in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijke vervolgstappen door initiatiefnemer (de Provincie Limburg) worden genomen.

Het struweel en de bomen in (de omgeving van) het plangebied kunnen onderkomen bieden aan 'algemene' broedvogels zoals de merel, koolmees, en houtduif. Voor de 'algemene' broedvogelsoorten die in en rond het plangebied zijn te verwachten geldt dat, indien het groen buiten het broedseizoen wordt verwijderd, er geen overtredingen plaats zullen vinden met betrekking tot deze soorten. In de Flora- en faunawet wordt geen vaste periode gehanteerd voor het broedseizoen. Globaal kan voor het broedseizoen de periode maart tot half augustus worden aangehouden. Geldend is echter de aanwezigheid van een broedgeval op het moment van ingrijpen.

Tot slot wordt opgemerkt dat te allen tijde de algemene zorgplicht ex artikel 2 van de Flora- en faunawet van toepassing is. De algemene zorgplicht houdt in dat een ieder die redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen nadelige gevolgen voor de flora en fauna kunnen ontstaan, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten of maatregelen te nemen om de nadelige gevolgen te voorkomen.

BOSWET

De Boswet is van toepassing ingeval er bomen worden gekapt. Als dit plaatsvindt buiten de bebouwde kom Boswet, in een boseenheden groter dan 1.000 m² of bestaand uit meer dan 20 bomen in een rij en de boomsoort valt niet onder de uitzonderingen zoals in de wet aangegeven, geldt een meldings- en herplantplicht. Zo er niet ter plaatse kan worden herplant, geldt een compensatieplicht elders. De Boswet is erop gericht het totale areaal bos op peil te houden.

Als gevolg van de reconstructie aansluiting N275-N277-N562 en de opwaardering van de ontsluitingsweg Koningslust zal in totaal ca. 15.620 m² bosschage worden gerooid en zullen 92 individuele bomen worden gekapt. Dit te kappen groen zal conform het bepaalde in de boswet moeten worden gecompenseerd. De totale compensatie is door de Provincie Limburg en de gemeente Peel en Maas bepaald op de aanplant van 16.505 m² bosschage en 92 bomen. Hiervan zullen ca. 15.050 m² bosschage en 67 bomen in het plangebied van onderhavig bestemmingsplan worden aangeplant.

5.7 Waterhuishouding

Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat in de toelichting van ruimtelijke plannen dient te worden beschreven op welke wijze bij de planontwikkeling rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. In dit kader is door Plangroep Heggen een watertoets⁷ opgesteld, waarin deze beschrijving is opgenomen. De betreffende watertoets is opgenomen als losse bijlage bij deze plantoelichting. In de hiernavolgende tekst wordt de toekomstige waterhuishoudkundige situatie kort toegelicht. Voor de volledige verantwoording wordt verwezen naar de betreffende bijlage van de plantoelichting.

In de watertoets wordt met name aandacht besteed aan de wijze waarop wordt omgegaan met het hemelwater dat in het plangebied valt. Conform de leidende principes uit het relevante waterbeleid (zie ook paragraaf 3.4) zijn de kwantiteitsstrategie 'vasthouden-bergen-afvoeren', en de kwaliteitsstrategie 'voorkomen-scheiden-zuiveren' bij het opstellen van de waterparagraaf in acht genomen. Hemelwater dat valt op de toekomstige wegvakken zal in de omgeving van het reconstructietracé middels bestaande en nieuw aan te leggen bermsloten / wegbermen worden opgevangen en geïnfiltreerd. Als gevolg van de voorgenomen reconstructie zal derhalve geen nieuw verhard oppervlak op het gemeentelijk rioleringsstelsel worden aangekoppeld.

Gelet op het oppervlak dat als gevolg van voorliggend plan zal worden verhard is het plan in het kader van het bestuurlijk vooroverleg aangemeld bij het waterschap Peel en Maasvallei ter verkrijging van een wateradvies.

5.8 Cultuurhistorie en archeologie

CULTUURHISTORIE

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan dient voldoende duidelijk te zijn dat door de middels het plan beoogde ontwikkelingen geen bezwaarlijke gevolgen optreden voor eventuele cultuurhistorische waarden in (de omgeving van) het plangebied.

Het plangebied is niet gelegen binnen een beschermd stads- of dorpsgezicht. Daarnaast zijn in het plangebied geen beschermde rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten aanwezig. Uit gegevens van de Provincie Limburg⁸ (Cultuurhistorische Waardenkaart) blijkt dat de (omgeving van) het plangebied enige cultuurhistorische waarde heeft: de bestaande aansluiting N275-N277-N562 doorkruist het onvoltooide tracé van de Noordervaart. De Noordervaart is een vaarweg die stamt uit de 19^{de} eeuw, en welke deel zou uitmaken van Napoleons Grand Canal du Nord. In 1810 is de aanleg van het kanaal gestaakt. In de omgeving van het plangebied is de beoogde aanleg van het kanaal middels een aantal laagten in het landschap nog wel herkenbaar.

Door de beoogde reconstructie worden deze bestaande laagten niet aangetast: er worden derhalve geen verdere wijzigingen aangebracht aan het historische tracé van de Noordervaart. Middels de beoogde reconstructie worden derhalve geen belangrijke cultuurhistorische waarden bedreigd.

ARCHEOLOGIE

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan dient eveneens voldoende zeker te zijn dat door de middels het plan beoogde ontwikkelingen geen archeologische waarden worden bedreigd. In paragraaf 3.5.2 is reeds aangegeven dat voor het plangebied conform het gemeentelijk archeologisch beleid een lage tot middelhoge verwachtingswaarde geldt. Op grond van de (toenmalige) concept archeologische beleidsadvieskaart heeft archeologisch adviesbureau

⁷ Plangroep Heggen (februari 2013), *Watertoets Reconstructie aansluiting N275-N277-N562(11.033.R001-wt)*. Born.

⁸ Provincie Limburg (februari 2013), *Cultuurhistorische Waardenkaart*, www.limburg.nl/cultuurhistorie. Maastricht.

ArchAeO in opdracht van de gemeente Peel en Maas een advies⁹ uitgebracht omtrent de te hanteren onderzoeksstrategie in relatie tot de in het plangebied geprojecteerde bodemingrepen. Aan de hand van dit onderzoeksadvies is door Econsultancy een archeologisch bureauonderzoek en verkennend booronderzoek ter plaatse van delen van het reconstructietracé uitgevoerd¹⁰.

Middels het bureauonderzoek is een archeologisch verwachtingsmodel voor het plangebied opgesteld. Uit het archeologisch vooronderzoek blijkt dat voor het te onderzoeken deel van het reconstructietracé de kans op het voorkomen van archeologische resten in het plangebied voor resten uit alle perioden van het Laat- Paleolithicum tot en met de Nieuwe tijd laag is.

Dit verwachtingsmodel is middels een inventariserend veldonderzoek getoetst, waarbij 32 boringen in het plangebied zijn uitgevoerd. Bij het veldwerk zijn in het gehele plangebied verstoorte bodemprofielen aangetroffen. Het grootste deel van het plangebied is vermoedelijk verstoord bij de ontginning van het plangebied aan het eind van de 19e eeuw. Het noordelijk deel van het plangebied is vermoedelijk afgegraven bij de aanleg van het huidige wegennet in de jaren '70 van de 20e eeuw. Op basis van de waargenomen bodemverstoringen kan worden geconcludeerd dat archeologische waarden niet meer in situ worden verwacht.

SELECTIEADVIES

Op grond van de resultaten van het bureau- en veldonderzoek adviseert Econsultancy om het plangebied vrij te geven voor verdere ontwikkeling. Dit selectieadvies is door de gemeente Peel en Maas **wel** overgenomen. Het aspect 'archeologie' vormt dan ook geen verdere randvoorwaarde bij de middels onderhavig plan voorgenomen ontwikkelingen.

5.9 Verkeer en parkeren

VERKEERSSTRUCTUUR

Dit plan is een initiatief van de Provincie Limburg vanuit haar verantwoordelijkheid als wegbeheerder, waarbij een concreet verkeerskundig belang wordt nagestreefd (verkeersveiligheid).

In hoofdstuk 4 zijn de gevolgen voor de bestaande verkeersstructuur in beeld gebracht, waarbij is aangegeven op welke wijze de beoogde reconstructie aansluiting N275-N277-N562 de verkeersveiligheid ter plaatse van het reconstructietracé zal verbeteren.

PARKEREN

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient vast te staan dat door de middels het plan voorgenomen ontwikkelingen de parkeerbalans in (de omgeving van) het plangebied niet in onevenredige of bezwaarlijke mate wordt beïnvloed.

In voorliggende situatie is deze vraag niet relevant. Middels voorliggend bestemmingsplan wordt geen nieuwe parkeervraag of nieuw parkeeraanbod gecreëerd. Evenmin voorziet het plangebied in de huidige situatie in een parkeeraanbod. Het aspect 'parkeren' leidt derhalve niet tot randvoorwaarden met betrekking tot de voorgenomen wegreconstructie.

5.10 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening rust op de gemeente de verplichting tot het verhaal van kosten die tot de grondexploitatie behoren op basis van een exploitatieplan. De gemeente kan hiervan afzien in bij algemene maatregel van bestuur aangegeven gevallen, of indien:

§ het kostenverhaal anderszins is verzekerd;

⁹ ArchAeO (februari 2012), *Advies archeologie Halfweg te Koningslust (gemeente Peel en Maas) projectnr. 12020*. Eindhoven

¹⁰ Econsultancy (mei 2012), *Archeologisch bureauonderzoek en verkennend booronderzoek Ronde Maasbreeseweg N277-N275-N562 te Koningslust in de gemeente Peel en Maas (rapportnr. 11030274)*. Swalmen.

- § het bepalen van een tijdvak of fasering niet noodzakelijk is; en
- § het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels aan werken en werkzaamheden met betrekking tot bouwrijp maken, aanleg van nutsvoorzieningen, inrichten van de openbare ruimte en uitvoerbaarheid niet noodzakelijk is.

Voorliggend planvoornemen betreft een initiatief van de Provincie Limburg. De betreffende gronden zijn reeds in bezit van de Provincie Limburg of zullen ten behoeve van het planvoornemen worden verworven. Tussen de gemeente Peel en Maas en de Provincie Limburg is ten behoeve van het project een realisatieovereenkomst afgesloten. De Provincie Limburg heeft de projectbegroting vooralsnog gereserveerd in het meerjaren investeringsprogramma (MIP) 2013-2016. Dit programma staat garant voor de kostendekking van het project. Hiermee is het verhaal van de kosten van de grondexploitatie voor dit gebied anderszins verzekerd en is de economische uitvoerbaarheid van het plan gegarandeerd.

Gelet op het bovenstaande kan in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan worden afgezien van het vaststellen van een exploitatieplan.

6 JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken van deze toelichting zijn de aan het bestemmingsplan ten grondslag liggende uitgangspunten en randvoorwaarden geschetst. Onderhavig hoofdstuk bevat een nadere toelichting op de planvorm en planstukken.

PLANVORM

De planvorm betreft een bestemmingsplan zoals dit is aangeduid in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Voorliggend bestemmingsplan is erop gericht een basis te bieden voor de beoogde reconstructie van de aansluiting N275-N277-N562. Het plan bevat derhalve het planologisch-juridisch instrumentarium voor de ontwikkeling van het plangebied. Aangezien de voorgenomen ontwikkeling een sterk projectmatig karakter heeft, kent dit bestemmingsplan een gedetailleerde wijze van bestemmen met een beperkte flexibiliteit. De gedetailleerde bestemmingswijze draagt zorg voor het stellen van de condities waaraan de in het plangebied voorgestane ontwikkelingen moeten voldoen. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de behoefte aan rechtszekerheid van mogelijke belanghebbenden. De in het plan opgenomen flexibiliteitsmogelijkheden dienen als extra waarborgen om het in de toekomst gewenste grondgebruik te kunnen realiseren.

TOELICHTING OP DE PLANSTUKKEN

Het bestemmingsplan 'Reconstructie aansluiting N275-N277-N562' bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels tezamen vormen het juridisch bindende deel van het plan. Verbeelding en regels dienen te allen tijde in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Het bestemmingsplan is vervat in een dataset met het planidentificatienummer NL.IMRO.1894.BPL0076.

De planverbeelding is getekend op een bijgewerkte en digitale kadastrale ondergrond, op werkelijke schaal. De analoge versie van de planverbeelding is afgedrukt op schaal 1:1.000. Voor de benaming van de verschillende bestemmingen en de kleuren van de bestemmingen zijn de huidige richtlijnen voor digitalisering en standaardisering van bestemmingsplannen overgenomen.

Voor het gehele plangebied gelden drie bestemmingen en één dubbelbestemming, waarin niet meer voorgeschreven wordt dan voor een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk is. De keuze voor deze regeling is onder meer bepaald door de aard van het gebied, de verwachte en gewenste ontwikkelingen, het beleid dat de gemeente wenst te voeren en de sturingsmogelijkheden die zij daarbij noodzakelijk acht. Voor wat betreft de inhoud van de planregels is aangesloten bij de regels van het recentelijk vastgestelde bestemmingsplan 'Buitengebied Peel en Maas'.

De planregels en verbeelding zijn, met het oog op de digitale uitwisselbaarheid van bestemmingsplannen die vanaf 1 januari 2010 verplicht is, opgesteld conform de bepalingen van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVB2012). Uitgangspunt hierbij is, door middel van het hanteren van heldere planregels en een duidelijke verbeelding, te komen tot een zo goed als mogelijk werkbaar en handhaafbaar plan. In de navolgende paragrafen worden de planregels nader toegelicht.

6.2 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1):

In de begripsregels worden omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze worden opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Alleen die begripsregels worden opgenomen die gebruikt worden in de regels en die tot verwarring kunnen leiden of voor meerdere uitleg vatbaar zijn. Voor sommige begrippen worden in de

SVBP2012 omschrijvingen gegeven. Deze zijn in de begripsbepalingen van voorliggend plan overgenomen.

Wijze van meten (artikel 2):

Om op een eenduidige manier afstanden en oppervlakten te bepalen, wordt in de 'wijze van meten' uitleg gegeven wat onder de diverse begrippen wordt verstaan. Ten aanzien van de wijze van meten op de verbeelding geldt steeds dat het hart van een lijn moet worden aangehouden. Ook voor de 'wijze van meten' worden in de SVBP2012 richtlijnen gegeven, welke in voorliggend plan zijn overgenomen.

6.3 Bestemmingsregels

De gronden gelegen in het plangebied kennen een positieve bestemming. Een positieve bestemming betekent dat het gebruik van de gronden voor de toegekende bestemming direct mogelijk is. De bestemmingsregels zijn als volgt opgebouwd:

§ Bestemmingsomschrijving:

In de bestemmingsomschrijving wordt een omschrijving gegeven van de aan de gronden toegekende functie(s). De hoofdfunctie(s) worden als eerste genoemd. Indien van toepassing, worden ook de aan de hoofdfunctie ondergeschikte functies mogelijk gemaakt. De ondergeschikte functies staan ten dienste van de hoofdfunctie binnen de betreffende bestemming.

§ Bouwregels:

In de bouwregels worden voor alle bouwwerken de van toepassing zijnde bebouwingsregels weergegeven. Hierbij wordt in ieder geval een onderscheid gemaakt tussen de regeling van (hoofd)gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

§ Afwijken van de bouwregels (niet bij alle bestemmingen opgenomen):

Door het verlenen van een omgevingsvergunning bestaat de mogelijkheid af te wijken van de algemeen toegestane bouwregelingen. Binnen de bestemmingsregels wordt aangegeven van welke bouwregels en binnen welke grenzen kan worden afgeweken.

§ Specifieke gebruiksregels:

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is het verboden gronden te gebruiken op een manier die in strijd is met het bestemmingsplan. In specifieke gebruiksregels kunnen bepaalde functies nog expliciet worden genoemd als zijnde verboden gebruik.

§ Afwijken van de gebruiksregels (niet bij alle bestemmingen opgenomen):

Middels een omgevingsvergunning kan van de gebruiksregels in het plan worden afgeweken ten behoeve van een concrete vorm van grondgebruik. Dit mag echter niet leiden tot een feitelijke wijziging van de bestemming. De omgevingsvergunning dient te zien op kleinere, planologisch minder ingrijpende onderwerpen. Functiewijzigingen en grotere, ruimtelijke ingrepen dienen te worden geregeld via een bestemmingsplanherziening.

§ Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (niet bij alle bestemmingen opgenomen):

Ten einde specifieke belangen te beschermen kan in de bestemmingsregels worden bepaald dat voor de uitvoering van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden een omgevingsvergunning benodigd is. Een omgevingsvergunning kan verplicht gesteld worden om te voorkomen dat een terrein minder geschikt wordt voor de realisering van de desbetreffende bestemming of ter handhaving en bescherming van bepaalde belangen. De bestemmingsregels geven aan onder welke voorwaarden de omgevingsvergunning kan worden verleend.

§ Wijzigingsbevoegdheid (niet bij alle bestemmingen opgenomen):

Deze bepaling biedt burgemeester en wethouders de mogelijkheid kleinschalige aanpassingen (wijzigingen) die verband hoeden met de betreffende bestemming te doen.

De in het plan opgenomen bestemmingen wordt hierna kort toegelicht:

Bestemming 'Agrarisch' (artikel 3)

Als gevolg van de voorgenomen verlegging van het tracé van de N562 zal een bestaand weiland (dat conform het bestemmingsplan 'Buitengebied Peel en Maas' de bestemming 'Agrarisch' kent) deels worden herbestemd tot 'Verkeer'. Ter compensatie hiervan wordt aan een deel van het huidige tracé van de N562 de bestemming 'Agrarisch' toegekend. Na realisatie van de nieuwe aansluiting N275-N277-N562 zal het huidige wegvak worden verwijderd en kunnen deze gronden worden heringericht ten behoeve van een agrarische functie.

Binnen de bestemming 'Agrarisch' is agrarisch bedrijfsmatig gebruik en agrarisch hobbymatig gebruik van de gronden toegestaan. Gebouwen ten behoeve van agrarische bedrijven mogen niet binnen deze bestemming worden opgericht.

Het bestemmingsplan bevat een aantal afwijkingsbevoegdheden, op grond waarvan het bevoegd gezag, onder voorwaarden een omgevingsvergunning kan verlenen voor het bouwen van gebouwen: voor de bouw van schuilgelegenheden, voor een hoogzit voor de jacht of voor natuurstudie, voor een voederberging of -ruif, voor tijdelijke (hoge of lage) teeltondersteunende voorzieningen. In de regels is verder vastgelegd dat het college een omgevingsvergunning kan verlenen voor het gebruik van de gronden ten behoeve van incidentele, tijdelijke evenementen, containervelden en een paardrijbak.

Bestemming 'Natuur' (artikel 4)

In het bestemmingsplan 'Buitengebied Peel en Maas' is de bestemming 'Natuur' toegekend aan de gronden die een bepaalde natuurwaarde vertegenwoordigen, waaronder ook bosgebied. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden opgericht.

Als gevolg van de voorgenomen reconstructie dienen op diverse locaties bestaande bomen te worden gekapt. Ter compensatie van deze kap zullen ter plaatse van een aantal te verwijderen wegvakken nieuwe bomen en bosschages worden aangeplant. Hiertoe zal een deel van de te verwijderen wegvakken worden herbestemd tot 'Natuur'. Op deze wijze is een duurzame compensatie planologisch-juridisch gegarandeerd.

Bestemming 'Verkeer' (artikel 5)

Deze bestemming (artikel 5) rust op de te reconstrueren en nieuw aan te leggen delen van de N275, N277 en N562, en op de beoogde zuidelijke passeerhaven (in oostelijke richting) in de N275. Binnen deze bestemming zijn wegen, voet- en rijwielpaden en bermen, en de hiermee samenhangende voorzieningen toegestaan. Tevens mogen binnen deze bestemming groenvoorzieningen, (openbare) nutsvoorzieningen of waterhuishoudkundige voorzieningen worden aangelegd. De te verwijderen wegvakken welke niet ten behoeve van een agrarische functie of groencompensatie worden heringericht blijven bestemd voor 'Verkeer'. Ook deze resterende wegvakken krijgen vanzelfsprekend wel een groene inrichting.

Het oprichten van gebouwen is in principe niet toegestaan, met uitzondering van (kleine) gebouwen ten behoeve van het openbaar vervoer en/of nutsvoorzieningen.

Dubbelbestemming Waarde - Archeologie 5 (artikel 6)

Ter verwezenlijking van de instandhouding en bescherming van oudheidkundig waardevolle elementen (archeologische (waardevolle) terreinen) wordt gestreefd naar het voor de toekomst behouden van de archeologische waarden in de grond (in situ). Daar waar dit niet mogelijk is als gevolg van noodzakelijke activiteiten binnen het kader van de onderliggende bestemming, zullen binnen archeologisch potentieel waardevolle terreinen, zoals weergegeven op de archeologische beleidsadvieskaart van de gemeente Peel en Maas, voorafgaand aan bouwactiviteiten of grondverzet de archeologische waarden door middel van onderzoek veilig gesteld moeten worden. Dit is vastgelegd in de dubbelbestemming Waarde -

Archeologie 6. Aan deze bestemming zijn ondergrenzen voor archeologisch onderzoek gekoppeld.

6.4 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel (artikel 7):

Een anti-dubbeltelregel wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het overgebleven terrein ook nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld. De opgenomen anti-dubbeltelregel is gelijklopend aan de in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voorgeschreven formulering.

Algemene bouwregels (artikel 8)

Voor het plangebied geldt een aantal algemene bouwregels. De algemene bouwregels zijn opgenomen in een standaardbepaling welke de gemeente Peel en Maas in al haar nieuwe bestemmingsplannen wenst op te nemen. In dit artikel zijn onder andere regels opgenomen met betrekking tot ondergronds bouwen. Ook staan hierin regels opgenomen ten aanzien van ondergeschikte bouwdelen.

Algemene gebruiksregels (artikel 9):

Deze bepaling is een rechtstreekse uitwerking van het in artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening opgenomen verbod gronden of bouwwerken te laten gebruiken in strijd met het bestemmingsplan.

Algemene aanduidingsregels (artikel 10)

In het bestemmingsplan 'Buitengebied Peel en Maas' is aan het plangebied van onderhavig bestemmingsplan de aanduiding 'wro-zone – wijzigingsgebied 4 go' toegekend. Deze aanduiding is in voorliggend bestemmingsplan overgenomen. Uit de toelichting van het vigerende bestemmingsplan blijkt dat deze aanduiding een gebiedstypologie uit de structuurvisie Buitengebied betreft, te weten 'grootschalige open ontginningslandschappen'. In dit gebied is voor wat betreft toekomstige ontwikkelingen sprake van versterking van verschillende grondgebonden agrarische functies en verbrede landbouw op bestaande locaties, versterking van de intensieve veehouderij en glastuinbouw in daarvoor aangeduide gebieden, versterking van (kleinschalige) bedrijvigheid in vrijkomende agrarische bedrijfsgebouwen, binnen de landbouw een ruime toelating van lage, tijdelijke teeltondersteunende voorzieningen en hoge, permanente teeltondersteunende voorzieningen zijn goed mogelijk als de openheid maar zoveel mogelijk behouden blijft.

Algemene afwijkingsregels (artikel 11):

In deze bepaling wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om af te wijken van bepaalde, in het bestemmingsplan geregelde, onderwerpen. Hierbij gaat het om afwijkingsregels die gelden voor alle bestemmingen in het plan. Aangegeven wordt van welke regel in welke gevallen kan worden afgeweken.

Algemene wijzigingsregels (artikel 12):

In deze bepaling wordt aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om het bestemmingsplan op ondergeschikte punten te wijzigen. De voorwaarden, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.

Overige regels (artikel 13):

Dit artikel bevat een bepaling omtrent de verhouding tussen de regels van voorliggend inpassingsplan, en overige wettelijke bepalingen.

6.5 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht (artikel 14):

Bouwwerken welke op het moment van tervisielegging van het plan bestaan (of waarvoor een bouwvergunning is aangevraagd), mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bebouwingsregels. Het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de planregels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag gehandhaafd blijven.

Slotregel (artikel 15):

Dit artikel geeft de titel van de planregels aan.

7 PROCEDURE EN VOOROVERLEG

7.1 Procedure

Voordat de wettelijke procedure ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan (zoals omschreven in hoofdstuk 3 van de Wet ruimtelijke ordening) kan worden gevolgd, wordt het voorontwerp bestemmingsplan eerst aan diverse instanties toegezonden ten behoeve van overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Deze bepaling schrijft voor dat het bestuursorgaan (i.c. burgemeester en wethouders van de gemeente Peel en Maas) dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg pleegt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Na de overlegronde wordt de vaststellingsprocedure zoals omschreven in art. 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening opgestart. Deze procedure kan als volgt worden samengevat: de procedure start met een openbare kennisgeving van het ontwerp-bestemmingsplan, waarna het ontwerp-bestemmingsplan wordt gepubliceerd en gedurende een termijn van 6 weken door één ieder zienswijzen over het ontwerp-bestemmingsplan kunnen worden ingebracht. Na de termijn van de terinzagelegging dient de gemeenteraad binnen 12 weken te beslissen omtrent de vaststelling van het plan. Na de publicatie van het vastgestelde bestemmingsplan hebben belanghebbenden 6 weken de tijd om tegen het plan in beroep te gaan bij de Raad van State. Het bestemmingsplan treedt de dag na afloop van de beroepstermijn in werking, tenzij om een voorlopige voorziening is verzocht. In dat geval treedt het bestemmingsplan in werking nadat op dit verzoek is beslist en het bestemmingsplan niet is geschorst.

7.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Ingevolge artikel 3.1.1. dient een bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening. In onderstaand overzicht worden de reacties naar aanleiding van het bestuurlijk vooroverleg weergegeven.

§ Provincie Limburg
De afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Reactie

De beoordeling van het plan heeft geen reden gegeven tot het maken van opmerkingen. De Provincie wijst in verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan op het belang van het aanvullend natuurwaardenonderzoek.

Wijze van verwerken van de reactie

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. Bij de verdere (civieltechnische) planuitwerking worden de resultaten van het aanvullend natuurwaardenonderzoek betrokken.

§ Waterschap Peel en Maasvallei
Postbus 3390
5902 RJ VENLO

Reactie

Het waterschap heeft een positief wateradvies ten aanzien van het voorontwerp bestemmingsplan afgegeven. Ten aanzien van het plan wordt aanvullend het volgende geadviseerd:

- a. Deelgebied 5 (bruin)
 1. voor het lozen van hemelwater op de Maasbreese Hoogbroek is een ontheffing van het waterschap noodzakelijk;
 2. verzocht wordt inzichtelijk te maken hoeveel vierkante meter van deelgebied 5 zal lozen op deze sloot.
 3. vanwege de vertraagde lozing (1 l/s/ha) mag worden gerekend met een bergingseis van 44 mm.
- b. Deelgebied 4 (rood)
 1. Nabij de Maasbreseweg 90 (N562) wordt geadviseerd het afwaterend wegooppervlak middels goten of riolering aan te sluiten op het toekomstige hemelwatersysteem.
- c. Deelgebied 7 (blauw)
 1. geadviseerd wordt na te gaan of de stromingsrichting van de bestaande bermsloot correct is bepaald;
 2. voor het lozen van het hemelwater op de Everlosebeek is een ontheffing van het waterschap noodzakelijk;
 3. in de watertoets is aangegeven dat de lozing niet geheel aan het waterschapsbeleid kan voldoen. Uitgaande van een vertraagde afvoer (1 l/s/ha) verwacht het waterschap dat de voorziening wel aan het beleid kan voldoen.

Afwijken van de Keur:

Voor het lozen van hemelwater, het werken langs watergangen en werkzaamheden in het Maasbreese Hoogbroek kan worden volstaan met een melding bij het waterschap. Voor werkzaamheden in de Aanvoerleiding Dekenhorst is een watervergunning noodzakelijk.

Wijze van verwerken van de reactie

De reactie leidt tot enkele tekstuele aanpassingen aan het waterhuishoudkundig plan. In onderstaand overzicht wordt kort ingegaan op de aanvullende opmerkingen uit het wateradvies:

- a. Deelgebied 5 (bruin)
 1. het advies wordt ter kennisgeving aangenomen. De noodzakelijke melding zal worden gedaan;
 2. in totaal betreft dit 1.800 m². Het waterhuishoudkundig plan is op dit punt aangevuld;
 3. het advies wordt ter kennisgeving aangenomen. Mede in verband met de bergingseisen zoals deze worden gehanteerd door de gemeente Peel en Maas is in het waterhuishoudkundig plan gerekend met 50 mm.
- b. Deelgebied 4 (rood)
 1. ter plaatse van dit deel van het reconstructietracé vindt slechts reconstructief onderzoek van het wegdek plaats. Aan de bestaande afwatering worden geen wijzigingen beoogd.
- c. Deelgebied 7 (blauw)
 1. de stromingsrichting is aan de hand van een ten behoeve van het project uitgevoerde terreininmeting bepaald.
 2. het advies wordt ter kennisgeving aangenomen. De noodzakelijke melding zal worden gedaan;
 3. het advies wordt ter kennisgeving aangenomen. Het waterhuishoudkundig plan is op dit punt aangevuld.

Afwijken van de Keur:

Het advies wordt ter kennisgeving aangenomen. De noodzakelijke meldingen zullen worden gedaan en de noodzakelijke ontheffingen zullen worden aangevraagd.

§ Rijkswaterstaat Dienst Limburg
Postbus 25
6200 MA MAASTRICHT

Reactie

De beoordeling van het plan heeft geen reden gegeven tot het maken van opmerkingen.

Wijze van verwerken van de reactie

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

§ Veiligheidsregio Limburg-Noord Postbus 25
Postbus 11
5900 AA VENLO

Reactie

De beoordeling van het plan heeft geen reden gegeven tot het maken van opmerkingen.

Wijze van verwerken van de reactie

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

§ NV Nederlandse Gasunie
Postbus 19
9700 MA Groningen

Reactie

De beoordeling van het plan heeft geen reden gegeven tot het maken van opmerkingen.

Wijze van verwerken van de reactie

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

§ Tennet TSO
Postbus 718
6800 AS Arnhem

Reactie

De beoordeling van het plan heeft geen reden gegeven tot het maken van opmerkingen.

Wijze van verwerken van de reactie

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

7.3 Tervisielegging en naar voren brengen zienswijzen ex art. 3.8 Wet Ruimtelijke ordening j° afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht

PM Resultaten uitgebreide openbare voorbereidingsprocedure.