

ruimtelijke onderbouwing t.b.v.
omgevingsvergunning
'Reconstructie N562 aansluiting
Gruise Epper'
Gemeente Peel en Maas

status: vastgesteld
datum: 21 mei 2012
projectnummer: 404336R.2001
adviseur: Wle



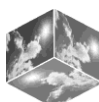
Image © 2011 Aerodata International Surveys, © 2010 GOOGLE


BROUWERS
adviesbureau

VONDERWEG 14, 5616 RM EINDHOVEN
TELEFOON 040 257 13 35 TELEFAX 040 257 02 90

AMERIKALAAN 70C, 6199 AE MAASTRICHT-AIRPORT
TELEFOON 043 326 16 60 TELEFAX 043 326 16 64

INFO@TONNAER.NL WWW.TONNAER.NL

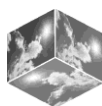


TONNAER

ADVISEURS IN OMGEVINGSRECHT

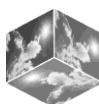


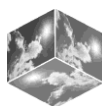
JURIDISCHE EN BELEIDSADVISING
OVERHEIDSPROJECTEN
PLANLOGIE EN STEDENBOUW



Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Plangebied	2
1.3	Doel	2
1.4	Geldende bestemmingsplannen	3
2	Beschrijving bestaande situatie	5
2.1	Ontstaansgeschiedenis	5
2.2	Bestaande situatie	6
3	Beleidskader	7
3.1	Inleiding	7
3.2	Rijksbeleid	7
3.3	Provinciaal beleid	8
3.4	Gemeentelijk beleid	9
4	Planbeschrijving	11
4.1	Doelstellingen en uitgangspunten	11
4.2	Uitgelicht	12
5	Randvoorwaarden / resultaten onderzoeken	13
5.1	Inleiding	13
5.2	Milieu	13
5.3	Kabels, leidingen en straalpaden	23
6	Uitvoerbaarheid	24
6.1	Inleiding	24
6.2	Planschade	24
6.3	Exploitatie	24
7	Overleg en inspraak	25
7.1	Vooroverleg	25
7.2	Ter inzage legging	25







ligging plangebied in het buitengebied van de gemeente Peel en Maas (topografische kaart)

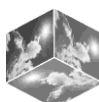
1 Inleiding

1.1 Algemeen

Tussen de kernen Maasbree in de gemeente Peel en Maas en Roggel in de gemeente Leudal loopt de provinciale weg N562 (Roggelseweg). Ter hoogte van de aansluiting van de Gruise Epper op deze weg (gelegen in de gemeente Peel en Maas) is de provincie Limburg voornemens de N562 te reconstrueren ten behoeve van de veiligheid van overstekend (brom)fietsverkeer. Op grond van de vigerende bestemmingsplannen 'Buitengebied' en 'Partiële herziening van het bestemmingsplan Buitengebied -artikel 30 W.R.O.-' van de voormalige gemeente Helden is de gewenste reconstructie niet zondermeer mogelijk. Om het planvoornemen toch doorgang te kunnen laten vinden dient ondermeer een ruimtelijke onderbouwing te worden opgesteld, waarin de afwijking ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen beargumenteerd wordt.

De onderhavige ruimtelijke onderbouwing voorziet in de benodigde beargumentering en is opgesteld conform de RSRO2008 en de eisen die de provincie Limburg en de gemeente Peel en Maas stellen aan een dergelijke ruimtelijke onderbouwing. Hiermee wordt voldaan aan de voorwaarden die in de Wro en de Wabo alsmede door de provincie en de gemeente worden gesteld ten aanzien van dergelijke planvoornemens.

De reconstructie van de weg betreft een civieltechnisch project dat in opdracht van de provincie Limburg zal worden uitgevoerd door Adviesbureau Brouwers B.V. Aangezien Adviesbureau Brouwers niet beschikt over de noodzakelijke kennis en middelen om een ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de omgevingsvergunning te vervaardigen, wordt dit onderdeel van de opdracht uitgevoerd door Tonnaer Planologie en Stedenbouw B.V.



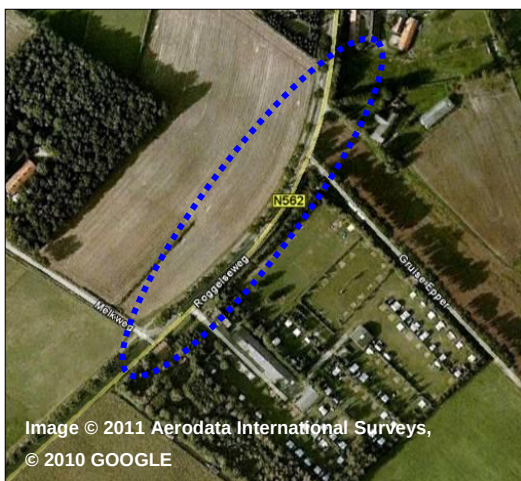


Image © 2011 Aerodata International Surveys,
© 2010 GOOGLE

luchtfoto met globaal afgekaderd plangebied



N562 richting Helden

1.2 Plangebied

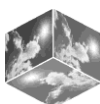
Het plangebied is gelegen in het buitengebied van de gemeente Peel en Maas nabij het buurtschap Egchelheide. De N562 loopt van Roggel in de gemeente Leudal via Panningen en Helden richting Maasbree, alle drie in de gemeente Peel en Maas. Het plangebied wordt gevormd door het gedeelte van de weg gelegen tussen hectometerpaal 17,5 en 17,9 en is daarmee circa 400 meter lang. Ter hoogte van het plangebied maakt de N562 een bocht en sluit een tweetal lokale wegen op de provinciale weg aan. Het betreft de Gruise Epper en de Melkweg. Op de hoek van de N562 en de Gruise Epper ligt camping 't Vossenveld. Voor het overige bestaat de directe omgeving van het plangebied uit agrarische gronden afgewisseld met een enkele bosschage.

In de ruimere omgeving van het plangebied liggen eveneens met name landbouw- en bosgebieden. Verder richting het noorden liggen de kernen Egchel, Panningen en Helden, in oostelijke richting de Maas met daaraan ondermeer de kern Kessel. Verder ten zuiden van het plangebied liggen in de gemeente Leudal de kernen Roggel en Neer. Naar het westen toe ligt de kern Heibloem, omgeven door bosgebieden.

Tot het plangebied behoren gedeeltes van de percelen die kadastraal bekend staan als gemeente Helden, sectie H, nummers 71, 1349, 1350, 1351, 1807, 1808, 2041, 2624 en 2767. In totaal bedraagt de oppervlakte van het plangebied circa 8.550 m².

1.3 Doel

Het punt waar de Gruise Epper aansluit op de N562 maakt onderdeel uit van een schoolthuisroute. Over de N562 loopt hier tevens een busverbinding. Het doel van het planvoornemen is de verkeersveiligheid ter plaatse te verbeteren, met name ten aanzien van het overstekende (brom)fietsverkeer. Dat zal plaatsvinden door de aanleg van een middengeleider in de N562, zodat voortaan in twee fasen kan worden overgestoken.



Hiermee gepaard gaand wordt het reeds bestaande fietspad verlegd. Teneinde de nieuwe situatie ruimtelijk in te passen, worden nieuwe bomen aangeplant langs de weg.

Het doel van deze ruimtelijke onderbouwing is het verantwoorden van de reconstructie van de N562 op de betreffende locatie. Het concrete reconstructieplan voor de aanpassing van de bestaande situatie vormt daarbij de basis.

Wat betreft de opzet van deze ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de omgevingsvergunning vormt de gemeentelijke 'Ruimtelijke plannen en besluiten', versie 1 oktober 2010 de leidraad. Conform het handboek komen in deze ruimtelijke onderbouwing na dit inleidende hoofdstuk de volgende aspecten nog aan bod:

- beschrijving bestaande situatie;
- toetsing aan het geldende beleid;
- beschrijving van het plan;
- toetsing aan milieuwetgeving en andere ruimtelijke wetgeving met betrekking tot bestaande of potentiële belemmeringen in de omgeving van het plangebied;
- uitvoerbaarheid;
- procedure.

1.4 Geldende bestemmingsplannen

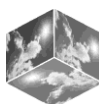
Voor (delen van) het plangebied zijn de volgende twee bestemmingsplannen van kracht:

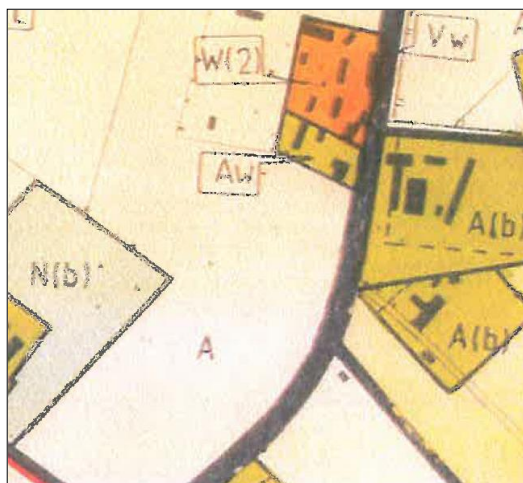
- Buitengebied, vastgesteld door de raad van de gemeente Helden d.d. 16 september 1991 en gedeeltelijk goedgekeurd door G.S. d.d. 28 april 1992;
- Partiële herziening van het bestemmingsplan Buitengebied -artikel 30 W.R.O.-, vastgesteld door de raad van de gemeente Helden d.d. 23 april 2001 en goedgekeurd door G.S. d.d. 20 november 2001.

De partiële herziening van het vigerende bestemmingsplan Buitengebied heeft betrekking op de gebieden die door G.S. niet zijn goedgekeurd in het moederplan. Beide plannen samen vormen het vigerende planologische kader voor de binnen het plangebied gelegen gronden.

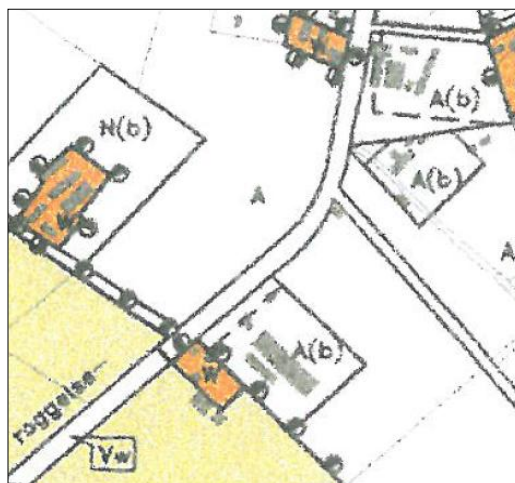
Voor het deel van het plangebied waarvoor het bestemmingsplan 'Buitengebied' geldt, zijn de volgende bestemmingen van toepassing:

- Agrarische doeleinden, bouwperceel A(b);
- Agrarische doeleinden A;
- Agrarische doeleinden, gebied met landschappelijke waarden en natuurwaarden Aln;
- Wegverkeer Vw.





uitsnede plankaart vigerende BP Buitengebied



uitsnede plankaart herziening BP Buitengebied

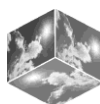
Voor het deel van het plangebied waarvoor het bestemmingsplan 'Partiële herziening van het bestemmingsplan Buitengebied -artikel 30 W.R.O.-' geldt, zijn de volgende bestemmingen van toepassing:

- Agrarische doeleinden, gebied met landschappelijke- en natuurwaarden Aln;
- Wegverkeer Vw.

Ter plaatse van de bestemming 'Wegverkeer Vw' zijn de gronden bestemd voor wegen met hoofdzakelijk een functie voor het doorgaande verkeer, volgens de daarvoor aangegeven dwarsprofielen. Het huidige tracé van de N562, alsmede de Gruise Epper en de Melkweg, zijn geheel binnen deze bestemming gelegen.

Als gevolg van de reconstructie van de N562 zal het tracé tussen de hectometerpalen 17,5 en 17,9 worden verbreed. Hiermee komt de weg deels te liggen buiten de bestemming 'Wegverkeer Vw' en binnen de overige bestemmingen zoals deze hiervoor zijn genoemd. De gronden binnen deze bestemmingen zijn bestemd voor agrarische (bedrijfs)doeleinden, landschaps- en natuurbehoud. Het gebruik van de gronden voor verkeersdoeleinden is ter plaatse van deze bestemmingen niet toegestaan.

Aangezien het plan voor de reconstructie van de N562 niet mogelijk is binnen de kaders van de vigerende bestemmingsplannen, dient hiervoor in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een omgevingsvergunning te worden aangevraagd (procedure ex artikel 2.12, lid 1, sub a onder 3 Wabo). De toestemming voor de afwijking van het vigerende bestemmingsplan is één van de onderdelen van de omgevingsvergunning waaraan invulling moet worden gegeven. Ten behoeve hiervan wordt de onderhavige ruimtelijke onderbouwing opgesteld, ter verantwoording van de nieuwe voorgestane ruimtelijke, planologische en verkeerskundige situatie.

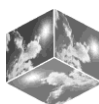




2 Beschrijving bestaande situatie

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Het landschap gelegen tussen Roggel en Helden was tot aan het eind van de 19^e eeuw grotendeels onontgonnen gebied, bestaand uit hoogveen- en heidegebieden. Voor zover een wegverbinding aanwezig was, bestond deze uit niet meer dan een karrenspoor. Met het in cultuur brengen van dit gebied en de in de 20^e eeuw uitgevoerde ruilverkavelingen kwamen ook betere wegverbindingen tot stand. De weg tussen Roggel en Maasbree is op deze manier uitgegroeid tot de meest gerichte verbinding tussen deze kernen en later de provinciale weg N562 geworden. Bebouwing langs de weg heeft zich met name ontwikkeld in de vorm van agrarische bedrijven. Uitzondering vormt het buurtschap Egchelheide, waar de weg een knik maakt en door het buurtschap loopt, over een tracé dat deels reeds aanwezig was ten tijde van de aanleg van de weg. Ter hoogte van deze knik in de weg is ook het plangebied gelegen.



2.2 Bestaande situatie

2.2.1 Ruimtelijke structuur

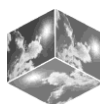
De N562 vormt tegenwoordig de belangrijkste directe verbinding tussen Roggel in het zuiden en Helden, Panningen en Maasbree in het noorden. De weg bestaat met name in het in de gemeente Leudal gelegen gedeelte uit lange rechte stukken, begeleid door raster-vormige verkavelingen. In de gemeente Peel en Maas en daarmee tevens ter hoogte van het plangebied, is de weg minder rechtlijnig van karakter. De weg maakt diverse bochten en knikken, zoals ter hoogte van het plangebied ook het geval is. Mede hierdoor en doordat dit gebied reeds eerder in cultuur is gebracht, is hier de verkavelingstructuur gevarieerder. De weg wordt gedeeltelijk begeleid door eikenbomen van circa 25 tot 50 jaar oud.

2.2.2 Functionele structuur

De primaire functie van de N562 en de Gruise Epper is uiteraard de verkeersfunctie. Daarnaast komen in de omgeving directe diverse andere functies voor. Het betreft aan de westzijde van de weg overwegend de agrarische functie, in de vorm van weiland en akkerland. Op de hoek van de N562 en de Gruise Epper komt ook de toeristisch-recreatieve functie voor in de vorm van camping 't Vosseveld. Ook staat direct op de kruising van deze wegen een klein nutsgebouw. In de bredere omgeving wordt de agrarische functie aangevuld met de woonfunctie en de agrarische bedrijfsfunctie.

2.2.3 Infrastructuur

De N562 is een doorgaande weg die diverse kernen met elkaar verbindt. De maximaal toegestane snelheid is hier 80 km/h. De weg bestaat naast twee de hoofdrijbanen voor gemotoriseerd verkeer tevens uit een tweerichtingen fietspad voor (brom)fietsverkeer. De Gruise Epper en de verder zuidelijk op de N562 aantakende Melkweg liggen beide in een 60 km/h-zone. Deze wegen hebben met name een ontsluitende functie voor de in het buitengebied gelegen agrarische bedrijven en kennen geen indeling in rijbanen of gescheiden verkeersstructuur voor snel en langzaam verkeer.



3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Gemeenten zijn niet geheel vrij in het voeren van hun eigen beleid. Rijk en provincies geven met het door hen gevoerde en vastgelegde beleid de kaders aan waarbinnen gemeenten kunnen opereren. Hierna worden in het kort de voornaamste zaken uit het voor het plangebied relevante nationale en provinciale beleid weergegeven, aangevuld met het van toepassing zijnde beleid van de gemeente Peel en Maas.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nota Ruimte

In de Nota Ruimte (VROM, 2006) wordt de visie omschreven op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Dit gebeurt voor een periode tot 2020. De nota is niet opgesteld om ruimtelijke beperkingen te stellen, maar juist om gewenste (gebiedsgerichte) ruimtelijke ontwikkelingen te stimuleren, die een bijdrage leveren aan een sterke economie, een aantrekkelijk land en een leefbare en veilige samenleving. Hierbij staat het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' centraal.

De Nota Ruimte gaat over de hoofdlijnen van beleid voor Nederland. Provincies, regio's en gemeenten moeten zelf beslissen over de bestemming en inrichting van de stedelijke en landelijke gebieden. Het rijk geeft alleen de spelregels mee op grond van de hoofdlijnen van beleid en de criteria voor ruimtelijke kwaliteit.

Het beleid met betrekking tot de basiskwaliteit van steden, dorpen en bereikbaarheid kent vier pijlers:

- bundeling van verstedelijking en economische activiteiten;
- bundeling van infrastructuur en vervoersstromen;
- aansluiting van Nederland op internationale netwerken van luchtvaart en zeevaart;
- borging van milieukwaliteit en externe veiligheid.

Op het plangebied zijn met name de tweede en de vierde doelstelling van toepassing. Het planvoornemen gaat uit van de reconstructie van een bestaande doorgaande weg, met als doel het verbeteren van de verkeersveiligheid. Hiermee waarborgt de ingreep de bundeling van vervoerstromen. Tevens draagt het planvoornemen bij aan een leefbare en veilige samenleving. Het planvoornemen past zodoende binnen het in de Nota Ruimte geformuleerde beleid. Voor het plangebied wordt in de Nota Ruimte voorts geen specifiek beleid geformuleerd.



3.2.2 *Nota Mobiliteit*

De Nota Mobiliteit (V&W, 2004) is het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan op grond van de Planwet verkeer en vervoer. Het is een uitwerking van de Nota Ruimte en geldt dan ook voor de periode tot 2020. In de nota worden hoofdlijnen gegeven met betrekking tot het nationale verkeers- en vervoersbeleid, waarbij centraal staat dat mobiliteit noodzakelijk is om zowel op economisch als sociaal gebied ontwikkelingen door te kunnen maken. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Daarbij dient de kwaliteit van de leefomgeving verbeterd te worden. In Europees verband zijn hier afspraken over gemaakt. In 2010 dienen voor bestaande situaties de normen ten aanzien van de luchtkwaliteit gehaald te worden.

De Nota Mobiliteit legt de nadruk op het belang van verkeersafwikkeling en distributie. Indien gemeenten regels stellen ten aanzien van tijdsvensters en voertuigeisen, zijn zij verplicht deze in regionaal overleg af te stemmen met buurgemeenten, verladers, vervoerders en detailhandel. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de fiets. Er dient een netwerk van veilige routes en parkeervoorzieningen voor fietsers verzorgd te worden.

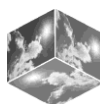
Gezien vanuit het oogpunt van veiligheid is de gemeente in samenwerking met rijk, provincie en waterschap verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid en de sociale veiligheid. Bij verkeersveiligheid gaat het om een reductie van het aantal verkeerdoden en ziekenhuisgewonden. Bij sociale veiligheid gaat het om de integrale keten van opvang, toezicht, handhaving en vervolging.

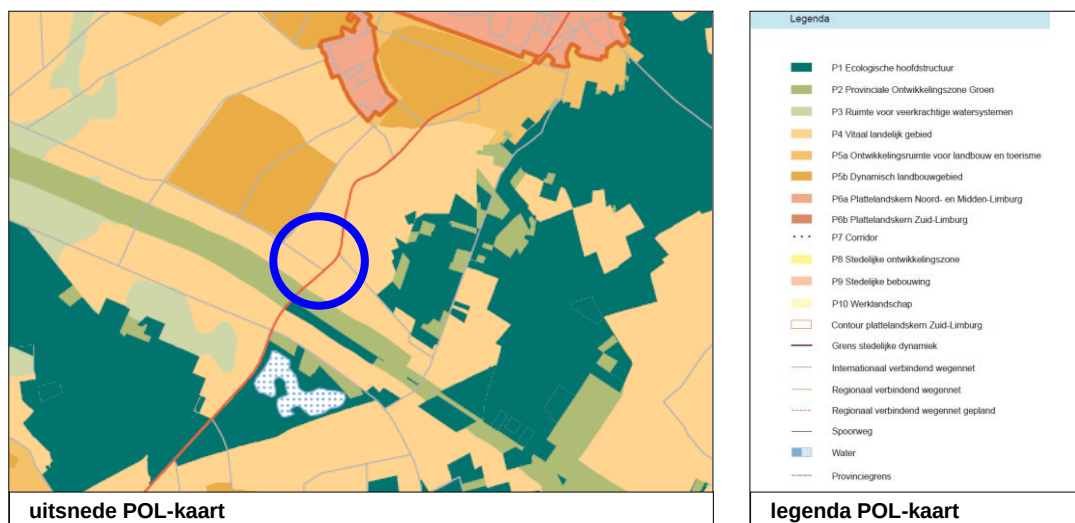
Specifieke projecten op het gebied van infrastructuur binnen het plangebied worden in de Nota niet genoemd of voorzien. De reconstructie van de N562 ter hoogte van de aansluiting met de Gruise Epper draagt bij aan de omschreven aspecten van het verkeersveiligheidsbeleid, met name met betrekking tot de aanleg van veilige routes voor fietsers.

3.3 **Provinciaal beleid**

3.3.1 *Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006*

Het POL2006 (actualisatie 2011) is een integraal plan. Het is vergelijkbaar met een streekplan, maar is tevens een provinciaal waterhuishoudingsplan, een provinciaal milieubeleidsplan en het bevat ook de hoofdlijnen van het provinciaal verkeers- en vervoersplan. Daarnaast komen er hoofdlijnen naar voren omtrent fysieke elementen van economisch beleid en fysieke elementen van beleid voor zorg, cultuur en sociale ontwikkeling. Het POL2006, inclusief aanvullingen, heeft de status van een structuurvisie en is hierdoor niet direct bindend. Het is echter wel de bedoeling dat het POL2006 zijn doorwerking zal krijgen in beleidsnota's, programma's, verordeningen en bestemmingsplannen.





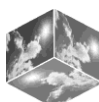
Niet voor ieder gebied binnen de provincie Limburg gelden dezelfde beleidsbepalingen als het gaat om de kwaliteiten en ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied. Om die reden worden in het POL2006 tien perspectieven onderscheiden, met ieder een eigen benadering met betrekking tot de meest doeltreffende beleidsdoelen voor dat gebied. De N562 zelf wordt aangeduid als onderdeel van een 'Regionaal verbindend wegennet' en ligt in een gebied dat aangemerkt wordt als P4 Vitaal landelijk gebied.

Binnen het perspectief Vitaal landelijk gebied (P4) wordt de inrichting van het landschap met name bepaald door de aanwezige landbouw in het gebied. Onderling verschillen de P4 gebieden nogal wat van elkaar qua aard en dichtheden aan omgevingskwaliteiten. Het doel van dit perspectief is het vitaal houden van het landelijk gebied. Dit kan met name geschieden door de mogelijkheden te verruimen voor bijvoorbeeld verbrede landbouw, de toeristische sector of kleinschalige dienstverlenende bedrijvigheid.

Het planvoornemen richt zich niet op het verbeteren van voor dit perspectief kenmerkende aspecten zoals landbouw of toerisme, maar draagt evenzeer bij aan het vitaal houden van het landelijke gebied. Dit vindt plaats door de verbetering van de verkeersveiligheid als gevolg van de reconstructie van de N562 ter hoogte van de aansluiting met de Gruise Epper.

3.4 Gemeentelijk beleid

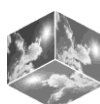
Het relevante ruimtelijke beleid voor het buitengebied van de gemeente Peel en Maas is vastgelegd in het 'Structuurplan Buitengebied regio Peel en Maas'. Het structuurplan is op 17 december 2008 vastgesteld door de vier raden van de voormalige gemeenten Helden, Kessel, Maasbree en Meijel, welke op 1 januari 2010 zijn samengegaan tot de gemeente Peel en Maas. In het Structuurplan worden belangrijke keuzes gemaakt voor de ruimtelijke ordening in het buitengebied, waarbij de inzet is om het buitengebied mooier te maken.





Het plan geeft een eerste aanzet tot het aanwijzen van aparte gebieden voor natuur, intensieve landbouw en grootschalige glastuinbouw en gaat gepaard met een Structuurkaart. Hierop is te zien dat het plangebied ligt in een grootschalig open ontginningslandschap. De N562 vormt daarbij de grens tussen een geheel open landschap en een overgangszone naar het verder oostelijk gelegen bos. De reconstructie van de weg levert geen veranderingen op ten aanzien van deze landschappelijke structuren.

Ten aanzien van infrastructuur ligt het accent in het Structuurplan op verbeteringen in de bestaande structuur, bijvoorbeeld op het vlak van herinrichting van profielen, verbeteren van aansluitingen en bewegwijzering. De infrastructuur zal aan moeten sluiten aan het gebruik, zodat er geen overlast of knelpunten in de verkeersveiligheid en/of verkeersafwikkeling optreden. Het planvoornemen voor de reconstructie van de N562 sluit aan bij dit beleid uit het Structuurplan.





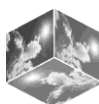
ontwerp reconstructie N562 en aansluiting Gruise Epper

4 Planbeschrijving

4.1 Doelstellingen en uitgangspunten

De belangrijkste doelstelling die met het planvoornemen wordt bereikt is het verbeteren van de verkeersveiligheid ter plaatse. De N562 maakt onderdeel uit van een busroute en wordt begeleid door een tweerichtingen fietspad voor (brom)fietsverkeer. Ter hoogte van de aansluiting met de Gruise Epper is sprake van een oversteekplaats als onderdeel van een school-thuisroute. De oversteekplaats is bovenal in een bocht gelegen. Deze onveilige situatie wordt als gevolg van de reconstructie aangepast.

Concreet bestaat de reconstructie uit een aantal ingrepen. Ten eerste wordt in de weg een middengeleider aangelegd, waardoor voortaan in twee fasen kan worden overgestoken. Als gevolg hiervan zal de weg verbreed worden, waardoor het bestaande tweerichtingen fietspad over een afstand van circa 400 meter dient te worden aangepast, vanaf de Melkweg in de richting van Egchel. Dit fietspad komt hierdoor westelijker te liggen.



4.2 Uitgelicht

Als gevolg van de ingreep zal de verkeersveiligheid ter plaatse aanzienlijk verbeteren. Door de aanpassingen is het echter tevens noodzakelijk om een aantal van de momenteel aanwezige bomen te verwijderen. Hiervoor in de plaats zullen echter nieuwe bomen worden aangeplant. Mede hierdoor zal de nieuwe situatie op een kwalitatief hoogwaardige wijze landschappelijk worden ingepast. De ruimtelijke kwaliteit ter plaats is daarmee gewaarborgd.



5 Randvoorwaarden / resultaten onderzoeken

5.1 Inleiding

Milieubeleid wordt steeds meer geïncorporeerd in andere beleidsvelden. Verbreding van milieubeleid naar andere beleidsterreinen is dan ook een belangrijk uitgangspunt. Ook in de ruimtelijke planvorming is structureel aandacht voor milieudoelstellingen nodig. De milieudoelstellingen worden daartoe integraal en vanaf een zo vroeg mogelijk stadium in het planvormingsproces meegewogen. Een duurzame ontwikkeling van de gemeente is een belangrijk beleidsuitgangspunt dat zijn doorwerking heeft in meerdere beleidsterreinen.

5.2 Milieu

5.2.1 Bodemkwaliteit

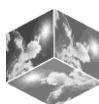
Uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening is dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming en de daarin toegestane gebruiksvormen. Dit betekent dat het aspect bodemkwaliteit voor vrijwel alle nieuwe ontwikkelingen, die met ruimtelijke plannen mogelijk worden gemaakt, onderzocht moet worden.

Het planvoornemen gaat uit van de reconstructie van een bestaande weg. Daarbij dient de milieutechnische gesteldheid van de bodem van dusdanige aard te zijn dat een dergelijke ingreep verantwoord uit te voeren is. Teneinde te bepalen of dit het geval is, is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Econsultancy, 11020139, 3 oktober 2011).

Het vooronderzoek heeft uitgewezen dat de onderzoekslocatie als verdacht is te beschouwen. Door middel van het plaatse van boringen is vervolgens onderzocht wat de aard is van de verwachte verontreinigingen en of de aangetroffen waarden de geldende achtergrondwaarde of het geldend achtergrondgehalte overschrijden. Daarbij is een onderscheid gemaakt in het weglichaam van de N562 en de Gruise Epper (deellocatie A) en de wegberm en de weide (deellocatie B).

De puinfundering ter plaatse van deellocatie A blijkt licht verontreinigd te zijn met kobalt, PAK, PCB en minerale olie en blijkt na uitsplitsing ter plaatse van één boring sterk verontreinigd met barium. Tevens is bij één boring asbestverdacht plaatmateriaal aangetroffen. De grindhoudende bovengrond blijkt licht verontreinigd met minerale olie. De zintuiglijk schone bovengrond blijkt licht verontreinigd met molybdeen, nikkel, PAK en minerale olie. In de ondergrond van deellocatie A zijn voorts geen verontreinigingen aangetroffen.

In het opgeboorde materiaal van deellocatie B is grind aangetroffen, vermoedelijk ooit aangebracht ten behoeve van de (vroegere) fundering van de weg. Ter plaatse van de inritten welke ten behoeve van landbouwvoertuigen op deellocatie B aanwezig zijn, is een puinfundering aangetroffen. Deze puinfundering behoort feitelijk tot de puinfundering die onder de asfaltverharding van deellocatie A is aangetroffen. De bovengrond van deellocatie B blijkt licht verontreinigd met cadmium. In de ondergrond van deellocatie B zijn geen verontreinigingen aangetroffen.



Het grondwater ter plaatse van één peilbuis (noordzijde van onderzoekslocatie) blijkt licht verontreinigd met koper, kwik en xylenen. Het grondwater ter plaatse van een andere peilbuis (zuidzijde van onderzoekslocatie) blijkt licht verontreinigd met nikkel en xylenen, matig verontreinigd met zink en sterk verontreinigd met barium en cadmium. Deze verontreinigingen zijn hoogstwaarschijnlijk, in combinatie met het verhoogde geleidingsvermogen, te relateren aan regionaal verhoogde achtergrondconcentraties van metalen in het grondwater. Ook mede gezien het feit dat er geen aanwijzingen bestaan dat op de onderzoekslocatie een mogelijke verontreinigingsbron aanwezig is.

De vooraf gestelde hypothese, dat de onderzoekslocatie als 'verdacht' dient te worden beschouwd wordt, op basis van de onderzoeksresultaten, bevestigd. Geadviseerd wordt om een nader onderzoek te laten instellen naar de aard en de omvang van de bariumverontreiniging welke is aangetroffen in de puinfundering in deellocatie A (boring A11). Om meer inzicht te krijgen betreffende de aangetroffen asbestverontreiniging wordt geadviseerd een verkennend onderzoek asbest in puin ter plaatse van deze puinfundering uit te voeren.

Indien er werkzaamheden plaatsvinden, waarbij grond vrijkomt, kan de grond niet zonder meer worden afgevoerd of elders worden toegepast. De regels van het Besluit bodemkwaliteit zijn hierop mogelijk van toepassing.

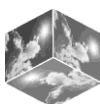
5.2.2 Cultuurhistorische waarden

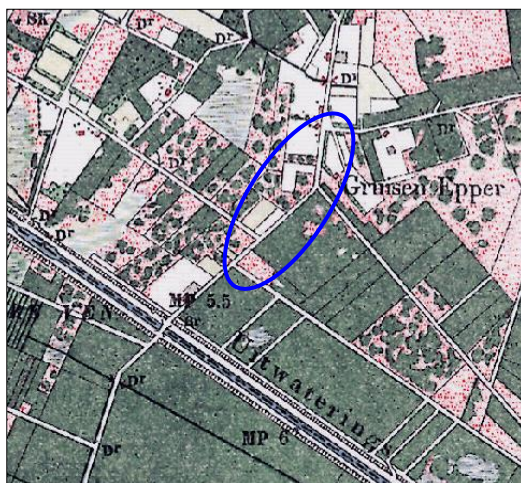
Beleidskader archeologie

In de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is een raamwerk gegeven dat regelt hoe Rijk, provincies en gemeenten om moeten gaan met het aspect 'archeologie' in ruimtelijke plannen. De uitgangspunten van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg zijn als volgt:

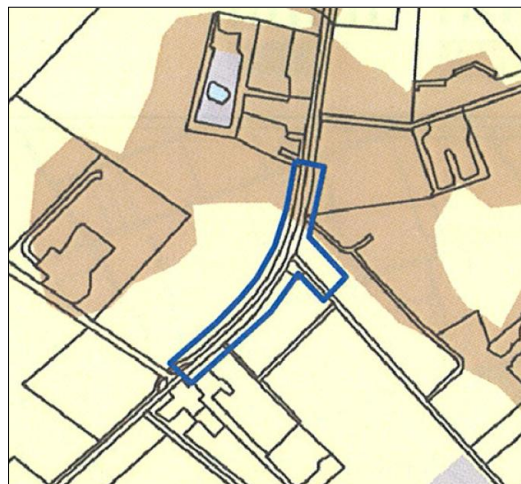
- de archeologische waarden dienen zoveel mogelijk in de bodem te worden bewaard;
- er dient vroeg in het proces van de ruimtelijke ordening al rekening te worden gehouden met het aspect 'archeologie'.

De wet bepaalt tevens dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor hun eigen bodemarchief. De gemeente is dus het bevoegde gezag indien het gaat om het toetsen van de archeologische onderzoeken en Programma's van Eisen. De gemeente Peel en Maas heeft een eigen archeologiebeleid ontwikkeld. Conform dit beleid en de bijhorende Archeologische Beleidsadvieskaart ligt het plangebied in een zone met een middelhoge archeologische verwachtingswaarde. Hiervoor geldt een archeologische onderzoeksplicht bij bodemingrepen dieper dan 40 cm en een onderzoekslocatie groter dan 2.500 m².





historische kaart circa 1900



uitsnede Archeologische Beleidsadvieskaart

Archeologisch bureauonderzoek en verkennend booronderzoek

Gezien de ligging van het plangebied in een zone met een middelhoge archeologische verwachting en gelet op de oppervlakte van het plangebied, is de uitvoering van een archeologisch onderzoek ter plaatse noodzakelijk. Derhalve heeft archeologisch onderzoek in de vorm van een archeologisch bureauonderzoek en een verkennend booronderzoek plaatsgevonden (Econsultancy, 11020141, 9 september 2011).

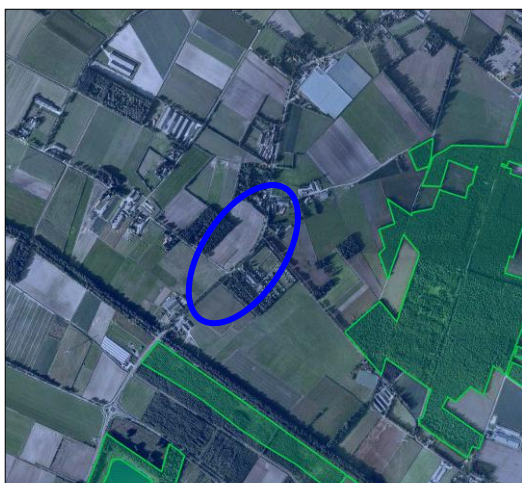
Uit het bureauonderzoek is gebleken dat zich mogelijk archeologische waarden in het plangebied bevinden. Door middel van het aansluitend daarop uitgevoerde inventariserende veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek is concreet gezocht naar archeologisch bodemmateriaal. Op grond van de onderzoeksresultaten heeft Econsultancy het selectieadvies gegeven om de graafwerkzaamheden in het noordelijk gedeelte van het tracé archeologisch te laten begeleiden.

Selectiebesluit gemeente Peel en Maas

De resultaten van het door Econsultancy uitgevoerde archeologische onderzoek zijn door het bevoegd gezag, zijnde de gemeente Peel en Maas, beoordeeld. De gemeente heeft vervolgens (d.d. 23 november 2011) een selectiebesluit genomen, dat afwijkt van het selectieadvies van Econsultancy. Voor het plangebied geldt op basis van het bureauonderzoek weliswaar een archeologische verwachting voor vindplaatsen vanaf het neolithicum. Het aansluitende booronderzoek heeft echter in alle gevallen een verstoorte bodem aangetoond. In afwijking van het advies van Econsultancy is de gemeente Peel en Maas om die reden van mening dat de archeologische verwachting daardoor bijgesteld moet worden naar laag. Het uitvoeren van archeologisch vervolgonderzoek wordt dan ook niet meer noodzakelijk geacht.

Op basis van het gemeentelijke selectiebesluit is de rapportage van het archeologische onderzoek aangepast ((Econsultancy, 11020141, 8 december 2011). De opmerkingen van de gemeente zijn in de rapportage verwerkt en het nieuwe selectieadvies luidt dat op grond van de resultaten van het bureau- en veldonderzoek het hele plangebied vrij gegeven kan worden voor de toekomstige ontwikkelingen.





EHS-gebieden rondom het plangebied



groene buitengebied in de omgeving

Cultuurhistorische elementen

Binnen het plangebied zijn geen bestaande archeologische monumenten aanwezig. In het plangebied liggen evenmin rijksmonumenten of gebouwen die zijn opgenomen in het Monumenten Inventarisatie Project (MIP). Op de kaart Cultuurhistorische elementen van de provincie Limburg zijn zowel de N562, de Gruise Epper als de Melkweg aangeduid als 'weg uit de periode 1806-1890'. Ten zuiden van de Melkweg is ten westen van de N562 tevens een 'doorgangsdijk' aangeduid. Op de deelkaart Cultuurlandschap ligt het plangebied grotendeels binnen de aanduiding 'nieuw cultuurland 1890-1990'. Een klein gedeelte van het plangebied is aangeduid als 'nieuw cultuurland 1806/1840-1890'. De reconstructie van de N562 brengt met zich mee dat de weg ter plaatse een enigszins breder profiel krijgt. Deze aanpassing is dermate gering, dat een wijziging in de historische structuur niet optreedt. Geconcludeerd mag worden dat met het planvoornemen geen cultuurhistorische waarden in het geding zijn.

5.2.3 Ecologie

De soortbeschermingsregeling uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn is geïmplementeerd in de Flora- en faunawet. In verband met de uitvoerbaarheid van ruimtelijke plannen dient rekening te worden gehouden met soortbescherming en dan met name de aanwezigheid van beschermde soorten in het plangebied. In ruimtelijke plannen mogen geen mogelijkheden worden geboden voor ruimtelijke ontwikkelingen waarvan op voorhand redelijkerwijs kan worden ingezien dat in het kader van de Flora- en faunawet geen ontheffing zal worden verleend. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met gebiedsbescherming. Deze bescherming geschiedt op basis van de Natuurbeschermingswet 1998. Sinds 2005 zijn hierin ook alle Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijn-gebieden opgenomen als Natura 2000-gebieden.

Op circa 4,5 kilometer ten zuiden van het plangebied bevindt zich het Natura 2000-gebied Leudal (bron: Alterra Wageningen). Het plangebied zelf maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied of van de Ecologische Hoofd Structuur (EHS). Wel liggen in de wijdere omgeving van het plangebied enkele EHS-gebieden, met name ter hoogte van de bosgebieden in oostelijke en zuidelijke richting.



Het plangebied is ingericht als weg met berm en fietspad en derhalve grotendeels verhard met asfalt. Desalniettemin zijn enkele bomen aanwezig, waar de mogelijkheid bestaat dat beschermde diersoorten daar nestgelegenheid hebben. Een aantal van deze bomen (zomereiken) zal worden gekapt. Gelet hierop is een quickscan flora en fauna uitgevoerd om te bepalen of en zo ja welke beschermde soorten mogelijk aanwezig zijn (Econsultancy, 11020142, 25 maart 2011).

In één van de mogelijk te kappen bomen is een nest van een houtduif aangetroffen. Verder bieden de bomen en overige omliggende beplanting nestgelegenheid voor diverse soorten broedvogels. De onderzoekslocatie is tevens geschikt als foerageergebied dan wel vliegroute voor enkele vleermuissoorten. Tenslotte zijn aanwijzingen gevonden voor de aanwezigheid van dan wel geschiktheid van het gebied voor een aantal soorten zoogdieren, amfibieën en insecten.

Indien de beplanting buiten het broedseizoen wordt verwijderd, zullen geen overtredingen van de Flora- en faunawet plaatsvinden met betrekking tot broedvogels. Indien de kap en werkzaamheden buiten het vliegseizoen van vleermuizen (april-oktober) plaatsvinden en direct weer bomen van enig formaat worden teruggeplaatst, zal geen verstoring plaatsvinden van een lokale vleermuizenpopulatie. Indien hieraan niet kan worden voldaan, zal een aanvullend vleermuizenonderzoek in het vliegseizoen dienen plaats te vinden teneinde te bepalen in hoeverre daadwerkelijk sprake is van een vliegroute.

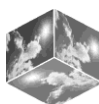
Voor de overige soorten geldt de algemene zorgplicht. De noodzaak tot een aanvraag ontheffing Flora- en faunawet artikel 75c is voornamelijk niet aan de orde.

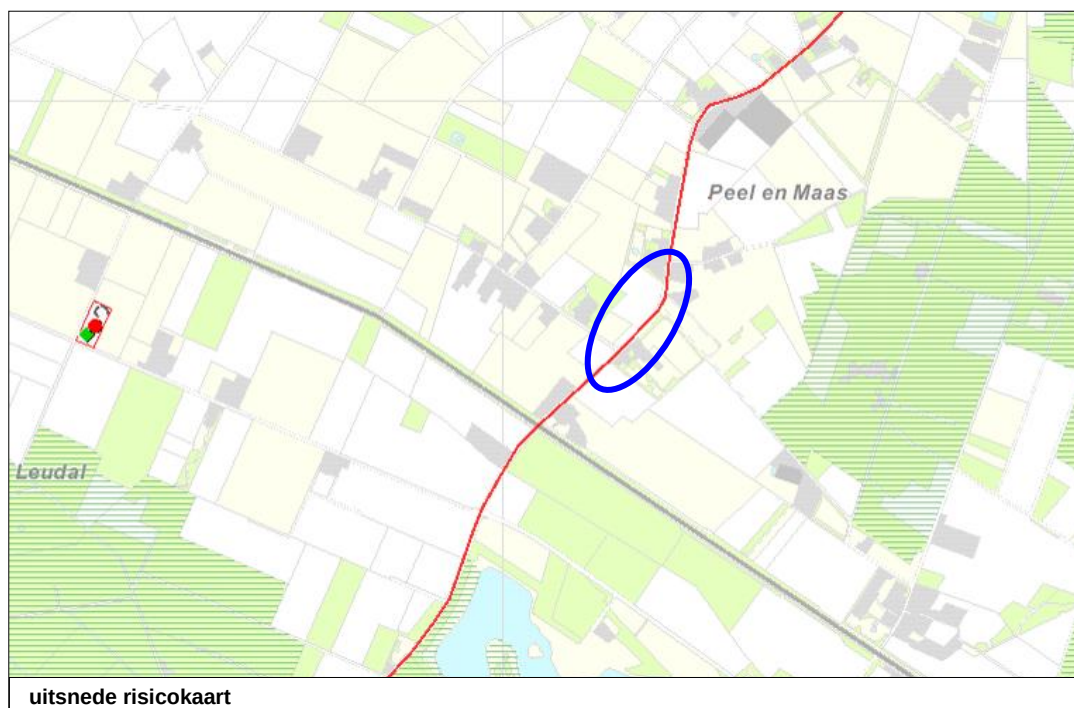
5.2.4 Explosieven

Aangezien in de Tweede Wereldoorlog diverse gevechtshandelingen hebben plaatsgevonden in en nabij het plangebied, bestaat de kans dat zich in de grond Conventionele Explosieven (CE) bevinden. Gelet op het feit dat ten behoeve van het planvoornemen grondwerkzaamheden gaan plaatsvinden, is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de mogelijke aanwezigheid van CE. Daartoe heeft een vooronderzoek Conventionele Explosieven plaatsgevonden (Bodac, 11050, 21 oktober 2011).

Uit de probleemanalyse blijkt dat op basis van het geanalyseerde feitenmateriaal het gehele projectgebied verdacht is op de aanwezigheid van CE. Het onderzoeksgebied en de bevindingen zijn weergegeven op de CE Bodembelastingkaart (zie bovenstaande afbeelding).

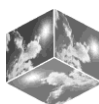
Geadviseerd wordt vóór aanvang van de voorgenomen (grond)werkzaamheden het projectgebied te laten onderzoeken op de mogelijke aanwezigheid van CE (door middel van oppervlakte detectie) en deze te laten verwijderen. De werkzaamheden lokaliseren, benaderen, identificeren en assisteren bij het ruimen van CE uit te laten voeren door een BRL OCE A en B gecertificeerd bedrijf.





Met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt opgemerkt dat het plangebied een gedeelte van de N562 betreft, een doorgaande weg waarover vrachtverkeer rijdt. Deze weg wordt op de risicokaart vermeld met een Risicocontour van het plaatgebonden risico van 10-6 van 0 meter. Het beoogde plan brengt daar geen verandering in. Verder wordt aangegeven, dat ten aanzien van het groepsrisico de oriëntatiewaarde waarde niet wordt overschreden en zelfs kleiner is als een tiende van de oriëntatiewaarde. Ook hierin brengt het plan geen verandering. Door de verschuiving van de noord-zuid wegheft in westelijke richting neemt het aantal personen binnen het invloedsgebied van de weg niet toe, noch wijzigt de vervoersintensiteit als gevolg van de te realiseren verandering. Vaarwegen en spoorwegen zijn in (de omgeving van) het plangebied niet aanwezig. Externe veiligheid als gevolg van vervoer van gevaarlijke stoffen is daarmee geen belemmering voor het planvoornemen.

Op basis van de uitgevoerde inventarisatie en beoordeling externe veiligheid kan geconcludeerd dat er op dit punt geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling bestaan. Er is in dat verband geen vervolgonderzoek of verantwoording van het groepsrisico nodig.



5.2.6 Geluid

Bij nieuwbouwplannen worden de regels van de Wet geluidhinder (Wgh) toegepast. Deze wet heeft betrekking op geluid dat veroorzaakt wordt door wegen, spoorwegen, gezoneerde industrieterreinen en luchthavens. De Wgh bevat geluidsnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidsniveaus als gevolg van voorgenoemde geluidsbronnen. Indien het plan een geluidsgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron, of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt, dient volgens de Wgh een akoestisch onderzoek plaats te vinden.

Teneinde de geluidsbelasting van het wegverkeer op nabijgelegen woningen na de reconstructie van de aansluiting van de Gruise Epper met de N562 te bepalen, heeft een onderzoek geluidhinder wegverkeer plaatsgevonden (Adviesbureau Van der Boom, 11-053, 15 september 2011).

Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh indien wijzigingen aan een aanwezige weg leiden tot een verhoging van de hoogst toelaatbare geluidbelasting met, afgerond, 2 dB of meer. De hoogst toelaatbare geluidbelasting bedraagt in een reconstructiesituatie 48 dB op de gevels van woningen dan wel de heersende waarde indien deze hoger is dan 48 dB (art. 100 Wgh). De beschouwde woningen liggen binnen de wettelijk vastgestelde geluidzone van de N562.

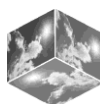
De geluidbelasting ten gevolge van de N562 stijgt in alle rekenpunten minder dan 1,0 dB. Er is daarom geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh. Er zijn geen maatregelen nodig aan de weg om een reconstructiesituatie te voorkomen. Er hoeft voor de woningen geen hogere waarde te worden aangevraagd en er hoeven geen geluidwerende voorzieningen te worden getroffen aan de woningen.

Het wegvak van de N562 ter hoogte van de Gruise Epper is wel opgenomen in het 'Ontwerp Actieplan omgevingslawaai provinciale wegen 2009 - 2013'. Bij ongewijzigd beleid komt dit wegvak in aanmerking voor geluidreducerend asfalt in de periode 2013 - 2023. Het aanbrengen van een geluidreducerende deklaag ter plaats van het kruisingsvlak is echter niet gewenst vanwege wringingen en onderhoud. Gelet op de geringe lengte wegvak dat overblijft, zal derhalve bij het planvoornemen geen gebruik worden gemaakt van geluidreducerend asfalt.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect geluidshinder ten gevolge van het wegverkeer geen nadelige effecten heeft op het planvoornemen.

5.2.7 Geohydrologie

Ten behoeve van het planvoornemen is een watertoets opgesteld (Econsultancy, 11020144, 13 december 2011). Onderdeel van de watertoets vormt tevens een onderzoek naar de geohydrologische bodemgesteldheid. Dit onderzoek bestond uit een literatuurstudie naar de regionale bodemopbouw en geohydrologie en uit een bodemonderzoek naar de geohydrologische gesteldheid ter plaatse.



Gebleken is dat het eerste watervoerende pakket een dikte heeft van circa 10 meter en is matig goed doorlatend. De locatie is niet gelegen in een grondwaterwingebied of in een grondwaterbeschermingsgebied voor (niet) freatisch grondwater. Het grondwaterniveau bevindt zich op circa 3 meter beneden maaiveld. Er is ter plaatse een vijftal doorlatendheidsmetingen uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat de doorlatendheid van de onderzochte bodemlaag als goed doorlatend kan worden geclassificeerd. Daarbij is een k-waarde van 3,0 tot 3,9 m/dag aangetoond, waarmee de bodem in principe geschikt is voor de infiltratie van hemelwater.

In de waterparagraaf (5.2.10) wordt nader ingegaan op de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse en de omgang met het afstromende hemelwater.

5.2.8 Luchtkwaliteit

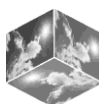
Sinds 15 november 2007 vormt het aspect luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer de basis voor de besluitvorming in het kader van de Wet ruimtelijke ordening. Op basis van deze Wet luchtkwaliteit gelden milieukwaliteitseisen voor de luchtkwaliteit. Deze kwaliteitseisen zijn middels grenswaarden vastgelegd voor de luchtverontreinigingscomponenten stikstofdioxide (NO₂), zwevende deeltjes (PM₁₀ of fijn stof), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO). De grenswaarden gelden overal in de buitenlucht.

Teneinde te bepalen of er, enerzijds ter plaatse van het plangebied en anderzijds ten gevolge van de ontwikkeling van het plan, sprake is van overschrijdingen van de normen uit de Wet luchtkwaliteit, is een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd (Spa, 20110085, 31 augustus 2011).

Uit het onderzoek blijkt dat overal in het studiegebied ruim wordt voldaan aan de grenswaarden luchtkwaliteit en dat de gevolgen van het plan een niet in betekenende mate bijdrage hebben aan de luchtkwaliteit. Dit geldt voor alle zichtjaren en rekenvarianten die zijn onderzocht. Het aspect luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling.

5.2.9 Trillingen

Als gevolg van wegverkeer kunnen trillingen optreden, welke een nadelige invloed uitoefenen op omliggende functies, met name de woonfunctie. Aangezien het plan niet voorziet in de oprichting van nieuwe trillingsgevoelige functies, is onderzoek naar het effect van trillingen veroorzaakt door wegverkeer niet noodzakelijk in onderhavig geval.



5.2.10 Waterparagraaf

Watertoets

Het doel van de watertoets is om water een uitgesproken en inhoudelijk betere plaats te geven bij het opstellen en beoordelen van alle waterhuishoudkundig relevante plannen. De watertoets vraagt niet alleen een beschrijving van de waterhuishoudkundige situatie en de invloed die de voorgestane ruimtelijke ontwikkelingen hebben, maar ook een vroegtijdig overleg met waterbeheerders. Ten behoeve van het onderhavige planvoornemen is het proces van de watertoets doorlopen (Econsultancy, 11020144, 13 december 2011).

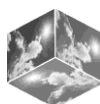
In het kader van de watertoets is het planvoornemen voorgelegd aan de provincie Limburg. De door de provincie gemaakte opmerkingen zijn in de ruimtelijke onderbouwing verwerkt. Het waterschap peël en Maasvallei heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben, aangezien zowel in de huidige als in de nieuwe situatie volledige afwatering op de bermen plaatsvindt. Wel zal de definitieve ruimtelijke onderbouwing ter kennisgeving aan het waterschap worden toegezonden.

Effecten op de waterhuishoudkundige situatie

Door middel van een geohydrologisch onderzoek is de doorlatendheid (k-waarde) van de bodem vastgesteld op 3,0 tot 3,9 m/dag, waarmee de bodem in principe geschikt is voor de infiltratie van hemelwater (zie paragraaf 5.2.7). Voor infiltratie op eigen terrein is, uitgaande van een worst case scenario, een infiltratievoorziening met buffer benodigd van maximaal 302 m³ bij een maatgevende langdurige bui van T=100 (84 mm). Een deel van dit water (13 m³) stroomt van het nieuw aan te leggen fietspad en kan worden geïnfilteerd in de naastgelegen berm. Het overige gedeelte (289 m³) kan worden opgevangen in de greppel, welke voldoende is gedimensioneerd om het afstromend hemelwater van de weg en het fietspad bij een bui T=100 (84 mm) op te vangen.

Mogelijke verontreiniging van het afstromende hemelwater (zoals strooizout, olie derivaten, zand en slib, diverse micro verontreinigingen) worden in de bodem van de greppel opgevangen. Geadviseerd wordt om de bodem van deze infiltratievoorziening periodiek op verontreinigingen te controleren en zo nodig op te schonen.

Verder wordt opgemerkt dat de kwaliteit van het afstromend wegwater ook afhankelijk is van het type wegdek. Van wegdek met een dicht oppervlak, het dicht asfaltbeton (DAB), blijkt wegwater af te stromen met hogere gehalten aan zware metalen, PAK en olie dan van wegdekken met een open structuur zeer open asfaltbeton (ZOAB) (bron 'Afstromend wegwater' van het CIW (2002)). In het kader van het beperken van het risico op mogelijke verontreiniging van de bodem van de greppel wordt derhalve geadviseerd te kiezen voor een wegdek met een open structuur.

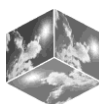


5.3 Kabels, leidingen en straalpaden

Door het plangebied lopen geen kabels en leidingen die planologische bescherming behoeven of anderzijds speciale aandacht vereisen. Ook in de wijdere omgeving zijn geen kabels en of leidingen aanwezig. De meest nabijgelegen leiding betreft een op circa 4 kilometer van het plangebied gelegen hogedrukgasleiding van de Gasunie. Deze afstand is ruim voldoende om buiten de invloedssfeer van de leiding te komen.

De ter hoogte van de N562 gelegen ondergrondse kabels en leidingen zijn steeds binnen het straatprofiel in de openbare ruimte gelegen. De bereikbaarheid hiervan is daarmee gegarandeerd.

Straalpaden zijn boven het plangebied niet aanwezig, er gelden wat dat betreft geen beperkingen voor de hoogte van bouwwerken.



6 Uitvoerbaarheid

6.1 Inleiding

Het betreft hier een door de provincie Limburg geïnitieerde ontwikkeling, waarbij het risico geheel gedragen wordt door de provincie. Met de eigenaren van de voor de reconstructie benodigde gronden zijn overeenkomsten afgesloten ten aanzien van de overdracht van de gronden, voor zover de provincie niet reeds in bezit was van de benodigde gronden. Voor de gemeente Peel en Maas zelf zijn er geen kosten verbonden aan de verwezenlijking van het plan.

Op grond van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de economische en financiële uitvoerbaarheid van het project voldoende is gegarandeerd.

6.2 Planschade

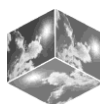
De reconstructie van de N562 betreft geen gevoelige ontwikkeling waarvoor een planschaderisicoanalyse uitgevoerd dient te worden.

6.3 Exploitatie

Het exploitatieplan biedt de grondslag voor het publiekrechtelijk kostenverhaal. In artikel 6.12, eerste en tweede lid, Wro is bepaald in welke situatie een exploitatieplan gemaakt moet worden. In artikel 6.2.1 Bro worden de bouwplannen aangewezen waarvoor de gemeenteraad een exploitatieplan moet vaststellen. Een exploitatieplan wordt gelijktijdig vastgesteld met het ruimtelijk plan (in dit geval een ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de omgevingsvergunning) of besluit waarop het betrekking heeft.

De regeling van afdeling 6.4 Wro heeft mede betrekking op de bouwmogelijkheden, die in vorige bestemmingsplannen nog niet benut waren. Wanneer voor bestaande, nog onbenutte bouwmogelijkheden nog sprake is van de noodzaak van locatie-eisen of kostenverhaal, kan dat in de nieuwe situatie ook worden meegenomen.

In het planvoornemen 'Reconstructie N562 aansluiting Gruise Epper' is geen sprake van nieuwe bouwmogelijkheden waarvoor de noodzaak van het stellen van locatie-eisen of een kostenverhaal aanwezig is. Het afsluiten van een exploitatieovereenkomst is derhalve niet noodzakelijk.



7 Overleg en inspraak

7.1 Vooroverleg

Deze ruimtelijke onderbouwing is opgesteld als onderdeel van de ten behoeve van de reconstructie van de N562 noodzakelijk omgevingsvergunning. De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) bevat twee procedures voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning, te weten de reguliere en de uitgebreide procedure. In het onderhavige geval, waarbij afgeweken wordt van het vigerende bestemmingsplan, dient de uitgebreide procedure te worden gevolgd.

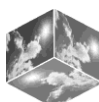
Op de volgende pagina is de uitgebreide procedure schematisch weergegeven. Gedurende de voorbereidende fase van deze procedure is vooroverleg mogelijk met de diverse diensten van Rijk en provincie en met het waterschap.

7.2 Ter inzage legging

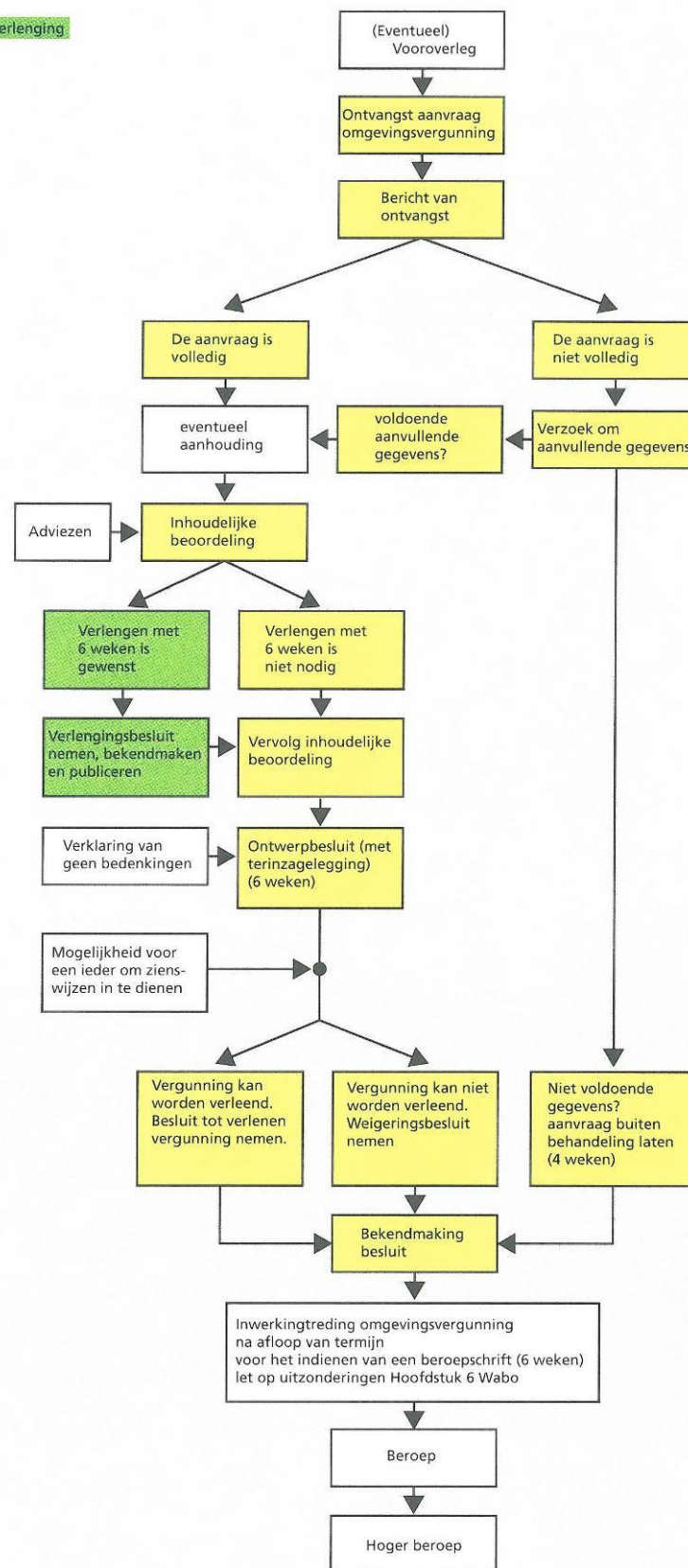
Het planvoornemen betreft de reconstructie van een bestaande weg, met als doel het verbeteren van de verkeersveiligheid ter plaatse. Gelet op de verbeterde verkeersveiligheid voor met name het (brom)fietsverkeer, de daarmee gepaard gaande verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid en het gegeven dat omwonenden geen hinder zullen ondervinden van het project, mag aangenomen worden dat tegen het planvoornemen geen overwegende bezwaren bestaan.

De omgevingsvergunning wordt, inclusief deze ruimtelijke onderbouwing, conform de uitgebreide procedure (zie schema volgende pagina) gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kan een ieder reageren op het planvoornemen en zijn of haar zienswijzen indienen.

Het planvoornemen zal gezien het bovenstaande niet leiden tot overwegende planologische bezwaren. De reconstructie van de N562 ter hoogte van de aansluiting met de Gruise Epper betekent, na een afweging van de verschillende belangen, een aanvaardbare invulling van het plangebied.



26 weken + 6 weken verlenging



uitgebreide procedure omgevingsvergunning

