

Ruimtelijke onderbouwing “Herinrichting kruispunt Midden- Peelweg, Zandberg en Lang Hout”

Gemeente Peel en Maas

Definitief



Ruimtelijke onderbouwing “Herinrichting kruispunt Midden- Peelweg, Zandberg en Lang Hout”

Gemeente Peel en Maas

Definitief

Rapportnummer BRO:	P00332_3
Datum:	25 oktober 2018
Contactpersonen opdrachtgever:	Dhr. K. Vestjens
IMRO-nummer:	NL.IMRO.1894.OMG0100-VG01
Projectteam BRO:	Dhr. P. Maessen en mevr. S.Sharifi
Trefwoorden:	Ruimtelijke onderbouwing, herinrichting, kruispunt, Midden-Peelweg, Zandberg, Lang Hout, Helden, gemeente Peel en Maas
Bron foto kaft:	Hollandse Hoogte 4
Beknopte inhoud:	Ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de herinrichting van het kruispunt aan de Midden-Peelweg, Zandberg en Lang Hout te Helden.

BRO
Vestiging Tegelen
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01
E info@bro.nl

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	3
1.1 Aanleiding en doel	3
1.2 Ligging en grens van het besluitgebied	4
1.3 Vigerend juridisch-planologisch kader	5
1.4 Leeswijzer	5
2. PROJECTOMSCHRIJVING	6
2.1 Bestaande situatie	6
2.2 Toekomstige ontwikkeling	7
2.3 Ruimtelijke en stedenbouwkundige effecten	8
3. BELEIDSKADER	9
3.1 Rijksbeleid	9
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	9
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	9
3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking	9
3.2 Provinciaal beleid	10
3.2.1 Provinciale Omgevingsvisie Limburg 2014	10
3.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2014	11
3.3 Gemeentelijk beleid	11
3.3.1 Structuurvisie Buitengebied	11
3.3.2 Kwaliteitskader Buitengebied Peel en Maas	12
3.4 Afweging beleidskader	12
4. UITVOERINGSASPECTEN	13
4.1 Milieuaspecten	13
4.1.1 Bodem	13
4.1.2 Geluidhinder wegverkeerslawaaï	13
4.1.3 Luchtkwaliteit	14
4.1.4 Externe veiligheid	15
4.1.5 Milieuzonering	17
4.2 Fysieke aspecten	18
4.2.1 Cultureel erfgoed	18
4.2.2 Ecologie	19
4.2.3 Waterhuishouding	21
4.2.4 Verkeer	22
4.2.5 Kabels en leidingen	24

4.3 M.e.r.-plicht	24
4.4 Economische uitvoerbaarheid en kostenverhaal	24
5. AFWEGING BELANGEN	25
6. PROCEDURE	26
BIJLAGEN	
Bijlage 1:	
Digitaal besluitvlak	
Bijlage 2:	
Nota zienswijzen	
SEPARATE BIJLAGEN	
Bijlage 1: Quicksan natuur, RA infra advies- & ingenieursbureau,17 april 2018	
Bijlage 2: Akoestisch onderzoek, Tritium advies,9 april 2018	
Bijlage 3: Archeologisch onderzoek, Archaeo,4 april 2018	

1.2 Ligging en grens van het besluitgebied

Hoofdstuk 1

1.3 Vigerend juridisch-planologisch kader

Het vigerend bestemmingsplan is 'Buitengebied Peel en Maas' vastgesteld op 5 februari 2013, waarna gedeeltelijk opnieuw vastgesteld op 5 november 2013. Het besluitgebied is volgens dit bestemmingsplan bestemd tot 'Agrarisch', 'Natuur' en 'Verkeer'. Daarnaast geldt voor een groot deel van het besluitgebied de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' en de gebiedsaanduidingen ecologische hoofstructuur, reconstructiewetzone-extensiveringsgebied en wro – zone – wijzigingsgebied 1 ob.

De herinrichting van het kruispunt is niet mogelijk op grond van het vigerend bestemmingsplan, omdat hiermee de weg deels komt te liggen op gronden die in de huidige situatie de bestemmingen 'Natuur' en 'Agrarisch' hebben. Met de ruimtelijke onderbouwing wordt de planologisch-juridische haalbaarheid van het initiatief gemotiveerd. Een goede ruimtelijke onderbouwing gaat in op de ruimtelijke, planologische, alsmede milieutechnische aspecten m.b.t. de realisatie van het initiatief, en geeft een onderbouwing van de haalbaarheid. Tevens wordt onderbouwd waarom het initiatief past binnen de beleidsmatige kaders van het betreffende gebied.



Uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan 'Buitengebied Peel en Maas'

2. PROJECTOMSCHRIJVING

2.1 Bestaande situatie

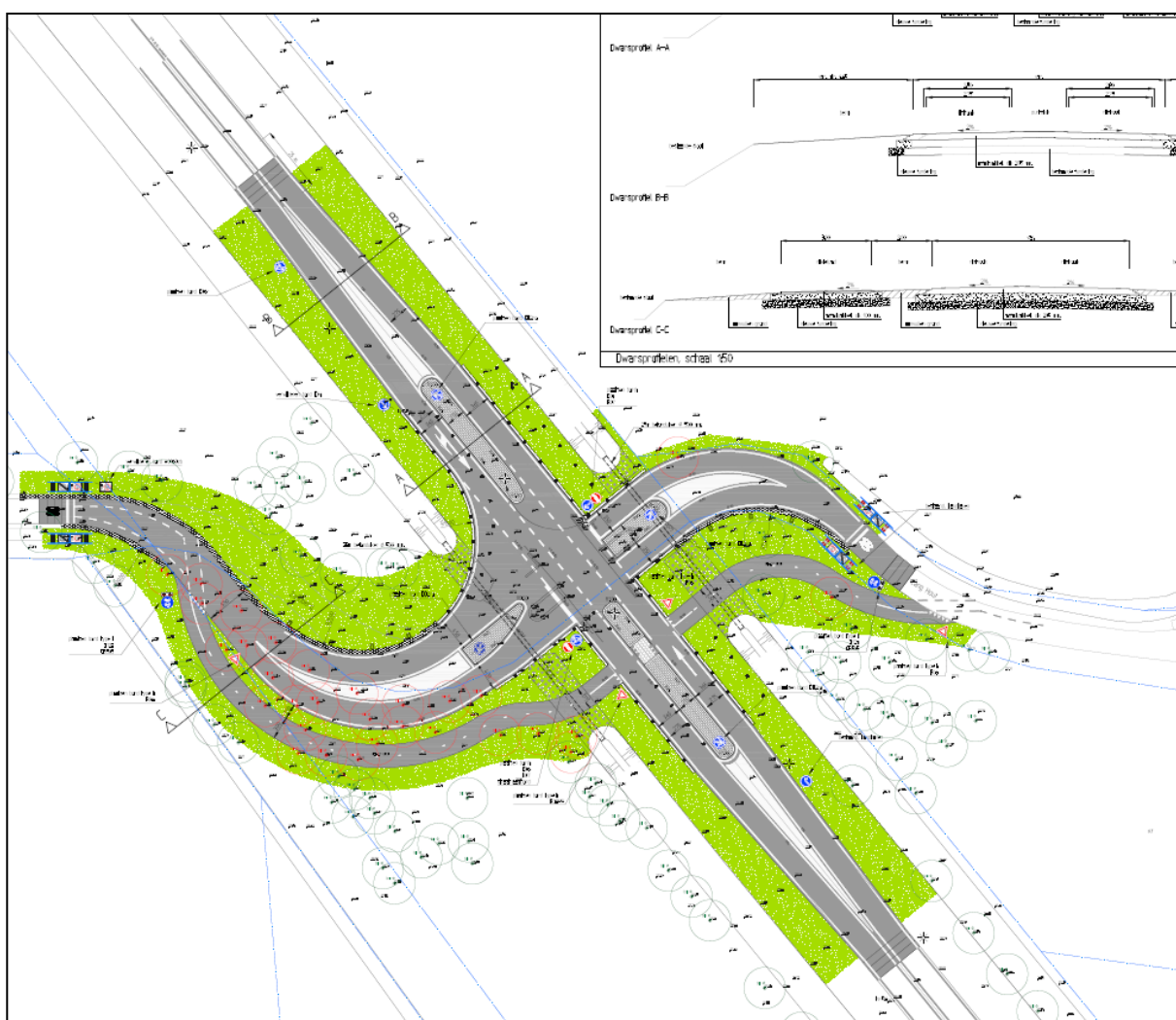
Het besluitgebied ligt in het buitengebied van de gemeente Peel en Maas in Helden. Het kruispunt tussen Zandberg en Lang Hout wordt gevormd door de Midden-Peelweg. De Midden-Peelweg is een provinciale weg met een maximum snelheid van 80 km/uur. In de huidige situatie draagt de inrichting van het kruispunt niet bij aan de verkeersveiligheid hiervan. Aangezien het niet is toegestaan om vanuit de Zandberg en Lang Hout de Midden- Peelweg op te rijden. Het is alleen toegestaan om recht over te steken, en afslaan bewegingen zijn niet toegestaan. De huidige kruising van de Zandberg met de Midden-Peelweg is namelijk een steriele aansluiting.



Luchtfoto besluitgebied (globaal rood omlijnd) en directe omgeving

2.2 Toekomstige ontwikkeling

Om de veiligheid van alle weggebruikers te verbeteren is onderhavige herinrichting van het kruispunt opgesteld. In de nieuwe situatie wordt het mogelijk gemaakt vanuit de Zandberg de Midden-Peelweg op te rijden en ook weer terug. Om een veilige afslag vanuit de Midden-Peelweg mogelijk te maken, worden op de Midden-Peelweg middengeleiders toegevoegd en wordt de rijbaan verbreed. De rijbanen van de Zandberg en Lang Hout worden ter hoogte van de kruising verlegd, vergroot en opnieuw geasfalteerd. Tot slot wordt aan de zuidkant van de kruising een van de rijbaan gescheiden fietspad aangelegd, zodat ook voor fietsers een veilige overstek mogelijk blijft.



Situatietekening beoogde ontwikkeling

2.3 Ruimtelijke en stedenbouwkundige effecten

De voorgenomen ontwikkeling is op basis van het vigerende bestemmingsplan niet toegelaten. Ruimtelijke en functioneel gezien past de beoogde herinrichting van het kruispunt goed op deze locatie, aangezien de verkeersveiligheid in de huidige situatie niet optimaal is. Om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken moeten agrarische en voor natuur bestemde gronden worden benut, en een paar bomen worden geveld. Voor de verbreding van de Midden-Peelweg wordt namelijk gebruik gemaakt van de bermen. De ontwikkeling zal geen negatieve gevolgen hebben voor de omgeving. Integendeel met de beoogde ontwikkeling zal de verkeersveiligheid namelijk ter plaatse positief worden beïnvloed, en wordt het kruispunt optimaler ingericht. Er kan dan ook worden geconcludeerd dat het plan, zowel op korte als op (middel) lange termijn, geen negatieve ruimtelijke en stedenbouwkundige effecten tot gevolg heeft voor de omgeving.

3. BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. In deze Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om zelf oplossingen te creëren. Het Rijk richt zich met name op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen.

Bij de realisatie van het voorliggende initiatief is sprake van een dermate kleinschalige en lokale ontwikkeling dat geen nationale belangen in het spel zijn. De beoogde ontwikkeling is dan ook niet in strijd met de nationale belangen zoals verwoord in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De AMvB Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In de AMvB zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. De AMvB Ruimte is gericht op doorwerking van de nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen.

De onderwerpen in het Barro betreffen: Rijkswaardwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote Rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Natuurnetwerk Nederland, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied. De bovengenoemde belangen zijn geen van allen van belang bij de voorgenomen kleinschalige ontwikkeling.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan, is in artikel 1.1.1 Bro bepaald: *“De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.”* Uit de jurisprudentie komt naar voren dat het wel een nieuwe stedelijke ontwikkeling van enige omvang moet zijn.¹

¹ O.a. ABRS 1 juni 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:1503), ABRS 18 februari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:428) en ABRS 24 augustus 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2319).

Per 1 juli 2017 is een gewijzigde Ladder in werking getreden. Hierin is de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd: *“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.”* (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

In het voorliggende geval is slechts sprake van de herinrichting van een bestaand kruispunt. Het initiatief hoeft dan ook niet te worden getoetst aan de “Ladder voor duurzame verstedelijking”.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale Omgevingsvisie Limburg 2014

Op 12 december 2014 is het Provinciaal Omgevingsplan 2014 (POL2014) vastgesteld als opvolger van het POL2006. In het POL2014 is onderscheid gemaakt in acht soorten gebieden, elk met eigen herkenbare kernkwaliteiten. Voor de verschillende zones liggen er heel verschillende opgaven en ontwikkelingsmogelijkheden.

Volgens de kaart ‘Zonering Limburg’ ligt het besluitgebied deels in de zone ‘buitengebied’. De doelstellingen van de zone ‘Buitengebied’ verzetten zich niet tegen de beoogde ontwikkeling, aangezien het enkel gaat om de herinrichting van een bestaand kruispunt.



Uitsnede POL2014 kaart 'Zonering Limburg'

Het besluitgebied ligt tevens deels binnen de zones “Zilvergroene natuurzone” en “Bronsgroene landschapszone” uit POL2014. De zilvergroene natuurzone omvat landbouwgebieden met grote kansen voor natuurontwikkeling en natuurbeheertaken, die we vooral met middelen uit de regio moeten benutten. De bronsgroene landschapszone is erop gericht om de landschappelijke kernkwaliteiten te behouden, te beheren, te ontwikkelen en te beleven. Deze zone bestaat hoofdzakelijk uit landbouwgronden. Binnen deze zone komen op bestemmingsplanniveau andere bestemmingen en functies voor zoals infrastructuur, woningen en toeristische voorzieningen e.d. Het besluitgebied valt volgens het landschapskader Noord- en Midden-Limburg in de zone “Bos in mozaïeklandschap”. Aangezien het in het voorliggende geval gaat om de herinrichting van een bestaand kruispunt, zullen de kenmerken van het boslandschap niet worden aangetast. Daarnaast zullen de te kappen bomen worden gecompenseerd in het nabijgelegen gebied ‘herinrichting Kwistbeek’. Derhalve bestaan er vanuit het POL2014 geen belemmeringen.

3.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2014

In de Omgevingsverordening Limburg 2014 staan de regels die nodig zijn om het omgevingsbeleid van POL2014 juridische binding te geven. Uit de kaarten behorende bij de Omgevingsverordening Limburg 2014 blijkt dat het besluitgebied ligt binnen de “Zilvergroene natuurzone” en “Bronsgroene landschapszone”. Voor het overige is het besluitgebied niet gelegen binnen aandachts- of beschermingsgebieden ten behoeve van natuur en landschap. Het besluitgebied is evenmin gelegen binnen een waterwingebied, grondwaterbeschermingsgebied of een boringsvrije zone.

Volgens artikel 2.7.2 van de Omgevingsverordening Limburg 2014 dient de toelichting bij een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op een gebied gelegen in de Bronsgroene landschapszone een beschrijving te bevatten van de in het plangebied voorkomende kernkwaliteiten, de wijze waarop met de bescherming en versterking van de kernkwaliteiten is omgegaan en hoe de negatieve effecten zijn gecompenseerd. De kernkwaliteiten binnen de Bronsgroene landschapszone zijn het groene karakter, het visueel-ruimtelijk karakter, het cultuurhistorisch erfgoed en het reliëf.

Afweging

Bij de voorgenomen ontwikkeling gaat het om verkeerstechnische aanpassingen van een reeds bestaande kruispunt aan de Zandberg/Midden-Peelweg/Lang Hout waarmee de verkeersveiligheid wordt verbeterd. De voorgenomen ontwikkeling heeft geen negatieve effecten op de kernkwaliteiten van de bronsgroene landschapszone.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Buitengebied

In december 2011 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Buitengebied Peel en Maas vastgesteld. In de structuurvisie wordt het beleid dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan Buitengebied Peel en Maas samengebracht. Voor een groot gedeelte betreft het bestaand beleid met enkele aan-

vullingen en uitwerkingen. De Structuurvisie vormt de grondslag voor het toepassen van bovenplanse verevening en bijdragen in de ruimtelijke ontwikkeling in het kader van de ontwikkelingsplanologie. In de Structuurvisie Buitengebied is onder andere opgenomen het Structuurplan Buitengebied Peel en Maas, inclusief aanvullingen. Daarin maakt het besluitgebied deel uit van het gebiedstype 'oude, verdichte bouwlanden'. Ruimtelijk-Functioneel worden hier volgende ontwikkelingen voorgestaan:

- ruime toelating van verschillende economische functies;
- verdere menging van de functies wonen (ruimte-voorraimte), werken (nieuwe economische dragers, recreatie en toerisme) en (verbrede) landbouw met name in de linten;
- binnen de landbouw een ruime toelating van teeltondersteunende voorzieningen m.u.v. de open, bolle akkers.

Afweging

De beoogde ontwikkeling heeft geen negatieve invloed op de doelstellingen voor het gebiedstype oude verdichte bouwlanden. Aangezien het enkel gaat om verkeerstechnische aanpassingen van een reeds aanwezig kruispunt. Dit draagt bij aan een verkeersveilige situatie voor omwonenden en omliggende bedrijven.

3.3.2 Kwaliteitskader Buitengebied Peel en Maas

Als onderdeel van de 'Structuurvisie Buitengebied Peel en Maas' is ook het 'Kwaliteitskader Buitengebied Peel en Maas' vastgesteld. Met het kwaliteitskader en het daarin opgenomen vereveningsgebied streeft de gemeente naar een ontwikkelingsgerichte aanpak van het buitengebied. Aan ondernemers kan ruimte op maat worden geboden waardoor de kwaliteit van de ruimte mee profiteert.

Net als in het provinciaal beleid wordt er bij kwaliteitsverbetering onderscheid gemaakt in Basiskwaliteit (geldt altijd bij ontwikkelingen), daar bovenop Basiskwaliteit Plus (bij specifiek grote ontwikkelingen) en daarboven op Aanvullende Kwaliteitsverbetering (bij nog grotere of meer van het bestemmingsplan afwijkende ontwikkelingen).

De beoogde ontwikkeling gaat om verkeerstechnische aanpassingen van een reeds bestaand kruispunt, er wordt derhalve geen landschapsinpassingsplan noodzakelijk geacht. Voor de beoogde ontwikkeling is het 'Kwaliteitskader Buitengebied Peel en Maas' van toepassing. De te kappen bomen zullen worden gecompenseerd in het nabijgelegen gebied 'Herinrichting Kwistbeek'.

3.4 Afweging beleidskader

Uit de voorgaande alinea's blijkt dat de plannen passen binnen de diverse relevante beleidskaders. In het volgende hoofdstuk wordt de beoogde ontwikkeling getoetst aan de overige (milieutechnische) randvoorwaarden.

4. UITVOERINGSASPECTEN

4.1 Milieuaspecten

4.1.1 Bodem

Besluit ruimtelijke ordening

In het Besluit ruimtelijke ordening is de verplichting opgenomen voor onderzoek naar de bestaande toestand en de gewenste kwaliteit van de bodem. Daarnaast moet de uitvoerbaarheid van het plan inzichtelijk worden gemaakt. Zowel bij het opstellen van bestemmingsplannen als bij een omgevingsvergunning voor het afwijken van bestemmingsplannen zal inzicht moeten worden gegeven in de bodemkwaliteit. Zo moet:

- worden beoordeeld of de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik;
- worden beschreven welke beoogde maatregelen worden getroffen;
- in de exploitatieopzet de kosten van eventuele saneringsmaatregelen worden meegenomen.

In het kader van de herinrichting van het kruispunt is geen sprake van een wijziging naar een milieu-gevoeligere bestemming. Het uitvoeren van een bodemonderzoek is formeel gezien dan ook niet noodzakelijk.

4.1.2 Geluidhinder wegverkeerslawaaï

In de Wet geluidhinder (Wgh) is bepaald dat elke weg een geluidszone heeft, met uitzondering van woonerven en wegen waar een maximumsnelheid van 30 km/u voor geldt. Bij aanpassingen aan de weg dient binnen het aandachtsgebied bepaald te worden of er sprake is van een reconstructie in het kader van de wet geluidhinder (artikel 98 t/m 100b Wgh).

In opdracht van de gemeente Peel en Maas is door Tritium advies een akoestisch onderzoek verricht in verband met de beoogde herinrichting van de kruising Zandberg en Midden-Peelweg (N277).² Het doel van het akoestisch onderzoek is om na te gaan in hoeverre deze nieuwe inrichting van voornoemde kruising aan te merken als een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. In het kader van de Wet geluidhinder is er sprake van een reconstructie indien er ten gevolge van één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg de geluidbelasting vanwege de weg met (afgerond) 2 dB of meer wordt verhoogd. Om dit te onderzoeken is de geluidbelasting berekend in de huidige situatie (één jaar voor herinrichting) en 10 jaar na herinrichting (2029). De conclusies worden hieronder beschreven, het volledig onderzoek is als separate bijlage toegevoegd aan de voorliggende ruimtelijke onderbouwing.

² Tritium Advies, 'Akoestisch onderzoek herinrichting kruispunt Zandberg/Midden Peelweg (N277) Helden', documentkenmerk: 1803/181/RV-02, d.d. 9 april 2018.

Conclusie

Uit de vergelijking van de rekenresultaten blijkt dat erop een aantal toetspunten een toename van de geluidgevelbelasting plaatsvindt. Deze toename is voor een groot deel het gevolg van autonome groei. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt zoals reeds aangegeven nergens overschreden. Derhalve is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er zijn gezien het vorenstaande betreffende het aspect geluid geen bezwaren de herinrichting uit te voeren.

4.1.3 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden en sindsdien staan de hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- a. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- b. een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. een project draagt ‘niet in betekende mate’ (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- d. een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Het Besluit NIBM

Deze AMvB legt vast, wanneer een project niet in betekende mate (NIBM) bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. De achtergrond van het beginsel ‘Niet in betekende mate’ is dat de gevolgen van een ontwikkeling voor de luchtkwaliteit in een aantal gevallen (beschreven in de ministeriële Regeling NIBM) worden tenietgedaan door de ontwikkeling van bijvoorbeeld schonere motoren in het gehele land.

Op 1 augustus 2009 is het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) in werking getreden. Hierdoor dient bij plannen die de luchtkwaliteit beïnvloeden niet langer te worden uitgegaan van de normen uit de interimperiode. Nu het NSL in werking is getreden is een project NIBM, als aanneemelijk 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 (PM_{10}) of stikstofdioxide (NO_2). Dit komt overeen met 1,2 microgram/ m^3 voor zowel fijn stof en NO_2 . Als de 3% grens voor PM_{10} of NO_2 niet wordt overschreden, dan hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden.

Achtergrondwaarden

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5.2 luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood en koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in Nederland met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof ($PM_{2,5}$ en PM_{10}) van belang. De vigerende grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof zijn in de navolgende tabel weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van

de Arbeidsomstandighedenwet en op plaatsen die niet toegankelijk zijn voor publiek en waar geen vaste bewoning is, zoals akkerland en de rijbaan en ontoegankelijke middenbermen van wegen.

stof	toetsing van	grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Grenswaarden Wlk

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bepaald te worden of de kwaliteit van de lucht ter plaatse goed genoeg is voor de herinrichting van het bestaand kruispunt. Volgens de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (GCN en GDN van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu – RIVM) is de concentratie PM_{2,5} in 2017 ter plaatse gelegen tussen de 10 en 12 µg/m³, de concentratie PM₁₀ in 2017 gelegen tussen de 18 en 20 µg/m³ en de concentratie NO₂ in 2017 ter plaatse gelegen tussen de 15 en 20 µg/m³. Volgens de kaarten van het RIVM is de luchtkwaliteit ter plaatse ruimschoots voldoende. Daarnaast zal naar verwachting de luchtkwaliteit in de toekomst nog verder verbeteren door voortschrijdende technologie.

Conclusie

Gezien de bestaande concentraties is er geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde en wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 5.16 Wm lid 1 onder a. De voorgenomen ontwikkeling zal ook nauwelijks een verkeer aantrekkende werking met zich meebrengen, aangezien het slechts gaat om de herinrichting van een reeds bestaand kruispunt. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling niet bezwaarlijk is in het kader van de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer en dat aanvullend onderzoek niet noodzakelijk is.

4.1.4 Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen.

Beleid

Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Verder is op 1 april 2015 het Basisnet in werking getreden.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontou-

ren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.), waarbij de 10^{-6} contour (kans van 1 op 1 miljoen op overlijden) de maatgevende grenswaarde is.

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, het overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als *ijkpunt* in de verantwoording (géén norm).

In het Bevi en het Bevt is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Er is sprake van een groepsrisico zodra het plan in het invloedsgebied ligt van een risicovolle activiteit. Het betrokken bestuursorgaan moet, al dan niet in verband met de totstandkoming van een besluit, expliciet aangeven hoe de diverse factoren die bijdragen aan de hoogte van het groepsrisico (waaronder zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid) zijn beoordeeld en eventuele in aanmerking komende maatregelen, zijn afgewogen. Een belangrijk onderdeel van de verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

Risicovolle activiteiten



Uitsnede risicokaart met ligging besluitgebied blauw omcirkeld (Bron: Interprovinciaal Overleg)

Inrichtingen

In de omgeving van het plangebied komen objecten voor met een verhoogd risico ten aanzien van de externe veiligheid. De beoogde ontwikkeling betreft de herinrichting van een bestaand kruispunt om de verkeersveiligheid ter plekke te verbeteren. Hierbij is geen sprake van een plaatsgebonden risico, omdat er geen sprake is van een verblijfsruimte voor een (beperkt) kwetsbaar object binnen het besluitgebied. De inrichtingen in de omgeving vormen derhalve geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Spoor

Er zijn in de directe omgeving van het plangebied geen spoorwegen gelegen, waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, die een belemmering kunnen vormen voor de voorgenomen ontwikkeling.

Wegverkeer

Het besluitgebied betreft de herinrichting van het kruispunt aan de Midden-Peelweg (de N277). Over deze weg vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. De plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} is echter 0 meter. Binnen deze afstand zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten gelegen. De overschrijdingsfactor van het groepsrisico is kleiner dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. De afstand van de weg-as tot de dichtstbijzijnde woning zal door de beoogde ontwikkeling niet kleiner zijn dan in de huidige situatie. Daarnaast neemt het aantal aanwezigen niet toe binnen het besluitgebied als gevolg van de herinrichting van het kruispunt. Dit betekent dat de beoogde ontwikkeling geen noemenswaardige gevolgen voor het groepsrisico zal hebben.

Buisleidingen

Er zijn in de directe omgeving van het plangebied geen buisleidingen gelegen, waardoor transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, die een belemmering kunnen vormen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.1.5 Milieuzonering

Algemene uitgangspunten

Goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkómen van hinder en gevaar. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) kan dit gerealiseerd worden. Het is aan de ene kant zaak om te voorkomen dat er hinder en gevaar voor gevoelige bestemmingen ontstaat en aan de andere kant dient aan bedrijven voldoende zekerheid te worden geboden dat zij niet in hun activiteiten worden beperkt door nieuwe gevoelige functies. Om te bepalen of tussen de milieubelastende activiteiten en de gevoelige functies voldoende afstand in acht wordt genomen, is gebruik gemaakt van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'. De publicatie gaat uit van richtafstanden tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Ten aanzien van de zogenaamde 'gemengde gebieden' (gebieden

waar naast woningen ook andere voorzieningen aanwezig zijn) zijn deze richtafstanden korter dan ten aanzien van rustige woonwijken of rustig buitengebied.

In dit geval betreft de ontwikkeling de herinrichting van een bestaand kruispunt ten behoeve van de verkeersveiligheid in de omgeving van het besluitgebied. In de omgeving zijn enkele woningen en agrarische bedrijven gevestigd. Deze aanwezige objecten in de omgeving van het plangebied ondergaan geen nadelige gevolgen en/of belemmeringen door de geplande verkeersmaatregelen. Vanuit het aspect bedrijven-en milieuzonering zijn er derhalve geen belemmeringen voor de onderhavige ontwikkeling. Middels het uitgevoerde akoestisch onderzoek is gebleken dat de beoogde ontwikkeling gelet op het aspect geluid geen nadelige gevolgen zal hebben voor de omgeving.

4.2 Fysieke aspecten

4.2.1 Cultureel erfgoed

Archeologie

Het besluitgebied is volgens de archeologische beleidskaart van de gemeente Peel en Maas grotendeels gelegen binnen een zone met middelhoge archeologische verwachting, namelijk waarde-archeologie 5. Voor deze categorie geldt een onderzoeksplicht vanaf een oppervlakte bodemverstoring groter dan 2.500 m² en dieper dan 40 cm. Uit het archeologisch advies opgesteld door Archaeo blijkt dat voor het besluitgebied het oorspronkelijk reliëf is verdwenen en de oorspronkelijke bodem tot ver in de C-horizont zal zijn verstoord. Behoudenswaardige (intacte) archeologische vindplaatsen, die vooral uit de steentijd zouden stammen, hoeven niet meer verwacht te worden in het besluitgebied. Het advies is om geen nader archeologisch vooronderzoek uit te laten voeren. De gemeente neemt dit advies over. Volledigheidshalve is het advies opgenomen als bijlage.³

Vanuit archeologisch perspectief bestaan er kortom geen belemmeringen. Wel blijft het te allen tijde verplicht om bij het aantreffen van archeologische resten, dit conform paragraaf 5.4, 5.10 en 5.11 van de Erfgoedwet, te melden bij het bevoegd gezag.

Cultuurhistorie

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) verplicht gemeenten om het aspect cultuurhistorie uitdrukkelijk mee te wegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Cultuurhistorische waarden worden vaak in één adem genoemd met archeologische waarden. Deze waarden verschillen echter van archeologische waarden. Cultuurhistorische waarden zijn waarden die zichtbaar zijn in het landschap en 'iets vertellen' over het (cultuurhistorische) verleden van het gebied.

Binnen het besluitgebied en de directe omgeving zijn geen cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig waarop met de voorgenomen ontwikkeling een negatieve invloed wordt uitgeoefend. Ook vanuit het aspect cultuurhistorie bestaan er kortom geen belemmeringen.

³ ArchAeO, *Advies Archeologie 'Kruising Zandberg- Midden Peelweg- Lang Hout'*, projectnr: P18031, d.d. 4 april 2018.

4.2.2 Ecologie

Bij ruimtelijke planvorming is een toetsing aan de natuurwetgeving verplicht. Door middel van een quickscan flora- en fauna is een beoordeling gemaakt van de effecten die het plan zal hebben op beschermde natuurwaarden.

Beleidskader

De bescherming van de natuur is per 1 januari 2017 in Nederland vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). Deze wet vormt voor wat betreft soortenbescherming en gebiedsbescherming een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Gebiedsbescherming vanuit de Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming, heeft voor wat betreft gebiedsbescherming betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. De Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten mogelijkerwijs significante effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden. Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied zijn vergunningsplichtig.

Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid

De provinciale groenstructuur bestaande uit beschermingszones van verschillende typen (waaronder de Goudgroene en Zilvergroene natuurzones) zijn ruimtelijk vastgelegd in het POL welke is vastgesteld op 12 december 2014. De Goudgroene natuurzone vormt het netwerk aan bestaande natuurgebieden (voormalige EHS) en nieuw aan te leggen natuur en verbindingzones tussen de gebieden. De beheergebieden voor agrarisch natuurbeheer behoren tot de Zilvergroene natuurzone. In het Provinciaal Natuurbeheerplan zijn de na te streven doelen weergegeven op het gebied van (agrarisch) natuur- en landschapsbeheer. De feitelijke beleidsmatige gebiedsbescherming vindt plaats middels de uitwerking van het provinciaal beleid in de gemeentelijke bestemmingsplannen.

Soortenbescherming vanuit de Wet natuurbescherming

Soortenbescherming vanuit de Wet natuurbescherming heeft betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, een aantal vissen, libellen en vlin- ders, enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en een aantal vaat- planten. Voor alle soorten, dus ook voor de soorten die niet onder de aangewezen bescherming val- len, of die zijn vrijgesteld van de ontheffingsplicht, geldt de zogenaamde 'algemene zorgplicht' (art. 1.10 Wnb). Deze zorgplicht houdt in dat de initiatiefnemer passende maatregelen neemt om schade aan aanwezige soorten te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het niet verontrusten of verstoren in de kwetsbare perioden zoals de winterslaap, de voortplantingstijd en de periode van afhankelijkheid van de jongen. De zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, of ze beschermd zijn of niet, en in het geval dat ze beschermd zijn ook als er een ontheffing of vrijstelling is verleend.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet onder de Wet natuurbescherming vanaf 1 januari 2017 naast de zorgplicht ook rekening gehouden worden met juridisch zwaarder beschermde soorten uit 'bijlage A en

B' van de Wet natuurbescherming (Wnb-andere soorten), de door de betreffende provincie gekozen soorten uit het besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten, de soorten uit Bijlage IV van de Habitatrichtlijn, de soorten uit Bijlage 1 en 2 Verdrag van Bern, en Bijlage 1 verdrag van Bonn, en met alle in Europa inheemse vogels vanwege de Vogelrichtlijn (Wnb-hrl).

Op de 'Aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten' van het Ministerie van LNV (augustus 2009) wordt onderscheid gemaakt in verschillende categorieën vogelnesten. Van de meeste vogelsoorten zijn de nesten uitsluitend beschermd wanneer deze tijdens de broed- en nestperiode in gebruik zijn. Het gaat om soorten die jaarlijks nieuwe nesten maken. Van een aantal soorten roofvogels en uilen, koloniebroeders en gebouw bewonende vogelsoorten ('categorie 1-4 soorten') zijn de nesten en de functionele leefomgeving jaarrond beschermend. Tenslotte is er een categorie nesten van vogelsoorten die weliswaar vaak terugkeren naar de plaats waar zij het jaar daarvoor hebben gebroed, maar die over voldoende flexibiliteit beschikken om, als die broedplaats verloren is gegaan, zich elders te vestigen ('categorie 5-soorten'). Het is momenteel nog niet geheel duidelijk hoe de Wet natuurbescherming omgaat met deze indeling. Vooralsnog moet ervan uitgegaan worden, dat deze indeling gehandhaafd blijft.

Komen soorten van de hierboven genoemde beschermingsregimes voor, dan is de eerste vraag of de voorgenomen activiteit effecten heeft op de beschermde soorten. Treden er effecten op, dan dient er gekeken te worden of er passende maatregelen getroffen kunnen worden om de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust en verblijfplaats te garanderen.

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door Bureau Meervelt een quickscan natuur uitgevoerd, waarvan de onderzoeksresultaten onderstaand kort samengevat zijn. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige onderzoeksrapport.⁴

Conclusies gebiedsbescherming

Natura2000

Door de grote afstand (9 kilometer) tot het dichtsbijzinde Natura2000 gebied, de aard van de ontwikkeling en gebruik van het tussenliggende gebied kan het optreden van een (significant) negatief effect op voorhand worden uitgesloten.

Omgevingsverordening Limburg 2014

Het besluitgebied ligt deels binnen de 'Zilvergroene natuurzone' en 'Bronsgroene landschapszone'. Door de kap van de bomen en de uitbreiding van het verharde oppervlak wordt een beperkte oppervlakte van de Zilvergroene natuurzone en de daarbij behorende kernkwaliteiten (groene karakter, visueel – ruimtelijk karakter) aangetast. Hiertoe dient door middel van een compensatieberekening inzichtelijk te worden gemaakt welke oppervlakte verloren gaat, welk natuurdoeltype en toeslag van toepassing is en wat het bedrag van de compensatie is. Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling zal er contact worden gezocht met de rayonecoloog van de provincie Limburg.

⁴ Bureau Meervelt, 'Quickscan natuur Kruising Zandberg – Midden Peelweg – Lang Hout, Helden 2018', d.d. 17 april 2018.

Conclusies soortenbescherming

Het besluitgebied maakt deel uit van het leefgebied van beschermde diersoorten. Voor de meeste soorten geldt dat door de voorgenomen werkzaamheden geen verbodsbepalingen zoals bedoeld in de Wet natuurbescherming worden overtreden. Voor enkele algemenere soorten geldt een vrijstelling ingeval van ruimtelijke ontwikkelingen. Voor alle beschermde soorten geldt de zorgplicht. Soorten waarvoor extra aandacht nodig is, zijn opgenomen in tabel 9 in het onderzoeksrapport. Bij het onverhoopt toch aantreffen van beschermde planten- of diersoorten waarvoor geen vrijstelling geldt, dient alsnog contact opgenomen te worden met een ecooloog om benodigde vervolgstappen te bespreken. Te allen tijde geldt de zorgplicht. De zorgplicht is als een open norm geformuleerd in het eerste lid van artikel 1.11 Wet natuurbescherming. In het tweede lid wordt de zorgplicht nader geconcretiseerd door te bepalen dat deze plicht inhoudt dat eenieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen kunnen worden veroorzaakt voor een Natura 2000-gebied, een bijzonder nationaal natuurgebied of voor in het wild levende dieren en planten:

- dergelijke handelingen achterwege laat, dan wel,
- indien dat achterwege laten redelijkerwijs niet kan worden geveegd, de noodzakelijke maatregelen treft om die gevolgen te voorkomen, of
- voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk beperkt of ongevaarlijk maakt.

Conclusies houtopstanden

In het buitengebied (buiten de bebouwde kom) is een kapmelding bij de provincie Limburg nodig voor het vellen van de bomen. Daarnaast geldt een herplantplicht waarbij de oppervlakte bos dient te worden herplant.

4.2.3 Waterhuishouding

Vanuit Rijks- en provinciaal beleid wordt steeds meer nadruk gelegd op duurzaam waterbeheer in de bebouwde omgeving. Vernieuwing in het provinciaal waterbeheer wordt gestalte gegeven door onder andere een (grensoverschrijdende) stroomgebiedbenadering, een brongerichte aanpak, het solidariteitsprincipe (niet afwentelen) en het vooraf betrekken van water bij ruimtelijke ontwikkelingen en afwegingen.

Vertaling van het landelijk en provinciaal beleid naar gemeentelijk beleid houdt op hoofdlijnen het volgende in: binnen nieuwe in- en uitbreidingsgebieden moet 'slimmer' en 'creatiever' met schoon hemelwater wordt omgegaan. Het principe van vasthouden bergen en afvoeren van hemelwater is hierbij van groot belang.

Kenmerken van het watersysteem

Algemeen

De kenmerken van de watersystemen, zoals die voorkomen in het besluitgebied (en omgeving), kunnen het beste beschreven worden door een onderverdeling te maken in de soorten van water die in het gebied aanwezig zijn (bodem en grondwater, oppervlaktewater en afval- en hemelwater).

Bodem en grondwater

De beoogde herinrichting van het kruispunt is niet van invloed op de samenstelling van de bodem en/of de kwaliteit van het grondwater.

Oppervlaktewater

In de directe omgeving van het besluitgebied bevindt zich geen oppervlaktewater met een specifieke functie.

Hemelwater

Met de beoogde ontwikkeling neemt de oppervlakte van de verharding toe. Het hemelwater zal worden geïnfiltreerd op de bestaande sloten. Deze hebben voldoende bergingscapaciteit om de toename van het verharde oppervlak op te kunnen vangen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect water geen belemmering vormt voor de realisatie van onderhavig plan.

4.2.4 Verkeer

De Zandberg in Helden is een smalle weg in het buitengebied van Helden met aan weerszijden bomen en een verharde berm van grasbetonstenen. De maximumsnelheid op de Zandberg bedraagt 60 km/u. Met name in het aspergeseizoen wordt er van deze weg intensiever gebruik gemaakt met af- en aanrijdende vrachtauto's en bestelbussen voor met name het aspergebedrijf Teboza. Tijdens dit tijdperk ontstaan er vaak verkeersonveilige situaties waarbij met name de fietsers in de knel komen. Doordat de weg in de huidige situatie te smal is, is er nauwelijks een mogelijkheid om uit te wijken als vrachtverkeer elkaar moet passeren.

Op het kruispunt van de Zandberg met de Midden-Peelweg is nu sprake van een "steriele oversteek". Dit betekent dat het verkeer vanuit de Zandberg alleen rechtdoor kan en niet kan afslaan richting de Midden-Peelweg. Omgekeerd is het niet mogelijk om vanaf de Midden-Peelweg de Zandberg op te draaien. Door het aanpassen van het kruispunt wordt mogelijk gemaakt om vanaf de Midden-Peelweg (vanuit de richting Sevenum) de Zandberg op en af te rijden. Dit maakt het dan ook mogelijk dat al het verkeer met de bestemming Teboza geen gebruik meer hoeft te maken van de Zandberg. Dit zal leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid op de Zandberg. Om te voorkomen dat sluipverkeer vanuit de richting Kessel gebruik gaat maken van de Zandberg (richting het industrieterrein), is het niet toegestaan om vanuit de Midden-Peelweg (vanuit de richting Kessel) de Zandberg op of af te draaien.

Sluipverkeer

Om te bezien wat het effect is van de nieuwe aansluiting op de bestaande verkeersbewegingen op de Zandberg / Oude Dijk is de nieuwe situatie gesimuleerd in het verkeersmodel van de gemeente Peel en Maas. Uitgaande van het referentiemodel (peildatum 2030) zal er op de Oude Dijk een toename van zo'n 70% gaan plaatsvinden. Oftewel van de huidige intensiteit van ongeveer 100 motorvoertuigen per dag gaat dit toenemen naar zo'n 170 motorvoertuigen per dag in 2030. Hierin is ook de autonome groei van 2% per jaar van het verkeer opgenomen. De toename van het verkeer is voornamelijk toe te rekenen aan het bestemmingsverkeer in de nabijheid van de Baarloseweg / Oude Dijk en er is

dus geen toename van sluipverkeer. De toename in voertuigbewegingen is dermate laag dat het geen of nauwelijks invloed heeft op het onderliggende wegennet.

De nieuwe aansluiting zal door het langzame verkeer (landbouwvoertuigen) op de Molenstraat niet een alternatief zijn waardoor er meer verkeer over de Oude Dijk zal komen. Immers op de Baarloseweg komt naar verhouding veel meer landbouwverkeer voor dan op het Molenstraat. Bovendien is het voor verkeer vanuit Helden richting de noordelijk gelegen rotonde Halfweg niet logisch om de route via de Baarloseweg te nemen. Immers deze route is langer en kost meer tijd en kent meer obstakels. Dit kan worden gemotiveerd met onderstaande voorbeelden:

Voorbeeld 1:

Van Baarloseweg 15 naar rotonde Koningslust
Via Molenstraat 3500m
Via Oude Dijk 4500m

Via Molenstraat:

535 meter (60 km/u gemiddelde snelheid 55 km/u)	= 35 sec
150 meter (50/km/u gemiddelde snelheid 45 km/u)	= 12 sec
2815 m (80 km/u gemiddelde snelheid 75 km/u)	= <u>130 sec</u>
Totaal	= 177 sec

Via Oude Dijk

2500 meter (60 km/u gemiddelde snelheid 55 km/u)	= 163 sec
2000 meter (80 km/u gemiddelde snelheid 75 km/u)	= <u>96 sec</u>
Totaal	= 257 sec

Voorbeeld 2

Van Baarloseweg 29 naar rotonde Koningslust
Via Molenstraat 4130m
Via Oude Dijk 3870m

Via Molenstraat:

1165 meter (60 km/u gemiddelde snelheid 55 km/u)	= 76 sec
150 meter (50/km/u gemiddelde snelheid 45 km/u)	= 12 sec
2815 m (80 km/u gemiddelde snelheid 75 km/u)	= <u>130 sec</u>
Totaal	= 218 sec

Via Oude Dijk

1870 m (60 km/u gemiddelde snelheid 55 km/u)	= 122 sec
2000 m (80 km/u gemiddelde snelheid 75 km/u)	= <u>96 sec</u>
Totaal	= 218 sec

Het omslagpunt om qua tijd via de Oude Dijk of via de Molenstraat te rijden ligt ter hoogte van Baarloseweg 29. Hiermee is het niet aannemelijk dat er een enorme toename van sluipverkeer gaat ontstaan.

In de voorbereiding op het te nemen besluit hebben er bovendien diverse gesprekken met de omwonende van zowel de Zandberg en de Oude Dijk plaats gevonden. Tijdens deze gesprekken in aangegeven dat de nieuwe verkeerssituatie gemonitord gaat worden en dat, indien noodzakelijk, er extra

maatregelen genomen gaan worden. Er kan derhalve worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling geen sluipverkeer veroorzaakt op de nabij gelegen Oude Dijk.

4.2.5 Kabels en leidingen

Binnen het besluitgebied en de directie omgeving liggen geen kabels en/of leidingen met een planologische beschermingszone die van invloed is op het besluitgebied. Vanuit dit kader bestaan er kortom geen belemmeringen.

4.3 M.e.r.-plicht

De voorgenomen ontwikkeling betreft de herinrichting van een reeds bestaand kruispunt. Het betreft een dermate kleinschalige ontwikkeling, dat geen sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. Hiervoor kan worden aangesloten bij het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), waarin de Ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen. De herinrichting van het kruispunt wordt niet gezien als stedelijke ontwikkeling. Voor het project geldt daarom geen directe m.e.r. of m.e.r.-beoordelingsplicht en hoeft evenmin een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd.

4.4 Economische uitvoerbaarheid en kostenverhaal

De kosten die met de voorliggende ruimtelijke procedure gemoeid zijn, zijn volledig voor rekening van de gemeente. In haar begroting is met deze kosten rekening gehouden. De beoogde ontwikkeling is hiermee financieel uitvoerbaar.

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 indien:

- het kostenverhaal anderszins is verzekerd; en
- 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; óf

in de volgende bij algemene maatregel van bestuur aangegeven gevallen:

- het totaal der exploitatiebijdragen bedraagt minder dan € 10.000; óf
- er zijn geen verhaalbare kosten als bedoeld in het besluit ruimtelijke ordening (Bro); óf
- de verhaalbare kosten als bedoeld in het Bro betreffen uitsluitend de aansluiting van een bouwperceel op de openbare ruimte of de aansluiting op nutsvoorzieningen.

De herinrichting van het kruispunt is niet aangewezen als een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de wet. Er is in dit geval dus geen sprake van een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Er geldt daardoor geen verplichting tot kostenverhaal.

5. AFWEGING BELANGEN

De gemeente is voornemens om het bestaande kruispunt aan de Zandberg/Midden-Peelweg/ Lang Hout aan te passen om de verkeersveiligheid ter plaatse te verbeteren.

Het vigerende plan biedt geen afwijkings-of wijzigingsmogelijkheden waarmee het initiatief kan worden toegestaan. Door het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan onder de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, kan het initiatief mogelijk worden gemaakt. Middels voorliggende onderbouwing wordt de voorgenomen herinrichting van het kruispunt juridisch-planologisch gemotiveerd. Buiten de strijdigheid met het vigerend bestemmingsplan bestaan er vanuit vigerend beleid geen belemmeringen.

Tegen het voornemen bestaan uit beleidstechnisch, milieutechnisch, ruimtelijk en stedenbouwkundig oogpunt geen overwegende bezwaren. Met de beoogde ontwikkeling zal de verkeersveiligheid van het huidige kruispunt worden verbeterd. Dit draagt bij aan de veiligheid van de leefomgeving van omwonenden. Hiermee levert de beoogde ontwikkeling een positieve bijdrage aan de woon- en leefklimaat van omwonenden.

De ruimtelijke relevante aspecten zijn betrokken en beoordeeld en geconcludeerd kan worden dat het voorgenomen initiatief niet bezwaarlijk is en dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

6. PROCEDURE

Aan de herinrichting van het kruispunt kan medewerking worden verleend door van het bestemmingsplan af te wijken middels een omgevingsvergunning ex. artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo. De motivering van het besluit moet dan voorzien zijn van een goede ruimtelijke onderbouwing. Voorliggend document is deze goede ruimtelijke onderbouwing.

Voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan dient de uitgebreide procedure, zoals beschreven in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) te worden gevolgd. Hiertoe is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing. De Wabo geeft hierop enkele aanvullingen. Dit zijn onder andere:

- Aanvraag, ontwerpbesluit en/ of het definitieve besluit moeten op grond van zowel de Wabo als het Besluit omgevingsrecht (Bor) in bepaalde specifieke gevallen aan specifieke personen of instanties worden toegestuurd. Te denken valt aan het orgaan dat de verklaring van geen bedenkingen afgeeft, de Inspectie, een ander bestuursorgaan dan het aangewezen bevoegd gezag, etc.
- Iedereen kan zienswijzen op het ontwerp-besluit en op ontwerp v.v.g.b. van de gemeenteraad indienen (art. 3.12 lid 5 Wabo).
- De beslistermijn van zes maanden begint te lopen op de dag ná de dag van ontvangst van een -ontvankelijke- aanvraag (art. 3.12 lid 7 Wabo).
- De beslistermijn van zes maanden mag éénmaal verlengd worden, met ten hoogste zes weken (art. 3.12 lid 8 Wabo).
- Bij een geval als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, onder 3°, van de Wabo (de toestemming uit de Wabo die in de plaats komt van het projectbesluit) wordt de kennisgeving van het ontwerpbesluit en de mededeling van het definitieve besluit in de Staatscourant geplaatst. De mededeling van het definitieve besluit wordt tevens langs elektronische weg gedaan en beschikbaar gesteld (art. 6.14 Bor).

Vooroverleg

In artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht is artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening van toepassing verklaard. Voor deze procedure dient dan ook vooroverleg te worden gevoerd met diensten van het Rijk, provincie en het waterschap. Deze instanties kunnen aangeven dat in bepaalde gevallen vooroverleg niet noodzakelijk is. Bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan moeten burgemeester en wethouders, indien niet is aangegeven dat van vooroverleg kan worden afgezien, daarom overleg plegen met het Waterschap, met andere gemeenten wiens belangen bij het plan betrokken zijn en met de betrokken rijks- en provinciale diensten.

Omdat er vanwege de ligging en de aard van het initiatief geen rijks- en waterschapsbelangen in het geding zijn, is vooroverleg met het Rijk en het waterschap niet noodzakelijk. Het initiatief wordt wel ter advies verzonden aan de Veiligheidsregio en de Provincie Limburg. Aangezien het gaat om de herinrichting van deels een provinciale weg.

Beroep en hoger beroep

Na het verlenen van de vergunning kan beroep worden ingesteld bij de rechtbank tegen de verleende vergunning. Tot slot kan hoger beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

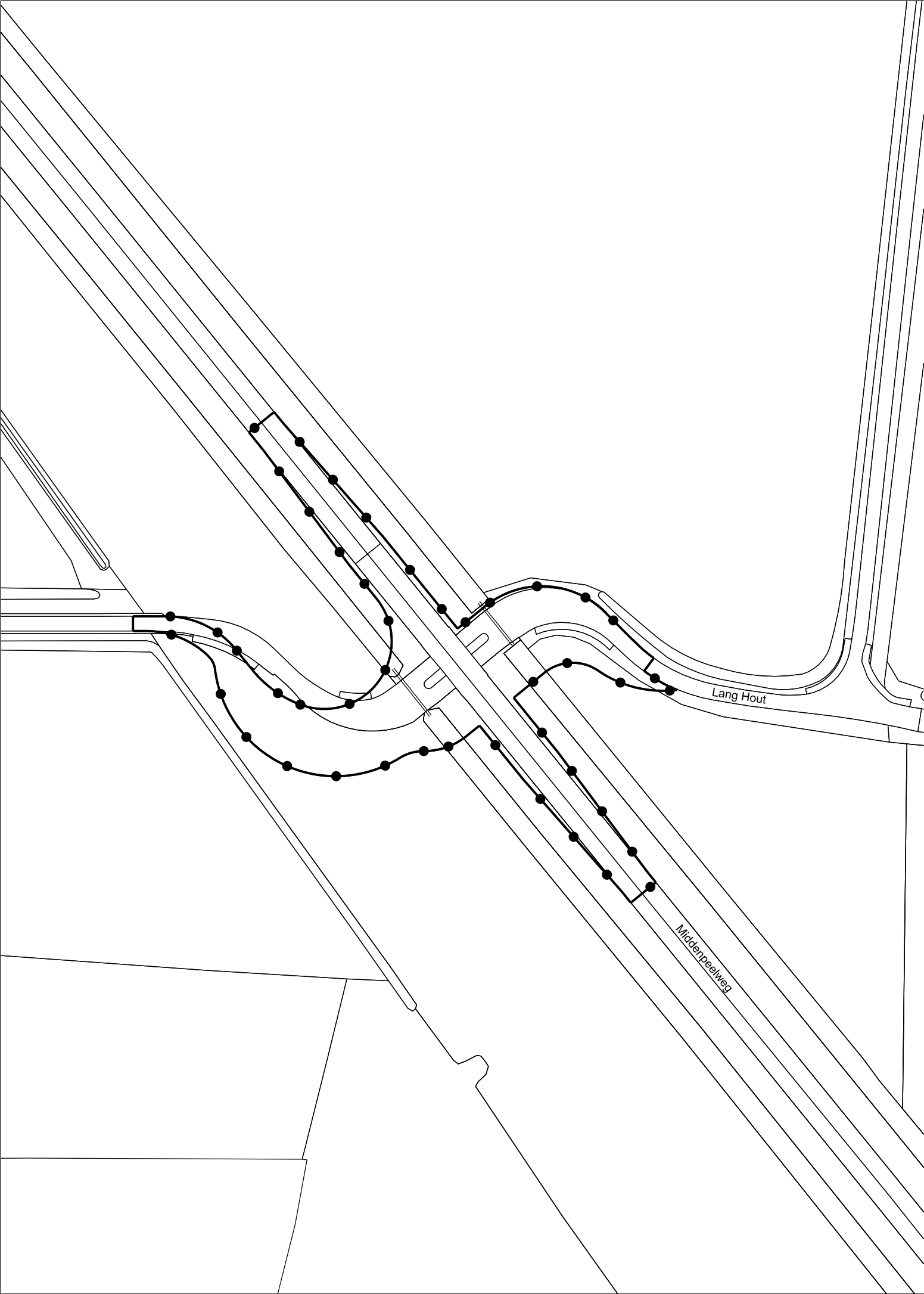
Planmethodiek en verbeelding

Conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is een analoog en digitaal besluitvlak van het projectgebied gemaakt.

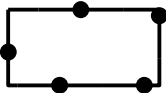
BIJLAGEN

Bijlage 1:

Digitaal besluitvlak

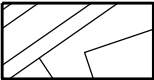


Besluitvlak



Kruising Middenpeelweg, Helden

Verklaringen



bestaande bebouwing en kadastrale ondergrond

Omgevingsvergunning 'Herinrichting kruispunt Midden-Peelweg, Zandberg en Lang Hout'

Gemeente Peel en Maas

NL.IMRO.1894.OMG0100-VG01

projectnr. BRO:	P00332	status:	vastgesteld	wijziging:	dd-mm-jjjj / tek	
projectnr. TPG:	EP_RO-2006_285	concept:	10-07-2018 / MP	wijziging:	dd-mm-jjjj / tek	
schaal:	1:1000	voorontwerp:	-	wijziging:	dd-mm-jjjj / tek	
formaat:	A3	ontwerp:	11-07-2018 / MP	laatste wijziging:	dd-mm-jjjj / tek	
deelplan:	-	vastgesteld:	31-10-2018 / MP	bestandsnaam:	{IDN-nummer}.dgn	

Bijlage 2

Nota zienswijzen

Nota van zienswijzen met betrekking tot het ontwerp van de omgevingsvergunning voor de herinrichting van het kruispunt Midden-Peelweg, Zandberg en Lang Hout in de gemeente Peel en Maas.

1. Inleiding

Het ontwerp van de omgevingsvergunning heeft vanaf 19 juli tot en met 30 augustus 2018 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Deze tervisielegging is gepubliceerd in de plaatselijke huis-aan-huisbladen en in de Staatscourant. Het ontwerpbesluit met bijbehorende stukken was gedurende de termijn van terinzagelegging digitaal raadpleegbaar op de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Het ontwerpbesluit was tevens in te zien in het Huis van de Gemeente.

1.1 Zienswijzen

Gedurende de termijn van terinzagelegging is een ieder in de gelegenheid gesteld om mondelinge of schriftelijke zienswijzen in te brengen op het ontwerpbesluit van de omgevingsvergunning. Door Arag Rechtsbijstand is van deze gelegenheid gebruik gemaakt. De ingekomen zienswijze is samengevat en beantwoord in hoofdstuk 2 van deze nota.

2. Inhoud zienswijzen

Samenvatting

Wij hebben de zienswijze als volgt samengevat:

De indiener van de zienswijze vreest dat er enorm veel sluipverkeer gaat ontstaan op de Oude Dijk als de aansluiting van de Zandberg op de Middenpeelweg is gerealiseerd. De reden hiervoor is dat vanwege de drukte op de westelijk gelegen Molenstraat het verkeer naar een alternatieve route gaat zoeken. Deze alternatieve route zou dan via de Baarloseweg en de Oude Dijk naar de Midden-Peelweg leiden. Verder is indiener van de zienswijze van mening dat het besluit onzorgvuldig is voorbereid omdat in de ruimtelijke onderbouwing geen aandacht is besteedt aan sluipverkeer zodat wordt geconcludeerd dat er onvoldoende verkeerskundig onderzoek is gedaan ter onderbouwing van het ontwerpbesluit.

Standpunt Gemeente Peel & Maas ten aanzien van deze zienswijze

Allereerst wordt opgemerkt dat de door de indiener van de zienswijze gevreesde toename van het sluipverkeer niet nader is onderbouwd met harde cijfers zodat het enkel gaat om een vermoeden. Om te bezien wat het effect is van de nieuwe aansluiting op de bestaande verkeersbewegingen op de Zandberg / Oude Dijk is de nieuwe situatie gesimuleerd in ons verkeersmodel. Uitgaande van het referentiemodel (peildatum 2030) zal er op de Oude Dijk een toename van zo'n 70% gaan plaats vinden. Oftewel van de huidige intensiteit van ongeveer 100 motorvoertuigen per dag gaat dit toenemen naar zo'n 170 motorvoertuigen per dag in 2030. Hierin is ook de autonome groei van 2% per jaar van het verkeer opgenomen. De toename van het verkeer is voornamelijk toe te rekenen aan het bestemmingsverkeer in de nabijheid van de Baarloseweg / Oude Dijk en er dus geen toename van sluipverkeer. De toename in voertuigbewegingen is dermate laag dat het geen of nauwelijks invloed heeft op het onderliggende wegennet.

De stelling van de indiener dat door het langzame verkeer (landbouwvoertuigen) op de Molenstraat de nieuwe aansluiting een alternatief zou kunnen zijn waardoor er nog meer verkeer over de Oude Dijk komt valt niet te onderbouwen. Immers op de Baarloseweg komt naar verhouding veel meer landbouwverkeer voor dan op het Molenstraat. Bovendien is het voor verkeer vanuit Helden richting de noordelijk gelegen rotonde Halfweg niet logisch om de route via de Baarloseweg te nemen. Immers deze route is langer en kost meer tijd en kent meer obstakels. Dit kan worden gemotiveerd met onderstaande voorbeelden:

Voorbeeld 1:

Van Baarloseweg 15 naar rotonde Koningslust

Via Molenstraat 3500m

Via Oude Dijk 4500m

Via Molenstraat:

535 meter (60 km/u gemiddelde snelheid 55 km/u) = 35 sec

150 meter (50/km/u gemiddelde snelheid 45 km/u) = 12 sec

2815 m (80 km/u gemiddelde snelheid 75 km/u) = 130 sec

Totaal = 177 sec

Via Oude Dijk

2500 meter (60 km/u gemiddelde snelheid 55 km/u) = 163 sec

2000 meter (80 km/u gemiddelde snelheid 75 km/u) = 96 sec

Totaal = 257 sec

Voorbeeld 2

Van Baarloseweg 29 naar rotonde Koningslust

Via Molenstraat 4130m

Via Oude Dijk 3870m

Via Molenstraat:

1165 meter (60 km/u gemiddelde snelheid 55 km/u) = 76 sec

150 meter (50/km/u gemiddelde snelheid 45 km/u) = 12 sec

2815 m (80 km/u gemiddelde snelheid 75 km/u) = 130 sec

Totaal = 218 sec

Via Oude Dijk

1870 m (60 km/u gemiddelde snelheid 55 km/u) = 122 sec

2000 m (80 km/u gemiddelde snelheid 75 km/u) = 96 sec

Totaal = 218 sec

Het omslagpunt om qua tijd via de Oude Dijk of via de Molenstraat te rijden ligt ter hoogte van Baarloseweg 29. Hiermee is het niet aannemelijk dat er een enorme toename van sluipverkeer gaat ontstaan.

In de voorbereiding op het te nemen besluit hebben er bovendien diverse gesprekken met de omwonende van zowel de Zandberg en de Oude Dijk plaats gevonden. Tijdens deze gesprekken in aangegeven dat de nieuwe verkeerssituatie gemonitord gaat worden en dat, indien noodzakelijk, er extra maartregelen genomen gaan worden.

Zienswijze motivering

Het is juist dat in de ruimtelijke onderbouwing geen aandacht is besteedt aan sluipverkeer zoals door indiener van de zienswijze is beschreven. De reden hiervoor is dat, zoals hierboven reeds gemotiveerd, niet verwacht wordt dat sluipverkeer vanuit de noordelijke richting van deze route gebruik zal gaan maken. Ter nadere motivering zal de ruimtelijke onderbouwing op dit punt worden aangepast.

Conclusie

De ingediende zienswijze vormt geen grond om de gevraagde vergunning niet te verlenen. Het onderdeel “verkeer” uit de ruimtelijke onderbouwing zal nader worden aangevuld met een passage aangaande sluipverkeer; e.e.a. zoals hiervoor vermeld.

Panningen, 22 oktober 2018

SEPARATE BIJLAGEN

**Bijlage 1: Quicksan natuur, RA infra advies- & ingenieursbureau,
17 april 2018**

**Bijlage 2: Akoestisch onderzoek, Tritium advies,
9 april 2018**

**Bijlage 3: Archeologisch onderzoek, Archaeo,
4 april 2018**

