
Omgevingsvergunning twee kruispunten Roermondseweg

Toelichting

Behoort bij besluit van
de burgemeester en wethouders
van Weert van

de secretaris,

Afdeling Omgevingsbeleid

Versie van: februari 2012
Documentnaam: Toelichting.doc

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING.....	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Begrenzing en huidige situatie	4
1.3 Toekomstige situatie	6
1.4 Strijdigheden met het geldende bestemmingsplan.....	7
2. Beleidskader	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Rijksbeleid	9
2.3 Provinciaal beleid	10
3. Randvoorwaarden en uitgangspunten	13
3.1 Programmatische aspecten	13
3.2 Verkeerskundige aspecten	13
3.3 Milieutechnische aspecten.....	13
4. PROCEDURE	23

Bijlagen:

1. Bodemonderzoek door Geonius (kenmerk MA-110238, concept R1 d.d. 19 augustus 2011)
2. Akoestisch onderzoek door Tritium Advies B.V. (rapport nummer 1104/118/RV versie 2 d.d. 26 augustus 2011)
3. Quick scan flora en fauna kruisingen N280, Weert 2010 door Bureau Meervelt Ecologisch onderzoek en advies (projectnummer 2010-023 d.d. 18 oktober 2010)

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De Provincie Limburg is voornemens om de provinciale weg N280, welke loopt van Weert naar Roermond, te reconstrueren. Dit project wordt samen met de Midden-Limburgse gemeenten via de Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg (GOML) opgepakt. Dit is een langdurig traject. Voortuitlopend op de algehele reconstructie worden twee kruispunten in Weert, te weten de kruising Roermondseweg-Ittervoortweg en de kruising Roermondseweg-Trumpertweg, aangepast. De reden is dat het hier om twee kruispunten gaat waar naar verhouding veel ongelukken gebeuren.

De aansluitingen van de Trumpertweg en Ittervoortweg op de N280 zijn beiden gelegen in het bestemmingsplan 'Buitengebied 1998' van de gemeente Weert. Ter hoogte van de aansluiting N280 / Trumpertweg wordt het bestaande kruispunt gereconstrueerd. Onderdeel van de reconstructie is een opwaardering van het bestaande wegprofiel met een linksafstrook. Daarnaast zal parallel aan de Trumpertweg voor een beperkt deel nabij het kruispunt een vrijliggend fietspad worden aangelegd.

Ter plaatse van de huidige aansluiting N280 / Ittervoortweg zal de bestaande kruising worden vervangen door een rotonde. Hier zijn eveneens vrijliggende fietspaden geprojecteerd.

Het verkeer wordt zodoende beter gescheiden en in banen geleid. De aanpassing van de beide kruispunten is gedeeltelijk in strijd met de ter plaatse geldende bestemmingsplanbepalingen en zal pas kunnen worden verwezenlijkt, nadat een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan is verleend. Een omgevingsvergunning is slechts mogelijk als het project is voorzien van een goede (ruimtelijke) onderbouwing. Voorliggend rapport is die onderbouwing.



figuur: ligging locaties ten opzichte van Weert

1.2 Begrenzing en huidige situatie

Het plangebied betreft twee kruispunten op het tracé van de N280 ter plaatse van de Ittervoorterweg en de Trumpertweg. In bovenstaande figuur is de ligging van de kruispunten ten opzichte van Weert aangegeven.

Aan de hand van onderstaande luchtfoto van het tracé is de huidige situatie in beeld gebracht. Het snelheidsregime in de huidige situatie is buiten de bebouwde kom 80 km/uur en binnen de bebouwde kom 50 km/uur. De N280 is zowel voor regionaal verkeer als voor lokaal verkeer van belang. Het waarborgen van de doorstroming en het vergroten van de verkeersveiligheid zijn twee belangrijke uitgangspunten van de aanpassing. Hierna zijn een aantal foto's op maaiveldniveau van de huidige situatie weergegeven.



figuur: luchtfoto kruispunten



figuur: Roermondseweg nabij Ittervoorterweg in oostelijke richting



figuur: Roermondseweg nabij Ittervoorterweg in westelijke richting



figuur: Ittervoortseweg nabij Roermondseweg



figuur: Roermondseweg nabij Trumpertweg in oostelijke richting



figuur: Roermondseweg nabij Trumpertweg in westelijke richting



figuur: Trumpertweg nabij Roermondseweg

Op het betreffende wegvak doen zich in de huidige situatie een aantal problemen voor die aanleiding geven tot de aanpassing van de kruispunten.

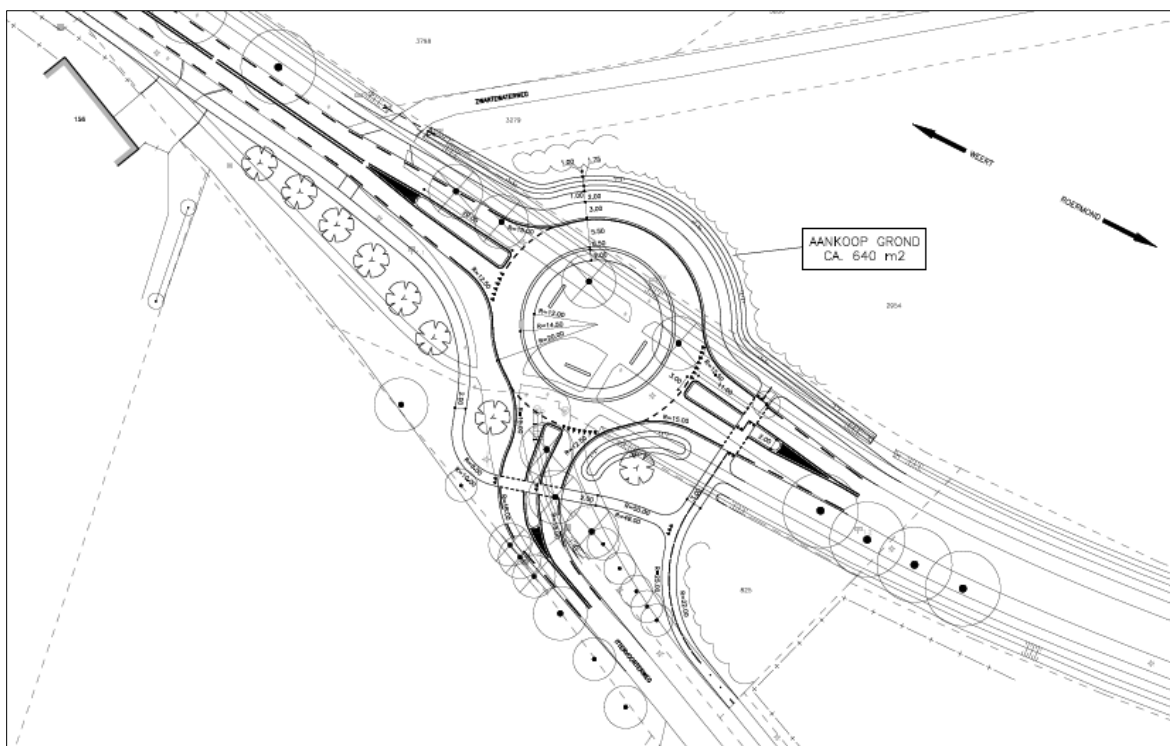
Deze problemen zijn:

- Hoge snelheid;
- Moeilijke oversteekbaarheid;
- Verkeersongevallen;

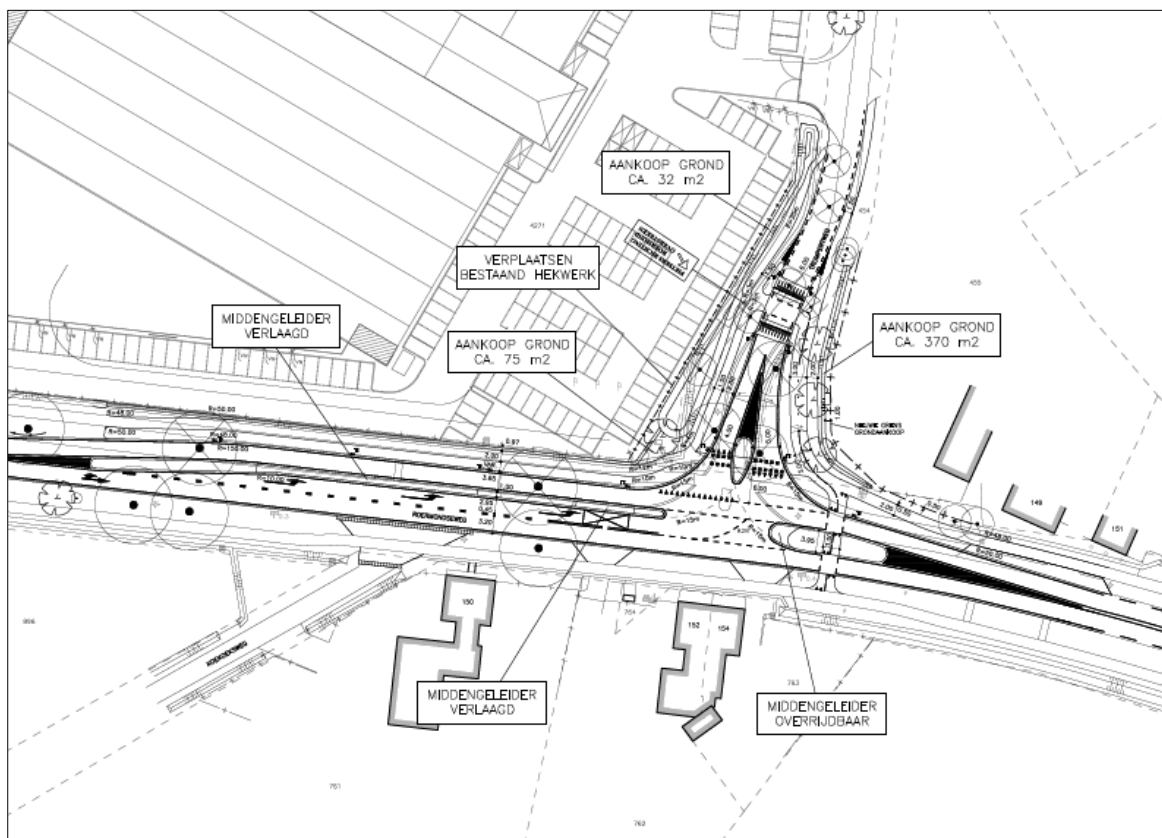
Door de twee kruispunten te reconstrueren kan (een aantal van) deze problemen worden verkleind of zelfs verdwijnen. Hiertoe is door de provincie Limburg een voorkeursoplossing aangegeven welke vervolgens door Plangroep Heggen BV verder is uitgewerkt tot een eindbeeld voor het hele tracé. De voorkeursoplossing en het eindbeeld worden in de volgende paragraaf toegelicht.

1.3 Toekomstige situatie

De verkeerskundige oplossing betreft de aanleg van een rotonde ter plaatse van het kruispunt met de Ittervoortweg. Daarnaast wordt linksafer en komremmer aangelegd ter hoogte van de aansluiting van de Roermondseweg met de Trumpertweg.

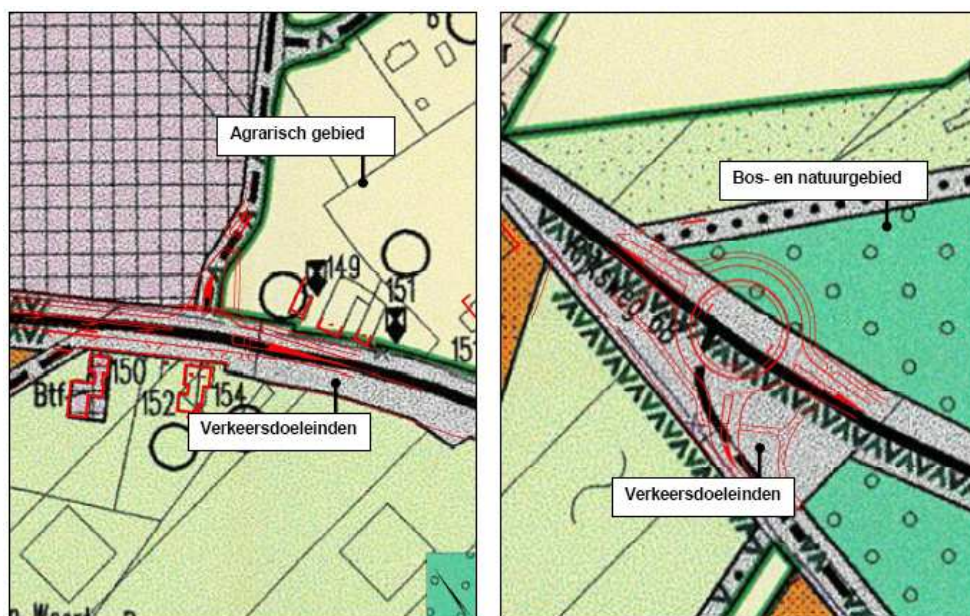


figuur: definitief ontwerp rotonde Ittervoortweg



figuur: definitief ontwerp komremmer en linksaffer Trumpertweg

1.4 Strijdigheden met het geldende bestemmingsplan



figuur: uitsnede plankaart bestemmingsplan Buitengebied 1998, gemeente Weert

De aansluitingen van de Trumpertweg en Ittervoortweg op de N280 zijn beiden gelegen in het bestemmingsplan 'Buitengebied 1998' van de gemeente Weert.

Het deelgebied N280 / Trumpertweg is grotendeels gelegen binnen de bestemming 'Verkeersdoeleinden'. Het nieuwe fietspad is geprojecteerd in de bestemming 'Agrarisch gebied'. Een beperkt deel van de opwaardering van het wegprofiel ligt in de bestemming 'Niet-agrarisch bedrijf'.

Het deelgebied N280 / Ittervoortweg is eveneens grotendeels gelegen binnen de bestemming 'Verkeersdoeleinden'. Daarnaast is een deel van dit reconstructiegebied gelegen in de bestemming 'Bos en Natuurgebied'.

Hiernavolgend worden de vigerende bestemmingsplanvoorschriften in relatie tot de voorgenomen reconstructie nader toegelicht.

Bestemming Verkeersdoeleinden

De voor 'Verkeersdoeleinden' bestemde gronden zijn bestemd voor wegverkeersdoeleinden en spoorwegverkeersdoeleinden met de bijbehorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, alsmede voor groenvoorzieningen en geluidwerende voorzieningen. Binnen deze bestemming geldt voor gebiedsontsluitingswegen de inrichtingseis dat de wegbreedte van het wegprofiel maximaal 8 meter mag bedragen. Ter plaatse van de geprojecteerde linksafstrook (N280 / Trumpertweg) en rotonde (N280 / Ittervoortweg) bedraagt de toekomstige wegbreedte echter meer dan de maximaal toegestane 8 meter. De beoogde reconstructie is op deze punten derhalve niet passend binnen de voorschriften van de bestemming 'Verkeersdoeleinden'.

Bestemming Agrarisch gebied

De voor 'Agrarisch gebied' bestemde gronden zijn bestemd voor (onder andere) agrarisch grondgebruik, behoud en ontwikkeling van de bestaande landschappelijke karakteristiek en cultuurhistorische en archeologische waarden en behoud en ontwikkeling van recreatieve (mede-)gebruiksmogelijkheden. Deze gronden zijn ook bestemd voor verkeersvoorzieningen. Gelet op de bestemming 'Agrarisch' gaat het daarbij om landbouwwegen. De aanleg van de rotonde en het fietspad is echter ter reconstructie van een gebiedsontsluitingsweg. Dit gebruik past derhalve niet binnen de voorschriften van de bestemming 'Agrarisch gebied'.

Bestemming Niet-Agrarisch bedrijven

De voor 'Niet-Agrarisch bedrijven' bestemde gronden zijn in dit geval bestemd voor tuincentrum, met bijbehorende bouwwerken en voorzieningen. Gebruik ten behoeve van openbare verkeersvoorzieningen is niet toegestaan.

Bestemming Bos- en Natuurgebied

De voor 'Bos- en natuurgebied' bestemde gronden zijn bestemd voor (onder andere) het behoud, herstel en ontwikkeling van de bestaande natuurlijke, landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische waarden en beperkt recreatief medegebruik. De aanleg van de rotonde en het fietspad is ter reconstructie van een gebiedsontsluitingsweg. Dit gebruik past niet binnen de voorschriften van de bestemming 'Bos- en natuurgebied'.

Conclusie

De beoogde reconstructie is op een aantal punten niet passend binnen de bestemmingsplanvoorschriften van het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied 1998'. Ten behoeve van de reconstructie zal derhalve een bestemmingsplanherziening overeenkomstig artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening dienen plaats te vinden, of een Omgevingsvergunning overeenkomstig artikel 2.12 van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht dienen te worden verleend.

2. BELEIDSKADER

2.1 Inleiding

Voor een beoordeling van het plan is het noodzakelijk in te gaan op de beleidskaders van de verschillende overheden. Hierbij zal aansluiting worden gezocht bij het rijksbeleid, het provinciale beleid (Provinciaal Omgevingsplan Limburg) en het relevante gemeentelijk beleid.

2.2 Rijksbeleid

In de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren. En op welke manier de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. Provincies en gemeentes krijgen in de plannen meer bewegingsvrijheid op het gebied van ruimtelijke ordening.

De ontwikkelingen en ambities tot 2040 hebben betrekking op concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Rijksdoelen en nationale belangen worden geformuleerd ten aanzien van:

- Versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland
- Verbeteren van de bereikbaarheid door slim te investeren, te innoveren en in stand te houden
- Waarborgen van de kwaliteit van de leefomgeving

De structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwgomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

Gebiedsgerichte nationale belangen en opgaven voor Brabant en Limburg zijn als volgt geformuleerd.

De MIRT-regio Brabant en Limburg omvat de provincies Noord-Brabant en Limburg met daarin de Brainport Zuidoost Nederland. Opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn:

- Het verbeteren van het vestigingsklimaat van de Brainport Zuidoost Nederland (waaronder Brainport Avenue) en Greenport Venlo door het optimaal benutten en waar nodig verbeteren van de (internationale) bereikbaarheid van deze gebieden via weg, water, spoor en lucht (o.a. verdere ontwikkeling Eindhoven Airport).
- Het borgen van de waterveiligheid en -kwaliteit en zoetwatervoorziening voor de korte termijn (zoals Maaswerken en uitvoering hoogwaterbeschermingsprogramma) en de lange termijn. Binnen het Deltaprogramma wordt deze opgave opgepakt.
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden.
- Het ruimtelijk mogelijk maken van het (internationaal) buisleidingnetwerk vanuit Rotterdam en Antwerpen naar Chemelot en het Roergebied.
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenrgienetwerk (380 kV) over de grens.
- Het aanwijzen van voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie in het westelijk deel van Noord Brabant.

In de regio Eindhoven moeten vanwege de groei van het aantal huishoudens in de periode tot 2040 nog bijna 50.000 woningen worden bijgebouwd, en ook een kleine 30.000 woningen worden vervangen die niet meer voldoen aan de woonwensen. Het vestigingsklimaat voor (buitenlandse) bedrijven en kenniswerkers behoeft versterking met hoogwaardige woonmilieus, stedelijke voorzieningen en grensoverschrijdende verbindingen. Ook de diversiteit aan toegankelijke groengebieden rond de steden en een robuust netwerk voor natuur vormen voor deze regio een belangrijke vestigingsfactor. In Parkstad Limburg is het aanpakken van de krimpopgave van belang.

Brainport Zuidoost Nederland is de belangrijkste toptechnologieregio van ons land met een sterke concentratie van de topsectoren high tech systemen en materialen, life sciences, energie, chemie, agrofood en tuinbouw met de daaraan gelieerde logistiek. Het centrum van de Brainport is gelegen in Eindhoven met een grote concentratie van high tech bedrijven en de High Tech Campus. Daarnaast zijn DSM in Sittard-Geleen als chemiecluster (o.a. Chemelot Campus), Maintenance Valley in West- en Midden Brabant, het medische cluster in Maastricht en de greenport Venlo als cluster van agrofood, tuinbouw en logistiek belangrijk voor de concurrentiekracht. De haven van Moerdijk raakt steeds verder geïntegreerd in mainport Rotterdam, als overloophaven en belangrijk knooppunt in de corridor Rotterdam-Antwerpen. Opgave is hier om logistieke ontwikkelingen goed te koppelen aan deze corridorontwikkeling (conform de logistieke delta).

Bovenstaande schetst het beleid op macro niveau. De aanpassing van de kruispunten past op micro niveau binnen de beleidsuitgangspunten van het Rijk, om de infrastructuur te verbeteren. Bovendien wordt aan de lagere overheden meer vrijheden toegekend. De aanpassing van de kruispunten op de Roermondsweg voldoet hiermee aan de uitgangspunten van het Rijk.

2.3 Provinciaal beleid

Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006

Het Provinciaal Omgevingsplan (POL) uit 2001 is geactualiseerd en opnieuw vastgesteld op 22 september 2006 in een vernieuwde versie. Het nieuwe POL bevat een visie op de ontwikkeling van Limburg en de provinciale rolopvatting daarbij. Per onderwerp wordt voor de uitwerking verwezen naar aparte beleidsnota's, uitvoerings-programma's of verordeningen.

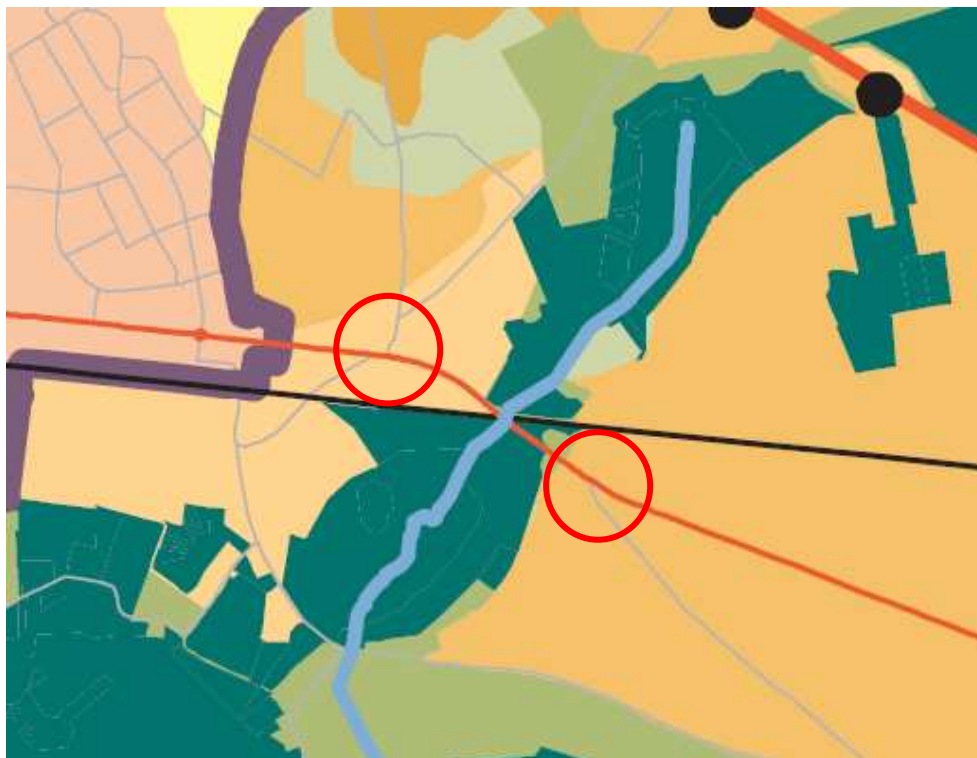
In de hoofdlijnen van het beleid wordt in het vernieuwde POL gewerkt met een aantal perspectieven of profielen. Volgens de POL-kaart perspectieven ligt de locatie van het project binnen de perspectieven P4 'Vitaal landelijk gebied' en P5a 'Ontwikkelingsruimte voor landbouw en toerisme'.

P4 : Vitaal landelijk gebied

Het perspectief Vitaal landelijk gebied omvat overwegend landbouwgebieden met een van gebied tot gebied verschillende aard en dichtheid aan landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. Het gaat om gebieden buiten de beekdalen, steile hellingen en de ecologische structuur van Limburg. Met respect voor de aanwezige kwaliteiten wordt de inrichting en ontwikkeling van de gebieden in belangrijke mate bepaald door de landbouw. Daarnaast wordt in deze gebieden extra belang gehecht aan verbreding van de plattelandseconomie. De bestaande landbouwbedrijvigheid in al zijn vormen kan zich hier verder ontwikkelen, al zijn er wel beperkingen voor de niet grondgebonden landbouw.

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.

De landbouw zelf krijgt ook ruimte om zich door te ontwikkelen. Niet-grondgebonden agrarische bedrijven kunnen echter slechts tot een bepaald niveau doorgroeien. Het doorontwikkelen van intensieve veehouderij of glastuinbouw kan dan ook maar binnen enkele gebieden. Voor het nieuw ontwikkelen van bouwkvavels voor niet-grondgebonden agrarische bedrijven moet vooral gekeken worden naar de P5 gebieden.



- Regionaal verbindend wegennet
- P4 Vitaal landelijk gebied
- P5a Ontwikkelingsruimte voor landbouw en toerisme

figuur: uitsnede POL-kaart met perspectieven actualisatie 2010

P5a : Ontwikkelingsruimte landbouw en toerisme

Het perspectief P5a Ontwikkelingsruimte landbouw en toerisme omvat gebieden met een overwegend landbouwkundig karakter in Noord- en Midden-Limburg, waarbij plaatselijk ook omgevingskwaliteiten aan de orde kunnen zijn. Het biedt ruimte aan een optimale ontwikkeling van de land- en tuinbouw in al haar diversiteit. Met respect voor de aanwezige kwaliteiten wordt de inrichting en ontwikkeling van de gebieden in belangrijke mate bepaald door de landbouw. Daarnaast wordt in deze gebieden extra belang gehecht aan verbreding van de plattelandseconomie, meer ontwikkelingsruimte bieden aan landbouw en toerisme, in samenhang met elkaar. Dit kan met name geschieden door de mogelijkheden te verruimen voor bijvoorbeeld verbrede landbouw, de toeristische sector of kleinschalige dienstverlenende bedrijvigheid. De bestaande landbouwbedrijvigheid in al zijn vormen kan zich hier verder ontwikkelen, al zijn er wel beperkingen voor de niet-grondgebonden landbouw. Voor het nieuw ontwikkelen van bouwkvavels voor niet-grondgebonden agrarische bedrijven moet vooral gekeken worden naar de P5b gebieden.

De perspectieven zijn niet afgestemd op de aanpassing van wegen. De aanpassing van wegen is echter niet in strijd hiermee. Geconcludeerd moet worden dat het plan beleidsmatig past binnen de kaders van het POL.

Verkeersveiligheid

De Provincie is verantwoordelijk voor de regionale aanpak van de verkeersonveiligheid. De laatste jaren is het aantal verkeersslachtoffers in Limburg gestaag gedaald. De trendlijn voor ernstige slachtoffers ligt voor Limburg onder die van Nederland.

Het Rijk als doel om het landelijke aantal verkeersslachtoffers te reduceren, ook al zal de mobiliteit blijven stijgen. De provincie stelt op basis hiervan een provinciaal maatregelenpakket op om de nationale doelstelling tenminste in gelijke mate naar de regio door te vertalen. Het beleid richt zich hierbij op drie pijlers:

- engineering (techniek van veilige wegen en voertuigen);
- educatie (permanente verkeerseducatie en voorlichting);
- handhaving.

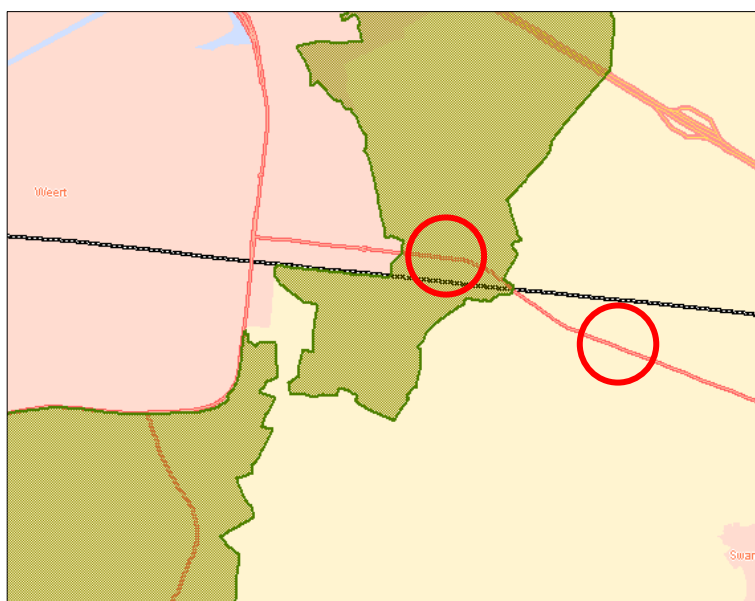
Concrete gevaarlijke punten en trajecten worden hierbij aangepakt door de provincie.

Op de beide kruispunten van het plangebied hebben er in de periode 2001 tot en met 2005 31 ongevallen plaatsgevonden. Hiervan waren 10 slachtofferongevallen en 21 UMS ongevallen (uitsluitend materiële schade). Van de 10 slachtofferongevallen waren er 6 ernstig (ziekenhuisopnames) en 4 licht.

De reconstructie van dit deel van de N280 past derhalve in hetgeen de provincie als beleid heeft vastgesteld in het POL 2006.

Archeologie

Het kruispunt Roermondseweg-Trumpertweg ligt in het Provinciaal archeologisch aandachtsgebied Weert-Zuid. Archeologische aandachtsgebieden zijn representatieve en relatief gave delen van de verschillende Limburgse cultuurlandschappen met een groot potentieel aan archeologische waarden. De provincie wil zich inzetten voor het behoud en onderzoek van de archeologische waarden in deze erfgoedlandschappen, die van provinciaal belang worden geacht.



figuur: Provinciaal archeologisch aandachtsgebied

3. RANDVOORWAARDEN EN UITGANGSPUNTEN

3.1 Programmatische aspecten

Het doel van het project is het verbeteren van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid met behoud van de doorstroming. Het project houdt in de aanleg van een rotonde, een linksafstrook, fietsstroken en een komremmer.

3.2 Verkeerskundige aspecten

Snelheidsregime

Het snelheidsregime op de verschillende wegen binnen het plangebied is en blijft 80 km/uur buiten de bebouwde kom (Roermondseweg en Ittervoortseweg), 60 km/uur (Trumpertweg) en 50 km/uur binnen de bebouwde kom. In de toekomstige situatie zal er ongeveer even snel worden gereden, echter de overzichtelijkheid en oversteekbaarheid wordt groter en veiliger. Dit zorgt voor een grotere alertheid.

Bussen

De N280 is onderdeel van een aantal busroutes. Het gaat hierbij om de lijn 73 (Weert – Roermond via Ittervoort) en lijn 74 (Weert-Roermond via Grathem). Het is van belang dat bussen zo min mogelijk obstakels tegenkomen op hun route. Hiermee is rekening gehouden bij het ontwerp.

Vrachtverkeer

Op de N280 is er sprake van een personenauto's en vrachtverkeer. Het grootste gedeelte van het vrachtverkeer is bestemmingsverkeer. Echter de Roermondseweg heeft ook een belangrijke functie voor doorgaand regionaal verkeer. Ook hierbij geldt dat het van belang is dat er zo min mogelijk obstakels op de route aanwezig zijn om de verkeersveiligheid voor het vrachtverkeer te waarborgen. Daarnaast dient het vrachtverkeer zo veel mogelijk fysiek gescheiden te worden van het fietsverkeer aangezien het snelheidsverschil groot is. Op dit laatste punt wordt hieronder nader ingegaan.

Fietsverkeer

Voor het fietsverkeer vormt de N280 een directe verbinding met Weert. Dit geldt voor utilitair fietsverkeer (woon-werk en woon-school) als ook voor recreatief fietsverkeer. De fietsers worden fysiek beschermd door de aan beide zijden van de Roermondseweg weg gelegen vrijliggende fietspaden. Op de Ittervoortseweg ligt aan een zijde een vrijliggend fietspad in twee richtingen. Op de Trumpertweg ligt geen afzonderlijk fietspad, echter ter plaatse van de kruising met de Roermondseweg wordt in het plan nu wel voorzien in vrijliggende fietspaden.

Verkeersveiligheid

Ter plaatse van de komingang wordt een komremmer aangebracht. Om te voorkomen dat 3 monumentale eiken moeten worden gekapt wordt alleen de rijbaan, waarmee men Weert uitrijdt, van een uitbuiging voorzien. Hierdoor wordt de snelheid, waarmee men richting de nieuwe linksafstrook rijdt omlaag gebracht.

De rijbaan richting Weert buigt niet uit. Dit wordt niet als een probleem gezien omdat de rotonde, die 250 m verder ligt de snelheid voldoende verlaagt.

3.3 Milieutechnische aspecten

3.3.1 Bodem

De gemeente Weert beschikt over een bodemfunctieklassekaart (Bodemfunctiekaart Weert mei 2011). Op deze kaart heeft de Roermondseweg inclusief bijbehorende bermen de bodemfunctieklasse "industrie".

Door bureau Geonius is een bodemonderzoek uitgevoerd (kenmerk MA-110238, concept R1 d.d. 19 augustus 2011) ter plaatse van het plangebied.

Ter plaatse van de aansluiting Ittervoortweg zal een klein gedeelte van het bosgebied de bestemming Verkeer krijgen. Uit het onderzoek van Geonius is gebleken dat de bodem ter plaatse van dit bosgebied voldoet aan de bodemfunctieklassering industrie.

Ter plaatse van de aansluiting met de Trumpertweg zal een klein gedeelte met de bestemming landbouw omgezet worden naar de bestemming Verkeer. Uit het onderzoek van Geonius blijkt ook dat ter plaatse van deze bestemmingswijziging de bodem voldoet aan de bodemfunctieklassering industrie.

Ter plaatse van de Roermondseweg zelf en het naast gelegen fietspad zijn op enkele plaatsen concentraties van zware metalen en PAK boven de interventiewaarde geconstateerd. Voor zover voor de reconstructie noodzakelijk zal de verontreiniging worden gesaneerd. Alvorens tot sanering zal worden overgegaan zal bij de provincie een BUS-melding of een saneringsplan worden ingediend. Na acceptatie van de BUS-melding of goedkeuring van het saneringsplan zal tot sanering van de noodzakelijke verontreinigingen worden overgegaan.

De gronden waarvoor een bestemmingswijziging noodzakelijk is voldoen aan de bodemfunctieklassering. De bodemkwaliteit is geen belemmering voor de bestemmingswijziging.

3.3.2 Water

Als gevolg van het project zal er minder dan 2.000 m² nieuwe verharding worden aangelegd. Het plan valt hiermee binnen de ondergrens voor het aanmelden van een project bij het Waterschap Peel en Maasvallei en is derhalve niet aangemeld bij het Waterschap. De gemeente Weert is derhalve de toetsende instantie.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan¹ (GRP) van de gemeente Weert wordt het belang van de watertoets bij ruimtelijke plannen binnen de gemeentelijke rioleringszorg benadrukt. Middels de watertoets wordt gestreefd om het reeds bestaande ruimtelijke en waterhuishoudkundige beleid goed toe te passen en uit te voeren.

Een van de doelstellingen genoemd in het GRP is het duurzaam omgaan met water. Duurzaam omgaan met water houdt in dat tegen de laagst mogelijke maatschappelijke kosten onaanvaardbare risico's voor mens en milieu worden tegengegaan, wateroverlast zoveel mogelijk wordt voorkomen en oplossingen goed inpasbaar zijn in de leefomgeving. Ook hierbij is het uitgangspunt dat zoveel mogelijk verhard oppervlak wordt afgekoppeld. Op basis van de restlevensduurverwachting van riolen en opgedane ervaring bij het uitvoeren van afkoppeltrajecten wordt verwacht dat tot 2057 circa 40% van het verharde oppervlak op verantwoorde wijze kan worden afgekoppeld van het verbeterd gemengde rioolstelsel.

De voorgenomen aanpassing van de N280 betreft met name constructief onderhoud: de werkzaamheden in het kader van de aanpassing vinden derhalve voor het overgrote deel plaats op het bestaande tracé, waarbij de bestaande asfaltlaag wordt verwijderd en een nieuwe asfaltlaag wordt aangebracht. Naast dit constructief onderhoud zullen enkele verkeerskundige aanpassingen worden gedaan: dit betreft de aanleg van een komremmer aan komingang, de aanleg van een linksafer en de aanleg van een rotonde. Aan het bestaande rioleringsstelsel zijn geen onderhoud of aanpassingen gepland.

¹ Gemeente Weert (2006), *Gemeentelijk Rioleringsplan 2007-2010*. Weert.

In de huidige situatie stroomt buiten de bebouwde kom het regenwater dat valt op het wegtracé af op de naastgelegen bermsloten. Gelet op de aard en omvang van de werkzaamheden, welke ten behoeve van de aanpassing zullen worden uitgevoerd en waarbij geen wijzigingen aan het bestaande rioleringsstelsel worden beoogd, is er in onderhavig geval voor gekozen de bestaande wijze van afwatering te continueren. Wateroverlast zal, evenals in de huidige situatie, niet aan de orde zijn.

3.3.3 Geluid

Door bureau Tritium is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (rapport nummer 1104/118/RV versie 2 d.d. 26 augustus 2011). De geluidbelasting in de huidige situatie bedraagt ten hoogste 71 dB inclusief aftrek overeenkomstig artikel 110g van de Wet geluidhinder. De geluidbelasting bedraagt na herinrichting ten hoogste 72 dB inclusief aftrek overeenkomstig artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Om te toetsen aan het reconstructiecriterium wordt uitsluitend gekeken naar woningen met een geluidbelasting van 48 dB of hoger. Omdat er voor zover bekend geen hogere waarden zijn vastgesteld wordt voor de toetspunten waar in het peiljaar voor herinrichting de voorkeursgrenswaarde is overschreden getoetst aan de heersende waarde. Voor de toetspunten waar in het peiljaar voor herinrichting de voorkeursgrenswaarde niet is overschreden, geldt dat deze toetspunten niet worden meegenomen in de toetsing aan het reconstructiecriterium. Uit de vergelijking van de rekenresultaten blijkt dat er op vrijwel alle toetspunten sprake is van een toename van de geluidbelasting als gevolg van de herinrichting. Op locaties waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, bedraagt de gemiddelde toename circa 1 dB met een maximum van 1,4 dB. Derhalve wordt geconcludeerd dat er bij geen enkel toetspunt sprake is van een toename van 2 dB of meer, waardoor er geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

3.3.4 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. De hoofdlijnen van de nieuwe regelgeving zijn opgenomen in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. De regelgeving is verder uitgewerkt in onderliggende Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en Ministeriële Regelingen. Met deze nieuwe wettelijke systematiek is het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) komen te vervallen. Een belangrijk verschil met het Blk 2005 is dat de nieuwe regelgeving een flexibele koppeling kent tussen ruimtelijke activiteiten en gevolgen voor de luchtkwaliteit. Projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de luchtverontreiniging, hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Projecten die wel in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging, worden in principe opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL bevat een pakket aan generieke en locatiespecifieke maatregelen die ervoor zorgen dat alle negatieve effecten van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen worden gecompenseerd en, belangrijker, die er voor zorgen dat alle huidige overschrijdingen worden opgelost.

Het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM) is uitgewerkt in het Besluit *niet in betekenende mate bijdragen* en de Regeling *niet in betekenende mate bijdragen*. Het Besluit en de Regeling maken onderscheid in de situatie vóór en na de definitieve vaststelling van het NSL. De situatie van na vaststelling van het NSL is van toepassing.

Toetsing luchtkwaliteitseisen

In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is een viertal voorwaarden opgenomen waaronder bestuursorganen de in lid 2 van dit artikel genoemde bevoegdheden (waaronder het volgen van vrijstellingsprocedures en het opstellen van bestemmingsplannen) mogen uitoefenen. Deze voorwaarden hebben betrekking op de met de uitoefening van de bevoegdheid verbonden gevolgen ten aanzien

van de luchtkwaliteit. Indien er sprake is van één van de hieronder genoemde omstandigheden vormen de luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid en de daarmee beoogde ontwikkeling:

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

Niet in betekenende mate (NIBM)

In het Besluit NIBM is vastgelegd wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM_{10}) of stikstofdioxide (NO_2). Dit komt overeen met 1,2 microgram/ m^3 voor zowel fijn stof en NO_2 . Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

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

Als de 3% grens voor PM_{10} of NO_2 niet wordt overschreden, dan hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden.

Getalsmatige invulling van niet in betekenende mate grens

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

- voor woningbouw geldt dat de 3% grens op 1.000 woningen is vastgesteld (bij 1 ontsluitingsweg), en op 2.000 woningen is vastgesteld in het geval van 2 ontsluitingswegen;
- voor kantoren geldt dat de 3% grens op 100.000 m^2 bvo kantoorgebouwen is vastgesteld (bij 1 ontsluitingsweg), en bij 200.000 m^2 kantoorgebouwen in het geval van 2 ontsluitingswegen.

Toeting plan aan luchtkwaliteitseisen

De aanpassing van de kruispunten leidt niet tot een toe- of afname van de verkeersintensiteit op het aan te passen tracé. Aangezien de lokale luchtkwaliteit in hoofdzaak wordt bepaald door verschillen in verkeersintensiteit kan worden geconcludeerd dat de luchtkwaliteit als gevolg van de aanpassing niet zal verslechteren. Er wordt derhalve voldaan aan de tweede voorwaarde uit de 'Wet luchtkwaliteit' die stelt dat wanneer een project niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit er voldaan wordt aan de eisen uit de 'Wet luchtkwaliteit'.

Concluderend kan derhalve worden gesteld dat er aan de eisen uit de 'Wet luchtkwaliteit' wordt voldaan waardoor het aspect luchtkwaliteit de planontwikkeling niet belemmert.

3.3.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen. De volgende risicobronnen kunnen worden onderscheiden:

- Risicovolle inrichtingen;
- Transportroutes gevaarlijke stoffen;
- Leidingen.

Om voldoende ruimte te scheppen tussen een risicobron of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden (normen) in acht worden genomen.

Er is sprake van een plaatsgebonden- en een groepsrisiconorm. Deze normen hebben het karakter van grenswaarden (zijnde het maximaal toelaatbaar risico) en richtwaarden in het milieubeleid. Voor ontwikkelingen die plaatsvinden binnen het invloedsgebied van een risicobron geldt een verantwoordingsplicht.

Risicovolle inrichtingen

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) worden risicovolle inrichtingen benoemd. Ook wordt daarin voor bepaalde gevallen aangegeven welke afstanden (voor het plaatsgebonden risico) moeten worden aangehouden, of in welk gebied (voor het groepsrisico) nader onderzoek moet worden gedaan.

Er zijn (op basis van de risicokaart Limburg²) in de nabijheid van het plangebied geen bedrijven aanwezig die van invloed zijn op de reconstructie van de N280.

Transportroutes gevaarlijke stoffen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt, vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Basisnetten weg, water en spoor, de 'Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen'(circulaire Rnvgs), laatstelijk gewijzigd op 1 januari 2010. De risicoatlassen geven een algemeen beeld van het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland en de daarbij behorende risico's.

De N280 is niet opgenomen in de Risicoatlas Wegtransport³. Dit betekent dat het transport van gevaarlijke stoffen over deze weg van geringe omvang is. Na de reconstructie wordt er niet meer of ander verkeer over de N280 verwacht. De N280 heeft derhalve ruimtelijk gezien geen consequenties voor het plangebied.

Binnen 200m van het plangebied is de spoorlijn Roermond-Weert gelegen. Binnen dit invloedsgebied is er geen sprake van een toename van het groepsrisico omdat er geen toename van het aantal personen in het gebied wordt verwacht als gevolg van de reconstructie. Op basis hiervan kan volstaan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Dit houdt in dat de volgende onderdelen aan de orde dienen te komen: de personendichtheid in het invloedsgebied, de bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid.

Buisleidingen

Er lopen in de nabijheid van het plangebied geen buisleidingen.

Beperkte verantwoording groepsrisico

- Personendichtheid in het invloedsgebied

Het bestemmingsplan is voor wat betreft het aantal aanwezige personen een voortzetting van de bestaande situatie. Als gevolg van de reconstructie wordt geen toename van het aantal personen verwacht.

² risicokaart.limburg.nl

³ Aviv (24 maart 2003), *Risicoatlas Wegtransport Gevaarlijke Stoffen*. Enschede.

- Mogelijkheden tot voorbereiding op en bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval.

Het plangebied is goed bereikbaar voor de brandweer.

- Mogelijkheden van personen om zichzelf in veiligheid te brengen.
- Binnen het plangebied zijn voldoende wegen aanwezig om te vluchten van de bron af, zonder dat hulpverlening en vluchtende mensen elkaar in de weg hoeven te lopen.
- Binnen het invloedsgebied zijn geen objecten aanwezig die specifiek zijn bestemd voor minder zelfredzame personen.

3.3.6 Flora en fauna

Door Bureau Meervelt Ecologisch Onderzoek en Advies is een Quick scan flora en fauna uitgevoerd (projectnummer 2010-023 d.d. 18 oktober 2010). De conclusies kunnen als volgt samengevat worden.

Conclusies gebiedsbescherming

- Het plangebied maakt geen deel uit van een Natura-2000 gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied is het Sarsven en De Banen op een afstand van meer dan 2,5 kilometer van het plangebied. Gezien de afstand tot dit richtlijngebied en de aard van de voorgenomen ontwikkeling is geen kans aanwezig op een negatief effect op het Natura 2000 gebied Sarsven en De Banen gezien in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen. Een vergunningsverleningstraject in het kader van de Natuurbeschermingswet is niet aan de orde.
- Sarsven en De banen is eveneens aangewezen als Beschermd natuurmonument. Een negatief effect op de wezenlijke waarden en kenmerken van het Beschermd natuurmonument Sarsven en De Banen is uit te sluiten gezien de afstand tot dit gebied en de aard van de voorgenomen ontwikkeling. Een vergunningsverleningstraject in het kader van de Natuurbeschermingswet is niet aan de orde.
- Door de bestemmingsplanwijziging en de voorgenomen ontwikkelingen verdwijnt een klein deel bos (bestemming Bos) en enkele stroken laanbeplanting die onder de Boswet vallen. Compensatie zoals gesteld in de Beleidsregel mitigatie en compensatie van natuurwaarden is hier aan de orde. De volgende stappen dienen te worden genomen:
 - Bepalen omvang perceel met bestemming bos en omvang laanbeplanting;
 - Bepalen eventuele toeslag compensatieverplichting;
 - Bepalen locatie invulling tegenprestatie;
 - Overleg met bevoegd gezag (GS);
 - Opstellen compensatieplan;
 - Verplichting compensatie vastleggen in overeenkomst of vergunning;
 - Compensatieplan en overeenkomst gelijktijdig met bestemmingsplanwijziging ter goedkeuring bij GS indienen.

Conclusies soortbescherming

- Op basis van het veldbezoek, de beschikbare gegevens (NatuurBank, Provincie Limburg en Waarneming.nl, literatuur) en het huidige gebruik van het plangebied wordt nader veldonderzoek niet noodzakelijk geacht.
- Planten: Beschermd plantensoorten zijn uit het plangebied niet bekend. Een ontheffingsaanvraag in het kader van de Flora- en faunawet is niet aan de orde.
- Zoogdieren: Uit de samengestelde gegevensset komt naar voren dat enkele beschermde soorten zoogdieren bekend zijn in de kilometerhokken. Voor de voorgenomen ontwikkeling heeft dit echter geen consequenties. De soorten komen buiten het plangebied voor en/of de voorgenomen ontwikkeling heeft geen of marginaal effect op het leefgebied van deze soorten. Een ontheffingsaanvraag in het kader van de Flora- en faunawet is niet aan de orde.
- Broedvogels: Voor het plangebied en omgeving geldt dat rekening gehouden dient te worden met bescherming van (in gebruik zijnde) nesten tijdens de

broedperiode. Alle broedende vogels zijn strikt beschermd in het kader van de Flora- en Faunawet. Voor het broedseizoen wordt geen standaardperiode gehanteerd. Van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Als richtlijn kan voor het plangebied een broedperiode aangehouden worden van 15 maart tot en met 15 augustus. Het verdient aanbeveling de werkzaamheden buiten deze periode uit te voeren. Indien dit niet haalbaar is dient in ieder geval voorafgaand aan het broedseizoen de geschikte broedgelegenheid verwijderd te worden (bomen, struiken) om broeden in het plangebied te voorkomen.

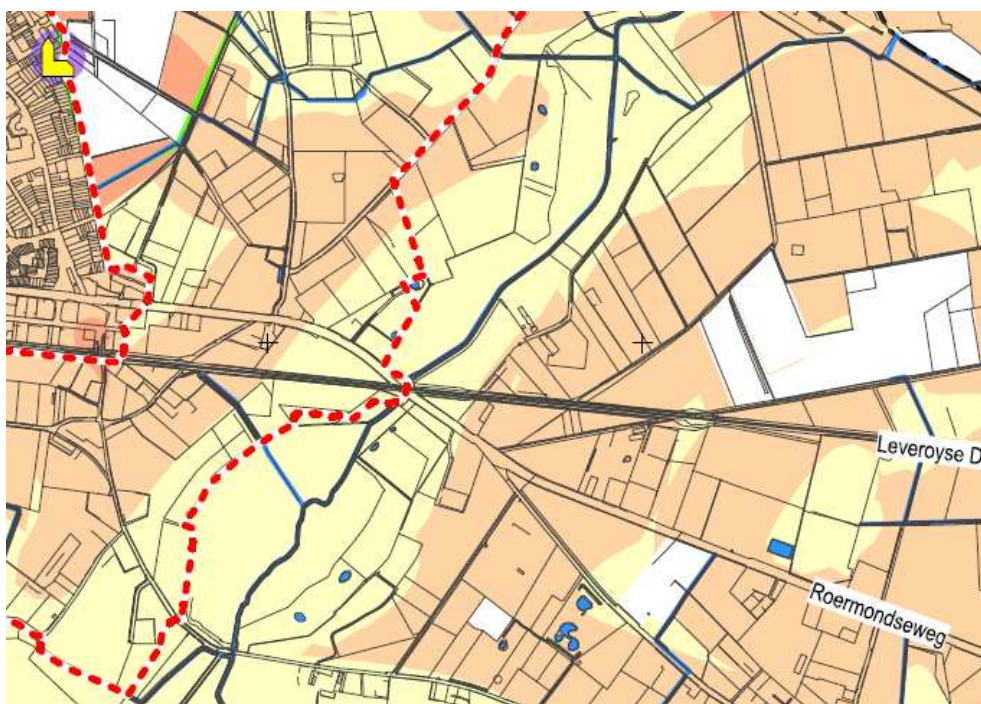
- **Amfibieën:** Uit de samengestelde gegevensset zijn drie algemeen voorkomende amfibieën bekend. Voor deze soorten geldt een vrijstelling van art. 8 t/m 12 van de Flora- en faunawet bij ruimtelijke ingrepen. Een ontheffingsaanvraag ten aanzien van amfibieën in het kader van de Flora- en faunawet is dus niet noodzakelijk.
- **Overige diersoorten:** Voor overige beschermde diergroepen (reptielen, vlinders, vissen) vormt het plangebied geen geschikt leefgebied en/of gegevens over het voorkomen van deze beschermde soorten zijn niet aanwezig. Een ontheffingsaanvraag voor reptielen in het kader van de Flora- en faunawet is dus niet noodzakelijk.
- **In de Flora- en faunawet is een zorgplicht opgenomen.** Dit houdt in dat voorafgaand aan de ingreep alle maatregelen dienen te worden getroffen om nadelige gevolgen op flora en fauna voor zover mogelijk te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. Deze zorgplicht¹ geldt altijd, ook als er ontheffing of vrijstelling is verleend.

Het plan voor de aanpassing van de kruispunten is voorbesproken met de provincie en akkoord bevonden. Door de provincie is een compensatieplan opgesteld. Het betreft compensatie van te kappen bomen door het herstellen van laanstructuur langs de Roermondseweg.

3.3.7 Kabels en leidingen

Uit de uitgevoerde KLIC-melding blijkt dat er in en rondom het plangebied geen planologisch te beschermen kabels en leidingen, anders dan reguliere water-, gas- en elektriciteitsleidingen, aanwezig zijn.

3.3.8 Archeologie en cultuurhistorie



figuur: uitsnede gemeentelijke beleidsadvieskaart archeologie

Sinds 1 september 2007 is de nieuwe Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz) van kracht. In deze herziening van de Monumentenwet van 1988 zijn de uitgangspunten van het Europese Verdrag van Malta (1992) voor Nederland nader uitgewerkt. De belangrijkste veranderingen betreffen:

- het streven naar behoud en bescherming van archeologische waarden in de bodem;
- de kosten van archeologische werkzaamheden komen in principe voor rekening van de initiatiefnemer van bodemversturende activiteiten (veroorzakerprincipe);
- de archeologische monumentenzorg wordt een geïntegreerd onderdeel van het ruimtelijke ordeningsproces.

In het nieuwe bestel wordt een grotere verantwoordelijkheid en een sturende rol neergelegd bij de gemeentelijke overheid, niet in de laatste plaats omdat ook de (nieuwe) Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 van kracht is geworden. Met de beleidsuitvoering is een aantal nieuwe taken op de gemeenten afgekomen. In de eerste plaats dienen de archeologische en cultuurhistorische waarden op verantwoorde wijze te worden geïntegreerd in het ruimtelijke beleid. Centraal instrument hierbij is het bestemmingsplan. Ook bij het verlenen van bouw- sloop- en aanlegvergunningen komt archeologie aan de orde. Voorts dient in het kader van de wet Kenbaarheid Publiekrechtelijke Beperkingen onroerende zaken (Wkpb) archeologische informatie ontsloten te zijn voor zowel burgers als overheid.

Het vele archeologische onderzoek op het dekzandeiland Weert-Nederweert heeft tot op heden belangrijke wetenschappelijke kennis opgeleverd en heeft bovendien een indrukwekkend inzicht gegeven in de bewoningsgeschiedenis van een dekzandlandschap gedurende vele duizenden jaren. Het door onderzoek verkregen beeld is zelfs van grote modelmatige waarde waar het gaat om de bewoningsdynamiek op de Zuid-Nederlandse zandgronden. Duidelijk is dat er enige differentiatie in "archeologische rijkdom" is aan te brengen op grond van de landschappelijke karakteristieken binnen de gemeentegrenzen en de plaatsen waar in het verleden al versturende ingrepen (soms op grote schaal) hebben plaatsgevonden. Met name de nog aanwezige hoger gelegen oude bouwlanden met een dik plaggendek, waaruit een groot deel van het dekzandeiland bestaat, blijken een buitengewoon goed geconserveerd bodemarchief te herbergen met vaak een bewoningsgeschiedenis van duizenden jaren. Maar ook andere landschappelijke eenheden, zoals de nattere beekdalen en de flanken daarvan, geven blijk van een vaak ongekend waardevol archeologisch gegevensbestand te herbergen (denk bijvoorbeeld aan de recentelijk aangetroffen Romeinse brug in de Tengelroyse beek). Daarnaast kennen de gemeenten Weert en Nederweert een aantal (verdwenen) hoeven, kasteeltjes, schansen, (water)molens en dergelijke die (qua locatie) zowel archeologisch en cultuurlandschappelijk van hoge waarde zijn. Een bijzondere betekenis heeft de historische kern van Weert, die als stad al in de loop van de late Middeleeuwen een belangrijke regionale economische en bestuurlijke rol vervulde. Essentieel voor een goede beleidsuitvoering is een gedegen en actueel inzicht in de archeologische waarden op het gemeentelijke grondgebied. In 2009 is door de gemeenten Weert en Nederweert opdracht gegeven aan archeologisch onderzoeksbureau RAAP om een archeologische waardenkaart op te stellen. (Verhoeven, M./ G.R. Ellenkamp / M. Janssen, 2009: *Een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart voor de gemeenten Weert en Nederweert*. (RAAP-rapport 1877). Bij de kaartenset behoort een toelichting die naast een landschappelijk, archeologisch en historisch overzicht, een onderbouwing bevat van de keuzes en indeling op de uiteindelijke beleidskaart. Beleidskaart en beleidsnota vormen samen de noodzakelijke basis voor het archeologiebeleid van de gemeenten. De archeologische beleidskaart is als losse kaartbijlage aan het document toegevoegd.

In Nederland worden de meeste beslissingen over de ruimtelijke inrichting genomen op gemeentelijk niveau. Begrijpelijk is dan ook dat in het nieuwe bestel de meeste taken en bevoegdheden zijn verschoven naar dat gemeentelijke niveau. Nieuw is dat gemeenten op grond van de Wamz en de Wro de rol krijgen van bevoegd gezag. De zorg voor het bodemarchief is hiermee niet meer vrijblijvend maar een (verplichte) verantwoordelijkheid. De gemeenten zullen dus bij ruimtelijke plannen ervoor moeten zorgen dat de archeologische belangen bekend zijn en dat deze zorgvuldig worden meegewogen in een afwegingsproces met andere (maatschappelijke, sociale, economische, ecologische) belangen.

In hoofdlijnen betekent dit het volgende voor de gemeente:

- de omgang met de archeologie binnen de gemeentegrenzen wordt primair een verantwoordelijkheid van de gemeente;
- de gemeente dient gebieden met (te verwachten) archeologische waarden op te nemen in bestemmingsplannen;
- de gemeente stelt zelf voorwaarden of verleent ontheffingen bij vergunningverleningen (bouw-, sloop- of aanlegvergunningen);
- de gemeente is verantwoordelijk voor (en aanspreekbaar op) haar beslissingen aangaande haar omgang met archeologische waarden.

De archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart is door beide gemeenten vastgesteld. Het beleid is vastgelegd in de beleidskaart en beleidsnota. De kaart omvat de locaties en gebieden die in aanmerking komen voor planologische maatregelen gericht op behoud, inpassing en eventueel toekomstig onderzoek in het kader van verdere planontwikkeling. Daarbij zijn tevens aangemerkt de (potentieel) waardevolle locaties, waarvoor in de bestemmingsplannen, en eventueel ook op grond van de Erfgoedverordening (Monumentenverordening en/of

Archeologieverordening) nadere voorwaarden gelden. De beleidskaart vraagt om een directe vertaling naar de bestemmingsplankaarten. In de verbeelding van het plan wordt de dubbelbestemming archeologie aangegeven als *Waarde Archeologie*.

Conform de indeling op de archeologische beleidskaart worden voor de categorieën hoog en middelhoog waarden in het bestemmingsplan opgenomen. Aan de verschillende categorieën worden regels verbonden.

Met het indelen van archeologische waarden in bestemmingsplancategorieën, het (gemotiveerd) stellen van ondergrenzen ten aanzien van onderzoeksplicht voor de diverse categorieën en het opnemen van bestemmingsplanregels, is getracht een verantwoorde balans te vinden tussen enerzijds wetenschappelijke en cultuurhistorische belangen en anderzijds de maatschappelijke en praktische uitvoerbaarheid.

Binnen het plangebied is sprake van een middelhoge archeologische verwachtingswaarde. Een archeologisch onderzoek is noodzakelijk bij ontwikkelingen waarbij de grond geroerd zal gaan worden. Bij grondverstorende activiteiten groter dan 2.500 m² en meer dan 40 cm diep dient archeologisch vooronderzoek te worden uitgevoerd. Bij de aanpassing van de twee kruispunten is de oppervlakte van de grondverstorende activiteiten minder dan 2.500 m². Archeologisch vooronderzoek is dan ook niet nodig.

Het verkavelingspatroon van het buitengebied is sinds 1830 weinig tot matig veranderd. Door de voorgestane reconstructie zal echter niets wijzigen aan dit verkavelingspatroon.

3.3.9 Economische uitvoerbaarheid

Het project zal deels worden gerealiseerd op kosten en risico van de initiatiefnemer (de Provincie Limburg) en deels op kosten van de gemeente Weert. De gemeente Weert zal een derde deel van de kosten die gemoeid zijn

met de uitvoering van het plan bijdragen. Met de provincie is een verhaalsovereenkomst planschade overeengekomen.

3.3.10 Conclusie

De geplande aanpassing van de N280 is strijdig met de voorschriften uit het vigerende bestemmingsplan op die plekken waar de aanpassing of de aanleg van de elementen buiten de bestemming 'verkeersdoeleinden' valt. Het project zal pas kunnen worden verwezenlijkt, nadat met een omgevingsvergunning wordt afgeweken van het bestemmingsplan. Deze omgevingsvergunning is slechts mogelijk als het project is voorzien van een goede (ruimtelijke) onderbouwing.

Het plangebied is gelegen op gronden die in het POL2006 zijn aangewezen als vitaal landelijke gebied (P4) en ontwikkelingsruimte voor landbouw en toerisme (P5a). De N280 is in het POL2006 geclassificeerd als regionaal verbindende weg. De Provincie streeft ernaar om het aantal verkeersslachtoffers verder te reduceren, ondanks de groeiende mobiliteit. Concrete gevaarlijk punten en trajecten worden hierbij aangepakt door de Provincie. Voorliggende kruispunten zijn, gezien het aantal ongevallen in de afgelopen jaren, zo'n gevaarlijke kruispunten, dat ze worden aangepast. De ligging in de perspectieven P4 en P5a legt verder geen randvoorwaarden op aan de aanpassing van de kruispunten.

Ten aanzien van de milieuaspecten zijn er geen randvoorwaarden of beperkingen te verwachten. Het project heeft geen negatieve invloed op de waterkwantiteit en waterkwaliteit in de omgeving. Tevens heeft het project geen negatieve invloed op de luchtkwaliteit vanwege het niet veranderen van de intensiteit op de provinciale weg. Ook ten aanzien van geluid, bodemkwaliteit, externe veiligheid, ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen), archeologie en economische haalbaarheid zijn er geen negatieve gevolgen te verwachten. Wel dient bodemsanering plaats te vinden.

Conclusie flora en fauna.

Door de voorgenomen afwijking van het bestemmingsplan en de voorgenomen ontwikkelingen verdwijnt een klein deel bos (bestemming Bos) en enkele stroken laanbeplanting die onder de Boswet vallen. Compensatie zoals gesteld in de Beleidsregel mitigatie en compensatie van natuurwaarden is hier aan de orde. Ten aanzien van de soortenbescherming is een ontheffingsaanvraag in het kader van de Flora- en faunawet niet aan de orde. Compensatie vindt plaats door het herstellen van de laanstructuur langs de Roermondseweg.

Concluderend kan gesteld worden dat de voorgenomen aanpassing van de twee kruispunten Roermondseweg-Ittervoortseweg en Roermondseweg-Trumpertweg op de N280 in de gemeente Weert géén negatieve gevolgen heeft welke de realisatie van het plan onaanvaardbaar maken. Er zijn geen feiten of omstandigheden bekend die de uitvoering van het plan niet rechtvaardigen. Derhalve is het niet bezwaarlijk, ondanks de strijdigheden met het bestemmingsplan, onderliggend plan uit te voeren.

Met de omgevingsvergunning wordt afgeweken van het bestemmingsplan voor dit concrete plan. Voor het gebied van het project blijft daarnaast het bestemmingsplan Buitengebied 1998 van toepassing.

4. PROCEDURE

Om met een omgevingsvergunning af te wijken van het bestemmingsplan dient de volgende procedure te worden doorlopen:

- Openbare (o.a. Staatscourant) en elektronische kennisgeving ter inzage legging ontwerpbesluit (6 weken), tevens toezending aan gedeputeerde staten, het waterschap en het Rijk, overeenkomstig art. 3.12 Wabo. Tevens worden de stukken langs elektronische weg beschikbaar gesteld. Door eenieder kunnen schriftelijk dan wel mondeling zienswijzen worden ingediend.
- Vaststelling door burgemeester en wethouders (gezien delegatiebesluit van de raad van Weert van 14 juli 2011).
- Openbare (o.a. Staatscourant) en elektronische kennisgeving besluit tot verlenen van de omgevingsvergunning, tevens toezending aan gedeputeerde staten, het waterschap en het Rijk, overeenkomstig artikel 3.12 Wabo. Tevens besluit en bijbehorende stukken langs elektronische weg beschikbaar stellen. Door belanghebbenden kan binnen 6 weken na bekendmaking beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden ingesteld.
- Inwerkingtreding op de dag na afloop van de beroepstermijn, zijnde 6 weken na de bekendmaking van de vaststelling, overeenkomstig artikel 3.12 Wabo, tenzij binnen deze termijn een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend bij de rechtbank Roermond.

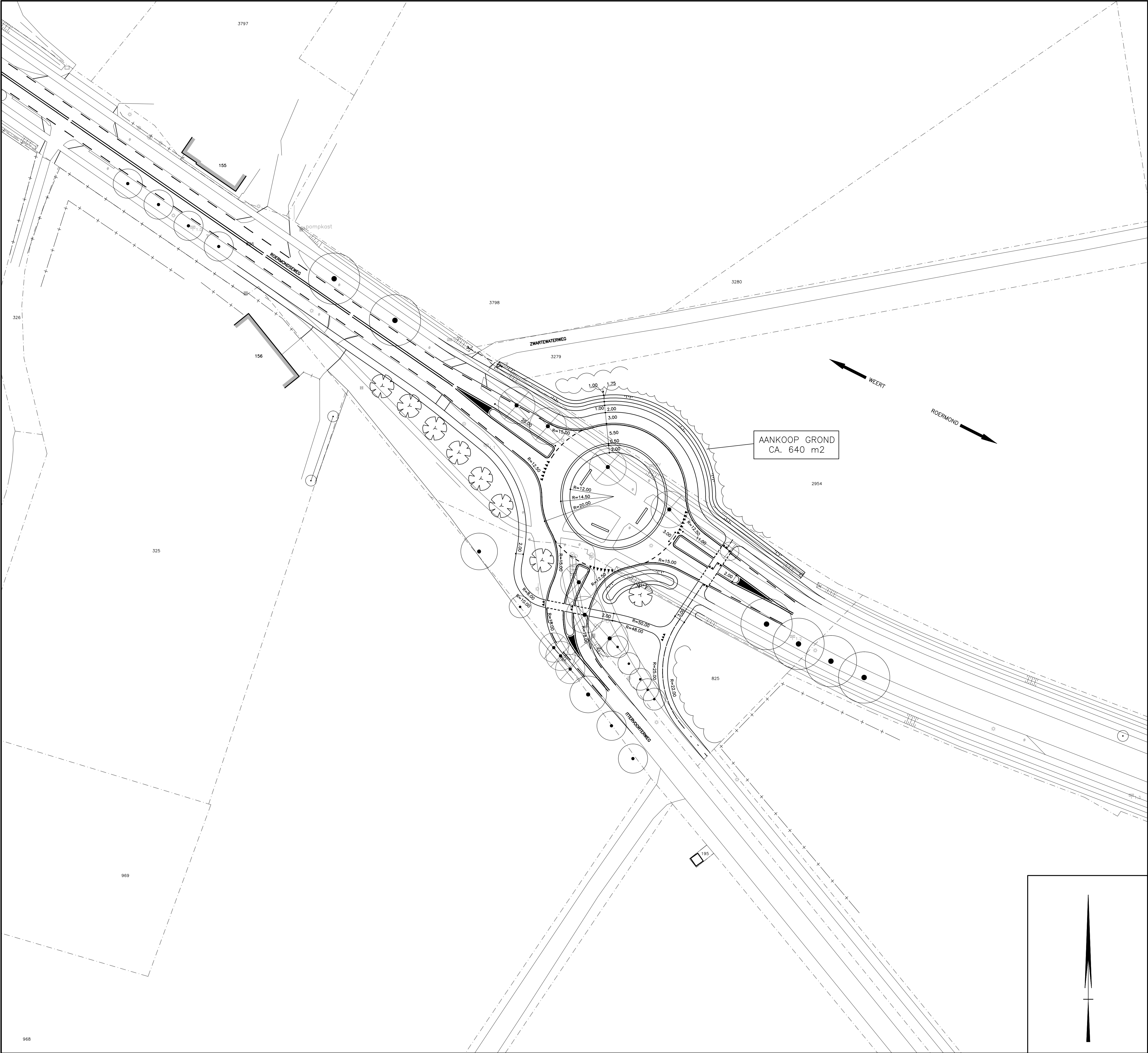
In de publicaties met betrekking tot de diverse stappen die het plan moet doorlopen wordt steeds melding gemaakt van de wijze waarop hier gereageerd kan worden of beroep kan worden ingesteld. Uiteindelijk besluit de rechtbank en eventueel de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, omtrent de beroepen tegen de verleende omgevingsvergunning.

Vooroverleg

Het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan pleegt daarbij overleg met de besturen van de betrokken gemeenten en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of zijn belast met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Artikel 3:6 van de Algemene wet bestuursrecht is van overeenkomstige toepassing. Aangezien hier geen belangen van bedoelde overheidsinstanties aan de orde zijn wordt geen vooroverleg gevoerd.

Overleg

De openbare en elektronische kennisgeving met betrekking tot de ter inzage legging van het ontwerpbesluit om met een omgevingsvergunning af te wijken van het bestemmingsplan is op 7 maart 2012 gepubliceerd en toegezonden aan Gedeputeerde Staten, Watertoetsloket Peel- en Maasvallei en de Inspectie Regio Zuid.



- BEBOUWING
- PERCEELSGRENS
- HECTOMETERPAALTJE
- RIJWEG, ASFALT 20 cm
- RIJWEG, ASFALT 20 cm MET GELUIDSREDUCERENDE DEKLAAG
- RIJWEG, BETON 25 cm
- FIETSPAD, BETON 16 cm
- MIDDENGELIEDER, PRINTBETON
- INRITTEN, BSS (KF)
- RAMMELSTROOK, PRINTBETON
- FREZEN ASFALT 8 cm
- VANGRAILCONSTRUCTIE
- NIEUW VERPLAATST HEKWERK
- IN TE ZAAIEN BERM
- BIJPLANTEN BOMEN EN BOSPLANTSOEN OP ONTSTANE OPEN PLEKKEN
- BESTAANDE TE HANDHAVEN BOOM
- BESTAANDE TE ROOIEN BOOM
- NIEUWE BOOM



DEFINITIEF ONTWERP

PLANGROEP HEGGEN B.V.

project : 2 KRUISPUNTEN N280, WEERT

opdrachtgever : GEMEENTE WEERT

onderdeel : ONTWERP ROTONDE

10.030

blad DO.01

getekend : RH

gewijzigd : 04 MEI 2011

CAD-bestand : G:\2010\10.030 - 2 kruispunt N280, Weert\Bestek\10.030-B.dwg

school : 1:500

datum : 31 JANUARI 2011

Postbus 44 6120 AA Born

tel.: (046) 458 22 22 fax: (046) 458 02 88

Internet: www.plangroep-heggen.nl e-mail: info@plangroep-heggen.nl

968

