

**Ruimtelijke Onderbouwing
Reconstructie N292 Stramproy
Gemeente Weert**

Provincie Limburg

Plangroep Heggen B.V.
Born, december 2009

Status: definitief
Kenmerk: 07.014.R001.PG
Auteur(s): mr. K. Tielen

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Begrenzing en huidige situatie	4
1.3 Toekomstige situatie	7
1.4 Strijdigheden met vigerende bestemmingsplannen	10
2. Beleid	14
2.1 Rijksbeleid	14
2.1.1 Nota Ruimte	14
2.1.2 Nota Mobiliteit	14
2.2 Provinciaal beleid	15
2.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006	15
3. Uitgangspunten en randvoorwaarden	20
3.1 Programmatische aspecten	20
3.2 Verkeerskundige aspecten	20
3.3 Milieuaspecten	21
3.3.1 Bodem	23
3.3.2 Water	23
3.3.3 Geluid	25
3.3.4 Luchtkwaliteit	26
3.3.5 Externe veiligheid	29
3.3.6 Ecologie	30
3.3.7 Kabels en leidingen	32
3.4 Cultuurhistorie en archeologie	32
3.5 Economische uitvoerbaarheid	34
4 Concluderend	36
5 Procedure	38

1 INLEIDING

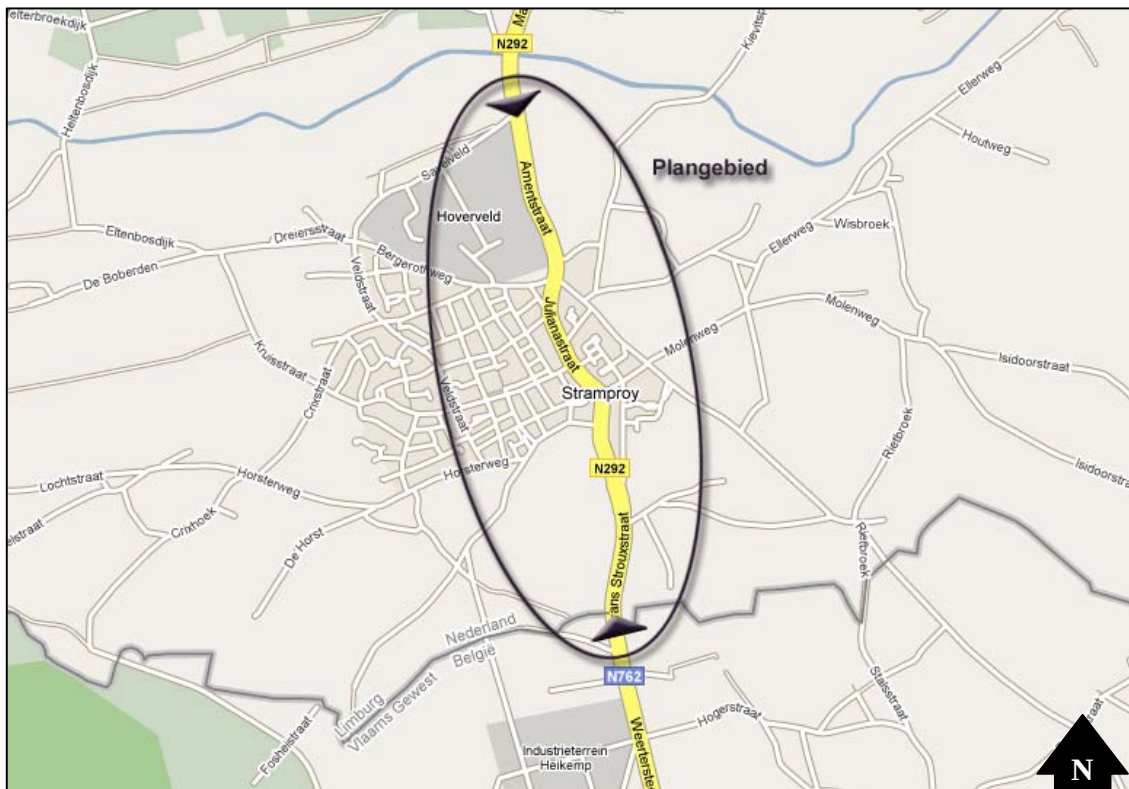
1.1 Aanleiding

De Provincie Limburg is voornemens om de provinciale weg N292, welke loopt van Weert via Stramproy tot aan de Belgische grens, te reconstrueren, te voorzien van een rotonde in Stramproy en te voorzien van komremmers bij de komingangen van Stramproy.

De reconstructie van de weg, inclusief de aan te leggen rotonde en komremmers, is gedeeltelijk in strijd met de ter plekke geldende bestemmingsplanbepalingen en zal pas kunnen worden verwezenlijkt, nadat een projectbesluit wordt genomen. Een projectbesluit is slechts mogelijk als het project is voorzien van een goede (ruimtelijke) onderbouwing. Voorliggend rapport is die onderbouwing.

1.2 Begrenzing en huidige situatie

Het plangebied betreft delen van het tracé van de N292 van kilometer 5,6 tot de Belgische grens (km 7,7). In onderstaand figuur 1.1 is de ligging van het tracé aangegeven. Hierop is te zien dat het betreffende tracé langs het bedrijventerrein Hoverveld loopt, door de kern Stramproy en tot de Belgische grens.



Figuur 1.1: ligging plangebied

Aan de hand van onderstaande luchtfoto's van enkele delen 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 N292 is zowel voor regionaal verkeer als voor lokaal verkeer van belang. Nabij het centrum heeft de weg een sterk accent gekregen op “verblijven” vanwege de (middenstand) functie die hier geconcentreerd is. Op de volgende pagina zijn een aantal foto's op maaiveldniveau van de huidige situatie weergegeven.



Figuur 1.2: luchtfoto N292 (noord-zuid) ter hoogte van kruising met Wilhelminastraat (rechts)



Figuur 1.3: luchtfoto N292 (noord-zuid) ter hoogte van de kerk



Figuur 1.4: noordelijke grens plangebied



Figuur 1.5: locatie toekomstige rotonde



Figuur 1.6: kruising Julianastraat / Molenweg / Frans Strouxstraat t.h.v. het Kerkplein



Figuur 1.7: Frans Strouxstraat



Figuur 1.8: zuidelijke komingang Stramproy



Figuur 1.9: zuidelijke grens plangebied, tevens grens met België

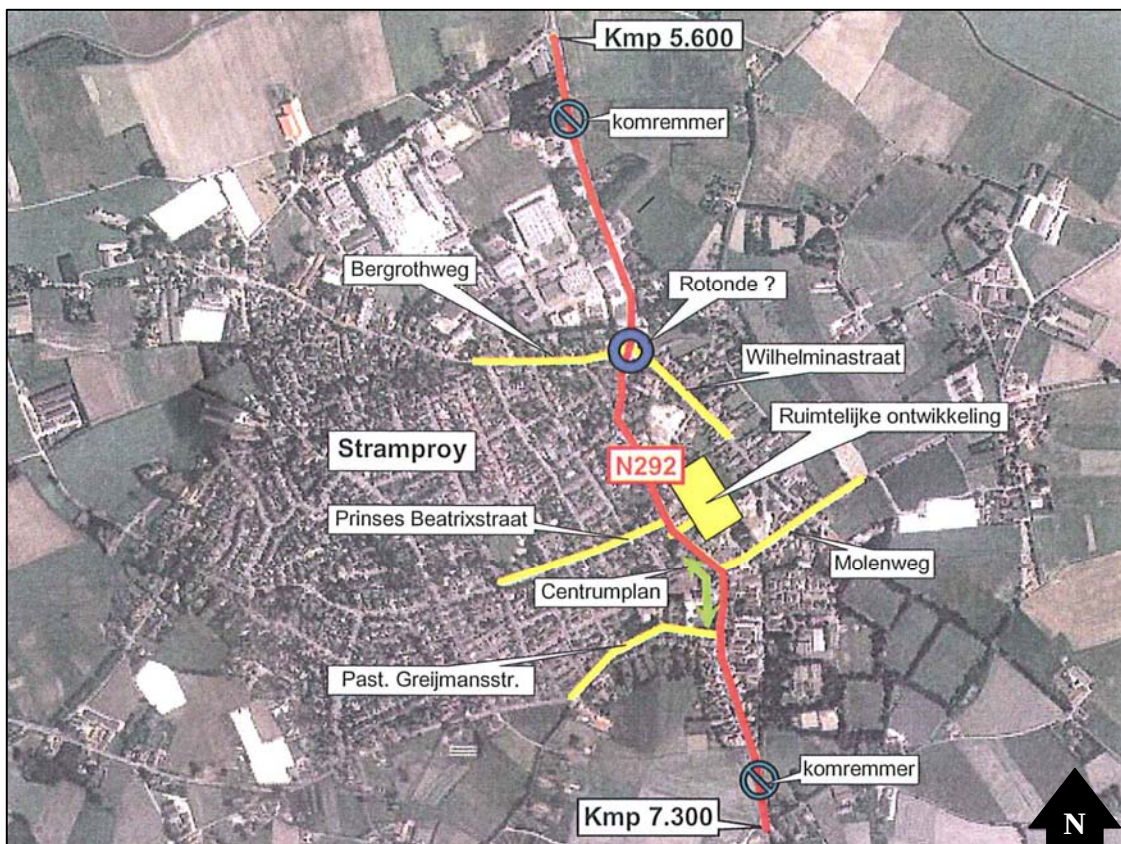
Op het betreffende wegvak doen zich in de huidige situatie een aantal problemen voor die aanleiding geven tot de reconstructie van de weg. Deze problemen zijn:

- Klachten over hoge snelheid;
- Moeilijke oversteekbaarheid;
- Verkeersdreiging door vrachtverkeer (in het bijzonder betontransporten vanuit België);
- Verkeersongevallen;
- Verblijfswaarde van het centrum wordt aangetast door de barrièrewerking van de N292.

Door de N292 van Stramproy tot de Belgische grens te reconstrueren kunnen (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 zullen in de volgende paragraaf worden behandeld.

1.3 Toekomstige situatie

De verkeerskundige oplossing (zie figuur 1.12) betreft de aanleg van een komremmer aan de komingang aan de noord en zuidzijde van Stramproy. Daarnaast wordt er een rotonde aangelegd ter hoogte van de aansluiting van de Bergrothweg en de Wilhelminastraat.



Figuur 1.13: voorkeursoplossing provincie Limburg

In de nabijheid van de Kroonstraat wordt er een voetgangers oversteekplaats aangelegd. Verder wordt er ter hoogte van het centrum rekening gehouden met het centrumplan. Het dwarsprofiel ter hoogte van het centrumplan bestaat uit een middengeleiders met aan weerszijden fietssuggestiestroken van 1,25 meter en een rijloper van 2,75 meter.

Het EHK (essentiële herkenbaarheidskenmerken) profiel, welk tussen Weert en Stramproy is toegepast, wordt doorgezet. Het woongebied Walestraat e.o. tegenover de Prinses Beatrixstraat wordt ontsloten via een bajonetaansluiting. Verder worden de overige uitwegen en zijwegen behoudens de aansluiting met de Molenweg, ingericht conform het integrale beleid uitwegen/zijwegaansluitingen van de Provincie.

ONTWERP PLANGROEP HEGGEN BV

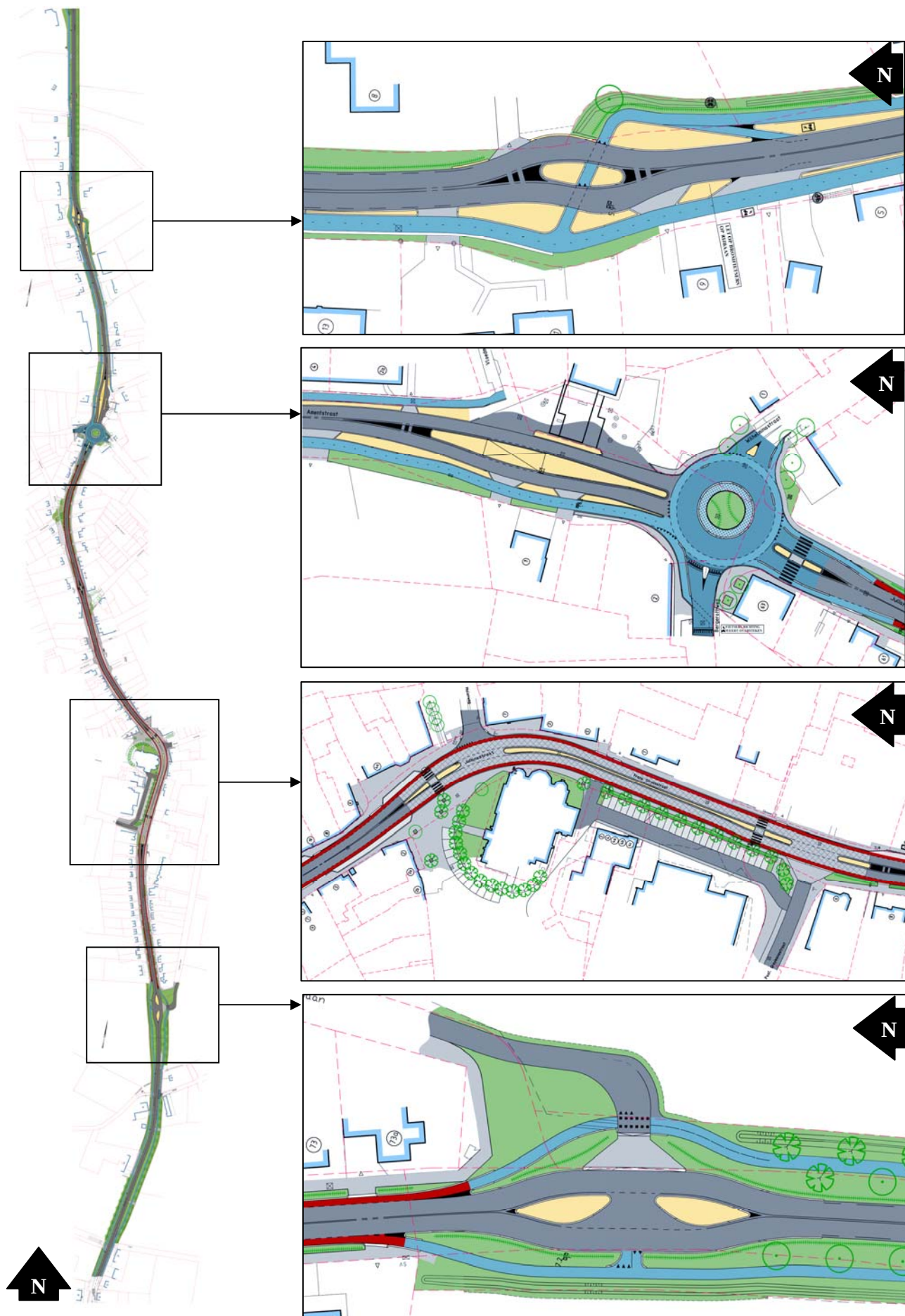
Bovenstaande voorkeursoplossing is door Plangroep Heggen uitgewerkt tot een eindoplossing waarin alle genoemde onderdelen zijn meegenomen en waarbij wordt voldaan aan alle genoemde (beleidsmatige) voorwaarden.

Voor het fietsverkeer is er ter hoogte van de noordelijke komremmer / komingang een fietsersoversteek geprojecteerd. Hier sluit het fietspad dat aan de oostzijde van de N292 is gelegen aan op het tweerichtingen fietspad dat aan de westzijde van de N292 is gelegen. De bromfietser gaat over het gedeelte tussen de twee komremmers op de rijbaan (BOR).

Bij de rotonde ter hoogte van de Bergerothweg verandert het tweerichtingen fietspad in twee fietssuggestiestroken. Deze stroken zijn in de gehele kern aanwezig. Bij de zuidelijke komremmer / komingang gaan de suggestiestroken over in vrijliggende (brom)fietspaden aan beide zijden van de weg en gaat de bromfietser weer terug op het (brom)fietspad. Deze (brom)fietspaden blijven aan beide zijden van de weg liggen tot aan de Belgische grens.

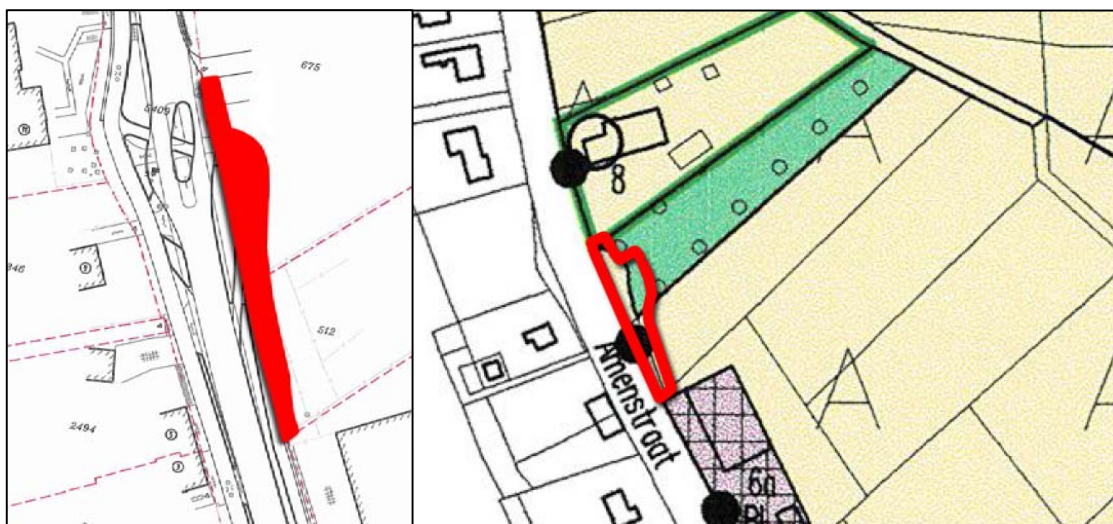
De gehele N292 bestaat uit asfalt (met uitzondering van de rotonde welke een betonbestrating krijgt). In het centrum van Stramproy (het centrumplan) wijzigt het uiterlijk van de bestrating aan de westzijde van de N292. Daartoe wordt een extra laag asfalt aangebracht waardoor het zicht (op de trottoirbanden) wordt teruggebracht naar ongeveer 6 cm..

In de nu volgende figuren is de toekomstige situatie van de N292 tussen km 5,6 en 7,7 weergegeven. Hierbij worden naast een overzichtstekening ook uitsneden weergegeven van de verschillende elementen (komremmers, rotonde) en van het centrum van Stramproy.

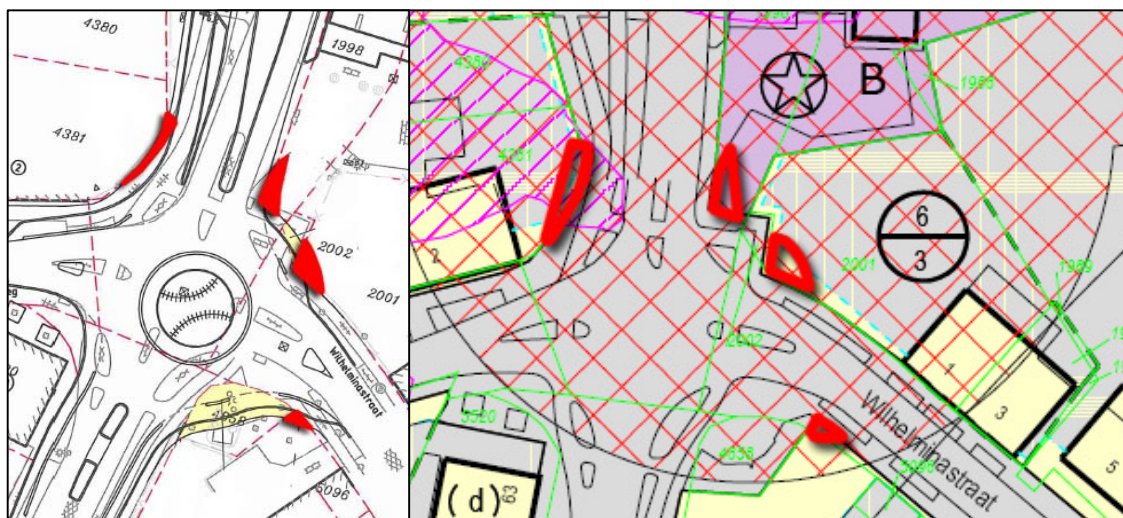


1.4 Strijdigheden met vigerende bestemmingsplannen

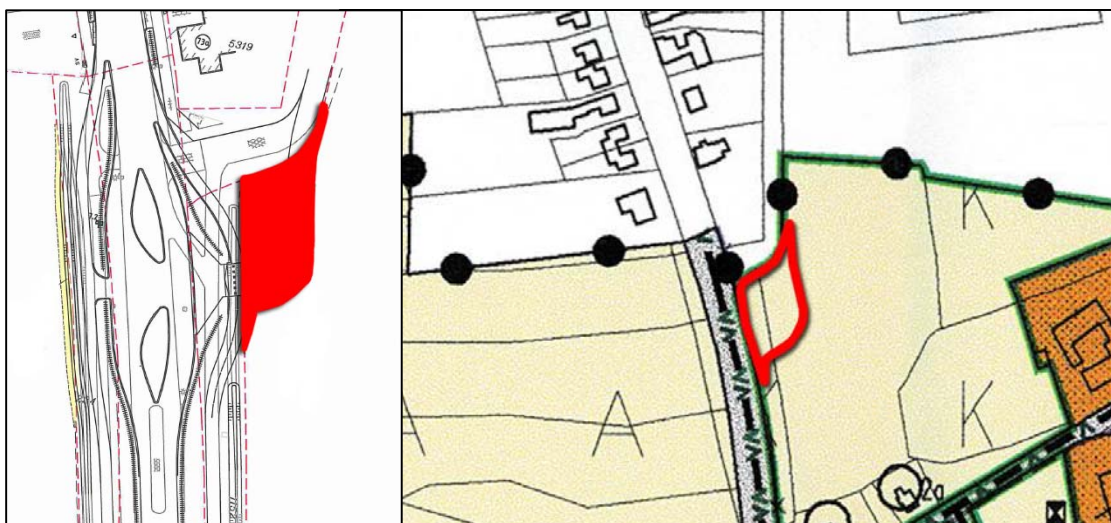
De beoogde reconstructie van de N292 is grotendeels gelegen binnen de verkeersbestemming van de ter plaatse van het tracé vigerende bestemmingsplannen. De beoogde reconstructie is passend binnen de regels van deze verkeersbestemmingen. Op een drietal locaties is het reconstructietracé echter niet passend binnen de vigerende bestemmingsplannen: dit betreft de zuidelijke komremmer welke is geprojecteerd aan de Frans Strouxstraat, de noordelijke komremmer welke is geprojecteerd aan de Maaseikerweg en de rotonde welke zal worden aangelegd tussen de Julianastraat, Amentstraat, Bergerothweg en Wilhelminastraat. Ten behoeve van deze deellocaties zal middels een projectbesluit voorafgaand aan een bestemmingsplanvaststelling ontheffing van de betreffende bestemmingsplannen worden verleend. In onderstaande figuren is de ligging van de drie deellocaties weergegeven, alsmede een uitsnede van de bestemmingsplankaarten van de bestemmingsplannen welke momenteel ter plaatse gelden.



Figuur 1.18: ligging noordelijke komremmer in bestemmingplan Buitengebied 1998



Figuur 1.19: ligging rotonde in bestemmingplan Stramproy



Figuur 1.20: ligging zuidelijke komremmer in bestemmingplan Buitengebied 1998

BESTEMMINGSPLAN BUITENGEBIED 1998

De noordelijke en zuidelijke komremmer zijn deels gelegen in het bestemmingsplan “Buitengebied 1998” (vastgesteld 13 september 2001): de noordelijke komremmer is gelegen binnen de bestemmingen “Agrarisch gebied” (differentiatie “open gebied / akkercomplexen”) en “Bos- en Natuurgebied” (differentiatie “bosgebied”). De zuidelijke komremmer is gelegen binnen de bestemming “Agrarisch gebied” (differentiatie “kernrandgebied”).

Agrarisch gebied

Deze gronden zijn primair bestemd voor agrarisch grondgebruik. Tevens zijn de gronden bestemd voor onder meer behoud en ontwikkeling van bestaande landschappelijke karakteristiek, ontwikkeling van recreatieve gebruiksmogelijkheden en doeleinden van openbaar nut. Verkeersvoorzieningen zijn toegestaan mits de aard en omvang van de wegen primair is afgestemd op het binnen deze bestemming toegelaten gebruik.

In de binnen deze bestemming weergegeven landschappelijke differentiaties worden de volgende doeleinden nagestreefd:

Open gebied / Akkercomplexen

- behoud van de door bebouwing en beplanting omkaderde open ruimten;
- geringe aantastingen van de open gebieden zijn uitsluitend aan de randen toegestaan indien dat noodzakelijk is voor de ontwikkeling van de daar gevestigde agrarische bedrijven.

Kernrandgebied

- behoud van het woonmilieu in de kernen;
- behoud van het contrast tussen bebouwde kom en onbebouwd buitengebied;
- binnen deze gebieden is uitsluitend een geringe toename van bebouwing aansluitend aan de bestaande bouwmassa's toegestaan.

Het is verboden de gronden te gebruiken in strijd met de bestemming. Hieronder wordt in elk geval begrepen het aanleggen van verharde wegen.

Bosgebied

Deze gronden zijn bestemd voor de instandhouding van een vegetatie, waarin bomen aspectbepalend zijn en voor het voortbrengen van hout. Het is verboden deze gronden te gebruiken in strijd met de bestemming. Hieronder wordt in elk geval verstaan het aanleggen van verharde wegen.

BESTEMMINGSPLAN STRAMPROY

De toekomstige rotonde is gelegen binnen het bestemmingsplan “Stramproy” (vastgesteld 27 juni 2007). Delen van deze rotonde zijn gelegen binnen de bestemmingen “Woondoeleinden” en “Bedrijfsdoeleinden”.

Woondoeleinden

Deze gronden zijn primair bestemd voor wonen, met de daarbij behorende tuinen en erven.

Bedrijfsdoeleinden

De gronden gelegen binnen de bestemming bedrijfsdoeleinden zijn in hoofdzaak bestemd voor bedrijven zoals deze zijn opgenomen in de bij het plan behorende bedrijvenlijst (of welke qua milieuhinder hiermee vergelijkbaar zijn).

Binnen beide bestemmingen is de aanleg van nieuwe voorzieningen voor het wegverkeer niet toegestaan.

Vanwege bovengenoemde strijdigheden is het noodzakelijk om ten behoeve van de beoogde reconstructie een projectbesluit te nemen.

2 BELEID

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nota Ruimte

De Nota Ruimte¹ (27 februari 2006 formeel in werking getreden) bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. De nota bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. De Nota Ruimte is een strategische nota op hoofdlijnen waarin rijksverantwoordelijkheden en die van anderen helder zijn onderscheiden. Dit geeft invulling aan het motto ‘decentraal wat kan, centraal wat moet’. Hiermee sluit het kabinet aan bij de eigenlijke uitgangspunten van het ruimtelijk beleid, die onder meer tot uiting komen in het decentrale planningsstelsel (met een centrale rol voor de gemeentelijke bestemmingsplannen).

Het Rijk stelt zichzelf integraal verantwoordelijk voor de ruimtelijke inpassing van (hoofd)infrastructuur. Een goede bereikbaarheid van woon- en werkgebieden in combinatie met een goede verkeersveiligheid staat hierbij voorop. Het Rijk richt zich in dit kader net name op het rijkswegennet en niet op het provinciaal wegennet. In de Nota Mobiliteit (§2.1.2) gaat het Rijk hier uitgebreider op in en worden ook de verschillende verantwoordelijkheden benoemd en toegekend.

2.1.2 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit² (21 februari 2006 formeel in werking getreden) werkt het ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de Nota Ruimte, verder uit en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Uitgangspunt daarbij is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

Een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen is een essentiële voorwaarde voor de economische ontwikkeling. De betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid van een reis moet toenemen. Deze kwaliteitssprong moet in ieder geval binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van veiligheid en kwaliteit leefomgeving plaatsvinden.

De Nota Mobiliteit geeft aan welke bijdragen het Rijk wil leveren aan het realiseren van de nationale doelen. Provincies en gemeenten geven in de PVVP's en in het gemeentelijk beleid aan welke bijdragen zij leveren aan de nationale doelen voor 2010 en 2020.

¹ Ministerie van VROM (2004), *Nota Ruimte*. Den Haag.

² Ministerie van Verkeer en Waterstaat & Ministerie van VROM (2004), *Nota Mobiliteit*. Den Haag.

VERKEERSVEILIGHEID OP DE WEG

Het nationale doel is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden. Het nationale doel voor 2010 en 2020 is (in opgehoogde aantallen):

- Een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 900 doden in 2010 en maximaal 580 in 2020 (dat is een daling ten opzichte van 2002 van respectievelijk ruim 15% en 45%);
- Een reductie van het aantal ziekenhuisgewonden tot maximaal 17.000 in 2010 en maximaal 12.250 in 2020 (dat is een daling ten opzichte van 2002 van respectievelijk 7,5% en 34%);
- Behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie in 2010 en 2020.

De nationale doelstelling werkt voor alle provincies in gelijke mate door in provinciale doelstellingen zodat alle provincies de aantallen met een zelfde percentage terugbrengen als het nationale doel voor 2010 en 2020. De provincies werken deze doelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners uit in provinciale maatregelpakketten die zowel maatregelen op het gebied van gedrag, voertuig als op het gebied van infrastructuur bevatten.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006)

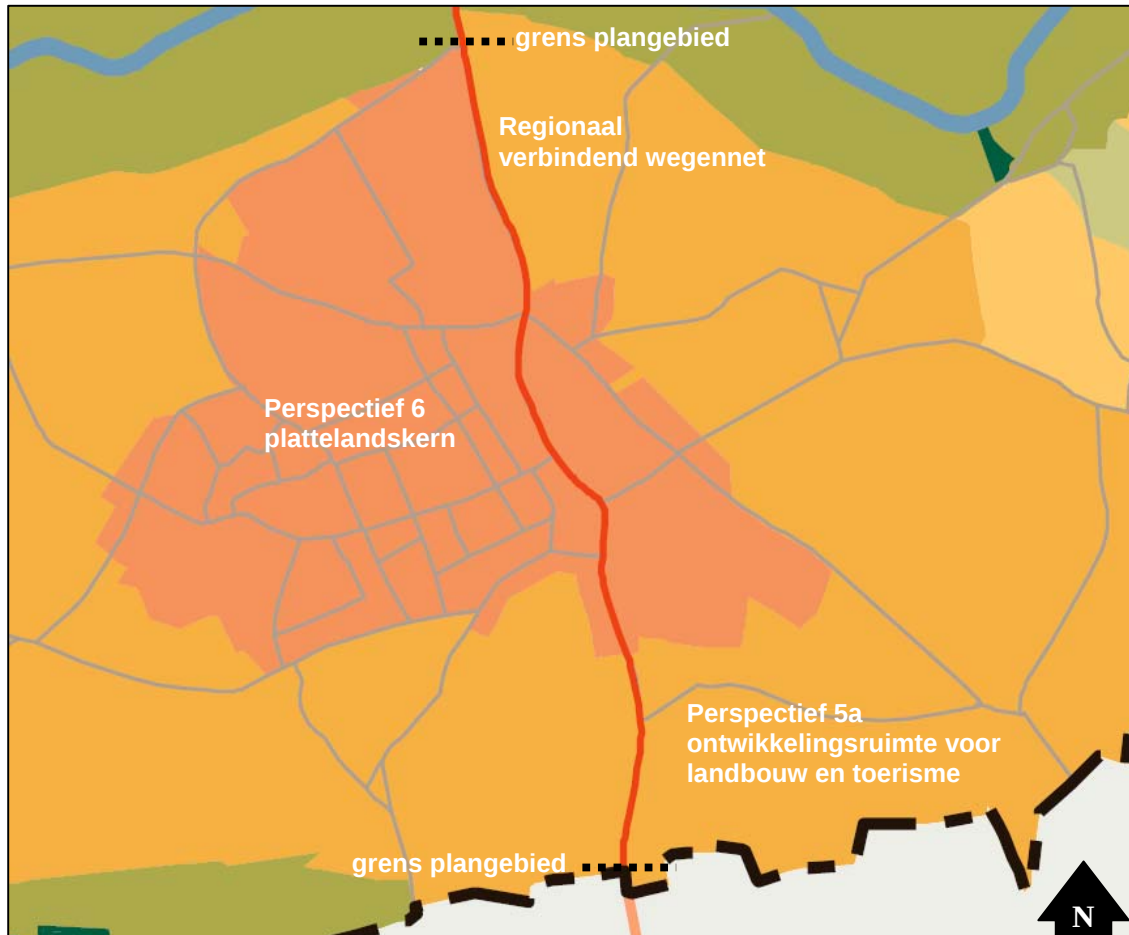
Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006) is een integraal plan. Zo is het POL2006 een streekplan, het provinciaal waterhuishoudingplan, het provinciaal milieubeleidsplan en bevat het de hoofdlijnen van het provinciaal verkeers- en vervoersplan. Tevens vormt het POL2006 een economisch beleidskader op hoofdlijnen, voorzover het de fysieke elementen daarvan betreft. Tot slot vormt het POL2006 een welzijnsplan op hoofdlijnen, voorzover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft.

Het plangebied is, zoals te zien is in figuur 2.1 op de volgende pagina, gelegen op gronden die in het POL2006 zijn aangewezen als plattelandskern (P6) en ontwikkelingsruimte voor landbouw en toerisme (P5a). De N292 is in het POL2006 geclassificeerd als regionaal verbindende weg.

De ligging in beide perspectieven belemmert de beoogde reconstructie niet. Infrastructurele werken (waaronder een reconstructie, maar ook de aanleg van een rotonde) maakt integraal onderdeel uit van het perspectief 6 (plattelandskern). Een verkeersveilige weg door een (plattelandskern) is een van de factoren die bijdraagt aan de leefbaarheid van een kern.

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. Met respect voor de aanwezige kwaliteiten wordt de inrichting en ontwikkeling van de gebieden in belangrijke mate bepaald door de landbouw. Via de diverse provinciale instrumenten (o.a. Rood voor Groen en contourenbeleid) kan de doorontwikkeling van functies gepaard gaan met respect voor cultuurhistorie en landschappelijke kwaliteit én versterking van de omgevingskwaliteiten.



Figuur 2.1: uitsnede POL-kaart perspectieven

Ook andere nieuwe economische dragers dragen bij aan behoud en versterking van de natuur- en landschapskwaliteit en het sociale klimaat. Het vernieuwen en verbeteren van de bestaande infrastructuur maakt hier een belangrijk onderdeel van uit, enerzijds om de bereikbaarheid te garanderen, anderzijds om de verkeersveiligheid (en daarmee het sociale klimaat) te verbeteren. Afbreuk aan bestaande kwaliteiten, zowel cultuurhistorisch als landschappelijk mag hierbij evenwel niet aan de orde zijn. Dat dit niet aan de orde is zal blijken uit het vervolg van dit rapport (onder meer paragraaf 3.4 cultuurhistorie en 3.5 landschappelijke inpassing).

MOBILITEIT: BETROUWBAAR, VLOT EN DUURZAAM

De Provincie streeft naar een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen, goederen en informatie. Verbetering van de verkeersveiligheid blijft een belangrijke

opgave hierbij. In de afgelopen periode is het jaarlijkse aantal verkeersslachtoffers steeds verder gedaald. Het is het streven om de huidige, gunstige positie vast te houden en te voorkomen dat een groei van het verkeer de ontwikkeling van dalende aantallen slachtoffers frustreert.

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

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

INFRASTRUCTUUR

De Provincie wil zorgdragen voor een regionaal verbindend wegennet van goede kwaliteit, dat in staat is om het regionale verkeer op een veilige en vlotte manier af te wikkelen en daarmee bij te dragen aan de beoogde regionale bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

De Provincie is verantwoordelijk voor de planning, realisatie, beheer en onderhoud van het regionale wegennet. In onderstaand figuur 2.2 is een uitsnede van de POL-kaart 5E: regionaal verbindend wegennet (RVWN) weergegeven. Hierop is te zien dat de provinciale weg N292 onderdeel uitmaakt van dit RVWN.



Figuur 2.2: uitsnede POL-kaart regionaal verbindend wegennet

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.

Zoals eerder in paragraaf 2.1.2 (Nota Mobiliteit) is genoemd, stelt het Rijk als doel om het landelijke aantal verkeersslachtoffers in 2010 en 2020 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 het wegvak tussen kmp 5,5 en 7,3 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 N292 past derhalve in hetgeen de provincie als beleid heeft vastgesteld in het POL 2006.

3 RANDVOORWAARDEN EN UITGANGSPUNTEN

3.1 Programmatische aspecten

Op de provinciale weg N292, kmp 5,6 tot kmp 7,7, hebben er tussen 2001 en 2005 31 ongevallen plaatsgevonden. Daarnaast is eind jaren negentig een studie gedaan naar de herinrichting van de N292 met als doel het verbeteren van de verblijfskwaliteit, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Tevens staat er voor het wegvak constructief onderhoud gepland. Voorgaande leidt tot de geplande reconstructie welke in dit rapport centraal staat.

De reconstructie houdt naast het vervangen van de asfaltlaag en het aanbrengen van nieuwe belijning en fietssuggestiestroken ook de aanleg van een rotonde en twee komremmers in.

3.2 Verkeerskundige aspecten

SNELHEIDSREGIME

Het snelheidsregime op de verschillende wegen binnen het plangebied is en blijft 80 km/uur buiten de bebouwde kom en 50 km/uur binnen de bebouwde kom. In de toekomstige situatie zal er echter aanmerkelijk langzamer worden gereden rondom het centrum / kerkplein aangezien de weginrichting hier sterk de indruk wekt dat het gebied een verblijfsgebied betreft. Dit zorgt voor een grotere alertheid en een lagere snelheid.

BUSSEN

De N292 is onderdeel van een busroute. Het gaat hierbij om de lijn 70 (Weert – Sittard) welke in de nieuwe dienstregeling (december 2008) is vervangen door lijn 87 Weert – Stramproy (grens). Het voormalige Belgische traject Molenbeersel - Kinrooi – Maaseik zal op werkdagen worden beperkt tot speciale scholierenritten, onder lijnnummer 187. Verder maakt ook de buurtbus gebruik van de N292 te weten lijn 190 Weert Stramproy richting Haler.

Het is van belang dat bussen zo min mogelijk obstakels tegenkomen op hun route. Hiermee is rekening gehouden bij de reconstructie enerzijds en het ontwerp van het centrumplan anderzijds.

VRACHTVERKEER

Het percentage vrachtverkeer op de N292 bedraagt circa 9,3%. Gezien de beperkte omvang van het industrieterrein in Stramproy kan men veronderstellen dat het grootste gedeelte vrachtverkeer doorgaand verkeer is. Ook hierbij geldt dat het van belang is dat er zo min mogelijk obstakels op de doorgaande 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 op kritische punten en wegdelen waar het snelheidsverschil groot is (buiten de bebouwde kom). Op dit laatste punt wordt hieronder nader ingegaan.

FIETSVERKEER

Voor het fietesverkeer vormt de N292 een directe verbinding met Weert. Dit geldt voor utilitair fietsverkeer (woon-werk en woon-school) als ook voor recreatief fietsverkeer. Tussen de aansluiting Bergerothweg/Wilhelminastraat (waar de rotonde is gepland) en de aansluiting Oude Trambaan gaat het vrijliggende fietspad over in een fietssuggestiestrook. Bij de nieuwe rotonde zullen de fietsers fysiek worden beschermd door enkele dubbele rws-banden. De noordelijke komremmer zal daarnaast een fietsoversteek krijgen voor het fietspad dat aan de oostzijde van de N292 Stramproy inloopt en gaan de bromfietzers op de hoofdrijbaan (BOR).

VERKEERSVEILIGHEID

Op het wegvak tussen Weert en Stramproy is momenteel al EHK (essentiële herkenbaarheidskenmerken) markering toegepast. Het aangrenzende wegvak (het plangebied) dient hierop aan te sluiten. De overbreedte die binnen de bebouwde kom kan ontstaan, dient in het kader van de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer te worden toegevoegd aan de fietssuggestiestroken.

Om de overgang van het snelheidsregime van 80 km/h naar 50 km/h te benadrukken en daarmee de snelheid met name binnen de eerste paar honderd meter van de bebouwde kom ook daadwerkelijk 50 km/h te laten zijn, zal er zowel bij de noordelijke als bij de zuidelijk komingang een komremmer worden aangebracht.

3.3 Milieutechnische aspecten

3.3.1 Bodem

Door Geoconsult Milieutechniek B.V. is in april en november 2007 een bodemonderzoek uitgevoerd (kenmerk MA-70024-r1 d.d. 6 december 2007) ter plaatse van de wegreconstructie van de N292 op het wegdeel van de noordgrens van Stramproy tot aan de Belgische grens.

ASFALT

Ter plaatse van de zuidelijke komremmer kan het asfalt in zijn geheel als teervrij worden beschouwd. De dikte van het asfalt bedraagt circa 0,11 – 0,17 meter.

Het asfalt ter plaatse van de wegreconstructie Belgische grens – zuidelijke komremmer kan als teervrij worden beschouwd met op een aantal plaatsen een teerhoudende tussenlaag.

Ter plaatse van de toekomstige rotonde kan het asfalt van de N292 als volledig teervrij worden beschouwd en dat van de fietspaden als teerhoudend. De dikte van het asfalt ter plaatse van het fietspad bedraagt 11 cm en ter plaatse van de aanwezige verkeersdruppels 9 cm en ter plaatse van het wegvak 18 tot 19 cm.

Ter plaatse van de noordelijke komremmer kan het asfalt in zijn geheel als teervrij worden beschouwd. De dikte van het asfalt bedraagt circa 17 centimeter.

FUNDERINGSMATERIAAL

Ter plaatse van de noordelijke komremmer zijn er geen verhoogde concentraties ten opzichte van de streefwaarde aangetroffen. Derhalve kan het funderingsmateriaal als categorie 1 bouwstof worden beschouwd. De dikte van het materiaal bedraagt circa 35 centimeter.

Ter plaatse van de toekomstige rotonde is een lichte PAK verontreiniging en een matige minerale olie verontreiniging aangetroffen. Op basis van de kritische parameter minerale olie is het funderingsmateriaal niet toepasbaar. De dikte van het materiaal bedraagt circa 45 – 55 centimeter.

Ter plaatse van de zuidelijke komremmer zijn in de funderingslaag lichte verontreinigingen aan PAK en minerale olie aangetroffen alsmede een sterke verontreiniging aan cadmium. Het funderingsmateriaal kan hier als een categorie 1 bouwstof worden beschouwd, echter voor wat betreft de concentratie cadmium is uitloping formeel van toepassing. De dikte van het materiaal bedraagt circa 15 cm.

ONDERLIGGENDE BODEM EN BERMEN

De kwaliteit van de onderliggende bodem en bermen is indicatief bepaald middels het uitvoeren van standaard NEN analyses. In totaal zijn er, op basis van de visuele waarnemingen, acht mengmonsters samengesteld uit de verrichtte (25) boringen. Op basis van de analyseresultaten kan worden geconcludeerd dat in de bodemlagen onder het funderingspakket alsmede ter plaatse van de bermen lichte verontreinigingen aan zink en/of PAK worden aangetroffen. In geval van de PAK-verontreinigingen wordt plaatselijke de bodemgebruikswaarde I (BGW-I, wonen en intensief gebruikt (openbaar) groen) licht overschreden.

Getoetst aan de bodemgebruikswaardes kan de vrijkomende grond worden hergebruikt op locatie. De BWG-I wordt weliswaar op een aantal locaties licht overschreden, in geen van de gevallen wordt de BGW-II (extensief gebruikt (openbaar) groen) overschreden.

De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem vormt derhalve geen verdere randvoorwaarde ten aanzien van het beoogde gebruik van de gronden ten behoeve van de geprojecteerde wegreconstructie.

GRONDWATER

Het freatisch grondwater wordt conform de geohydrologische kaarten van de dienst grondwaterverkenning van TNO globaal aangetroffen op circa 29,0 m +NAP. De maaiveldhoogte bedraagt circa 31,6 – 32,0 m +NAP. Derhalve bevindt de grondwaterstand zich op een diepte van circa 2,6 - 3,0 m beneden maaiveld (-mv). Aangezien de geplande werkzaamheden zit alleen op het asfalt en de funderingslaag concentreren en gezien de toekomstige aanlegdiepte van de nieuwe riolering van maximaal 2,0 meter -mv, kunnen de werkzaamheden ‘in den droge’ worden uitgevoerd. Het grondwater is in dit kader dan ook niet onderzocht.

3.3.2 Water

WATEROVERLEG

Als gevolg van de reconstructie 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 (zie bijlage 3 voor het toepassingsbereik van het Waterschap Peel en Maasvallei) en is derhalve niet aangemeld bij het Waterschap. De gemeente Weert is derhalve de toetsende instantie.

Rijksbeleid

De publicatie “Anders omgaan met water, waterbeleid voor de 21^{ste} eeuw”³ bevat het kabinetsstandpunt ten aanzien van het in de nabije toekomst te voeren waterbeleid. De WB-21 aanpak heeft als belangrijk uitgangspunt dat afvoer- en andere waterhuishoudkundige problemen niet mogen worden afgewenteld op boven- of benedenstroomse burens. Daarnaast is water een belangrijk ordenend principe, welk een zwaarwegend sturend element vormt bij de inrichting van de ruimte.

Ten aanzien van het omgaan met het hemelwater zijn deze uitgangspunten vertaald in de kwantiteitsstrategie “vasthouden-bergen-afvoeren”, en de kwaliteitsstrategie “voorkomen-scheiden-zuiveren”.

POL2006 en Waterschap Peel en Maasvallei

De provincie Limburg heeft in het POL2006 invulling gegeven aan bovengenoemde strategieën door te streven naar een maximale afkoppeling van regenwater, binnen de grenzen van doelmatigheid. Afkoppelen van regenwater betekent dat regenwater dient te worden gescheiden van afvalwater en zoveel mogelijk moet worden vastgehouden en geïnfiltreerd in het gebied waarin het valt. Afkoppeling voorkomt onnodige belasting van het riool en waterzuiveringsinstallaties. Daarnaast vermindert afkoppeling de overstort van vuil rioolwater op het oppervlaktewater en kan het een bijdrage leveren aan het herstel van een natuurlijk functionerend watersysteem (onder andere vermindering van verdroging).

Bij nieuwbouwprojecten en bij herstructurering of renovatie van bestaande bebouwing dient het regenwater binnen de grenzen van doelmatigheid maximaal afgekoppeld te worden van het riool (droogweerafvoer). De provincie Limburg, de waterschappen Peel en Maasvallei en Roer en Overmaas en Rijkswaterstaat hebben hiertoe een voorkeurstabel afkoppeling opgesteld. Deze voorkeurstabel is opgenomen in de brochure “Regenwater schoon naar beek en bodem”⁴. Gemeentes dienen volgens het POL2006 in hun op grond van artikel 4.22 van de Wet milieubeheer verplichte Gemeentelijk Rioleringsplan aan te geven welke afkoppelingsstrategie wordt gevolgd en hoe daarbij tot een doelmatigheids-afweging wordt gekomen.

In het POL2006 is het plangebied gelegen in de boringsvrije zone Roerdalslenk. Boringen dieper dan dertig meter beneden maaiveld (onder meer om waterputten te slaan) zijn in deze gebieden, ter bescherming van de diepe grondwatervoorraad, enkel met ontheffing (Provinciale Milieuverordening) toegestaan. Aangezien er geen boringen dieper dan

³ Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2000), *Anders omgaan met water, waterbeleid voor de 21^{ste} eeuw*. Den Haag

⁴ Provincie Limburg, e.a. (2006), *Regenwater schoon naar Beek en Bodem*. Maastricht.

dertig meter beneden maaiveld zullen worden uitgevoerd heeft de ligging van het plangebied in de boringsvrije zone geen invloed op de verdere planontwikkeling.

Gemeentelijk beleid

In het Gemeentelijk Rioleringsplan⁵ (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 reslevensduurverwachting 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.

HUDIGE EN TOEKOMSTIGE SITUATIE

Bodemopbouw

De maaiveldhoogte bedraagt circa 31,6 – 32,0 m +NAP. Het grondwater bevindt zich op een diepte van circa 2,6 - 3,0 m beneden maaiveld. Globaal kan de bodemopbouw als volgt worden omschreven. Onder de aanwezige asfaltverharding en het funderingspakket wordt tot de maximaal geboorde diepte van circa 2 meter –mv een matig fijne zandlaag aangetroffen. In deze zandlaag worden tot een maximale diepte van circa 0,9 meter –mv bijmengingen aangetroffen aan ondermeer baksteen, kolengruis asfalt en/of grond. Alvorens dit pakket wordt aangetroffen wordt direct onder de asfaltverharding een funderingspakket aangetroffen met een variërende diepte van circa 0,5 tot 0,7 meter –mv (t.p.v. de rotonde) en 0,3 meter –mv (t.p.v. de komremmers).

Bodemverontreiniging

In de vorige paragraaf is uitgebreid ingegaan op de resultaten van het bodemonderzoek. In het uitgevoerde bodemonderzoek wordt geconcludeerd dat de bodem voldoet aan de BGW-II en plaatselijk ook aan BGW-I. Uit het onderzoek blijkt dat de bodemgesteldheid de verdere planontwikkeling niet belemmert. Ter plaatse van de wegreconstructie tussen de Belgische grens en de zuidelijke komremmer is de bodemopbouw niet onderzocht. Aangezien hier alleen sprake zal zijn van de vervanging van de asfaltverharding en er geen verdere wijzigingen in de opbouw van de bodem zullen gaan plaatsvinden.

Toekomstige situatie en gekozen afwateringssysteem

De voorgenomen reconstructie van de N292 betreft met name constructief onderhoud: de werkzaamheden in het kader van de reconstructie vinden derhalve voor het overgrote deel plaats op het bestaande tracé, waarbij de bestaande asfaltlaag wordt verwijderd en een

⁵ Gemeente Weert (2006), *Gemeentelijk Rioleringsplan 2007-2010*. Weert.

nieuwe asfaltlaag wordt aangebracht. Naast dit constructief onderhoud zullen enkele verkeerskundige aanpassingen worden gedaan: dit betreft de aanleg van een komremmer aan komingang aan de noord- en zuidzijde van Stramproy. Tevens zal er een rotonde worden aangelegd ter hoogte van de aansluiting van de Bergerothweg en de Wilhelminastraat. Aan het bestaande gescheiden rioleringsstelsel zijn geen onderhoud of aanpassingen gepland.

In de huidige situatie stroomt buiten de bebouwde kom het regenwater dat valt op het wegtracé af op de naastgelegen bermsloten. Binnen de bebouwde kom wordt het regenwater dat op de wegverhardingen valt afgevoerd op het bestaande gemengde rioleringsstelsel. Ondanks het feit dat de bodem ter hoogte van het reconstructietracé gelet op de samenstelling en het ontbreken van verontreinigingen in principe geschikt is voor de infiltratie van regenwater, zullen er in het kader van de reconstructie geen extra maatregelen ten behoeve van de afkoppeling van regenwater worden genomen. Gelet op de aard en omvang van de werkzaamheden, welke ten behoeve van de reconstructie 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: gezien het feit dat geen onderhoud aan het bestaande rioleringsstelsel noodzakelijk is, is het treffen van maatregelen ten behoeve van de duurzame afkoppeling van hemelwater niet voldoende doelmatig. Alleen de ligging van de bermsloten ter hoogte van de nieuwe komremmers zal wijzigen. Wateroverlast zal, evenals in de huidige situatie, niet aan de orde zijn.

3.3.3 Geluid

Door K+ Adviesgroep is in april 2009 een akoestisch onderzoek⁶ uitgevoerd naar het reconstructie-effect in de zin van de Wet geluidhinder. Het onderzoek is verricht overeenkomstig artikel 1 van de Wet geluidhinder. Ter plaatse van de bestaande woningen is de geluidbelasting voor reconstructie (2008) en de toekomstige geluidbelasting 10 jaar na reconstructie (2019) berekend. Aan de hand van de resultaten zijn de daaraan verbonden consequenties bepaald.

Indien de toename van de geluidsbelasting 2dB of meer is (feitelijk 1,5dB of meer aangezien de Wet geluidhinder alleen werkt met afgeronde getallen), dan is er volgens de Wet geluidhinder sprake van een reconstructie. In zo'n geval dienen maatregelen te worden getroffen die de vermeerdering van de geluidbelasting ten gevolge van de reconstructie ongedaan maken.

Bij Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) vastgelegde gevallen is het mogelijk een hogere geluidbelasting toe te staan. Deze verhoging mag normaliter niet meer bedragen dan 5dB. Indien de toename meer bedraagt dan 5dB, dan dient de geluidbelasting elders op tenminste een gelijk aantal woningen af te nemen met gelijke waarde.

⁶ K+ Adviesgroep (10 april 2009), *Akoestisch onderzoek wegreconstructie N292 km 5,6 – 7,7 te Stramproy (kenmerk M6 367.401.1)*. Echt.

CONCLUSIE – N292

Uit de berekeningen blijkt dat er bij 6 waarneempunten een toename is vastgesteld die hoger is dan de grenswaarde uit de Wet geluidhinder. Ter plaatse van de betreffende woningen is in het kader van de Wet geluidhinder sprake van een reconstructie van een weg. De toename wordt veroorzaakt door de nieuwe rotonde.

In eerste instantie moet worden getracht om deze toename bij de betreffende woningen ongedaan te maken. Door K+ is berekend of dit mogelijk is door gebruik te maken van een geluidarme wegverharding. Uit deze berekeningen blijkt dat het niet mogelijk is om de geluidstoename ongedaan te maken.

Als maatregelen gericht op het terugbrengen tot de waarde voor reconstructie stuiten op overwegende bezwaren van financiële aard, kan de Provincie Limburg overwegen om voor de betreffende woningen een hogere waarde te gaan vaststellen. Aangezien de toename minder bedraagt dan de toelaatbare grenswaarde van 5dB en de optredende gevelbelasting onder de maximale grenswaarde ligt van 68dB, kan een hogere waarde worden vastgesteld. In dat geval worden eisen gesteld aan de geluidbelasting binnenshuis en dient een aanvullend bouwkundig akoestisch onderzoek van de betreffende woning te worden uitgevoerd naar de te treffen geluidwerende gevelmaatregelen.

De woningen ten aanzien waarvan een hogere waarde vastgesteld dient te worden betreft de woningen aan de Julianastraat nr. 63, Wilhelminastraat nr.1, en de Bergerothweg nrs. 2, 4 en 6. De hogere waarde dient te zijn vastgesteld voordat het projectbesluit wordt vastgesteld.

CONCLUSIE – WILHELMINASTRAAT

Voor de Wilhelminastraat geldt dat de maximale toename 1,25dB bedraagt, waarmee de toename beneden de grenswaarde van 2dB blijft. Aangezien de Wilhelminastraat een 30km/h wegvak betreft, worden in het kader van de Wet geluidhinder geen restricties opgelegd. Gezien de berekeningsresultaten is er tevens geen sprake van een reconstructie van een weg.

CONCLUSIE – BERGEROTHWEG

Voor de Bergerothweg geldt dat de maximale toename 0,95dB bedraagt, waarmee de toename beneden de grenswaarde van 2dB blijft. Aangezien de Bergerothweg een 30km/h wegvak betreft, worden in het kader van de Wet geluidhinder geen restricties opgelegd. Gezien de berekeningsresultaten is er tevens geen sprake van een reconstructie van een weg.

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. Verwacht wordt dat het NSL in 2009 wordt vastgesteld, momenteel is derhalve de situatie van toepassing vóór vaststelling van het NSL.

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 BETEKENDE MATE (NIBM)

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

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

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

GETALSMATIGE INVULLING NIET IN BETEKENDE 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 luchtkwaliteitonderzoek 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 m² bvo kantoorgebouwen is vastgesteld (bij 1 ontsluitingsweg), en bij 200.000 m² kantoorgebouwen in het geval van 2 ontsluitingswegen.

TOETSING PLAN AAN LUCHTKWALITEITSEISEN

De reconstructie van de weg leidt niet tot een toe- of afname van de verkeersintensiteit op het te reconstrueren tracé. Aangezien de lokale luchtkwaliteit in hoofdzaak wordt bepaald door verschillen in verkeersintensiteit kan worden geconcludeerd dat de luchtkwaliteit als gevolg van de reconstructie 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'.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn tevens enkele luchtkwaliteitberekeningen uitgevoerd voor de N292 teneinde de luchtkwaliteit ter plaatse te bepalen. Voor de intensiteiten is gebruikt gemaakt van de gegevens van de mobiliteitsmonitor van de Provincie Limburg. Hieruit blijkt dat de drukste tracédelen aan de noordzijde van Stramproy zijn gelegen. De gekozen rekenpunten zijn derhalve gelegen langs het noordelijk deel van het tracé aan de Amentstraat en de Julianastraat. De berekeningen zijn gemaakt voor het jaar 2010 aangezien dit het maatgevende jaar is waarin tevens de reconstructie volledig zal zijn afgerond. De intensiteit in dit jaar bedraagt 9.993 mvt/etmaal op de Amentstraat en 8.713 mvt/etm op de Julianastraat. De gebruikte parameters evenals de resultaten zijn in bijlage 2 opgenomen.

Uit de berekeningen blijkt dat er in 2010, op de minimale rekenafstand (5 meter uit de as van de weg), geen enkele grenswaarde wordt overschreden of zelfs wordt benaderd. Op de Amentstraat (het drukste rekenpunt) bedraagt bijvoorbeeld de hoeveelheid fijn stof (PM₁₀) 25,2 µg/m³ terwijl de grenswaarde in datzelfde jaar 40 µg/m³ bedraagt. Kortom, er wordt ook voldaan aan de eerste voorwaarde uit de 'wet luchtkwaliteit' waarin gesteld wordt dat er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde een project voldoet 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

Bij externe veiligheid gaat het om de risico’s naar de omgeving die samenhangen met het produceren, verwerken, opslaan en vervoeren van gevaarlijke stoffen. Deze risico’s doen zich voor rondom risicovolle inrichtingen maar ook bij transportassen (spoor, weg, water) en buisleidingen waarover of waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Een bedrijfsgebouw of een sporthal wordt daarbij in algemeenheid beschouwd als een beperkt kwetsbaar object, waarbij de gehanteerde normen een richtwaarde vormen. Een bedrijfsgebouw of een sporthal wordt daarbij beschouwd als een beperkt kwetsbaar object, waarbij de gehanteerde normen een richtwaarde vormen. Bij woningen, die beschouwd worden als kwetsbare objecten, is de norm een grenswaarde waar altijd aan moet worden voldaan. Het risico wordt uitgedrukt in een plaatsgebonden risico (PR) en een groepsrisico (GR). Bij het plaatsgebonden risico gaat het om de kans dat een persoon overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen als deze persoon zich een jaar lang permanent en onbeschermd in de nabijheid van een risicovolle bron bevindt. Het groepsrisico is de kans dat een groep personen overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico is daardoor een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp.

In het kader van externe veiligheid zijn de volgende aspecten bezien:

- hogedrukgasleidingen;
- hoogspanningskabels;
- transport over de weg;
- omliggende bedrijven.

HOGEDRUKGASLEIDINGEN

Er lopen in de nabijheid van het plangebied geen hogedrukgasleidingen.

HOOGSPANNINGSKABELS

De afstand van hoogspanningskabels tot het plangebied is dermate groot (>5km) dat deze geen beperkingen opleggen aan het plan.

TRANSPORT OVER DE WEG

Plaatsgebonden risico

De N292 is niet opgenomen in de Risicoatlas Wegtransport⁷. 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 N292 verwacht. Derhalve kan gesteld worden dat het plaatsgebonden risico geen randvoorwaarde vormt bij de voorgenomen reconstructie

Groepsrisico

⁷ Aviv (24 maart 2003), *Risicoatlas Wegtransport Gevaarlijke Stoffen*. Enschede.

De afstand van de weg-as tot de dichtstbijzijnde woningen zal door de reconstructie niet kleiner zijn dan in de huidige situatie. Daarnaast neemt het aantal aanwezigen niet toe binnen het plangebied als gevolg van de reconstructie. Dit betekent dat de voorgenomen reconstructie geen noemenswaardige gevolgen voor het groepsrisico zal hebben. Ook het groepsrisico vormt derhalve geen randvoorwaarde bij de voorgenomen reconstructie.

OMLIGGENDE BEDRIJVEN

Er zijn (op basis van de risicokaart Limburg⁸) in de nabijheid van het plangebied geen bedrijven aanwezig die van invloed zijn op de reconstructie van de N292.

3.3.6 Ecologie

Door Heukelom Verbeek Landschapsarchitectuur is in juli 2008 een verkennend natuurwaardenonderzoek⁹ uitgevoerd. In deze paragraaf zal per soortgroep ingegaan worden op de resultaten en conclusies uit het onderzoek. Tevens zal worden ingegaan op de gevolgen vanuit het natuurbeleid.

FLORA – VAATPLANTEN

Tijdens het veldbezoek kon een goed beeld worden verkregen van de samenstelling van de plantengroei in het plangebied. Wettelijk beschermde plantensoorten zijn in het plangebied niet aanwezig en zijn daar ook niet duurzaam te verwachten.

FAUNA – ZOOGDIEREN

Met betrekking tot de zoogdieren bestaat er op basis van bestaande gegevens geen goed beeld van de (mogelijk) in het plangebied voorkomende soorten. In de drie kilometerhokken waar het plangebied in is gelegen geeft een totaal van 11 soorten zoogdieren wat betekent dat er geen volledig beeld bestaat van de soorten die hier voorkomen. Op grond van ecologie en verspreiding van de soorten mag de aanwezigheid van een aantal andere algemene zoogdiersoorten worden verwacht, bijvoorbeeld enkele knaagdiersoorten. Hiervoor is op basis van de Flora- en faunawet vervolgonderzoek niet noodzakelijk.

Ten aanzien van streng beschermde soorten dient met name te worden gerekend met de mogelijke aanwezigheid van één of enkele vleermuissoorten. Het plangebied vormt namelijk potentieel foerageergebied voor meerdere via de Flora- en faunawet beschermde vleermuissoorten zoals de Gewone dwergvleermuis en de Laatvlieger. De in het plangebied aanwezige lijnvormige beplantingen worden daarnaast mogelijk als geleidingsroute gebruikt. Met vaste verblijfplaatsen van vleermuizen hoeft evenwel niet te worden gerekend in het plangebied.

Aangezien er langs het gehele reconstructietraject bomen worden gekapt wordt door Heukelom Verbeek aanbevolen een nader onderzoek uit te voeren naar het daadwerkelijke gebruik van de bomenrij(en) door de vleermuissoorten. Echter, aangezien er niet met vaste verblijfplaatsen hoeft te worden gerekend en van de 47 te kappen bomen er 42 weer zullen worden aangeplant, kan worden gesteld dat nader onderzoek niet

⁸ risicokaart.limburg.nl

⁹ Heukelom Verbeek landschapsarchitectuur (16 juli 2008), *herinrichting N292 stramproy, verkennend natuurwaardenonderzoek*. Gulpen.

noodzakelijk is. De bomenrijen die als geleidingsroute dienst doen worden immers weer aangeplant waardoor op de lange termijn er geen verslechtering ontstaat ten aanzien van de geleidingsroutes voor vleermuizen.

FAUNA – BROEDVOGELS

Er bestaat een goed beeld van de mogelijk in het plangebied voorkomende broedvogels. Alle vogels zijn beschermd via de Flora- en faunawet. Van de meeste soorten zijn de nesten alleen beschermd tijdens het broedseizoen. Om deze reden zijn de hieronder genoemde mitigerende maatregelen voldoende ter voorkoming van negatieve effecten op de in het plangebied aanwezige broedvogels tijdens de bouw van de rotonde:

- De werkzaamheden in het plangebied dienen bij voorkeur buiten het broedseizoen (15 maart - 15 juli) plaats te vinden. Afhankelijk van de weersomstandigheden komen diverse vogelsoorten echter ook buiten het broedseizoen al of nog tot broeden. Om er zeker van te zijn dat de werkzaamheden in het plangebied zonder problemen kunnen worden uitgevoerd, wordt aanbevolen om het plangebied minimaal één week voor aanvang van de werkzaamheden door een ecooloog/bioloog te laten nalopen op de aanwezigheid van broedlocaties van mogelijk in het plangebied voorkomende vogels. Deze controle dient in ieder geval bij werkzaamheden in het broedseizoen te worden uitgevoerd en wordt ten sterkste aangeraden bij werkzaamheden in de periode van 15 juli tot en met eind september. Daarbuiten zijn de weersomstandigheden bepalend voor de mogelijkheid tot het aantreffen van broedgevallen. Indien nesten worden aangetroffen, dan dienen in een voor de soort specifieke zone rond het nest geen werkzaamheden te worden uitgevoerd, totdat het nest is verlaten. De gunstige staat van instandhouding van de lokale populaties van de in het plangebied broedende vogelsoorten zal zodoende niet in gevaar komen.

FAUNA – AMFIBIEËN

In het plangebied komt ter hoogte van De Vliet mogelijk de Bastaardkikker voor. Daarnaast komen hier mogelijk nog enkele andere algemene amfibieënsoorten. Nader onderzoek naar amfibieën is daarom niet nodig. Bij eventuele werkzaamheden aan de duiker onder de N292 dienen wel mitigerende maatregelen getroffen te worden ten behoeve van amfibieën.

FAUNA – VISSSEN

De watergang De Vliet vormt het enige oppervlaktewater in het plangebied. In deze watergang komen mogelijk twee beschermde vissoorten voor. Indien er werkzaamheden aan de duiker worden uitgevoerd dient er nader onderzoek te worden uitgevoerd naar de in De Vliet aanwezige vissoorten.

FLORA EN FAUNA – OVERIGE SOORTGROEPEN

In het plangebied komen geen via de Flora- en faunawet beschermde soorten voor uit de soortgroepen mossen, korstmossen, paddenstoelen, reptielen, dagvlinders, libellen, sprinkhanen, nachtvlinders en overige ongewervelden. Beschermde exemplaren uit de genoemde soortgroepen worden ook niet verwacht in het plangebied. Nader onderzoek naar deze soortgroepen is dan ook niet nodig.

ZORGPLICHT EX ARTIKEL 2 VAN DE FLORA- EN FAUNAWET

Voor het vervolgetraject geldt, dat te allen tijde de algemene zorgplicht ex artikel 2 van de Flora- en faunawet van toepassing is. Dit houdt in dat handelingen, die niet noodzakelijk zijn met betrekking tot de voorgenomen ingreep en die nadelig zijn voor de in en om het plangebied voorkomende flora en fauna, achterwege moeten blijven. Hieronder valt onder andere beschadiging van te handhaven beplantingen en opzettelijke verstoring van de (mogelijk) aanwezige fauna.

GEVOLGEN VANUIT HET NATUURBELEID

Voor het plangebied geldt dat, indien beschermde planten- en diersoorten worden aangetroffen die beschermd zijn via de Flora- en faunawet, ontheffing volgens de Flora- en faunawet leidend is ten opzicht van de Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden (Provincie Limburg, september 2005). Aangezien uit het verkennend natuurwaardenonderzoek nog niet volledig inzicht is verkregen in de al dan niet aanwezigheid van via de Flora- en faunawet beschermde planten of dieren, is nog niet duidelijk of de Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden geldig is ten aanzien van de voorgenomen ingreep in het plangebied. Echter, van de gebiedscategorieën die onder de Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden vallen, is alleen gebiedscategorie 3 (bescherming vanuit bestemmingsplan en Boswet) mogelijk van toepassing op het plangebied. Indien gebiedscategorie 3 van toepassing is op het plangebied is vanuit de Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden geen aanvullende compensatie van toepassing, dan dat voortkomt als verplichting vanuit de Boswet.

GBIEDSBESCHERMING

Volgens gegevens van het Natuurloket¹⁰ is het plangebied gebied niet gelegen in of nabij gebieden die vallen onder de Habitatrichtlijn, de Vogelrichtlijn (de zogenaamde Natura 2000 gebieden) of Natuurbeschermingswet. Evenmin is het plangebied gelegen in een gebied dat conform het POL2006 is aangeduid als behorende tot de Ecologische Hoofdstructuur. Op basis van de aard van de ingreep en de afstand tot beschermde gebieden worden geen effecten verwacht op bovengenoemde beschermde gebieden.

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.

3.4 Cultuurhistorie en archeologie

CULTUURHISTORIE

In het kader van het voortraject van de wegreconstructie is er een scan uitgevoerd voor het plangebied waarbij onder meer gekeken is naar de aanwezige cultuurhistorische waarden in en rond het plangebied. Hiertoe is gebruik gemaakt van de gegevens van de Provincie Limburg¹¹. De afbeeldingen behorende bij deze scan zijn in bijlage 1 opgenomen.

¹⁰ www.natuurloket.nl, december 2009

¹¹ Provincie Limburg (2006), *Cultuurhistorische Waardenkaart*, www.limburg.nl/cultuur. Maastricht.

De invloed van de reconstructie op de aanwezige cultuurhistorie is klein. Het huidige wegtracé is een historisch tracé, ouder dan 1806, maar verandert qua route niet.

Daarnaast zijn er langs het tracé enkele (rijks)monumenten gelegen en zijn er zowel binnen als buiten de bebouwde kom kruizen, een herdenkingsmonument en diverse monumentale gebouwen aanwezig. Met deze elementen is rekening gehouden bij het opstellen van het ontwerp waardoor gesteld kan worden dat de reconstructie, inclusief de nieuw aan te leggen elementen, de aanwezige historische elementen niet aantast of beschadigt. Het aspect cultuurhistorie belemmert de planontwikkeling dan ook niet.

ARCHEOLOGIE

Op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW-kaart) is het plangebied gelegen in een gebied dat deels niet gekarteerd is en deels gelegen in binnen een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde. De Gemeentelijke archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart behelst een verfijning van de IKAW-kaart. Op deze kaart is het plangebied gelegen in een gebied met een hoge verwachtingswaarde, enerzijds vanwege de hoge verwachtingswaarde van de omgeving, anderzijds vanwege de aanwezigheid van oude dorpskernen van Stramproy en Houtbroek (AMK-nummer 16720 en 16722). Uit raadpleging van Archis blijkt dat in de directe omgeving van het plangebied (ca. 100m) de volgende archeologische waarnemingen bekend zijn: waarnemingsnummer 400262, 403863 (middeleeuws aardewerk), 406575 en 51909 (Romeinse munten) en 30654 en 30656 (Prehistorische Bijlen).

De kans dat er daadwerkelijk archeologische vondsten zullen worden gedaan tijdens de werkzaamheden is echter vrij klein. De werkzaamheden vinden voor het grootste deel plaats op het bestaande tracé waarbij de asfaltlaag wordt verwijderd en er een nieuwe asfaltlaag (of in het geval van de rotonde een betonlaag) op wordt gelegd. Onder de bestaande asfaltlaag is een funderingslaag gelegen van circa 30 tot 50 cm zo blijkt uit het bodemonderzoek. Onder deze funderingslaag is de grond tot minimaal 90 cm diepte verstoord getuige de vele (puin) bijmengingen die zijn aangetroffen tijdens het bodemonderzoek. Binnen de bebouwde kom zijn er daarbij onder het tracé diverse kabels, leidingen en riolering aanwezig.

Concluderend kan wordt gesteld dat de bodem ter plaatse van het tracé in grote mate is verstoord. De nieuwe werkzaamheden zullen zich over het algemeen tot de asfaltlaag en het bovenste deel van de funderingslaag beperken. De kans dat er derhalve archeologische elementen worden verstoord of vernietigd als gevolg van de werkzaamheden is dan ook nihil.

Volgens het gemeentelijk archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart is archeologisch onderzoek nodig voor die delen waarvoor de bestemming wijzigt. Hiervoor komen binnen het plangebied enkel de gronden in aanmerking die nu buiten de bestemming verkeersdoeleinden liggen, te weten de gronden ter plaatse van de zuidelijke en noordelijke verkeersremmer en de rotonde. De klikmelding heeft aangetoond dat op de meerderheid van deze locaties kabels en leidingen aanwezig zijn waardoor de archeologische verwachting er naar beneden kan worden bijgesteld.

In de lijn van het nieuwe gemeentelijk beleid geldt dat voor zowel gebieden met een hoge verwachtingswaarde als historische dorpkernen de grens waarboven archeologisch onderzoek noodzakelijk wordt geacht, ligt bij bodemingrepen groter dan 250 m². De bodemingrepen bij de verkeersremmers en rotonde blijven beduidend beneden de 250 m². Het oppervlak van de zuidelijke verkeersremmers beslaat weliswaar 336 m², maar de daadwerkelijke bodemingrepen zijn er beperkt tot 150 m². Een archeologisch onderzoek wordt daardoor niet noodzakelijk geacht. De Provincie Limburg als opdrachtgever en initiatiefnemer treedt op als bevoegd gezag en toetst bovenstaand advies.

Het advies is inmiddels ter toetsing voorgelegd aan de provinciaal archeoloog. Deze heeft op basis van bovenstaande gegevens een archeologisch onderzoek niet langer noodzakelijk geacht.

3.5 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 de helft van de kosten die gemoeid zijn met de aanleg van de rotonde bijdragen. Tevens zal de gemeente Weert de extra kosten die moeten worden gemaakt bij het Kerkplein betalen.

4 CONCLUDEREND

De geplande reconstructie van de N292 inclusief de aanleg van een rotonde en twee komremmers, is strijdig met de voorschriften uit de vigerende bestemmingsplannen op die plekken waar de reconstructie of de aanleg van de elementen buiten de bestemming ‘verkeersdoeleinden’ valt. Het project zal pas kunnen worden verwezenlijkt, nadat een projectbesluit wordt genomen. Een projectbesluit 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 plattelandskern (P6) en ontwikkelingsruimte voor landbouw en toerisme (P5a). De N292 is in het POL2006 geclassificeerd als regionaal verbindende weg. De Provincie streeft ernaar om het aantal verkeersslachtoffers in 2010 en 2020 verder te reduceren, ondanks de groeiende mobiliteit. Concrete gevaarlijk punten en trajecten worden hierbij aangepakt door de Provincie. Voorliggend tracé is, gezien het aantal ongevallen in de afgelopen jaren, zo’n gevaarlijk punt dat wordt aangepakt. De ligging in de perspectieven P6 en P5a legt verder geen randvoorwaarden op aan de reconstructie en de aanleg van de rotonde en komremmers.

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.

Ecologisch gezien dient er rekening gehouden te worden met eventueel gebruik van bomenrijen langs het tracé door vleermuizen. Indien er bomenrijen gekapt of gerooid worden zal nader onderzoek naar het daadwerkelijk gebruik van de bomen door vleermuizen moeten plaatsvinden. Indien er werkzaamheden aan de duiker onder de N292 zullen worden uitgevoerd dan zal er een nader onderzoek moeten worden uitgevoerd naar de in De Vliet aanwezige vissoorten en amfibieën.

Concluderend kan gesteld worden dat de voorgenomen aanleg van een rotonde, twee komremmers en de reconstructie van de N292 te Stramproy 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.

Het projectbesluit wordt genomen voor dit concrete plan. Voor het gebied van het project blijft daarnaast het bestemmingsplan Buitengebied 1998 (deels) en het bestemmingsplan Stramproy (deels) van toepassing.

5 PROCEDURE

Het projectbesluit doorloopt als (voor)ontwerp en vastgesteld en plan, de volgende procedure:

- Algemene kennisgeving voorbereiding bestemmingsplan overeenkomstig art. 1.3.1. Bro.
- Vooroverleg voorontwerp projectbesluit (6 weken) met waterschap, provincie en rijk, overeenkomstig art. 5.1.1. Bro.
- Opstellen van een verslag van het vooroverleg en dit verslag opnemen in de ruimtelijke onderbouwing.
- Openbare (o.a. Staatscourant) en elektronische kennisgeving ter inzage legging ontwerp projectbesluit (6 weken), tevens toezending aan gedeputeerde staten, het waterschap en het rijk, overeenkomstig art. 3.11 Wro. Tevens worden de stukken langs elektronische weg beschikbaar gesteld. Door eenieder kunnen schriftelijk dan wel mondeling zienswijzen worden ingediend.
- Binnen 12 weken na afloop van de ter inzage legging vaststelling door burgemeester en wethouders (gezien delegatiebesluit van de raad van Weert van 9 december 2009).
- Openbare (o.a. Staatscourant) en elektronische kennisgeving besluit tot vaststelling binnen 2 weken na vaststelling, tevens toezending aan gedeputeerde staten, het waterschap en het rijk, overeenkomstig artikel 3.8. lid 3 Wro. 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 3.8. lid 5 Wro, 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 het vastgestelde projectbesluit.

KENNISGEVING VOORBEREIDING

Overeenkomstig artikel 1.3.1. Besluit ruimtelijke ordening is op 18 november 2009 in het huis-aan-huisblad Land van Weert kennis gegeven van het voornemen tot het voorbereiden van het projectbesluit Reconstructie provinciale weg Stramproy.

VOOROVERLEG

Het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een projectbesluit 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. Het voorontwerp projectbesluit is overeenkomstig artikel 5.1.1. Bro ten behoeve van het vooroverleg op 6

januari 2010 verzonden naar de Inspectie VROM regio Zuid, de Provincie Limburg en het Watertoetsloket Peel en Maasvallei.

De volgende reacties zijn ontvangen:

Watertoetsloket Peel en Maasvallei d.d. 3 februari 2010

Het Watertoetsloket deelt mede dat een wateradvies achterwege blijft omdat de uitbreiding van het verhard oppervlak minder dan 2.000 m² bedraagt.

Het Watertoetsloket vraagt wel rekening te houden met de aanwezigheid van het primaire water De Vliet, aangezien in de ruimtelijke onderbouwing is aangegeven dat 'indien er werkzaamheden aan de duiker uitgevoerd worden, er nader onderzoek uitgevoerd dient te worden naar de in De Vliet aanwezige vissoorten.' Het Watertoetsloket merkt op dat, afhankelijk van de aard van de werkzaamheden, een vergunning/melding van het waterschap vereist is.

Voorts verzoekt het Watertoetsloket dat de in de nabijheid van De Vliet te planten boom de doorgang ten behoeve van het uitvoeren van doelmatig onderhoud niet onevenredig mag belemmeren.

Reactie:

Van de brief van het Watertoetsloket wordt kennis genomen. Met de door het Watertoetsloket gemaakte opmerkingen wordt rekening gehouden.

Provincie Limburg d.d. 9 februari 2010

De Provincie deelt mede dat de beoordeling van het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. Indien het plan op dezelfde wijze wordt voortgezet, zal er geen aanleiding zijn om in de verdere procedure van het plan een zienswijze in te dienen.

Reactie:

Van de brief van de provincie wordt kennis genomen. Het plan wordt ongewijzigd in procedure gebracht.

VROM-Inspectie d.d. 3 maart 2010

De VROM-Inspectie deelt mede dat het plan de betrokken rijksdiensten geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen in de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid.

Reactie:

Van de brief van de VROM-Inspectie wordt kennis genomen.

De reacties zijn hierna integraal overgenomen.



Waterschap
Peel en Maasvallei

uw kenmerk: 1OMB
ons kenmerk: ka/jati/wt/2010.1870
uw brief van: 7 JANUARI 201009
datum: 2 februari 2010
verzonden: **- 3 FEB 2010**

Burgemeester en wethouders van
Weert
mevr. M. Arts
Postbus 950
6000 AZ WEERT



onderwerp: Vooroverleg projectbesluit Reconstructie provinciale weg Stramproy

Geacht College,

Wij hebben van u het bovengenoemde ontwerp-projectbesluit ontvangen op grond van artikel 5.1.1. van het Besluit op de ruimtelijke ordening. De Provincie Limburg is voornemens om de provinciale weg N292, welke loopt van Weert via Stramproy tot aan de Belgische grens, te reconstrueren, te voorzien van een rotonde in Stramproy en te voorzien van komremmers bij de komingangen van Stramproy.

In paragraaf 3.3.2 geeft u al aan dat de reconstructie onder de zogenaamde ondergrens valt voor een directe watertoets bij het waterloket van het waterschap Peel en Maasvallei, omdat de uitbreiding van het verhard oppervlak minder dan 2.000 m² bedraagt. Een wateradvies van het watertoetsloket blijft daarom achterwege.

Toch vragen we u rekening te houden met de aanwezigheid van het primaire water De Vliet, die aan de zuidelijke rand van het plangebied ligt. In paragraaf 3.3.6 geeft u aan dat "Indien er werkzaamheden aan de duiker worden uitgevoerd dient er nader onderzoek te worden uitgevoerd naar de in De Vliet aanwezige vissoorten." Afhankelijk van de aard van deze werkzaamheden is een vergunning/melding van het waterschap vereist. U kunt zich dan wenden tot ons team Vergunningen.

Verder blijkt uit het bijgevoegd kaartmateriaal dat een boom in de nabijheid van de De Vliet wordt geplant. Deze mag de doorgang ten behoeve van het voeren van doelmatig onderhoud niet onevenredig belemmeren. Aanvullende informatie hierover kunt u bij hetzelfde Team krijgen.

Drie Decembersingel 46
5921 AC Venlo

Postbus 3390
5902 RJ Venlo

T 077- 3891111
F 077- 3873605

E info@wpm.nl
I www.wpm.nl

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Jan Tielen, via (077) 38 91 130 of stuur een e-mail naar jan.tielen@wpm.nl.

Namens het watertoetsloket*,



ir. L.C. (Leen) Oosterom,
coördinator Advies

* Het watertoetsloket Peel en Maasvallei is een gezamenlijk initiatief in het kader van de watertoets van het Waterschap Peel en Maasvallei, de provincie Limburg en Rijkswaterstaat Directie Limburg. Dit (pre-)wateradvies is opgesteld door het waterschap Peel en Maasvallei. Het eventueel noodzakelijke (pre-)wateradvies van de provincie Limburg is hierin verwerkt. Het eventueel noodzakelijke (pre-)wateradvies van Rijkswaterstaat zal separaat worden verstrekt. Zowel het waterschap als de provincie zijn binnen de kaders van hun eigen taak en bevoegdheid verantwoordelijk voor hun deel van het advies. De provincie Limburg heeft het afdelingshoofd van de afdeling Kennis en Advies en het Dagelijks Bestuur van het waterschap Peel en Maasvallei bij besluit van 12 augustus 2004, kenmerk 2004/46842, gemachtigd tot ondertekening van het wateradvies, voor wat betreft het provinciale wateradvies in het kader van de watertoets.

Drie Decembersingel 46
5921 AC Venlo

Postbus 3390
5902 RJ Venlo

T 077- 3891111
F 077- 3873605

E info@wpm.nl
I www.wpm.nl



Gemeente Weert
Afdeling Omgevingsbeleid
de heer A. Passau
postbus 950
6000 AZ WEERT

GEMEENTE WEERT	
INGEKOMEN OP	
11 FEB. 2010	
ZAANKR.	023412
AFD./NR.	10MB/036020
RAADSNR.	
KOPIE NAAR	

Afdeling RO
Ons kenmerk CAS20100002302
DOC201000016313

Behandeld C.A.M. Schreurs
Telefoon (043) 389 74 04
Fax (043) 389 79 77
Email cam.schreurs@prvlimburg.nl
Maastricht 10 februari 2010
Verzonden

VERZONDEN - 9 FEB. 2010

Onderwerp

Advies ex artikel 3.1.1 Bro
voorontwerp Projectbesluit "Reconstructie provinciale weg Stramproy", hierna te noemen het plan

Uw verzoek heb ik op 11 januari ontvangen en is ingeschreven onder bovenvermeld kenmerk. Het plan is beoordeeld op de adequate doorwerkingen van provinciale belangen.

Ik deel u mede, dat de beoordeling van het plan geen aanleiding geeft tot het maken opmerkingen. Indien u dit plan op deze wijze voortzet, zal er geen aanleiding zijn om in de verdere procedure van het plan een zienswijze in te dienen.

Tenslotte wil ik u uitdrukkelijk wijzen op het gegeven dat per 1 januari 2010 alle bestemmingsplannen elektronisch volgens de wettelijke standaard moeten worden aangeleverd. Bij brief van 7 januari 2010 bent u daarover geïnformeerd.

ing. J. Antonides,
afdelingshoofd
Ruimtelijke Ontwikkeling

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

Bankrekening
Rabobank
13.25.75.728

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)
Lijn 3 (richting Heugem)



VROM-Inspectie
Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

> Retouradres Postbus 850 5600 AW Eindhoven

Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Weert
Postbus 950
6000 AZ Weert

GEMEENTE WEERT	
INGEKOMEN OP	
05 MAART 2010	
ZAAKNR.	023412
AFD./NR.	1018/036765
RAADSNR.	
KOPIE NAAR	

VROM-Inspectie
Directie Uitvoering
Regionale Afdeling Zuid
Kennedyplein 7-13
Postbus 850
5600 AW Eindhoven
www.vrom.nl

Contactpersoon
mevr. ing. K. Rigteink
T 040 - 265 29 11
F 040 - 265 30 30
viz-ruimtelijkeplannen
@minvrom.nl

Kenmerk
20100012931-KRI-Z

Kopie aan
GS van Limburg

Datum 3 maart 2010

Betreft vooroverleg projectbesluit: "Reconstructie van de provinciale weg
(N292) Stramproy" (H26831)

Geacht college,

Op 11 januari 2010 heb ik uw verzoek ontvangen om advies op grond van artikel 5.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening over het voorontwerpprojectbesluit "Reconstructie van de provinciale weg (N292) Stramproy".

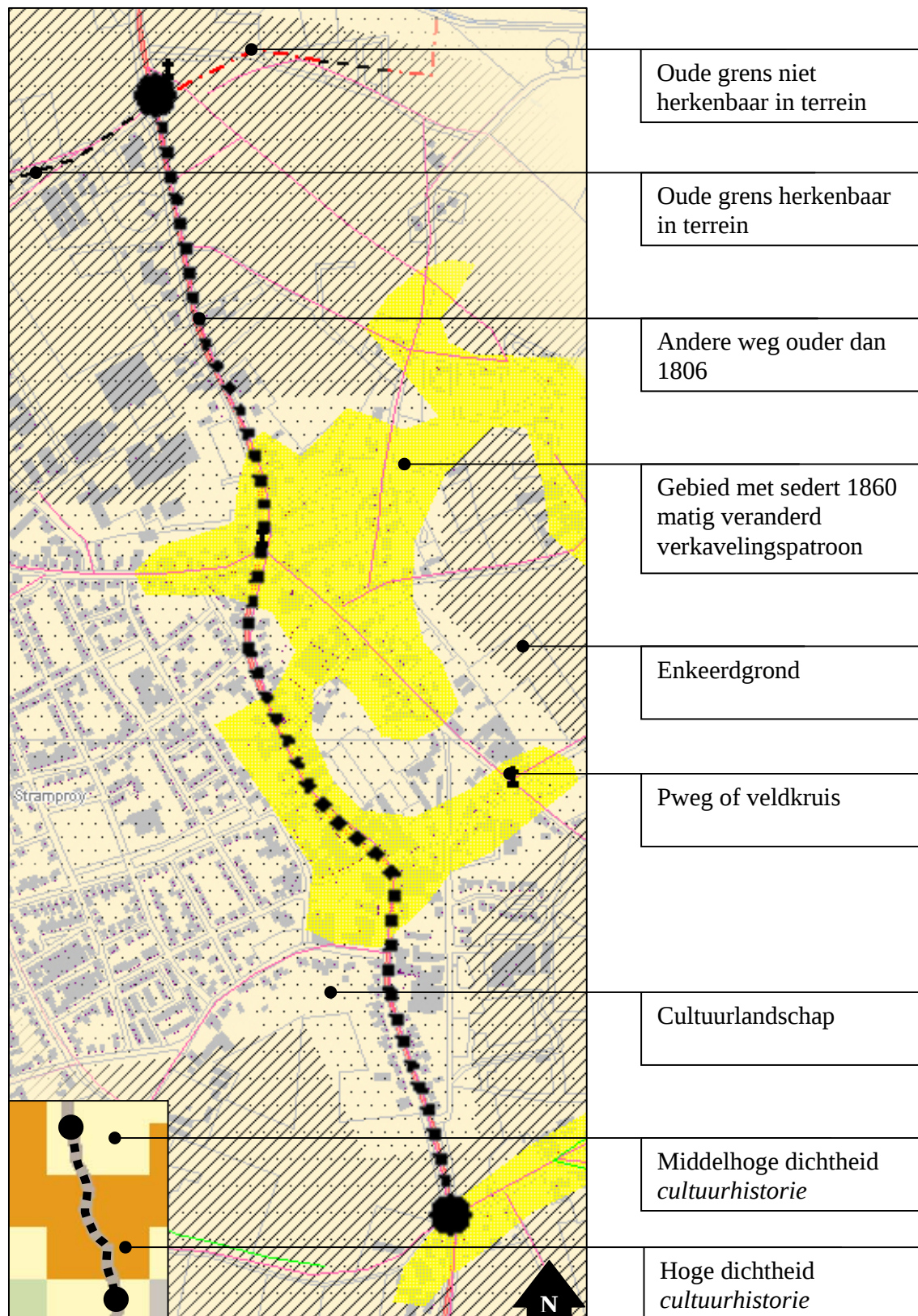
In de brief van 26 mei 2009 aan alle colleges van burgemeester en wethouders heeft de minister van VROM aangegeven over welke nationale belangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK2007-2008, 31500 nr 1) gemeenten altijd vooroverleg moeten voeren met het Rijk. Gemeenten verzoeken zelf de afzonderlijke rijksdiensten om advies. De VROM-Inspectie coördineert vervolgens de rijksreactie over voorontwerpbestemmingsplannen, -projectbesluiten en -structuurvisies richting gemeenten.

Het bovengenoemde plan geeft de betrokken rijksdiensten geen aanleiding tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen in de RNRB.

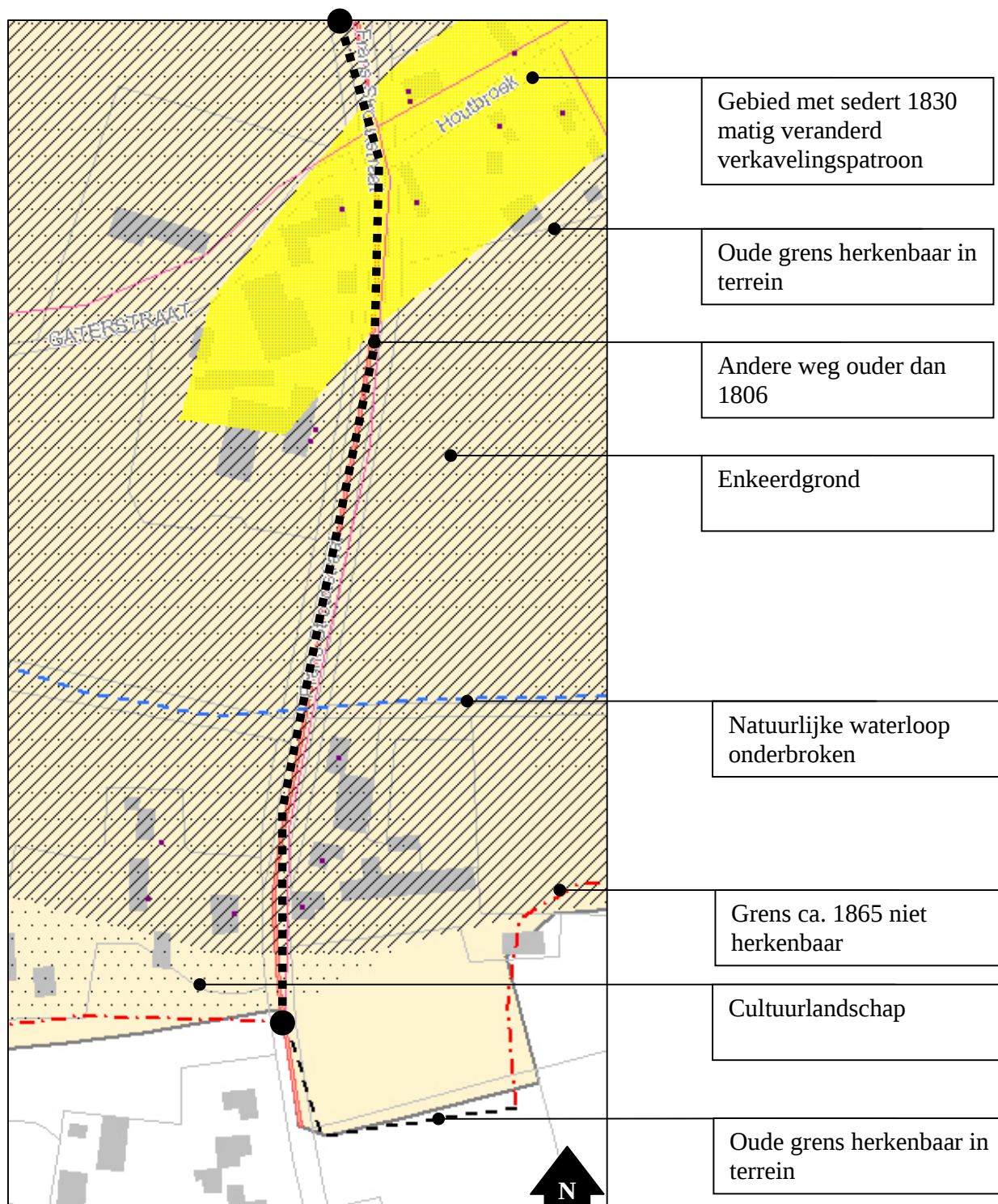
Hoogachtend,
de directeur-inspecteur regio Zuid,

mw. ir. J.G. Robberse

BIJLAGE 1 CULTUURHISTORISCHE WAARDENKAART



Figuur B1: cultuurhistorische waarden km 5,6 – km 7,3



Figuur B2: cultuurhistorische waarden km 7,3 – km 7,7

BIJLAGE 2 LUCHTKWALITEIT

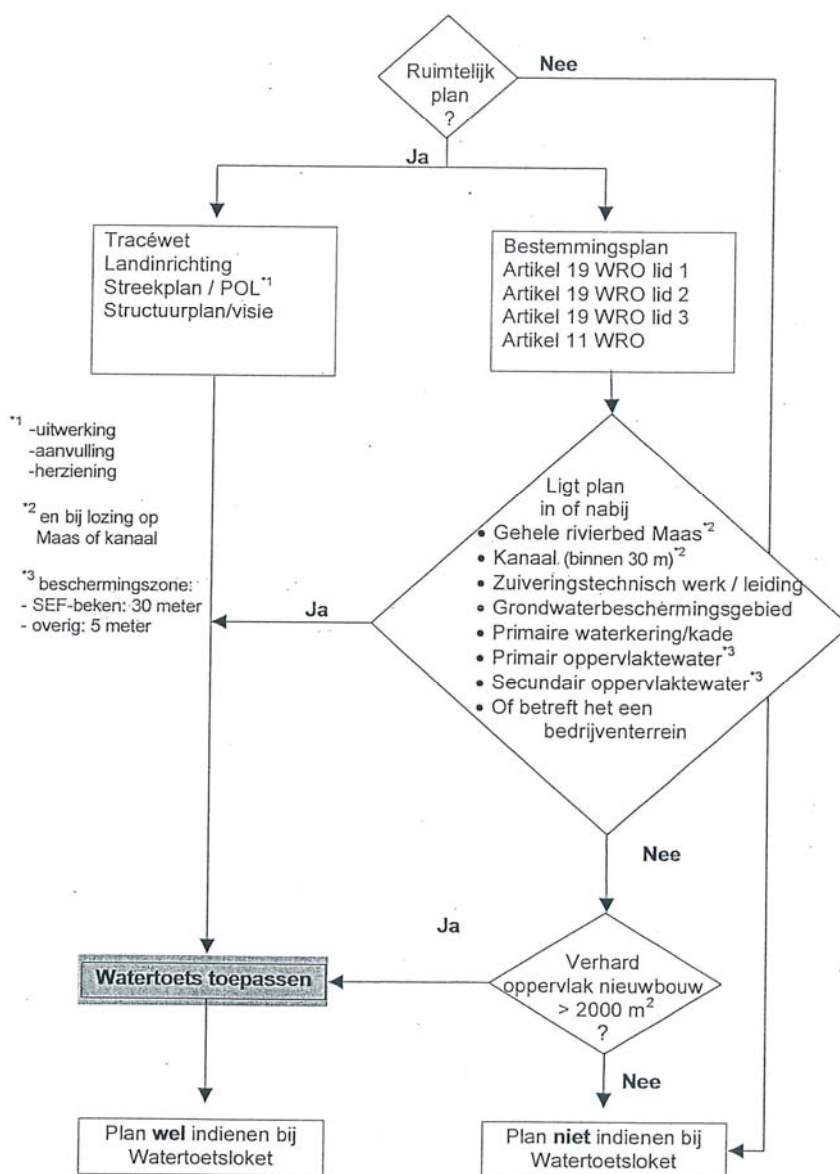
Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.
Siramproy	N292 (Julianastraat)	178332	356758	8713	0,90	0,07	0,03	0,00	0
Siramproy	N292 (Amentstraat)	178332	356758	9993	0,90	0,07	0,03	0,00	0
Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie	
Siramproy	N292 (Julianastraat)	178332	356758	Normaal stadsverkeer	3A	1	5	0,00	
Siramproy	N292 (Amentstraat)	178332	356758	Normaal stadsverkeer	3A	1	5	0,00	

BIJLAGE 3 – TOEPASSINGSBEREIK WATERTOETS WPM



Waterschap
Peel en Maasvallei

TOEPASSINGSBEREIK WATERTOETS Watertoetsloket Peel en Maasvallei



- Als het ruimtelijke plan niet ingediend hoeft te worden bij het watertoetsloket dan toch een waterparagraaf opnemen en de principes van duurzaam stedelijk waterbeheer toepassen.