

GEMEENTE CUIJK

**Bestemmingsplan Buitengebied 2010,
randweg Haps**

Toelichting

GEMEENTE CUIJK

Bestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps

Toelichting

Projectnummer: CUY007
Rapportnummer: 20140616-CUY007-T-VA01-BP_randweg_Haps.docx
Status: Vastgesteld
Datum: 16 juni 2014

Opsteller:
De heer T.
Koerselman



Verificatie:
Mevrouw I. Konings



Validatie:
De heer P. van
Zandvoort



Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding.....	1
1.2	Doel bestemmingsplan	2
1.3	Ligging van het plangebied.....	2
1.4	Leeswijzer	3
2	Huidige situatie	5
2.1	Ontstaansgeschiedenis	5
2.2	Ruimtelijke structuur	5
2.2.1	Landschap.....	5
2.2.2	Wegenstructuur	10
2.2.3	Functionele structuur.....	10
3	Planbeschrijving.....	13
4	Beleid	15
4.1	Rijksbeleid.....	15
4.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en ruimte	15
4.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	16
4.2	Provinciaal beleid.....	16
4.2.1	Structuurvisie ruimtelijke ordening	16
4.2.2	Brabants MIT 2011 - 2015	17
4.2.3	Verordening ruimte	17
4.2.4	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan	21
4.2.5	Fietsplan GGA-regio Noordoost Brabant.....	21
4.3	Regionaal beleid	22
4.3.1	Waterbeheersplan Aa en Maas (2009)	22
4.3.2	StructuurvisiePlus Land van Cuijk.....	22
4.3.3	Strategische visie	23
4.3.4	Structuurvisie.....	23
4.3.5	Convenant duurzaam bouwen.....	23
4.4	Gemeentelijk beleid	23
4.4.1	Beleidsnotitie 'Bebouwingsconcentraties voor kwaliteitsverbetering in het buitengebied'(2009).....	23
4.4.2	Groenbeheerplan Cuijk (2004)	24
4.4.3	Bomenstructuur- en beleidsplan gemeente Cuijk 2012	24
4.4.4	Landschapsontwikkelingsplan.....	25
4.4.5	Gemeentelijk Waterplan Cuijk (Wielinga et al, 2008)	26
4.4.6	Bestemmingsplannen	27
4.4.7	Dassennota	28
4.4.8	Archeologiebeleid	28
4.4.9	Milieubeleidsplan Cuijk 2011-2015 (2011)	28
4.4.10	Beleidsvisie Externe Veiligheid Land van Cuijk (2009)	29
5	Uitvoeringsaspecten	31
5.1	Milieu effect rapportage (MER)	31
5.2	Milieuaspecten	32

5.2.1	Bodem en grondwater.....	32
5.2.2	Luchtkwaliteit	33
5.2.3	Akoestiek	34
5.2.4	Externe veiligheid	41
5.3	Fysieke aspecten	42
5.3.1	Archeologie/ Cultureel erfgoed	42
5.3.2	Flora en fauna	43
5.3.3	Water.....	48
5.3.4	Kabels en leidingen	49
6	Juridische verantwoording	51
6.1	Algemeen.....	51
6.2	Toelichting op de verbeelding.....	51
6.3	Toelichting op de planregels	51
7	Uitvoerbaarheid.....	53
7.1	Economische uitvoerbaarheid	53
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	53

Tabellenlijst

Tabel 1: Grenswaarden luchtkwaliteit	33
Tabel 2: Rekenresultaten aanleg parallelweg	35
Tabel 3: Rekenresultaten aanleg Randweg N264	35
Tabel 4: Wijziging Oeffeltseweg	36
Tabel 5: Wijziging Sint Hubertseweg	36
Tabel 6: Wijziging Zoetsmeerweg noord	36
Tabel 7: Wijziging Zoetsmeerweg zuid	37
Tabel 8: Wijziging Lokkantseweg	37
Tabel 9: Rekenresultaten aanleg Randweg N264 inclusief steen mastiek asfalt	38
Tabel 10: Rekenresultaten aanleg Randweg N264 inclusief dunne deklaag B	39
Tabel 11: Hogere grenswaarden	40
Tabel 12: Hogere grenswaarden	40

Afbeeldingenlijst

Afbeelding 1: Globale ligging plangebied	3
Afbeelding 2: Gemeente Haps in 1811	6
Afbeelding 3: Fotolocaties landschapsanalyse	7
Afbeelding 4: Foto 1: bestaande N264 kijkend in de richting van de Balkloop	7
Afbeelding 5: Foto 2: Kruisstraat	7
Afbeelding 6: Foto 3: Zoetsmeerweg, kijkend in de richting van de Lokkantseweg	8
Afbeelding 7: Foto 4: Akkercomplex Haps gezien vanaf de Lokkantseweg (tussen 3a en 5)	8
Afbeelding 8: Foto 5: Burgemeester Moorenstraat, kijkend in de richting van Haps	8
Afbeelding 9: Foto 6: Burgemeester Moorenstraat, kijkend in noordelijke richting	9
Afbeelding 10: Foto 7: Oeffeltseweg nabij Nabuurs	9
Afbeelding 11: Foto 8: Gebied ten zuiden van de Lokkantseweg	9
Afbeelding 12: Kaartblad stedelijke ontwikkeling uit de Verordening ruimte 2012. bron: www.ruimtelijkeplannen.nl	18
Afbeelding 13: Kaartblad Natuur en landschap uit de Verordening ruimte 2012. bron: ww.ruimtelijkeplannen.nl	18
Afbeelding 14: uitsnede Groene Kaart	25

Afbeelding 15: Uitsnede uit het bestemmingsplan Buitengebied	27
Afbeelding 16: Risicokaart	29
Afbeelding 17: Ligging van het Natura2000-gebied Oeffelter Meent (geel) ten opzichte van het tracé (rood) van de randweg Haps (bron luchtfoto: Google Maps).	46
Afbeelding 18: Uitsnede uit de kaart Natuur en Landschap behorende bij de Verordening Ruimte van provincie Noord-Brabant. De randweg is globaal aangegeven (rood), evenals het gebied waar aanpassing van de bestaande N264 en de op- en afritten van de A73 plaats zal vind	48

Separate Bijlagen

1. MER, deel A, Kragten, 17 juli 2013 (rapportnummer CUY007-M06)
2. MER, deel B, Kragten, 17 juli 2013 (rapportnummer CUY007-M06)
3. Tracékeuzenotitie MER Randweg Haps, Kragten, 6 februari 2012 (code rapport DIV879)
4. Oplegnotitie randweg Haps, 20 maart 2012
5. Vooronderzoek bodem, Kragten, 15 juli 2013 (rapportnummer MIL 12.029)
6. Onderzoek luchtkwaliteit, Windmill, 14 november 2013 (rapportnummer P2011.018.02-01)
7. Onderzoek externe veiligheid, Windmill, 25 juni 2013 (rapportnummer P2011.018.05-1)
8. Archeologisch bureauonderzoek, SOB, juni 2013 (ISBN/EAN: 978-90-5801-193-2)
9. Memo bergingsopgave, Kragten, 28 januari 2014
10. Stikstofdepositie, Windmill, 12 november 2013 (rapportnummer P2011.018.03-14)
- 10a. Oplegnotitie onderzoek stikstofdepositie, Kragten, 21 mei 2014
11. Akoestisch onderzoek, Windmill, 27 januari 2014 (rapportnummer P2011.018.01-14)
12. Notitie maatregelen aanleg randweg N264, Windmill, 27 januari 2014 (rapportnummer P2011.018.01-17)
13. Compensatieplan, Kragten, 2 december 2013
14. Passende Beoordeling Randweg Haps, Viridis, 19 november 2013
15. Rapportage vleermuizenonderzoek Randweg Haps, Faunaconsult, 25 september 2013.
16. Memo jaarrond beschermde vogelnestplaatsen, Kragten, 23 januari 2014.
17. Inrichtingsplan artikel 2.2. Verordening ruimte, 15 januari 2014.
18. Eindverslag inspraakprocedure en wettelijk vooroverleg, gemeente Cuijk, 28 januari 2014
19. Inspraakreacties voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps
20. Reacties wettelijk vooroverleg voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps
21. Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop, Randweg Haps, Commissie voor de milieueffectrapportage, 19 december 2013 (rapportnummer 2442-88)
22. Nota van zienswijzen / wijzigingen betreffende het ontwerp-bestemmingsplan "Buitengebied 2010, randweg Haps"
23. Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2010, randweg Haps

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het dorp Haps is gelegen aan een tweetal belangrijke verkeersaders in Noordoost Brabant. Ten oosten van het dorp is de A73 gelegen. Het dorp zelf wordt doorsneden door de N264. Dit is één van de belangrijkste regionale oost-west verbindingen in Noordoost Brabant. Automobilisten die vanuit de regio Uden-Veghel naar het oosten moeten, kunnen gebruik maken van een beperkt aantal provinciale N-wegen. Dit zijn de N272 en de N264, waarvan de laatste de meest directe verbinding vormt.

De provinciale weg N264 door Haps veroorzaakt problemen in de dorpskern. De aanwezigheid van een diversiteit aan functies direct gelegen aan de weg in combinatie met veel auto- en vrachtverkeer zorgt voor verkeers- en leefbaarheidsknelpunten.

Gezien de op stapel staande ontwikkeling van het Regionaal Bedrijvenpark Laarakker (RBL) zal de problematiek verergeren.

Naar aanleiding van de knelpunten hebben de provincie Noord-Brabant en de gemeente Cuijk een intentieovereenkomst gesloten, met als doel gezamenlijk een toekomstbestendige oplossing voor het mobiliteits- en leefbaarheidsvraagstuk ten aanzien van de N264 in de kern Haps te realiseren.

De doelstelling is uitgesplitst in een aantal subdoelstellingen:

- Afname van de verkeersintensiteit in de kern (lokaal).
- Afname van het aandeel vrachtverkeer in de kern (lokaal).
- Optimaliseren van de verbinding tussen A73 en A50 (regionaal).
- Afname van de reistijd van/door Haps richting A73 en A50 (regionaal).
- Verbetering van de verkeersveiligheid.
- Verbetering van de oversteekbaarheid.
- Bijdrage aan de verbetering van de aantrekkelijkheid van het centrum.
- Afname van de geluidbelasting op de woninggevels langs de weg in de kern.
- Afname van de concentraties lucht verontreinigende stoffen in de kern.
- Afname van de trillingshinder.

Om te onderzoeken hoe de doelstellingen het best kunnen worden behaald is een aantal alternatieven benoemd:

- Alternatief 0+: een herinrichting van de bestaande N264 in de kern Haps.
- Alternatief 1: een randweg ten zuidoosten van de kern die ter hoogte van de gemeentegrens met de gemeente Mill en Sint Hubert aanhaakt op de bestaande N264 en vervolgens loopt via de Kruisstraat parallel aan de Balkloop en De Bengels en aansluit op de bestaande N264 ter hoogte van het RBL.
- Alternatief 2: een randweg ten zuidoosten van de kern die ter hoogte van de gemeentegrens met de gemeente Mill en Sint Hubert aanhaakt op de bestaande N264 en vervolgens tot aan de Zoetsmeerweg hetzelfde tracé volgt als alternatief 1. Vervolgens buigt de randweg af naar het noorden en loopt in noordoostelijke richting tot aan de aansluiting op de bestaande N264 nabij het RBL.
- Alternatief 3: een randweg ten oosten van de kern die tot aan het kruispunt N264-Zoetsmeerweg het bestaande tracé van de N264 volgt. Vervolgens sluit de randweg ten oosten van Haps aan op het tracé van alternatief 2 en loopt in noordoostelijke richting tot aan de aansluiting op de bestaande N264 nabij het RBL.
- Alternatief 4: een randweg ten westen en noorden van de kern die aanhaakt op de bestaande N264 nabij de gemeentegrens met de gemeente Mill en Sint Hubert en ten oosten van de Mondsestraat aansluit op de bestaande N264.

De benoemde alternatieven zijn op hun effect op het milieu en hun oplossend vermogen onderzocht middels het doorlopen van een m.e.r.-procedure. Op basis van dit alternatievenonderzoek is alternatief 2 als voorkeursalternatief vastgesteld.

Dit voorkeursalternatief is (grotendeels) gelegen op gronden waarop het aanleggen van een weg op basis van het vigerend bestemmingsplan “Buitengebied 2010” niet is toegestaan. Het alternatief wordt daarom juridisch vertaald in een bestemmingsplan om de aanleg van de randweg mogelijk te maken. Het MER geldt hierbij als zeer uitgebreide onderbouwing van de milieuaspecten en is ondersteunend in de besluitvorming rond voorliggend bestemmingsplan.

1.2 Doel bestemmingsplan

Door het vaststellen van voorliggend bestemmingsplan wordt de aanleg van de randweg Haps juridisch mogelijk gemaakt en verankerd.

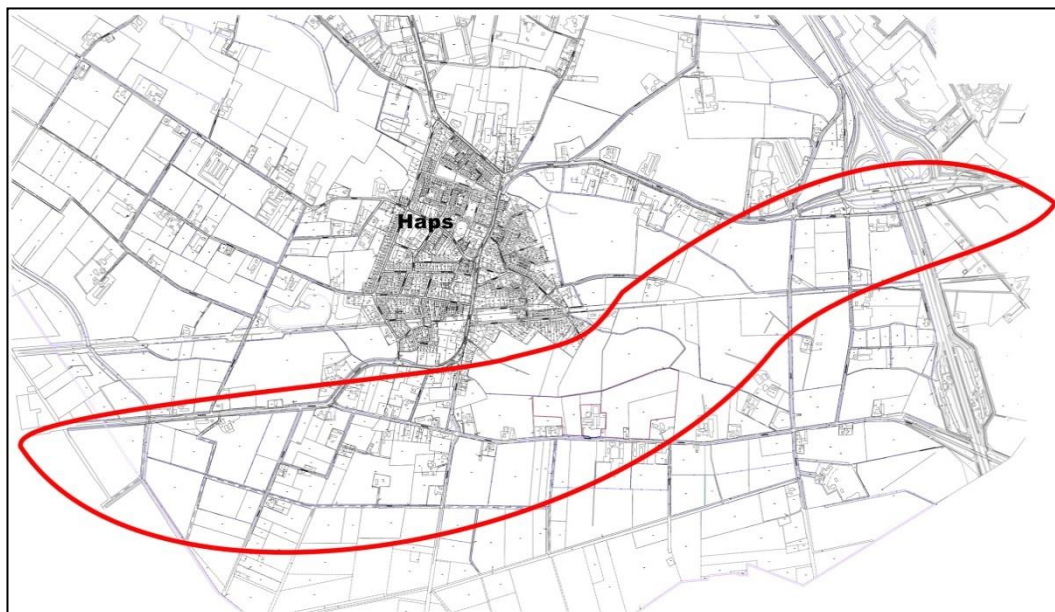
In artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening is bepaald dat in een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels dienen te worden gesteld ten aanzien van het (be)bouwen en gebruiken van gronden en opstallen. Om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen moet in de toelichting bij een bestemmingsplan een zogeheten ruimtelijke onderbouwing van het voornemen worden opgenomen.

In de ruimtelijke onderbouwing wordt aan de hand van een omschrijving van het voornemen/het project aangetoond dat het plan past binnen z'n omgeving en binnen het vigerend beleid van de verschillende overheidsniveaus. Daarnaast moet worden aangetoond dat aan de planologische en milieutechnische randvoorwaarden wordt voldaan. In dit geval is dit voor een belangrijk deel gedaan middels het doorlopen van een m.e.r.-procedure. Tot slot moet de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan worden aangetoond. Voorliggende rapportage biedt de ruimtelijke onderbouwing voor het beoogde project en vormt daarmee de toelichting bij het bestemmingsplan.

1.3 Ligging van het plangebied

Het plangebied voor de randweg is gelegen aan de zuidoostzijde van het dorp Haps en bestaat uit het ruimtebeslag voor de nieuwe randweg en alle bijbehorende voorzieningen.

De bestaande N264/St. Hubertseweg vormt de noordwestelijke begrenzing. Vervolgens kruist de randweg/het plangebied de Wanroijseweg en volgt de bestaande Kruisstraat. Ten oosten van de Zoetsmeerweg buigt de randweg af in noordelijke richting en loopt door het akkercomplex ten oosten van Haps richting het Regionaal Bedrijvenpark Laarakker.

Afbeelding 1: Globale ligging plangebied

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de huidige situatie in het plangebied. Hierbij komen de ontstaansgeschiedenis van het gebied, de ruimtelijke en de functionele situatie aan bod, maar ook het huidig bestemmingsplankader. In hoofdstuk 3 is een uitgebreide omschrijving van de voorgenomen ingreep opgenomen. De omvang, inhoud, verschijningsvorm en technische details van het project worden behandeld, alsmede het nut en de noodzaak ervan. In hoofdstuk 4 wordt het vigerend beleid behandeld. Hoofdstuk 5 bevat een beschrijving van de milieukundige en planologische (sectorale) aspecten en verantwoordt (al dan niet met behulp van uitgevoerde onderzoeken) de voorgenomen ingreep. Getoetst wordt of de ingreep voldoet aan de sectorale wetgeving, bijvoorbeeld op het gebied van bodem, akoestiek of externe veiligheid. Daarnaast wordt beoordeeld of er sprake is van 'een goede ruimtelijke ordening'. Hoofdstuk 6 behandelt het juridisch kader. Ingegaan wordt op de wijze van bestemmen in de planregels. De toelichting wordt afgesloten met een hoofdstuk waarin de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het planvoornemen worden beargumenteerd.

2 Huidige situatie

2.1 Ontstaansgeschiedenis

In de omgeving van Haps wordt al zeer geruime tijd gewoond. Er zijn archeologische vondsten gedaan die erop duiden dat reeds rond 8000 voor Christus mensen zich in de streek hadden gevestigd. Daarnaast zijn er vondsten gedaan uit de Romeinse, Frankische en Karolingische tijd.

De bodem van het onderzoeksgebied is grotendeels gevormd tot in het Weichselien (het laatste glaciaal, tot circa 10.000 jaar geleden). Het is het resultaat van het zich repeterend insnijden van de Maas en vervolgens sedimenteren van zand, grind en klei. Op deze wijze ontstonden terrasvlakten, terraswelingen en terrasrestruggen. Ook werden afwateringsgeulen gevormd. Deze eerste bewoners vestigden zich op de zandruggen ten oosten van de Lage Raam, in het Maasdal. Ter plaatse van de eerste bewoning was er sprake van een oud vlechtend afwateringssysteem van de Maas. De geulen zijn vandaag de dag niet meer watervoerend, maar wel nog herkenbaar als laagten in het landschap.

De naam Haps is in de bekende literatuur als eerste te vinden rond 1200 als de familienaam Hops. De naam van het dorp zou afgeleid zijn van deze familie, waarvan een lid kanunnik was en in de directe omgeving van de adellijke familie Van Cuijk zou hebben geleefd. Anderen verwijzen echter naar de keltische term “appa”, dat duidt op de aanwezigheid van water. Duidelijk is echter wel dat de heerlijkheid Haps rond 1310 werd afgesplitst van de heerlijkheid Cuijk. Tot 1994 heeft Haps als zelfstandige gemeente bestaan. Hierna is het bij een gemeentelijke herindeling bij de gemeente Cuijk gevoegd.

In de Middeleeuwen telt het dorp ongeveer 200 – 300 inwoners. Het landbouwkundig gebruik van de gronden rond het dorp heeft geleid tot het ontstaan van een groot akkercomplex met een esdek ten oosten van de huidige kern. In 1873 wordt de spoorlijn Boxtel-Wezel aangelegd en Haps krijgt een eigen station daaraan. Tot de Eerste Wereldoorlog is het Duitse Lijntje van internationale betekenis. Aan het reizigersvervoer komt in 1951 een einde, maar tot in de zestiger jaren passeert er tweemaal per dag een goederentrein.

2.2 Ruimtelijke structuur

2.2.1 Landschap

Zoals beschreven in paragraaf 2.1 gaat de bewoningsgeschiedenis van Haps ver terug. Vanuit de zeer oude nederzetting heeft de bebouwing en het wegenpatroon zich ontwikkeld op de hoogst gelegen gronden richting de dorpen Cuijk, Wanroy en Rijkevoort.

De akkers behorende bij de hoeven in Haps waren gelegen rondom de nederzetting. Aan de zuidoostzijde van Haps zijn deze essen nog aaneengesloten gelegen tussen de bestaande N264, de Stokvoortsestraat en de Lokkantseweg. De akkers ontstonden op hoger gelegen, zandige delen van het landschap. Lager gelegen delen, zoals het gebied rondom de Gravenhof, waren in gebruik als weidegrond. Ten zuiden van Haps, inmiddels vastgegroeid aan Haps, lag het buurtschap Putselaar, bestaande uit enkele hoeven. Het grondgebruik rondom deze hoeven was gevarieerd: er waren zowel akkers als weilanden aanwezig. Het gebied ten zuiden van de Lokkantseweg was tot aan het begin van de 20e eeuw in gebruik als gemeenschappelijke heidegrond. Aan het begin van de 20e eeuw zijn deze gebieden ontgonnen en eveneens in landbouwkundig gebruik genomen. Door het oude akkercomplex ten noorden van de Lokkantseweg is halverwege de 19e eeuw een spoorlijn aangelegd: het Duits Lijntje. Dit Duits Lijntje is nu als groen lijnelement in het landschap herkenbaar.

Afbeelding 2: Gemeente Haps in 1811

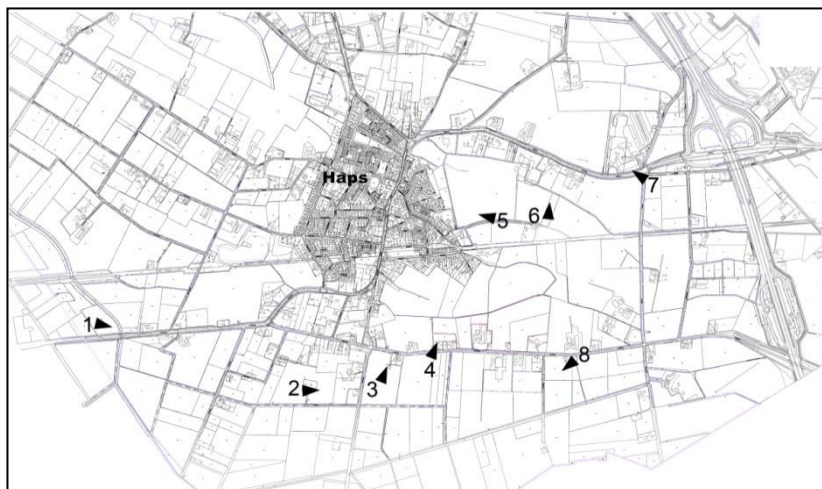


Het huidige landschap aan de oost- en zuidoostzijde van Haps wordt gekarakteriseerd door een open, agrarisch landschap met laanstructuren langs de belangrijkste wegen. Het landschap noordelijk en zuidelijk van de Lokkantseweg kan daarbij worden aangeduid als grootschalig, terwijl het landschap rond het voormalige buurtschap Putselaar nog steeds kleinschalig van aard is. De agrarische bedrijven noordelijk van de Lokkantseweg zijn grotendeels nog jong, waarbij de bedrijfsactiviteiten zich concentreren op veeteelt (melkveehouderij). De gronden zijn hier dan ook momenteel grotendeels in gebruik als weidegrond, dan wel hooiland. Slechts op enkele percelen binnen het gebied wordt tarwe en maïs verbouwd. De dorpsranden van Haps en de essen zijn tegenwoordig enigszins verrommeld. Oorspronkelijke monumentale hoeven, steilranden, houtkanten en laanstructuren zijn echter nog steeds aanwezig.

Zuidelijk van de Lokkantseweg bevindt zich een grootschalig, open landschap met een regelmatige verkavelingsstructuur. Deze structuur weerspiegelt nog het oorspronkelijke ontginningspatroon. De Lokkantseweg, die wordt gekenmerkt door een laanstructuur en aanliggende hoeven, vormt een belangrijke blikvanger in het gebied en een scheidslijn tussen het historisch akkercomplex in het noorden en de recentere ontginning in het zuiden. De gronden zuidelijk van de Lokkantseweg zijn momenteel grotendeels in gebruik als grasland en weidegrond voor de melkveehouderijen aan de Lokkantseweg. Dit gedeelte van het zoekgebied voor de randweg Haps is in de loop van de tijd het minst veranderd en kan worden beschouwd als landschappelijk gaaf. Meest waardevolle elementen zijn de lanen en de erfafscheidingen van zomereik.

Het oude buurtschap Putselaar kenmerkt zich als stedelijk verdichtingsgebied. Toch is de oorspronkelijke kleinschaligheid nog zichtbaar aan de aanwezige hoeven, bomenrijen en verschillende soorten economische activiteit (o.a. een rozenkwekerij).

Afbeelding 3: Fotolocaties landschapsanalyse



Afbeelding 4: Foto 1: bestaande N264 kijkend in de richting van de Balkloop



Afbeelding 5: Foto 2: Kruisstraat



Afbeelding 6: Foto 3: Zoetsmeerweg, kijkend in de richting van de Lokkantseweg



Afbeelding 7: Foto 4: Akkercomplex Haps gezien vanaf de Lokkantseweg (tussen 3a en 5)



Afbeelding 8: Foto 5: Burgemeester Moorenstraat, kijkend in de richting van Haps



Afbeelding 9: Foto 6: Burgemeester Moorenstraat, kijkend in noordelijke richting



Afbeelding 10: Foto 7: Oeffeltseweg nabij Nabuurs



Afbeelding 11: Foto 8: Gebied ten zuiden van de Lokkantseweg



2.2.2 Wegenstructuur

De bestaande N264 vormt een belangrijke schakel in het wegennet in Noordoost Brabant. Met name sinds de openstelling van de A50 tussen Eindhoven en Oss is het belang van de N264 als regionale schakel toegenomen. Een mogelijk alternatief voor de N264 zou zijn gelegen in het aanleggen van een nieuwe verbinding tussen A73 en A50. De regio Noordoost-Brabant wordt gezien als een “zwakke schakel” in het wegennet in Brabant, omdat er geen rijksweg in oost-west richting is gelegen. Een optie zou het doortrekken van de A77 zijn. Deze optie is uitgebreid onderzocht en geconcludeerd is dat de noodzaak voor een nieuwe oost-westverbinding vanuit verkeerskundige optiek niet kan worden aangetoond. De vervoerwaarde is daarvoor te gering en de voordelen in termen van reistijdverbetering zijn beperkt. Een nieuwe oost-westverbinding geeft, naar aanleiding van de resultaten van het verkeerskundig onderzoek, onvoldoende aanknopingspunten een oplossing te zijn voor de gesignaleerde problematiek in het studiegebied.

Bovenstaande houdt in dat de N264 een belangrijke, regionale verkeersfunctie zal blijven vervullen. Voor Haps is de N264 met afstand de belangrijkste wegverbinding van en naar alle windrichtingen. Circa 2 km oostelijk van Haps is er uitwisseling mogelijk tussen de N264 en de A73. Buiten de bebouwde kom zijn vrijliggende fietsvoorzieningen langs de N264 aangebracht. Binnen de bebouwde kom is hiervoor binnen de bestaande eigendomsgrenzen te weinig ruimte en is derhalve gekozen voor verhoogde, aanliggende fietspaden. Ter hoogte van de basisschool is ten behoeve van een veilige oversteek een middengeleider met snelheidsverlagende maatregel (plateau) aangebracht. Zowel binnen als buiten de bebouwde kom is de bestaande N264 niet voldoende ingericht conform de essentiële herkenbaarheidskenmerken zoals die volgens Duurzaam Veilig zijn voorgeschreven bij gebiedsontsluitingswegen.

In en om de kern Haps vervult naast de bestaande N264 ook de Kalkhofseweg een verkeersfunctie. Deze weg vormt een directe verbinding tussen Haps en Cuijk en is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg binnen en buiten de bebouwde kom. De overige wegen in het buitengebied rond Haps maken onderdeel uit van een 60 km zone. Met name lokaal verkeer maakt hier gebruik van. Wel is van belang op te merken dat de route De Bengels - Lokkantseweg in beperkte mate als alternatieve route voor de bestaande N264 wordt gebruikt. Tevens dient deze route als ontsluiting voor de diverse agrarische bedrijven in het buitengebied. Beide wegen hebben voorts ontsluitende functies naar bijvoorbeeld Rijkevoort, Beugen en bedrijventerrein Sterckwijk in de gemeente Boxmeer. Naast beide voornoemde wegen moeten de Zoetsmeerweg, Beerseweg, Steenakkerstraat, Wanroyseweg en Cuijkseweg genoemd worden. De Zoetsmeerweg vormt eveneens een directe verbinding tussen Haps en Rijkevoort. Aan deze weg is, buiten de bebouwde kom, de tennisvereniging van het dorp gelegen. De Beerseweg en Steenakkerstraat ontsluiten met name het buitengebied aan de westzijde van Haps.

De gemeente Cuijk heeft een fietsroutenetwerk gedefinieerd voor de gehele gemeente. Voor Haps betekent dit dat de bestaande N264, Kalkhofseweg en Cuijkseweg onderdeel uitmaken van het hoofdfietsroutenetwerk. De Zoetsmeerweg is onderdeel van het secundair fietsroutenetwerk en De Bengels / Rijkevoortseweg alsmede de Beerseweg maken deel uit van het recreatief fietsroutenetwerk.

2.2.3 Functionele structuur

Haps is een dorp waar de landbouw nog een relatief grote rol speelt. In de omgeving van de kern zijn een tweetal Landbouw OntwikkelingsGebieden aangewezen. Dit is het LOG Ass met een beperkte omvang ten westen van Haps en het grote LOG Haps- Rijkevoort ten zuiden van de Lokkantseweg. Dit LOG is overigens grotendeels gelegen in de gemeente Boxmeer.

Binnen het plangebied is niet de intensieve veehouderij de belangrijkste agrarische tak, maar de melkveehouderij. Aan de Lokkantseweg is een aantal grote melkveehouderijen gelegen. Het tracé loopt over gronden van veehouderijen aan de Zoetsmeerweg 10a, de Lokkantseweg 1, 5 en 9, de St. Hubertseweg 3 en de Oeffeltseweg 6a en 16.

Het grondgebruik binnen het plangebied is dan ook voornamelijk agrarisch, variërend van grasland tot (maïs)akkers. Het tracé voor de randweg kruist daarnaast het Duits Lijntje dat als natuur en wandelpad is ingericht. Van de bestaande N264 tot de Zoetsmeerweg loopt het tracé grotendeels over de Kruisstraat die deels verhard en deels onverhard is. Nabij de kruising van de Kruisstraat en de Zoetsmeerweg loopt het tracé van de randweg over een bestaande woning. Deze dient te worden geamoveerd.

3 Planbeschrijving

Op basis van het opgestelde MER is een keuze gemaakt voor alternatief 2 als uit te werken en te realiseren voorkeursalternatief. Alternatief 2 is een randweg ten zuidoosten van de kern Haps.

Het voorkeursalternatief moet een volwaardige verbinding vormen tussen de Sint Hubertseweg en de Oeffeltseweg en moet daarom aan een aantal eisen voldoen. Ten aanzien van de functie, de vormgeving en het gebruik van de weg gelden de volgende randvoorwaarden:

- Duurzaam Veilige inrichting.
- Functie: gebiedsontsluitingsweg (binnen en/of buiten de bebouwde kom).
- Maximale snelheid: 80 km/u buiten bebouwde kom, 50 km/u binnen de bebouwde kom.
- Waar nodig parallelwegen voor bereikbaarheid percelen en ontsluiting woningen.
- Waar nodig fietspaden voor een logische verbinding met het bestaande fietsnetwerk.
- Om het gebruik van de randweg voor doorgaand verkeer maximaal te laten zijn dient de randweg vanuit de A73 en vanuit de richting Mill / Uden de logische route te zijn. Men dient als het ware af te slaan wanneer men herkomst of bestemming in Haps heeft.
- Gelet op de ontwikkeling van het Regionaal Bedrijventerrein Laarakker (RBL) is een snelle ontsluiting van het RBL op de randweg wenselijk.
- De noodzakelijke bereikbaarheid van woningen en percelen dient gewaarborgd te zijn. Er zijn dus enkele aansluitingen op het onderliggend wegennet noodzakelijk.
- Landschappelijke inpassing met ruimtereservering voor realisatie van onder andere ecologische verbindingzones.

Het tracé van alternatief 2 heeft een totale lengte van circa 3,6 kilometer en is daarmee nagenoeg even lang als de bestaande route door de kern (circa 3,5 kilometer).

Het tracé doorkruist het gebied tussen bestaande N264 en De Bengels ten zuiden van buurtschap Putselaar en de Lökkantseweg. Aan de westzijde sluit het tracé ter hoogte van de gemeentegrens met de gemeente Mill en Sint Hubert aan op de bestaande N264, ter hoogte van de St. Anthonisloop komt een rotonde voor het verkeer richting Haps. Vervolgens loopt het tracé in zuidelijke richting af en volgt eerst de Kruisstraat, om zoveel mogelijk aan te sluiten bij bestaande infrastructuur. Ten westen van de Zoetsmeerweg buigt het tracé van alternatief 2 af naar het noorden.

Om het aantal aansluitingen, en daarmee potentiële conflictpunten, op de randweg zo beperkt mogelijk te houden is alleen uitwisseling ter hoogte van de Zoetsmeerweg voorzien door middel van een rotonde. Deze rotonde wordt gerealiseerd in de oksel van de Lökkantseweg en de Zoetsmeerweg, ten oosten van de bestaande Zoetsmeerweg.

Na deze rotonde loopt het tracé van alternatief 2 door het oude akkercomplex dat op de kaart is aangeduid als Lökkant. Vervolgens kruist het tracé de voormalige spoorlijn “het Duits Lijntje” en sluit ter plaatse van het nieuwe kruispunt nabij het RBL aan op de Oeffeltseweg.

Er wordt voorzien in de ontsluiting van de aangrenzende kavels. Dit is uitsluitend noodzakelijk op het wegvak ten westen van de Zoetsmeerweg. Tussen de Zoetsmeerweg en de Wanroijseweg zijn aan beide zijden parallelwegen noodzakelijk, westelijk van de Wanroijseweg is alleen aan de zuidzijde een parallelweg noodzakelijk.

4 Beleid

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities voor Nederland in 2040: een visie hoe Nederland er in 2040 voor moet staan. Uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk zijn de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028 en is aangegeven welke nationale belangen daarbij aan de orde zijn. De SVIR is vastgesteld op 13 maart 2012.

Nederland moet concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig zijn in 2040. Dit is het uitgangspunt van de SVIR. Om dit te bereiken moet het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. De ruimtelijke ordening wordt zo dicht mogelijk bij burgers en bedrijven gebracht. Provincies en gemeenten krijgen meer verantwoordelijkheden en beleidsvrijheid (decentraal, tenzij) en de gebruiker komt centraal te staan.

Het Rijk zet zich met name in op de drie hoofddoelen:

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

Naast het benoemen van bovenstaande beleidsdoelen onderscheidt het Rijk 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken:

- Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie.
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.
- Efficiënt gebruik van de ondergrond.
- Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (ketenmobiliteit en multimodale knooppunten).
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem.
- Het in standhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.
- Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.
- Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Conclusie

Een aanzienlijk deel van de benoemde ruimtelijke belangen van het rijk heeft betrekking op het goed functioneren van het wegennet, maar ook op het verbeteren van de milieukwaliteit en bescherming tegen geluidsoverlast. De realisatie van de randweg Haps streeft deze nationale ruimtelijke doelen na.

4.1.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)*

De AMvB Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro). Met uitzondering van enkele onderdelen is het Barro eind december 2011 in werking getreden. In de AMvB zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. De AMvB Ruimte is gericht op doorwerking van de nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Op 1 oktober 2012 is de eerste wijziging van het Barro in werking getreden.

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen:

- Rijksvaarwegen.
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam.
- Kustfundament.
- Grote rivieren.
- Waddenzee en waddengebied.
- Defensie.
- Ecologische hoofdstructuur.
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden.
- Hoofdwegen en hoofdspoorwegen.
- Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Aan bovengenoemde onderwerpen zijn in het Barro deels al regels gekoppeld, deels zijn enkele onderwerpen nog open gelaten. De SVIR bepaalt welke kader stellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen. Bijvoorbeeld ten aanzien van activiteiten binnen een rivierbed zijn daarom kaderstellende regels opgenomen, die in een bestemmingsplan dienen te worden overgenomen/ waaraan een bestemmingsplan dient te voldoen. Ten aanzien van de EHS zijn de regels doorvertaald in de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant.

Conclusie

Voor het plangebied van de randweg Haps gelden geen specifieke regels op grond van het Barro.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 *Structuurvisie ruimtelijke ordening*

De provincie geeft in de structuurvisie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie. Het is de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. De visie geeft een ruimtelijke vertaling van de opgaven en doelen uit de Agenda van Brabant. Daarnaast ondersteunt de structuurvisie het beleid op andere provinciale beleidsterreinen, zoals het economisch-, mobiliteits-, sociaal-, cultureel-, milieu- en natuurbelied.

Ten aanzien van infrastructuur wordt vermeld dat een goede internationale ontsluiting, door de lucht, over spoor en via de weg, van de economische kerngebieden van groot belang is voor het versterken van het vestigingsklimaat in Noord-Brabant. De provincie wil de bereikbaarheid tussen steden, en tussen steden en omliggende regio's verbeteren.

Daarbij wordt bestaande weginfrastructuur optimaal benut en infrastructuur uitgebouwd als dat noodzakelijk is. Voor de regio Noordoost-Brabant luidt de geformuleerde gebiedsopgave als volgt:

In Oost-Brabant is sprake van een forse concentratie aan food en –processingindustrie, primaire productie en dienstverlening. Ontwikkelingen in de landbouw (schaalvergroting en internationalisering van handel en productie) vragen ook om een vernieuwd agrarisch landschap. De afstemming tussen enerzijds ontwikkelingen in de grootschalige (intensieve) landbouw en duurzame energieproductie uit agrarische productieprocessen en anderzijds kleinschalige landbouw en de bescherming en inrichting van natuur en landschap is essentieel. De opgave is om de ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid van de regio te borgen en op middellange termijn samen met het rijk na te denken over nieuwe intelligente agro-logistieke en ruimtelijke concepten.

De provincie vindt het van groot belang dat bij de trajectkeuze en vormgeving van wegen een goede relatie gelegd wordt met de omliggende stedelijke gebieden en het landschap. Het doel is dat elke nieuwe ingreep bijdraagt aan het behoud of de versterking van de kenmerken van het gebied. Bij routeontwerp gaat het niet alleen om een zorgvuldige inpassing van infrastructuur in het landschap, maar ook om het herkenbaar en beleefbaar maken van het landschap en het accentueren van kwaliteiten.

Daarbij is aandacht nodig voor:

- De wijze waarop de weg bijdraagt aan de herkenbaarheid van de landschaps- en ontginningsstructuur.
- De beleving van openheid versus beslotenheid zoals panorama's, zichtrelaties, bijzondere landschappen en/of dorps- en stadsgezichten.
- De vormgeving van weg en directe omgeving (berm, bermsloot, kruisingen, afslagen, rotondes e.d.) in aansluiting op de gebiedskenmerken.

4.2.2 Brabants MIT 2011 - 2015

Het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport is het uitvoeringsprogramma van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan van de provincie Noord – Brabant. In het MIT is een integrale aanpak van de problematiek op de N264 tussen Sint-Hubert en de A73 opgenomen.

4.2.3 Verordening ruimte

Op 11 mei 2012 is de Verordening ruimte 2012 door Provinciale Staten van de provincie Noord – Brabant vastgesteld. Op 14 maart 2014 hebben Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant de Verordening ruimte 2014 vastgesteld, wat een herziening vormt op de Verordening ruimte 2012.

De planologische verordening is een instrument waarmee een provincie regels kan stellen waar de gemeente bij de ontwikkeling van bestemmingsplannen rekening mee dient te houden. Door deze regels weten de gemeenten al in een vroeg stadium waar ze aan toe zijn.

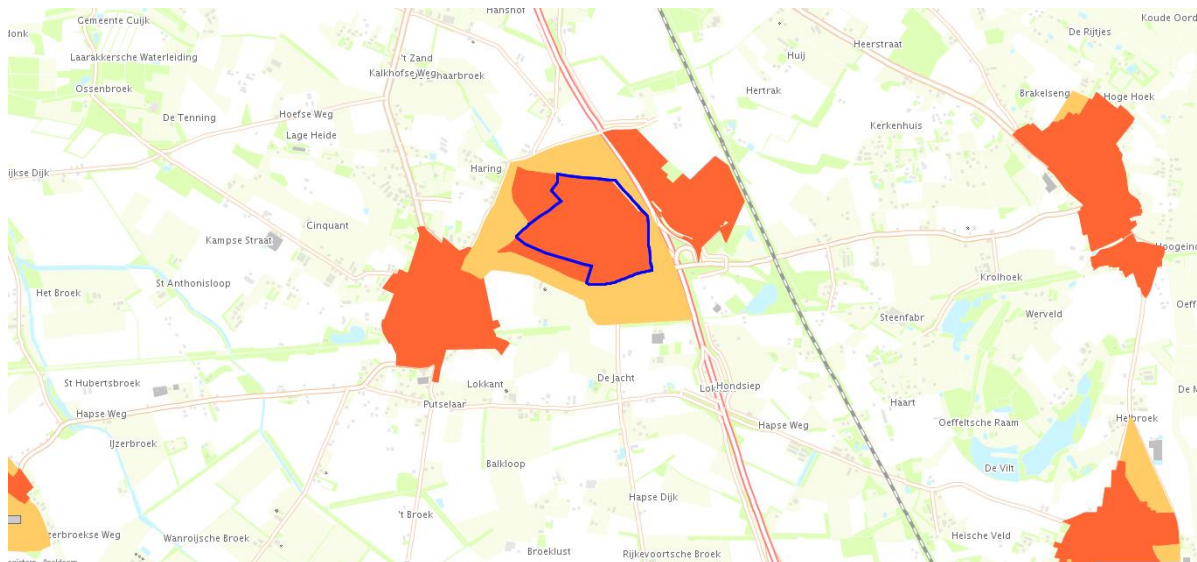
De Verordening ruimte 2014 behandelt de onderwerpen: ruimtelijke kwaliteit, stedelijke ontwikkeling, de Ecologische Hoofdstructuur, water, groenblauwe mantel, aardkunde en cultuurhistorie, agrarisch gebied, intensieve veehouderij, glastuinbouw en niet-agrarische ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied. Daarnaast wordt ingegaan op de rol van het regionaal ruimtelijk overleg en de algemene bevoegdheden van Gedeputeerde Staten.

Het plangebied is op de bij de Verordening behorende kaarten aangeduid als:

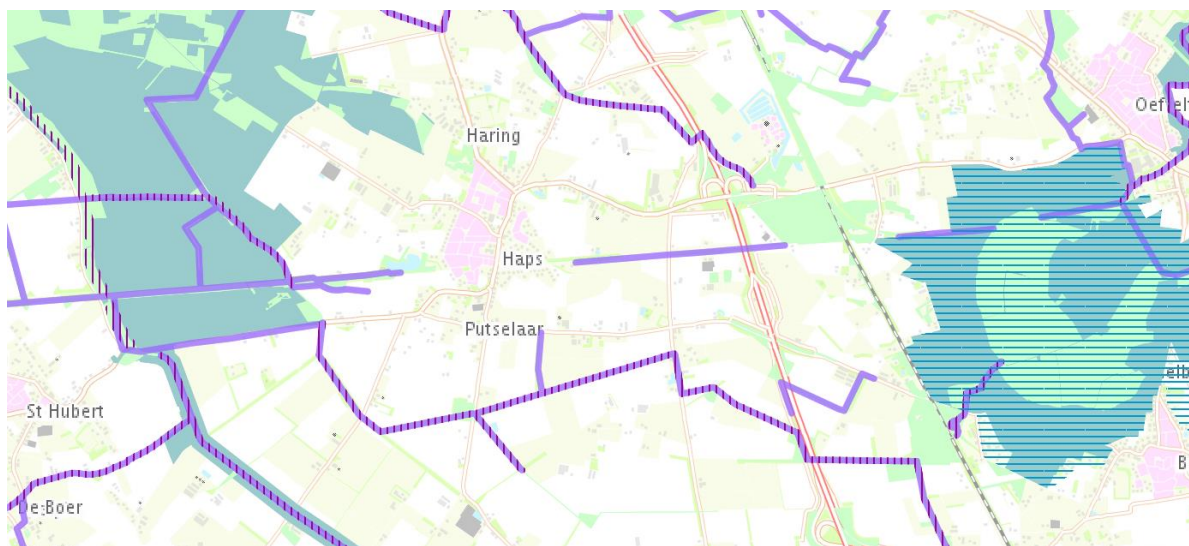
- Bestaand stedelijk gebied.
- Regionaal bedrijventerrein.
- Zoekgebied verstedelijking.
- Verweingsgebied (deels).
- Extensiveringsgebied (deels).
- Besluitvlak geiten- en schaphouderijen.
- Agrarisch gebied.
- Gebied teeltondersteunende kassen toegestaan (deels).

- Gebied bestaande glastuinbouwbedrijven buiten aangewezen gebieden.
- Besluitvlak bestaande glastuinbouwbedrijven.
- Ecologische hoofdstructuur.
- Zoekgebied voor ecologische verbingszone.
- Niet-agrarische ruimtelijke ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied (met de diverse besluitvlakken en beslitsubvlakken).

Afbeelding 12: Kaartblad stedelijke ontwikkeling uit de Verordening ruimte 2014. bron: www.ruimtelijkeplannen.nl



Afbeelding 13: Kaartblad Natuur en landschap uit de Verordening ruimte 2014. bron: www.ruimtelijkeplannen.nl



De ligging van het plangebied binnen de bovengenoemde besluitvlakken uit de Verordening ruimte 2014 houdt in dat de volgende artikelen relevant zijn voor de aanleg van de randweg:

- Artikel 3.1 en 3.2;
- Artikel 5.1, 5.3, 5.6, 5.7 en 5.8.

Artikel 3.1

In artikel 3.1 is het volgende bepaald ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied:

- 1) Een bestemmingsplan dat voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling draagt bij aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving, waaronder in ieder geval en goede landschappelijke inpassing. Daarnaast dient toepassing te zijn gegeven aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik.
- 2) Zorgvuldig ruimtegebruik houdt in dat:
 - a) Ingeval van vestiging van een ruimtelijke ontwikkeling gebruik wordt gemaakt van een bestaand bouwperceel (tenzij in de Verordening anders bepaald).
 - b) Uitbreiding van het op basis van het vigerende bestemmingsplan toegestane ruimtebeslag is uitsluitend mogelijk, indien de financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken om de ruimtelijke ontwikkeling binnen het toegestane ruimtebeslag te realiseren.
- 3) Ten behoeve van het behoud of de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit bevat de toelichting bij een bestemmingsplan een verantwoording. Hieruit moet het volgende blijken:
 - a) Er is rekening gehouden met de gevolgen van de ruimtelijke ontwikkeling voor het plangebied en de naaste omgeving, in het bijzonder wat betreft:
 - i) bodemkwaliteit.
 - ii) waterhuishouding.
 - iii) archeologie.
 - iv) cultuurhistorie.
 - v) ecologie.
 - vi) aardkundige waarden.
 - vii) landschappelijke waarden.
 - viii) ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden die op basis van de Verordening zijn toegestaan.
 - b) De omvang van de ruimtelijke ontwikkeling past binnen het omringende landschap.
 - c) Een op de beoogde ruimtelijke ontwikkeling afgestemde afwikkeling van personen- en goederenvervoer, inclusief de aansluiting op de aanwezige infrastructuur.
- 4) Bovenstaande is niet van toepassing op de uitwerking van een bestemmingsplan zoals bedoeld in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening.

Artikel 3.2

Artikel 3.2 regelt de kwaliteitsverbetering van het landschap. Zo moet bij een bestemmingsplan een verantwoording worden gevoegd, waaruit blijkt hoe financieel, juridisch en feitelijk is verzekerd dat de ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een aantoonbare en uitvoerbare fysieke verbetering van de aanwezige of potentiële kwaliteiten op het gebied van :

- Bodem
- Water.
- Natuur.
- Landschap.
- Cultuurhistorie.
- Extensieve recreatieve mogelijkheden.

De kwaliteitsverbetering kan ook betreffen:

- Landschappelijke inpassing van bebouwing, voor zover vereist op grond van de Verordening ruimte 2014.
- Het toevoegen, versterken of herstellen van landschapselementen die een bijdrage leveren aan de versterking van de landschapsstructuur of de relatie stad-land.
- Herstel of behoud van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing of terreinen.
- Wegnemen van verharding.
- Slopen van bebouwing.
- Fysieke bijdrage aan EHS of EVZ.

Indien een fysieke kwaliteitsverbetering niet is verzekerd, moet een passende financiële bijdrage in een landschapsfonds worden gestort. Over de werking van dit fonds wordt regelmatig verslag gedaan in het regionaal ruimtelijk overleg. Ook voor de regels rond kwaliteitsverbetering geldt dat deze niet van toepassing zijn op uitwerkingsplannen als bedoeld in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening.

In hoofdstuk 4 van de Verordening ruimte is opgenomen hoe om dient te worden gegaan met de Ecologische Hoofdstructuur. In artikel 5.1 is de aanwijzing en begrenzing van gebieden opgenomen.

Artikel 5.1 regelt de bescherming van de EHS. In dit artikel is hieromtrent het volgende opgenomen:

Een bestemmingsplan dat is gelegen in de ecologische hoofdstructuur:

- a) Strekt tot het behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden.
- b) Stelt regels ter bescherming van de ecologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden en houdt daarbij rekening met de overige aanwezige waarden en kenmerken, waaronder de cultuurhistorische waarden en kenmerken.

Wanneer een ingreep in de EHS plaatsvindt, kan de EHS worden gewijzigd / herbegrensd. In verschillende artikelen wordt vervolgens ingegaan op de wijze waarop de EHS kan worden gewijzigd. In het plangebied is een kleine strook EHS gelegen. Door de realisatie van de randweg gaat een kleine strook nabij de A73 verloren. Conform artikel 5.3 wordt aan Gedeputeerde Staten verzocht om de EHS te herbegrenzen.

Artikel 5.3

1. Gedeputeerde Staten kunnen de begrenzing van de ecologische hoofdstructuur wijzigen indien uit het verzoek van de gemeente om herbegrenzing blijkt dat:
 - a. Er sprake is van een groot openbaar belang.
 - b. Er voor de ontwikkeling geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten de ecologische hoofdstructuur;
 - c. Er geen andere oplossingen voorhanden zijn waardoor de aantasting van ecologische hoofdstructuur wordt voorkomen;
 - d. De negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende, negatieve effecten worden gecompenseerd, waarbij wordt voldaan aan de regels inzake het compenseren van verlies van ecologische waarden en kenmerken, bedoeld in artikel 5.6.
2. Aan het onderzoek naar alternatieve locaties bedoeld in het eerste lid, onder b, liggen de volgende uitgangspunten ten grondslag:
 - a. Gezocht wordt naar alternatieve locaties binnen de gemeente en in omliggende gemeenten;
 - b. Een alternatieve locatie moet overwegend dezelfde functie kunnen vervullen;
 - c. Tijdverlies en meerkosten ten gevolge van de ontwikkeling van een alternatieve locatie zijn op zichzelf geen reden om dat alternatief af te wijzen.

In artikel 5.6 zijn vervolgens de regels voor de wijze van compensatie (fysiek of financieel) en de voorwaarden voor compensatie opgenomen. Ten aanzien van fysieke compensatie zijn regels gesteld in artikel 5.7 en de regels voor financiële compensatie zijn opgenomen in artikel 5.8.

Conclusies

De aanleg van de randweg vindt plaats buiten bestaand stedelijk gebied. Ten dele is het tracé wel gelegen binnen zoekgebieden voor verstedelijking. De ligging buiten bestaand stedelijk gebied houdt in dat artikel 3.1 en 3.2 van de Verordening ruimte van toepassing zijn. De handreiking Landschapsinvesteringsregeling van de provincie bepaalt dat de aanleg van een weg geen verplichting tot kwaliteitsverbetering behelst. De aanleg van de weg heeft echter een behoorlijke impact. Door via de natte EVZ St. Anthonisloop en Balkloop een bypass op het EVZ Duits Lijntje te creëren kan de landschappelijke aantasting van de Randweg Haps gecompenseerd worden en neemt tevens de functionaliteit van beide EVZ's toe. Dit is uitgewerkt in een inrichtingsplan, zie bijlage.

Middels een bedrag van € 40.000,00 dat zal worden besteed aan het inrichtingsplan wordt voldaan aan artikel 3.2 van de Verordening ruimte.

De aanleg van de randweg houdt een aantasting van een Ecologische Verbindingszone (EVZ) en een klein gedeelte van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in. In geval van de EVZ betekent dit dat er voldoende ontsnipperende maatregelen genomen moeten worden om de werking van de EVZ te waarborgen. Dit is in het als bijlage toegevoegde compensatieplan nader uitgewerkt.

4.2.4 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

In het PVVP geeft de provincie de visie en het beleid op de mobiliteit weer. Het PVVP is vastgesteld door Provinciale Staten in november 2006. In het plan wordt uitgegaan van de “deur tot deur” benadering. De mobiliteitsbehoeften van burgers en bedrijfsleven zijn uitgangspunt. Daarbij zijn een regionale aanpak en het bieden van gebiedsgerichte oplossingen leidend. Het PVVP moet op verschillende manieren bijdragen aan de kwaliteiten van Brabant. Daarbij wordt gestreefd naar duurzame bereikbaarheid, vertaald in een aantal concrete doelen:

- PVVP-bijdrage aan economische kwaliteit.
- PVVP-bijdrage aan sociale kwaliteit.
- PVVP-bijdrage aan de ecologische kwaliteit.

Haps is getypeerd als landelijke regio. Auto en fiets zijn hier de belangrijkste vervoermiddelen. De bereikbaarheid van agrarische bedrijven moet vooral voor het agrarisch goederenvervoer verzekerd zijn. De regionale partners houden hiermee specifiek rekening; zowel in de Regionale Netwerkvisies als in het duurzaam veilig wegontwerp. Daarnaast is de landschappelijke inpassing van wegen in het agrarisch cultuurlandschap een belangrijk thema. Voor fietsers is er een regionaal fietsnetwerk. Dit netwerk sluit goed aan op allerlei bestemmingen in de regio. Scholenconcentraties krijgen in het fietsnetwerk speciale aandacht. Ook recreatieve routes maken deel uit van het netwerk. Stroomwegen in het gebied vormen geen onveilige barrières voor fietsers. Het openbaar vervoer biedt een ontsluitende functie op maat, bijvoorbeeld door een regiotaxi. Het openbaar vervoer dient vooral als sociale vangnetvoorziening.

Conclusie

De aanleg van de randweg past binnen de visie van de provincie voor een duurzame bereikbaarheid.

4.2.5 Fietsplan GGA-regio Noordoost Brabant

De provincie Noord-Brabant heeft stimuleren van het fietsverkeer hoog op de agenda staan. Immers, voor korte verplaatsingsafstanden is de fiets een uitstekend alternatief voor milieubelastende vervoerwijzen zoals de auto. Om hieraan concreet invulling te kunnen geven dient de infrastructuur voor deze specifieke doelgroep aan bepaalde eisen te voldoen. Zo dient de kwaliteit van de fietsvoorzieningen aan bepaalde minimumeisen te voldoen (breedte, kwaliteit verharding) en dienen aanvullende voorzieningen ervoor te zorgen dat het aantrekkelijk is voor de fiets als vervoermiddel te kiezen. De provincie heeft dan ook provinciebreed behoefte aan actueel inzicht in de kwaliteit van het fietsnetwerk, zowel op netwerkniveau als op wegvakniveau. Per GGA-gebied dient een fietsplan opgesteld te worden, zodat voor de komende jaren inzichtelijk wordt waar welke maatregelen genomen moeten worden om de kwaliteit van het fietsnetwerk te optimaliseren. Haps ligt in het GGA-gebied Noordoost Brabant.

Op basis van een analyse van het regionaal utilitair fietsroutenetwerk is een uitvoeringsprogramma opgesteld, waarin knelpunten worden aangepakt. Algemene conclusies is dat het regionaal utilitair fietsroutenetwerk in de regio Noordoost-Brabant een samenhangend geheel vormt. De belangrijkste aandachtspunten in de regio vormen het aanbrengen van vrijliggende fietsvoorzieningen langs gebiedsontsluitingswegen (met name in Uden, Mill, Boxmeer en Sint Anthonis) en het verbeteren van het comfort met name op die wegvakken waar nu sprake is van een klinkerverharding (Uden, Mill).

Conclusie

In het plan wordt rekening gehouden met fietsenstructuren en derhalve ook aan dit beleid.

4.3 Regionaal beleid

4.3.1 Waterbeheersplan Aa en Maas (2009)

In het Waterbeheersplan 2001-2004 van het toenmalige Waterschap De Maaskant beschrijft het waterschap de hoofdlijnen voor het te voeren waterbeleid. Dit waterbeheersplan beschrijft de plannen voor de periode 2001 tot en met 2004, en geeft tevens een doorkijk tot 2018. Het grootste deel van de gemeente Cuijk ligt in het stroomgebied van de Maas met als deelstroomgebieden de Sluisgraaf, Virdsche Graaf en Raam. Aan een klein deel van de waterlopen is de functie 'Natte ecologische verbindingszone' toegekend. De functie 'water voor landnatuur' is toegekend aan het gebied ten zuiden van de Kraaijenbergse plassen en het gebied ten oosten van St. Agatha. Ten noordwesten van Beers is een gebied aangeduid als 'overige Groene Hoofdstructuur'. Inmiddels is het voormalige Waterschap De Maaskant samengegaan met Waterschap de Aa in Waterschap Aa en Maas en is op 30 december 2009 een nieuw waterbeheerplan in werking getreden, met terugwerkende kracht tot 22 december 2009.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben het Waterbeheerplan op 21 december 2009 goedgekeurd. Hiermee is het startsein gegeven om samen te werken aan een waterbestendig Brabant.

Het waterbeheerplan maakt inzichtelijk wat waterschap Aa en Maas de komende zes jaar, vaak in samenwerking met partners, gaat doen. Het doel is om het watersysteem en de afvalwaterketen op orde te houden. Het beheer van water door het waterschap bepaalt mede dat mensen en dieren in Noordoost Brabant leven in een veilige, schone en prettige omgeving. Hierna is een korte samenvatting van de acties uit het waterbeheerplan, per maatschappelijk waterthema, opgenomen.

- 1 Veilig en bewoonbaar gebied
 - Investeren in het verbeteren van dijken zodat de veiligheid tegen overstromingen blijft gewaarborgd. Hiervoor verbetert het waterschap de vijf kilometer primaire waterkeringen vijf waterkerende kunstwerken die niet aan de norm voldoen.
 - De grootste knelpunten van wateroverlast oplossen.
- 2 Voldoende water
 - De baggerachterstand verder wegwerken.
 - De knelpunten in agrarisch gebied oplossen door inrichtings- en beheermaatregelen.
 - Het aanpakken van de verdroging van natuurgebieden.
- 3 Schoon water
 - Onderzoeken of er verontreinigingen in de waterbodem zitten en waar nodig het betreffende waterlichaam baggeren.
 - Afvalwater zo goed mogelijk en tegen zo laag mogelijke kosten blijven zuiveren.
 - De samenwerking in de afvalwaterketen met gemeenten verder verdiepen.
 - Initiatieven om diffuse verontreinigingen terug te dringen, blijven stimuleren.
- 4 Natuurlijk water
 - 30 km beek herstellen om te zorgen voor een goede leefomgeving voor planten en dieren.
 - 120 km ecologische verbindingzones (zones die natuurgebieden aan elkaar verbindt) aanleggen samen met gemeenten en terreinbeheerders.
 - 50 barrières voor de vistrek opheffen door onder andere het aanleggen van vispassages. Hierdoor creëert het waterschap een belangrijke randvoorwaarde voor een gezonde visstand.
 - Samen met de gemeenten de belangrijkste knelpunten in stedelijk gebied aanpakken, zoals blauwalgen en waterstank.

4.3.2 StructuurvisiePlus Land van Cuijk

De StructuurvisiePlus Land van Cuijk is de gezamenlijke visie van de gemeenten Boxmeer, Cuijk, Grave, Mill en St. Hubert, St. Anthonis en de provincie Noord-Brabant op de ruimtelijke ordening in het Land van Cuijk. Deze visie, door de gemeenten vastgesteld in maart 2001, vormt een kader voor sturing van de

regionale ruimtelijke ontwikkelingen. De Structuurvisie Plus bestaat uit een structuurbeeld met daaraan gekoppeld een uitvoeringsprogramma. In het structuurbeeld is het gebied tussen Haps en het Regionaal Bedrijvenpark Laarakker (RBL) aangewezen als multifunctionele ontwikkelingsas. Het Duits Lijntje is aangewezen voor de versterking van ecologische waarden, het RBL is aangewezen voor patroonspecifieke stads- en dorpsontwikkeling en de overige gebieden zijn aangeduid voor beheer van primair agrarisch gebied.

Conclusie

De ontwikkeling van de randweg is niet als zodanig opgenomen in de visie. Echter er wordt terdege rekening gehouden met bovengenoemde kenmerken en waarden. Bij het Duits Lijntje wordt een faunapassage gerealiseerd ter compensatie van de doorsnijding van het Duits Lijntje.

4.3.3 Strategische visie

In de Strategische Visie Cuijk 2030 wordt op hoofdlijnen inzicht gegeven in de doelen die het gemeentebestuur wil bereiken op sociaal-maatschappelijk en ruimtelijk-economisch terrein. De visie bevat geen gedetailleerd eindplaatje, maar geeft wel de koers aan voor verschillende beleidsthema's op de middenlange termijn. In de Visie ligt de nadruk op het versterken van de toeristisch-recreatieve kwaliteiten.

Met name De Maas, De Kraaijenbergse Plassen en het verrassende buitengebied bieden, in combinatie met het aantrekkelijke voorzieningenniveau, een unieke kans om een nieuwe en sterke economische sector tot stand te brengen. Gelijktijdig wordt gewerkt aan een toekomst waarin goed wonen, het bereikbaar blijven van welzijn en zorg en duurzame ontwikkeling voorop staan. Vanuit het besef dat we "samen sterker zijn" wordt waar mogelijk ingezet op (regionale) samenwerking.

Conclusie

De realisatie van de randweg past binnen de visie om het wonen binnen de kern van Haps te verbeteren.

4.3.4 Structuurvisie

De gemeente Cuijk is thans een nieuwe structuurvisie aan het opstellen. Deze visie is formeel nog niet in procedure gebracht.

4.3.5 Convenant duurzaam bouwen

In regionaal verband is het convenant duurzaam bouwen 2013-2016 gesloten. Voor wat betreft grond- weg en waterbouw (infra) zijn in dit convenant de volgende ambities geformuleerd.

Voor infrastructurele werken en GWW (Grond, Weg, Waterbouw) worden vergelijkbare principes toepast als voor gebouwen. Zowel in de toepassing van duurzame materialen als voor het beperken van het energieverbruik. Bij ingrepen in openbare verlichting, verkeersregelinstanties en rioolpompen geldt de volgende ambitie:

Alle energiebesparende maatregelen toepassen met een terugverdientijd < 5 jaar.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Beleidsnotitie 'Bebouwingsconcentraties voor kwaliteitsverbetering in het buitengebied'(2009)

Deze beleidsnotitie dient als gemeentelijke uitwerking van het 'Nota Buitengebied in Ontwikkeling' van de provincie Brabant. Het omvat een gebiedsgerichte visie, die benut kan worden als ontwikkelingskader voor concrete initiatieven. De daarbij beoogde kwaliteitswinst (onder andere sloop, gewenste beeldkwaliteit en landschappelijke inpassing) dient de gemeente vast te leggen in afwijkingen en wijzigingsplannen, partiële bestemmingsplanherzieningen en eventueel privaatrechtelijke overeenkomsten.

De notitie dient als inspiratiekader, ontwikkelingskader en toetsingskader voor ruimtelijke initiatieven in bebouwingsconcentraties, welke via een aparte planologische procedure kunnen worden afgewikkeld. Het is dus richtinggevend. Vanuit dit

'basisproduct' zal dus voor de initiatieven maatwerk plaats moeten vinden. In deze beleidsnotitie zijn de bebouwingsconcentraties nader begrensd en uitgewerkt. Deze zijn opgenomen op de verbeelding (door middel van een aanduiding) van het bestemmingsplan.

De meer kwantificeerbare zaken (bijvoorbeeld de mogelijkheden voor hergebruik) worden doorvertaald in de regels van het bestemmingsplan buitengebied. Voor zaken als het toevoegen van nieuwe functies en nieuw bouwvolume zullen separate planologische procedures worden gevoerd. Dit omdat op dit moment nog niet helder is of, waar en welke exacte ontwikkelingen in de bebouwingsconcentraties plaats zullen vinden. Op dat moment kunnen tevens eventuele noodzakelijke onderzoeken worden verricht. Het bestemmingsplan buitengebied dient als toetsingskader voor generieke minder ingrijpende verzoeken.

Conclusie

In het plan is rekening gehouden met de beleidsnotitie. De randweg gaat net tussen 2 bebouwingsconcentraties (Putselaar en Lökkantseweg) door.

4.4.2 Groenbeheerplan Cuijk (2004)

Het Groenbeheerplan Cuijk dateert van 21 juli 2004 en bestaat uit een beeldkwaliteitsplan, een zoneringenplan en een onderhoudsplan.

In het zoneringenplan zijn de verschillende onderhoudsniveaus uitgewerkt naar locaties en gebieden. Het beeldkwaliteitsplan gaat in op de beeldkwaliteit van de onderhavige beplantingen en in het onderhoudsplan staan de onderhoudspecifieke maatregelen, planning en kosten uitgewerkt.

Conclusie

In het Groenbeheerplan is nog geen rekening gehouden met de randweg. Deze zal te zijner tijd hierin opgenomen moeten worden.

4.4.3 Bomenstructuur- en beleidsplan gemeente Cuijk 2012

Op 26 maart 2012 is het bomenstructuur- en beleidsplan voor de gemeente Cuijk vastgesteld. In dit plan is een verzameling van waardevolle bomenstructuurlijnen, -punten en -vlakken weergegeven. De bomen binnen de bomenstructuur hebben een hogere status dan de overige bomen. Deze bomen krijgen dan ook extra aandacht in de vorm van bescherming, kwaliteit en beheer. Daarnaast is het een sturingsinstrument om actief te kunnen werken aan ontwikkeling van de structuren. De speerpunten voor in de visie zijn:

- A. Waardevol groen behouden: landschappelijke veelzijdigheid, identiteiten kerkdorpen en wijken, monumentale bomen, bomenstructuur en buurtbomen.
- B. Verbeteren waar dat kan: betere groeiplaatsen, zorgvuldige sortimentkeuze, kosten van beheer beperken.
- C. Klantgericht werken: informeren en participeren.

Volgens het beleid is het kappen van particuliere bomen vergunningvrij. Enkele uitzonderingen gelden voor de houtopstanden die de gemeente erg belangrijk vindt. In de Cuijkse Algemene Plaatselijke Verordening (apv) is daarom een kapverbod opgenomen voor:

- Monumentale bomen (volgens monumentale bomennota.
- Beeldbepalende aangewezen bomen.
- De meest cultuurhistorisch waardevolle houtsingels en houtwallen in het buitengebied.
- Aangewezen vlakken met bijzonder waardevolle houtopstanden.
- Alle gemeentelijke bomen met een stamdiameter groter dan 15 centimeter (gemeten op 1,30 m hoogte).

De bomen die het meest waardevol zijn, worden het zwaarst beschermd (monumentale bomen, beeldbepalende aangewezen bomen, de meest waardevolle houtsingels en de aangewezen vlakken). Hiervoor geldt een ontheffingsstelsel. Voor alle gemeentelijke bomen (voor zover niet monumentaal) geldt een kapvergunningstelsel.

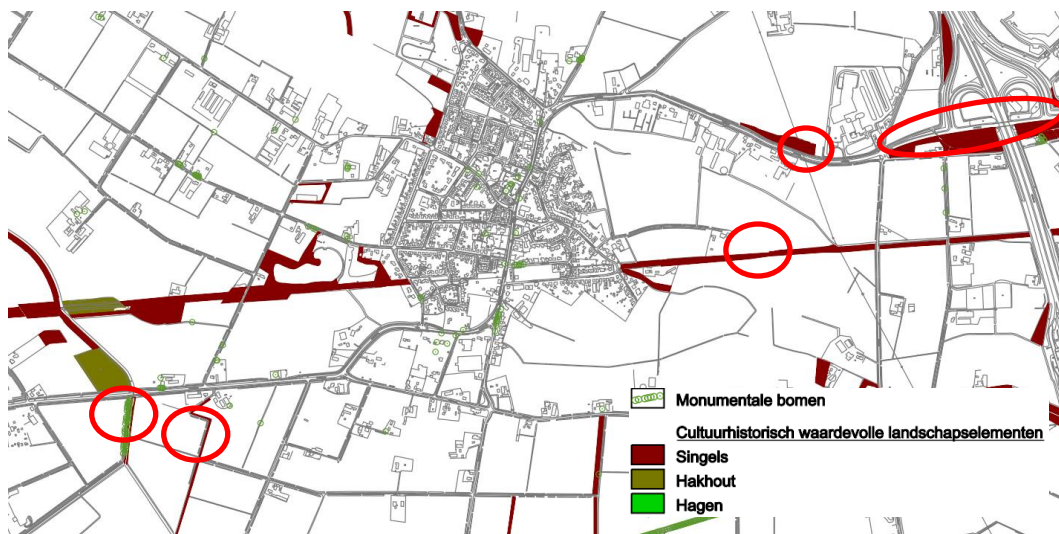
In het bestemmingsplan zijn regels opgenomen ten aanzien van het bouwen onder monumentale bomen. Voor werkzaamheden nabij deze bomen dient tevens een omgevingsvergunning (uit te voeren werken) aan te vragen.

Voor het kappen en of verstoren van monumentale bomen is in kader van de APV een ontheffingsstelsel. Alleen in heel bijzondere gevallen wordt toestemming tot kap verleend. In de “Groene Kaart” van de gemeente staat aangegeven welke bomen ontheffingsplichtig zijn. Ontheffing van het kapverbod van elementen op de Groene kaart wordt slechts verleend als sprake is van een zwaarwegend algemeen maatschappelijk belang, dat opweegt tegen het duurzaam behoud van de boom, of als een boom niet langer veilig te handhaven is. Aan een ontheffing en vergunning kan de gemeente een herplantverplichting opleggen.

Op basis van een taxatie van de te kappen bomen wordt bepaald hoeveel bomen minimaal herplant moeten worden nabij de nieuwe weg. Een groot deel van deze bomen worden aangeplant in het kader van de landschappelijke inpassing van de weg.

Binnen het plan zullen een aantal monumentale bomen langs de Sint Anthonisloop moeten worden gekapt. Daarnaast zijn een aantal bomen op de Groene Kaart aangeduid als cultuurhistorisch waardevol. In onderstaande afbeelding zijn deze gebieden met rood weergegeven. Voor deze bomen zal een ontheffing aangevraagd worden. Voor de overige te kappen gemeentelijke bomen zal een kapvergunning aangevraagd worden. Deze bevinden zich met name langs de Kruisstraat, Zoetsmeerweg en een deel van de Lokkantseweg. Het aanvragen van een kapvergunning vindt plaats tegenwoordig plaats via de omgevingsvergunning.

Afbeelding 14: uitsnede Groene Kaart



Conclusie

Voor het kappen van de bomen voor de realisatie van de randweg zal een omgevingsvergunning worden aangevraagd voor zowel de bomen die zijn opgenomen op de Groene Kaart als de gemeentelijke bomen met een stamdiameter dikker dan 15 centimeter. Voor zwaarwegende maatschappelijke belangen zoals de aanleg van een randweg kan de gemeente hiervoor ontheffing verlenen. Het aanvragen van deze vergunning vindt plaats in de uitvoeringsfase.

4.4.4 Landschapsontwikkelingsplan

In dit plan wordt de gewenste ontwikkeling van het landschap voor de komende 10 jaar verbeeld en beschreven. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om ontwikkelingen als herstel van het kleinschalig landschap en ontwikkeling van aantrekkelijke dorpscentrees. In kernwoorden is tevens de landschapvisie per deelgebied beschreven en welke kenmerken en waarden met name van belang zijn. Voor de randweg Haps is hierin

opgenomen om zo veel mogelijk de landschapsstructuur te volgen en deze zoveel mogelijk landschappelijk in te passen. Daarnaast wordt aangegeven dat de compensatie van natuur en landschap eventueel kan worden vormgegeven als bypass van de EVZ 't Duits Lijntje.

Conclusie

De randweg volgt zoveel mogelijk de landschappelijke structuur en wordt tevens landschappelijk ingepast. De randweg past derhalve binnen de visie van het LOP.

4.4.5 Gemeentelijk Waterplan Cuijk (Wielinga et al, 2008)

Het Gemeentelijk Waterplan Cuijk is een integraal waterplan dat is opgesteld door de gemeente in het Land van Cuijk en het waterschap. De beleidsomslag zoals ingezet in ondermeer de 4e Nota Waterhuishouding is op gemeentelijk niveau doorvertaald in de 'Wet gemeentelijke watertaken'. Hierin is voor de gemeenten een drietal zorgplichten opgenomen: hemelwater, grondwater en afvalwater. Het waterplan heeft de status van een kaderstellend beleidsplan, maar kent geen directe planologische doorwerking. De waterdoelen en streefbeelden dienen wel door te werken in ruimtelijke afwegingen.

De zeven geformuleerde waterdoelen zijn echter nog te weinig concreet om gebiedsspecifieke maatregelen uit te werken. Daarom zijn de doelstellingen uitgewerkt als gebiedsspecifieke streefbeelden voor stedelijk, landelijk en natuurlijk gebied. De belangrijkste speerpunten voor de verschillende streefbeelden zijn de volgende.

Stedelijk:

- Verantwoorde verwerking afstromend regenwater.
- Minimalisatie gebruik chemische bestrijdingsmiddelen, strooizout etc.
- Maximalisatie waterbeleving.
- Indien kansrijk verwijderen overkluizingen waterlopen.
- Hydrologisch neutraal ontwikkelen nieuwe ontwikkelingen.
- Optimalisatie afvalwaterketen.
- In samenspraak gerealiseerde stedelijke en regionale wateropgave.
- Goede waterkwaliteit en ecologie in bebouw gebied.

Landelijk:

- Vaststelling legger en streefpeilen en (hiermee) invulling geven aan GGOR.
- In samenspraak gerealiseerde regionale wateropgave.
- Stimulering agrarisch natuurbeheer langs waterlopen en overige maatregelen.
- In onderhoudsplannen uitwerking en afstemming type en frequentie onderhoud op functies, doelstellingen en potentie.
- Handhaving legger door regulier beheer en onderhoud.

Natuurlijk:

- Realisatie EVZ's.
- Realisatie beekherstel conform reconstructieprogramma.
- Waterhuishouding binnen natte natuurpletsen passend bij natuurdoeltypen (GGOR).
- Geen vermessing natte natuurpletsen, stimuleren particulier natuurbeheer.
- Hoge belevingswaarde en recreatiemogelijkheden in natuurgebieden.
- Verbetering waterkwaliteit in beschermingszones natte natuurpletsen door stimuleringsagrarisch.
- Realisatie GGOR overige EHS.

Uitgangspunten watertoets

Bij ruimtelijke ontwikkelingen hanteert het waterschap een aantal uitgangspunten ten aanzien van het duurzaam omgaan met water, die van belang zijn als vertrekpunt van het overleg tussen initiatiefnemer en waterbeheerder. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient de initiatiefnemer hier invulling aan te geven:

- Wateroverlastvrij bestemmen.
- Gescheiden houden van vuil water en schoon hemelwater.
- Doorlopen van de afwegingsstappen: 'hergebruik – infiltratie – buffering – afvoer'.
- Hydrologisch neutraal ontwikkelen.
- Water als kans.
- Meervoudig ruimtegebruik.

- Voorkomen van vervuiling.
- Waterschapsbelangen.

Conclusie

De randweg wordt hydrologisch neutraal ontwikkeld. Voor het opstellen van de randweg wordt een watertoets opgesteld. In hoofdstuk 5 wordt hier nader op ingegaan.

4.4.6 Bestemmingsplannen

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het bestemmingsplan “Buitengebied 2010” en “Bestemmingsplan Regionaal Bedrijvenpark Laarakker 2009”. In het bestemmingsplan is het ruimtelijk beleid van de gemeente vertaald in een juridische regeling.

Het tracé loopt over gronden met de bestemmingen:

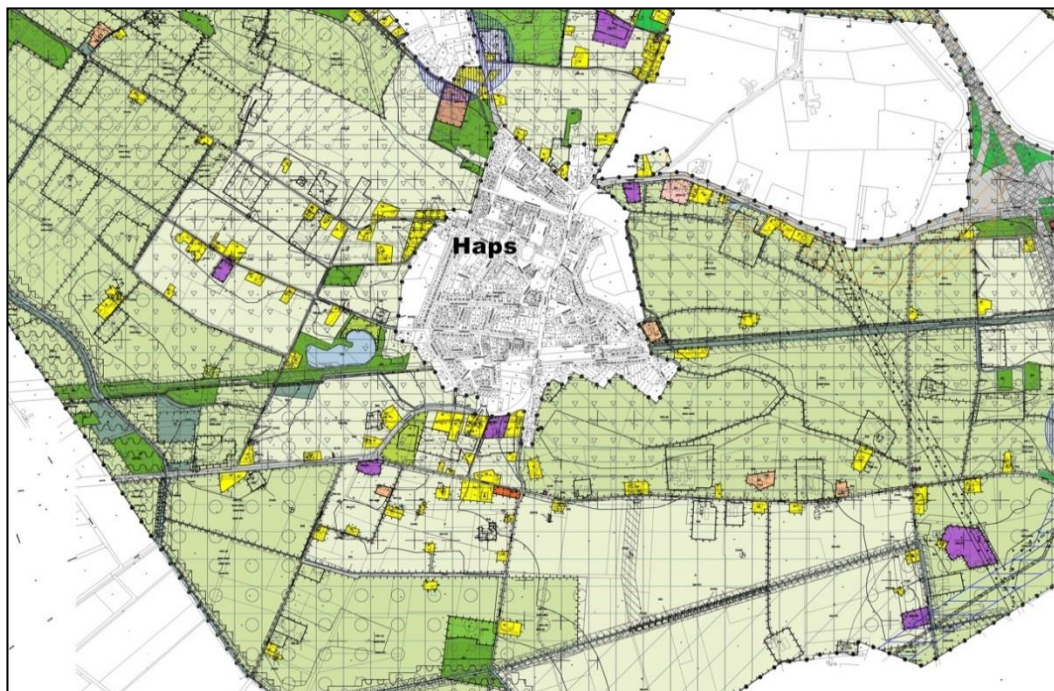
- Agrarisch.
- Agrarisch met waarden – Landschapswaarden.
- Agrarisch met waarden – Landschaps- en natuurwaarden.
- Natuur.
- Water.
- Wonen.
- Groen.
- Bos.
- Verkeer.
- Natuur.
- Bedrijventerrein-1

Daarnaast geldt een groot aantal dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen, waaronder “Leiding – Hoogspanningsverbinding”, “Leiding – Riool”, “Waarde – Archeologie” en “Bebouwingsconcentratie”.

Conclusie

Een groot deel van bovenstaande bestemmingen staat de aanleg van een weg niet toe. Het is noodzakelijk het bestemmingsplan te wijzigen.

Afbeelding 15: Uitsnede uit het bestemmingsplan Buitengebied



4.4.7 Dassennota

De gemeente Cuijk heeft naast de bescherming die de bestemmingsplannen bieden de Dassennota Cuijk opgesteld (Grontmij, 2002). Hierin zijn de leefgebieden van de das in kaart gebracht binnen de gemeentegrenzen en is aangegeven of de geplande ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente kunnen leiden tot negatieve effecten op de das. Daarbij zijn tevens de noodzakelijke compensatiemaatregelen voor ruimtelijke ontwikkelingen beschreven om deze ontwikkelingen doorgang te kunnen laten vinden.

Conclusie

In het plan wordt rekening gehouden met de das door het uitvoeren van onderzoek en treffen van maatregelen, zie ook hoofdstuk 5.

4.4.8 Archeologiebeleid

De gemeente Cuijk heeft in 2009 het “Archeologisch beleidsplan gemeente Cuijk” vastgesteld.

Basis van het archeologiebeleid in Cuijk is het streven naar behoud en beheer van archeologische waarden als belangrijke informatie- en inspiratiebron en behoud in situ. Om dit te bereiken zal het archeologisch belang als vanzelfsprekende en gelijkwaardige factor worden betrokken bij alle ruimtelijke ontwikkelingen en besluitvormingsprocessen.

Conclusie

In het kader van archeologie is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. In het bestemmingsplan verbeelding en regels is een dubbelbestemming archeologie opgenomen ter bescherming van de archeologische waarden. Voorafgaand aan de uitvoering zal een omgevingsvergunning aangevraagd moeten worden. In paragraaf 5 wordt nader op het aspect archeologie ingegaan.

4.4.9 Milieubeleidsplan Cuijk 2011-2015 (2011)

In het Milieubeleidsplan Cuijk 2011-2015 wordt de door de gemeente gewenste en noodzakelijke verbreding van het Cuijkse milieubeleid verwoord. De gemeente streeft naar duurzaamheid bij het (her)inrichten van de ruimte, in de te maken beleidskeuzes op het gebied van economie. Daarnaast probeert de gemeente duurzaamheid te verankeren in de eigen organisatie.

Duurzaamheid is breed en allesomvattend. Daarom zijn keuzes gemaakt. Het Milieubeleidsplan 2011-2015 richt daarom op de volgende speerpunten:

- Klimaat en Energie
- Duurzame Leefomgeving
- Duurzame Gebiedsontwikkeling
- Groen en Water

Met het thema klimaat en energie staat de gemeente voor de opgave een verdergaande reductie van de uitstoot van CO₂ te bereiken door energiebesparing en het inzetten van duurzame energie.

Het thema duurzame leefomgeving richt zich op een schone, aantrekkelijke, herkenbare en veilige omgeving voor de bewoners, om in te wonen en werken. Hierbij gaat het onder andere om milieuaspecten als veiligheidsrisico's van bedrijvigheid, bescherming tegen geluid- en stankoverlast, goede luchtkwaliteit, omgaan met bodemverontreiniging en het beperken van (zwerf)afval.

Het thema duurzame gebiedsontwikkeling heeft tot doel dat bij (her)ontwikkeling van gebieden een juiste balans gevonden wordt tussen een goed sociaal en economisch functioneren, vermindering van milieubelasting en efficiënt gebruik van de schaarse ruimte. Hierbij moet worden geanticipeerd op de ontwikkelingen binnen de maatschappij, zoals vergrijzing en krimp.

Het thema groen en water beoogt meer groen en water in de bebouwde omgeving. Het Milieubeleidsplan bestaat uit twee delen. Het eerste deel bevat de visie op duurzaamheid en de resultaten die bij de verschillende speerpunten bereikt moeten worden.

In het tweede deel, het uitvoeringsprogramma, worden 17 projecten uitgewerkt. Na uitvoering van al deze projecten dienen de gestelde resultaten behaald te zijn. Door middel van jaarlijkse monitoring zal dit proces gevolgd worden.

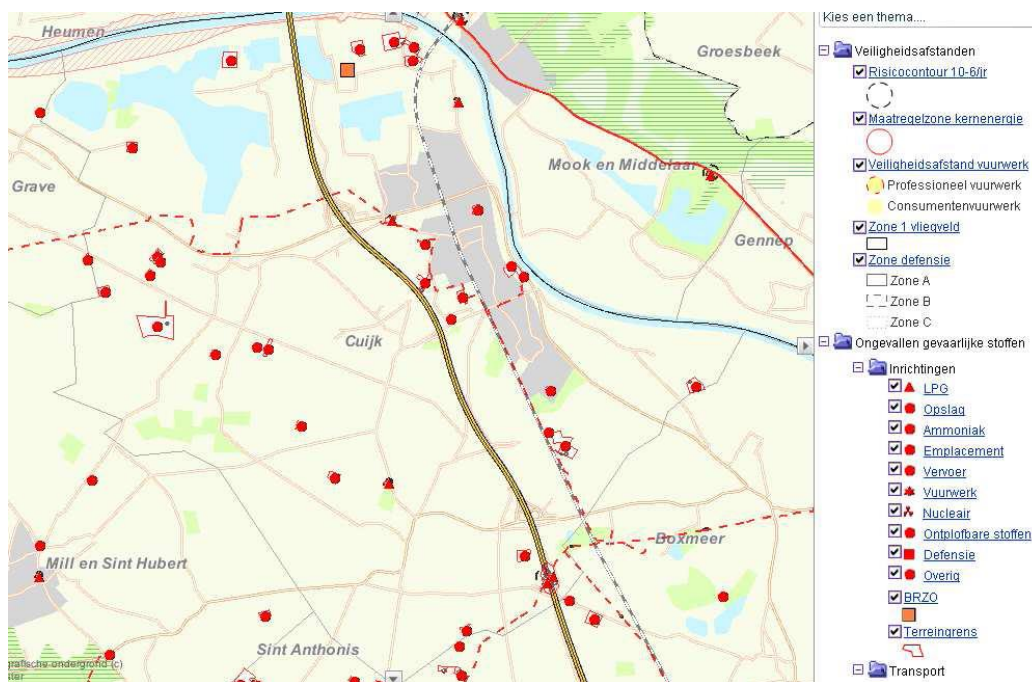
Conclusie

De voorliggend bestemmingsplan relevante onderwerpen uit het Milieubeleidsplan komen in de milieuparagraaf aan bod en in de MER.

4.4.10 Beleidsvisie Externe Veiligheid Land van Cuijk (2009)

Momenteel is de gemeente bezig met het opstellen van beleid met betrekking tot externe veiligheid. In de beleidsvisie wordt uitgelegd welke zaken er voorkomen in de gemeente met betrekking tot externe veiligheid, zoals risicovolle inrichtingen en vervoer van gevaarlijke stoffen.

Afbeelding 16: Risicokaart



Conclusie

In het kader van externe veiligheid is een onderzoek uitgevoerd. In paragraaf 5 wordt nader op dit aspect ingegaan.

5 Uitvoeringsaspecten

5.1 Milieu effect rapportage (MER)

Om te komen tot een oplossing voor de mobiliteits- en leefbaarheidsvraagstuk in Haps is er, in het kader van de plan- en besluitvorming, voor gekozen om een m.e.r.-procedure te doorlopen. Onderdeel van deze procedure is het vervaardigen van een Milieueffectrapport (MER), deze is als bijlage toegevoegd. Doel van het doorlopen van een m.e.r.-procedure is: het milieubelang een volwaardige plaats in het besluitvormingsproces te geven wanneer er sprake is van activiteiten met mogelijke ingrijpende milieugevolgen. De MER geeft objectief weer welke milieueffecten te verwachten zijn als gevolg van een geplande ingreep/activiteit. Een milieueffectrapport is geen op zichzelf staand plan, maar is altijd een hulpmiddel bij de besluitvorming door de overheid over de betreffende activiteit. Om die reden is een MER altijd gekoppeld aan een overheidsbesluit of een bij wet bepaalde planvorm (zoals een bestemmingsplan of een structuurvisie) en de procedure die daarvoor dient te worden doorlopen.

Om de geformuleerde doelstellingen te bereiken is een vijftal alternatieven onderzocht:

- Alternatief 0+: een herinrichting van de bestaande N264 in de kern Haps.
- Alternatief 1: een randweg ten zuidoosten van de kern die ter hoogte van de gemeentegrens met de gemeente Mill en Sint Hubert aanhaakt op de bestaande N264 en vervolgens loopt via de Kruisstraat parallel aan de Balkloop en De Bengels en aansluit op de N264 ter hoogte van het RBL.
- Alternatief 2: een randweg ten zuidoosten van de kern die ter hoogte van de gemeentegrens met de gemeente Mill en Sint Hubert aanhaakt op de bestaande N264 en vervolgens tot aan de Zoetsmeerweg hetzelfde tracé volgt als alternatief 1. Vervolgens buigt de randweg af naar het noorden en loopt in noordoostelijke richting tot aan de aansluiting op de bestaande N264 nabij het RBL.
- Alternatief 3: een randweg ten oosten van de kern die tot aan het kruispunt N264-Zoetsmeerweg het bestaande tracé van de N264 volgt. Vervolgens sluit de randweg ten oosten van Haps aan op het tracé van alternatief 2 en loopt in noordoostelijke richting tot aan de aansluiting op de bestaande N264 nabij het RBL.
- Alternatief 4: een randweg ten westen en noorden van de kern die aanhaakt op de N264 nabij de gemeentegrens met de gemeente Mill en Sint Hubert en ten oosten van de Mondsestraat aansluit op de bestaande N264.

In de MER is per thema een effectbeoordeling uitgevoerd. De volgende thema's zijn aan bod gekomen:

- Verkeer.
- Geologie en geomorfologie.
- Bodem.
- Hydrologie.
- Natuur.
- Landschap en cultuurhistorie.
- Grondgebruik.
- Woon- en leefklimaat en leefbaarheid.

De MER Randweg Haps bestaat uit een hoofdrapport (deel A), een rapport met uitgebreide effectbeschrijvingen (deel B) en een tracékeuzenotitie. In deel A zijn de essentiële onderdelen opgenomen. Er wordt ingegaan op de aanleiding voor het opstellen van deze MER, de beoogde ruimtelijke ingreep en de onderzochte alternatieven, de onderzoeksmethodiek en de effecten van de alternatieven op milieu, landschap en leefomgeving. Een uitgebreide beschrijving van de huidige (en referentie-) situatie en een uitgebreide effectenanalyse zijn opgenomen in deel B van de MER. Voor het project randweg Haps is in februari 2012 tevens een tracékeuzenotitie opgesteld en voorgelegd aan de Commissie ruimte van de gemeente Haps. De tracékeuzenotitie is bedoeld ter ondersteuning van de besluitvorming rond een voorkeursalternatief voor de provinciale weg N264 in/rond Haps. Naar aanleiding van de bespreking van de tracékeuzenotitie in de vergadering van de Commissie ruimte, d.d. 5 maart 2012, is een oplegnotitie opgesteld.

Op basis van de informatie uit de MER, die is samengevat in de tracékeuzenotitie en de oplegnotitie en die is aangevuld met de beoordeling van het doelbereik en de kostenramingen, is op 15 mei 2012 door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant een keuze gemaakt voor alternatief 2 als voorkeursalternatief. Het ontwerp voor dit alternatief is in het kader van de bestemmingsplanprocedure verder uitgewerkt. De MER is als bijlage bij de toelichting opgenomen.

5.2 Milieuaspecten

Bij het ontwikkelen van een randweg als de voorliggende is er een aantal wettelijke bepalingen op het gebied van milieu waaraan dient te worden getoetst. Daarnaast dient in het kader van het vaststellen van het bestemmingsplan een goede ruimtelijke ordening te worden betracht. Om die reden is er een aantal onderzoeken uitgevoerd, waarop in deze paragraaf wordt ingegaan. De onderzoeksrapporten zijn als externe bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

5.2.1 Bodem en grondwater

Volgens de Wet ruimtelijke ordening dient beoordeeld te worden of de bodemkwaliteit geschikt is voor de toekomstige bestemming. In 2013 is door Kragten een historisch bodemonderzoek uitgevoerd (rapportnummer: MIL 12.029). Op basis van de gegevens van het vooronderzoek wordt wat betreft de milieuhygienische kwaliteit van de bodem (grond en grondwater) van de onderzoekslocatie het volgende verwacht:

Grond (chemisch)

De landbouwgronden (wei- en hooiland, akkerland) ter plaatse van het tracé van de randweg zijn onverdacht ten aanzien van de aanwezigheid van een lokale chemische bodemverontreiniging. Vanwege het landbouwkundige gebruik kunnen in de grond echter diffuus verhoogde gehalten aan zware metalen worden verwacht. Op basis van de eerdere onderzoeksresultaten kunnen in de bovengrond daarnaast nog lichte verontreinigingen met PAK's en minerale olie worden aangetroffen. Verontreinigingen met chemische bestrijdingsmiddelen worden bij een regulier landbouwkundig gebruik niet verwacht. Marginale residuen van gewasbeschermingsmiddelen kunnen echter niet worden uitgesloten.

Ter plaatse van de aansluitingen en kruisingen van het tracé met bestaande wegen, erven en bebouwing is de grond mogelijk chemisch verontreinigd vanwege het (historisch) gebruik van verontreinigde verhardingsmaterialen (zoals puin en sintels).

Grond (asbest)

Ter plaatse van de aansluitingen en kruisingen van het tracé met bestaande wegen, erven en bebouwing is de grond mogelijk verontreinigd met asbest vanwege het (historisch) gebruik van met asbest verontreinigd puin of het (historisch) gebruik van asbesthoudende bouwmaterialen op of aan de buitenkant van de bebouwing.

Grondwater

Het grondwater is onverdacht ten aanzien van de aanwezigheid van een lokale chemische verontreiniging. In het grondwater kunnen echter regionaal, diffuus verhoogde gehalten aan arseen, zware metalen en aromaten aangetroffen worden.

De resultaten van dit onderzoek geven voor de aanwezige diffuse, lichte verontreinigingen in de bovengrond geen beperking op voor het toekomstig gebruik voor wegen. In het kader van de Arbo en de afvoer van stoffen wordt in de voorbereiding van de uitvoering de chemische kwaliteit van de bodem en (half)verhardingen onderzocht en een asbestveldinspectie uitgevoerd door een ervaren veldwerker.

De gemeente Cuijk beschikt momenteel nog niet over een Bodemfunctieklassenkaart voor haar grondgebied. Vooruitlopend op deze nog door B&W vast te stellen kaart zullen de gronden ter plaatse van de wegen en overige infrastructuur naar alle waarschijnlijkheid de bodemfunctieklasse 'industrie' toegewezen krijgen.

Conclusie

De aanleg van de randweg leidt niet tot een verslechtering van de bodemkwaliteit. De bodemkwaliteit vormt daarnaast geen belemmering voor de realisatie van het plan. Het aspect bodem vormt derhalve geen belemmering voor het plan.

5.2.2 Luchtkwaliteit

Bij een verandering aan het wegennetwerk dient toetsing plaats te vinden aan hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Deze titel wordt ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. In het geval van realisatie van een Randweg wordt een mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit veroorzaakt door de mogelijke toename van verkeersbewegingen over de Randweg en de hierop aansluitende verkeersaders. Door Windmill Milieu en Management (rapportnummer P2011.018.02-01) is een onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd om te bepalen welke effecten optreden als gevolg van de realisatie van de randweg Haps.

Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit vormt met ingang van 15 november 2007 de Wet milieubeheer de basis voor besluitvorming in het kader van onder andere de Wet ruimtelijke ordening. De luchtkwaliteit wordt bepaald door de emissiebijdrage van de transportbewegingen en het lokale achtergrondgehalte. Voor de bijdrage van het verkeer aan de luchtkwaliteit zijn de emissies van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) bepalend.

De grenswaarden voor de luchtkwaliteitseisen voor PM₁₀ en NO₂ zoals opgenomen in de Wet milieubeheer zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 1: Grenswaarden luchtkwaliteit

Component	Grenswaarden	Norm
Fijn stof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde	40 µg/m ³
	24-uursgemiddelde (jaarlijks maximaal 35 overschrijdingen)	50 µg/m ³
Stikstofdioxide (NO ₂)	Jaargemiddelde	40 µg/m ³
	Uurgemiddelde (jaarlijks maximaal 18 overschrijdingen)	200 µg/m ³

In het rapport van Windmill Milieu en Management zijn de resultaten gepresenteerd en wordt het volgende geconcludeerd:

Op basis van de toetsingscriteria uit de Wet milieubeheer (artikel 5.16, eerste lid, onder a) kan ten aanzien van de lokale luchtkwaliteit worden geconstateerd dat in de rekenjaren 2015 en 2025 na planontwikkeling geen grenswaarden overschreden worden. Daarnaast is aangetoond dat ook in de toekomst, ondanks toenemende verkeersintensiteit, de luchtkwaliteit blijft verbeteren.

Gezien het feit dat de blootstellingconcentraties ver onder de gestelde grenswaarden liggen, worden ook ten aanzien van een goede ruimtelijke ordening geen bezwaren aangetroffen tegen de realisatie van het plan.

Zeef fijn stof

In de Europese richtlijn luchtkwaliteit 2008 is ook een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM_{2,5} opgenomen. Deze grenswaarde is geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM_{2,5} is 25 µg/m³ en geldt vanaf 2015.

Uit analyses van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) blijkt dat wanneer vanaf 2011 aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt voldaan, er naar verwachting ook aan de grenswaarde voor PM_{2,5} in 2015 zal worden voldaan.

Dit betekent dat wanneer uit het luchtonderzoek blijkt dat zich in de onderzochte zichtjaren geen overschrijdingen van de jaar- en 24-uurgemiddelde grenswaarden voor PM₁₀ voordoen, op basis van de huidige wetenschappelijke inzichten aangenomen mag worden dat in het onderzoeksgebied geen overschrijdingen zullen optreden van de jaargemiddelde grenswaarde voor PM_{2,5} vanaf 2015.

Voor alle besluiten geldt dat de grenswaarde van PM_{2,5} buiten beschouwing blijft tot 1 januari 2015. De bepaling geldt ongeacht of de vergunning gevolgen heeft of kan hebben voor de luchtkwaliteit na 1 januari 2015. Volledigheidshalve is de immissie ten gevolge van de Randweg N264 aangaande het aspect PM_{2,5} inzichtelijk gemaakt. Uit de resultaten blijkt dat de jaargemiddelde concentratie ruimschoots voldoet aan de gehanteerde normstelling van 25 µg/m³.

Conclusie

Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het plan.

5.2.3 Akoestiek

Door Windmill Milieu en Management is in juli 2013 een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar het wegverkeerslawaai in het kader van de aanleg van de toekomstige tracé van de N264 te Haps. Naar aanleiding van voortschrijdend inzicht en inspraakreacties is een nieuw onderzoek uitgevoerd in 2014 (rapportnummer P2011.018.01-14).

Conform het gestelde in de Wet geluidhinder is een onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen (woningen) binnen het aandachtsgebied voor geluid, vanwege de nieuw aan te leggen weg N264 en de aanleg c.q. herin te richten wegdelen van het onderliggend wegennet.

De te verwachten geluidbelastingen van het toekomstige tracé zijn getoetst aan het stelsel van voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden uit de Wet geluidhinder. Ten behoeve van de aanleg wordt een aantal wegdelen van het onderliggend wegennet fysiek gewijzigd (gereconstrueerd). Voor deze wegdelen is bepaald of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Hiervan is sprake indien de geluidbelasting (vanwege gezoneerde wegen) ter plaatse van de bestaande en geprojecteerde woningen toeneemt met 2 dB of meer.

Onderstaand zijn de geluidbelastingen ten gevolge van de aanleg van het nieuwe tracé N264 en de fysieke wijzigingen aan het onderliggend wegennet opgenomen. De geluidbelasting van het nieuwe tracé N264 is getoetst aan de voorkeursgrenswaarde en aan de maximale ontheffingswaarde. De overschrijding ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde is opgenomen in de tabel. Bij overschrijding van de maximale ontheffingswaarde is de betreffende waarde rood gearceerd. Voor de fysieke wijzigingen is bepaald of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. In de tabellen zijn enkel die locaties opgenomen waarvoor sprake is van een reconstructie. In de bijlage zijn tevens de resultaten en de maatregelen te vinden op basis van mogelijke toekomstige aanpassingen in de Wet geluidhinder. Deze aanpassing is genaamd SWUNG 2. Deze notitie is ter informatie bijgevoegd.

Geluidbelasting aanleg nieuwe weg

De berekende geluidbelastingen ten gevolge van de aanleg toekomstige tracé N264 en parallelweg (inclusief de aftrek overeenkomstig artikel 110g van de Wet geluidhinder) zijn in tabel 2 en 3 samengevat. In de tabel zijn enkel de resultaten opgenomen voor woningen waar de geluidbelasting meer dan 48 dB bedraagt. Bij overschrijding van de maximale ontheffingswaarde (58 dB) is de betreffende waarde rood gearceerd. Een volledig overzicht van de rekenresultaten is opgenomen in het onderzoeksrapport, zie bijlage.

Tabel 2: Rekenresultaten aanleg parallelweg

Omschrijving	Geluidbelasting*	Overschrijding**
Zoetsmeerweg 8	50	2
Zoetsmeerweg 10a	49	1

* Inclusief aftrek artikel 110g Wgh

** Overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB). Bij overschrijding van de maximale ontheffingswaarde is de betreffende waarde rood gearceerd.

Ten gevolge van de aanleg van de parallelweg van de Randweg N264 wordt ter plaatse van 2 woning de voorkeursgrenswaarde overschreden. De overschrijding bedraagt ten hoogste 2 dB. De maximale ontheffingswaarde wordt wel gerespecteerd.

Tabel 3: Rekenresultaten aanleg Randweg N264

Omschrijving	Geluidbelasting* [dB]	Overschrijding** [dB]
Zoetsmeerweg 8	58	10
Kruisstraat 2	58	10
De Bengels 3	58	10
Wanroijseweg 1a	57	9
Zoetsmeerweg 10a	57	9
Zoetsmeerweg 5	56	8
Lokkantsseweg 2	54	6
Zoetsmeerweg 6	53	5
Kruisstraat 3	53	5
Zoetsmeerweg 10	53	5
Lokkantsseweg 2b	52	4
Lokkantsseweg 1	52	4
Wanroijseweg 1	52	4
Oeffeltseweg 13	50	2
Putselaarstraat 13	50	2
Kijkuitpad 8	50	2
Sint Hubertseweg 28	50	2
Burg. Moorenstraat 65	49	1
Oeffeltseweg 16	49	1
Putselaarstraat 2a	49	1
Zoetsmeerweg 3	49	1
Zoetsmeerweg 3a	49	1

* Inclusief aftrek artikel 110g Wgh

** Overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB).

Ten gevolge van de aanleg van de Randweg N264 wordt ter plaatse van 22 woningen de voorkeursgrenswaarde overschreden. De overschrijding bedraagt ten hoogste 10 dB.

Geluidbelasting fysieke wijziging

De berekende geluidbelastingen ten gevolge van de wijzigingen aan het onderliggend wegennet (inclusief de aftrek overeenkomstig artikel 110g van de Wet geluidhinder) in het jaar 2014 (exclusief herinrichting) en in het jaar 2025 (inclusief herinrichting) zijn in navolgende tabellen samengevat. In de tabellen zijn enkel die locaties opgenomen waarvoor sprake is van een reconstructie. Een volledig overzicht van de rekenresultaten is opgenomen in het onderzoeksrapport, zie bijlage.

Oeffeltseweg

De Randweg N264 sluit aan op de Oeffeltseweg. Hierdoor vindt een fysieke wijziging plaats van deze weg.

Tabel 4: Wijziging Oeffeltseweg

Omschrijving	Geluidbelasting* 2014 [dB]	Geluidbelasting* 2025 [dB]	Toename** [dB]
De Bengels 3	55,59	58,78	3,19
De Bengels 8	49,18	51,43	2,25
De Bengels 10	49,40	51,62	2,22

Door de wijzigingen aan de Oeffeltseweg neemt de geluidbelasting bij een aantal woningen toe. Bij drie woningen is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Bij alle woningen bedraagt de toename echter minder dan 5 dB.

Sint Hubertseweg

De Randweg N264 sluit aan op de Sint Hubertseweg. Hierdoor vindt een fysieke wijziging plaats van deze weg.

Tabel 5: Wijziging Sint Hubertseweg

Omschrijving	Geluidbelasting 2014 [dB]	Geluidbelasting 2025 [dB]	Toename [dB]
Hapseweg 30*	62,20	64,32	2,12
Hapseweg 24*	50,72	52,78	2,06
Hapseweg 20*	63,23	65,38	2,15
Waggelmanweg 4*	48,00	49,69	1,69
Hapseweg 33*	61,17	63,23	2,06
Hapseweg 31*	55,90	57,96	2,06
Hapseweg 25*	52,83	54,84	2,01

* woningen gelegen buiten wettelijke zone

Door de wijzigingen aan de Sint Hubertseweg neemt de geluidbelasting bij een aantal woningen toe. Bij zeven woningen is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Bij alle woningen bedraagt de toename echter minder dan 5 dB.

Kruisstraat

De Kruisstraat kent in de huidige situatie (2014) geen noemenswaardige verkeersintensiteit. Door de toename van het verkeer door de aanleg van de Randweg N264 en met name de aansluiting op de parallelweg van de Randweg N264 ondervinden de woningen binnen de zone en met name de woningen Kruisstraat 2 en Wanroijseweg 1a mogelijk een hogere geluidbelasting. Echter ook na het reconstrueren van de Kruisstraat, zodat deze onderdeel uitmaakt van de parallelweg, ondervinden deze woningen een geluidbelasting van minder dan 48 dB. Er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Zoetsmeerweg

Door de aanleg van de toekomstige N264 wordt de Zoetsmeerweg in twee delen gesplitst. Een noordelijk en een zuidelijk deel. Voor beide delen is sprake van een fysieke wijziging.

Tabel 6: Wijziging Zoetsmeerweg noord

Omschrijving	Geluidbelasting 2014 [dB]	Geluidbelasting 2025 [dB]	Toename [dB]
Zoetsmeerweg 6	48,00	50,35	2,35
Zoetsmeerweg 4	53,93	57,36	3,43
Zoetsmeerweg 3a	53,79	57,19	3,40
Zoetsmeerweg 3	52,77	56,16	3,39
Zoetsmeerweg 1f	51,81	55,20	3,39
Zoetsmeerweg 1c	52,77	56,18	3,41
Zoetsmeerweg 1	52,25	55,66	3,41
Zoetsmeerweg 1d*	54,33	57,74	3,41

Omschrijving	Geluidbelasting 2014 [dB]	Geluidbelasting 2025 [dB]	Toename [dB]
Zoetsmeerweg 1e*	49,93	53,33	3,40
Zoetsmeerweg 1b*	48,29	51,68	3,39
Zoetsmeerweg 2a*	56,35	59,75	3,40

* woningen gelegen buiten wettelijke zone

Door de wijzigingen aan het noordelijk deel van de Zoetsmeerweg neemt de geluidbelasting bij een aantal woningen toe. Bij elf woningen is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Bij alle woningen bedraagt de toename echter minder dan 5 dB.

Tabel 7: Wijziging Zoetsmeerweg zuid

Omschrijving	Geluidbelasting* 2014 [dB]	Geluidbelasting* 2025 [dB]	Toename** [dB]
Zoetsmeerweg 18	48,00	49,57	1,57

Door de wijzigingen aan het zuidelijk deel van de Zoetsmeerweg neemt de geluidbelasting eveneens bij een aantal woningen toe. Bij 1 woning is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Bij deze woning bedraagt de toename echter minder dan 5 dB.

Putselaarstraat

Door de aanleg van de toekomstige N264 sluit de Putselaarstraat nu aan op deze weg. Hierdoor is sprake van een fysieke wijziging. De verkeersintensiteit op de Putselaarstraat neemt door de aanleg van de toekomstige N264 sterk af. Hierdoor is voor de fysieke wijzigingen aan de Putselaarstraat geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Lokkantseweg

Door de aanleg van de toekomstige N264 sluit de Lokkantseweg nu aan op deze weg. Hierdoor is sprake van een fysieke wijziging.

Tabel 8: Wijziging Lokkantseweg

Omschrijving	Geluidbelasting* 2014 [dB]	Geluidbelasting* 2025 [dB]	Toename** [dB]
Lokkantseweg 1	50,18	52,19	2,01
Lokkantseweg 4*	51,70	53,61	1,91
Lokkantseweg 5a*	52,79	54,71	1,92
Lokkantseweg 6*	54,05	55,97	1,92
Lokkantseweg 8*	51,78	53,69	1,91
Lokkantseweg 8a*	51,68	53,60	1,92
Lokkantseweg 12*	53,96	55,88	1,92
Lokkantseweg 11*	52,94	54,89	1,95

* woningen gelegen buiten wettelijke zone

Door de wijzigingen aan de Lokkantseweg neemt de geluidbelasting bij een aantal woningen toe. Bij acht woningen is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Bij alle woningen bedraagt de toename echter minder dan 5 dB.

Maatregelen aanleg nieuwe weg

Om de geluidniveaus in belangrijke mate te verlagen kunnen maatregelen worden toegepast. In eerste instantie dienen maatregelen aan de bron te worden getroffen. Dit kan door het toepassen van een stiller wegdektype. In tweede instantie kunnen maatregelen in de overdracht worden voorzien.

Parallelweg

Na het toepassen van steen mastiek asfalt op de parallelweg van de Randweg N264 bedraagt de geluidbelasting nog 49 dB ter plaatse van de woning Zoetsmeerweg 8. Omdat bij het toepassen van steen mastiek asfalt geen meerkosten optreden ten opzichte van het referentiewegdek (dicht asfalt beton) is het toepassen van steen mastiek asfalt doelmatig. Om ter plaatse van de woning Zoetsmeerweg 8 aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB te voldoen dienen in dit geval wel aanvullende maatregelen te worden getroffen, waarbij een afweging plaatsvindt of deze maatregelen doelmatig zijn. Met betrekking tot de doelmatigheidstoets is aansluiting gezocht bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. Uit het onderzoek is gebleken dat het toepassen van een stiller wegdektype, dunne deklaag B op de parallelweg of het plaatsen van schermen niet doelmatig zijn.

Randweg N264

De woningen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden ten gevolge van de aanleg van de Randweg N264 liggen verspreid langs het gehele tracé. Om te voorkomen dat het wegdek een "lappendeken" wordt, wat ook het onderhoud bemoeilijkt, is er voor gekozen om het gehele nieuwe tracé te voorzien van een stiller wegdektype. Omdat het technische voordelen heeft om steen mastiek asfalt toe te passen, is hier in eerste instantie van uitgegaan. De woningen waar na het toepassen van steen mastiek asfalt nog een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) resteert, zijn in onderstaande tabel opgenomen.

Tabel 9: Rekenresultaten aanleg Randweg N264 inclusief steen mastiek asfalt

Omschrijving	Geluidbelasting* [dB]	Overschrijding** [dB]
Zoetsmeerweg 8	57	9
Kruisstraat 2	57	9
De Bengels 3	57	9
Wanroijseweg 1a	56	8
Zoetsmeerweg 10a	57	9
Zoetsmeerweg 5	55	7
Lokkantsseweg 2	53	5
Lokkantsseweg 2b	51	3
Zoetsmeerweg 6	51	4
Kruisstraat 3	51	4
Zoetsmeerweg 10	51	4
Lokkantsseweg 1	51	3
Wanroijseweg 1	51	3
Oeffeltseweg 13	50	2
Putseelaarstraat 13	49	1
Kijkuitpad 8	49	1
Sint Hubertseweg 28	49	1

* Inclusief aftrek artikel 110g Wgh

** Overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB)

Na het toepassen van steen mastiek asfalt op het tracé van de toekomstige N264 resteert nog bij 17 woningen een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. De overschrijding bedraagt ten hoogste 9 dB. Ter plaatse van alle woningen wordt de maximale ontheffingswaarde gerespecteerd.

Voor de woningen waar na het toepassen van steen mastiek asfalt en de wettelijke schermen nog een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde resteert (tabel 9), kunnen aanvullend schermen worden gedimensioneerd om de geluidbelasting te reduceren. Om te bepalen of aanvullende maatregelen financieel doelmatig zijn, is aansluiting gezocht bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder

Cluster woning Zoetsmeerweg 6, 8 en 10

Ter plaatse van de woningen Zoetsmeerweg 6, 8 en 10 wordt de voorkeursgrenswaarde, na het toepassen van steen mastiek asfalt, nog met respectievelijk 3, 9 en 3 dB overschreden. Het aantal beschikbare reductiepunten voor deze woningen bedraagt 5600 (=1600+2400+1600) overeenkomstig de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. Om de geluidbelasting bij de drie woningen te verlagen tot de voorkeursgrenswaarde, of in ieder geval met minimaal 5 dB, is een scherm gedimensioneerd. Uit de doelmatigheidstoets is gebleken dat het toepassen van een scherm niet doelmatig is.

Solitaire woningen

Alle overige woningen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, zijn solitaire woningen. De woningen liggen op relatief grote afstand van elkaar en zijn niet te clusteren zodat de geluidbelasting met een gezamenlijk scherm kan worden gereduceerd. Voor de woningen met de hoogste geluidbelastingen (Kruisstraat 2 en De Bengels 3) zijn per woning 3300 reductiepunten beschikbaar. Uit de doelmatigheidstoets is gebleken dat het toepassen van een scherm niet doelmatig is.

Ter plaatse van de woning Wanroijseweg 1a bedraagt de geluidbelasting 56 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt met 8 dB overschreden. Uit de doelmatigheidstoets is gebleken dat het toepassen van een scherm niet doelmatig is.

Ter plaatse van de woning Zoetsmeerweg 5 bedraagt de geluidbelasting 55 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt met 7 dB overschreden. Uit de doelmatigheidstoets is gebleken dat het toepassen van een scherm niet doelmatig is.

Ter plaatse van de woning Lokkantsseweg 2 bedraagt de geluidbelasting 53 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt met 5 dB overschreden. Uit de doelmatigheidstoets is gebleken dat het toepassen van een scherm niet doelmatig is.

Alle overige solitaire woningen ondervinden een lagere geluidbelasting dan de hiervoor beschouwde woningen. De schermen, om de geluidbelasting bij solitaire woningen met minimaal 5 dB danwel tot de voorkeursgrenswaarde te verlagen, zijn niet doelmatig.

Dunne Deklaag

In plaats van het toepassen van steen mastiek asfalt is het ook mogelijk om de geluidbelasting te verlagen door het toepassen van dunne deklaag B. De geluidbelastingen na het toepassen van dunne deklaag B over het gehele tracé van de Randweg N264 zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 10: Rekenresultaten aanleg Randweg N264 inclusief dunne deklaag B

Omschrijving	Geluidbelasting* [dB]	Overschrijding** [dB]
Zoetsmeerweg 8	56	8
Kruisstraat 2	55	7
De Bengels 3	55	7
Zoetsmeerweg 10a	55	7
Wanroijseweg 1a	54	6
Zoetsmeerweg 5	53	5
Lokkantsseweg 2	52	4
Zoetsmeerweg 6	51	3
Zoetsmeerweg 10	51	3
Kruisstraat 3	50	2
Lokkantsseweg 2b	49	1
Lokkantsseweg 1	49	1
Wanroijseweg 1	49	1

* Inclusief aftrek artikel 110g Wgh

** Overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB)

Ook het toepassen van dunne deklaag B is uit onderzoek niet doelmatig gebleken.

Voor de woningen binnen de wettelijk vastgestelde zone dient een hogere grenswaarde procedure te worden doorlopen. Voor de aanleg van de nieuwe wegen betreft het de in tabel 11 opgenomen woningen en hogere waarden.

Tabel 11: Hogere grenswaarden

Geluidbron	Adres	Hogere grenswaarde*
Parallelweg	Zoetsmeerweg 8	49
Randweg N264	Zoetsmeerweg 8	57
	Kruisstraat 2	57
	De Bengels 3	57
	Zoetsmeerweg 10a	57
	Wanroijseweg 1a	56
	Zoetsmeerweg 5	55
	Lokkantseweg 2	53
	Lokkantseweg 2b	51
	Zoetsmeerweg 6	51
	Kruisstraat 3	51
	Zoetsmeerweg 10	51
	Lokkantseweg 1	51
	Wanroijseweg 1	51
	Oeffeltseweg 13	50
	Putselaarstraat 13	49
	Kijkuitpad 8	49
	Sint Hubertseweg 28**	49

* Inclusief aftrek artikel 110g Wgh.

** Sloopvergunning verleend in verband met bouw bedrijfspand.

Maatregelen fysieke wijzigingen

Voor een aantal wijzigingen aan het onderliggend wegennet is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Het gaat om de te wijzigen Oeffeltseweg, Sint Hubertseweg, Zoetsmeerweg en Lokkantseweg. Door het toepassen van het stiller wegdektype steen mastiek asfalt, wordt de geluidbelasting gereduceerd. Omdat de wijzigingen daar plaatsvinden waar de nieuwe Randweg N264 aansluit op het onderliggend wegennet is het toepassen van het nog stillere wegdektype dunne deklaag B niet aan de orde. Dunne deklaag B kan niet worden toegepast daar waar sprake is van wringend verkeer, zoals bij rotondes en kruispunten. Voor de diverse wijzigingen aan het onderliggend wegennet vinden op diverse plekken reconstructies plaats in de zin van de Wet geluidhinder.

Voor de reconstructies betreft het de in tabel 12 opgenomen woningen en hogere waarden.

Tabel 12: Hogere grenswaarden

Geluidbron	Adres	Hogere grenswaarde*
Oeffeltseweg	De Bengels 3	58
	De Bengels 8**	50
	De Bengels 10***	51
Zoetsmeerweg	Zoetsmeerweg 6	49
	Zoetsmeerweg 4	56
	Zoetsmeerweg 3a	56
	Zoetsmeerweg 3	55
	Zoetsmeerweg 1f	54
	Zoetsmeerweg 1c	55
	Zoetsmeerweg 1	54
Lokkantseweg	Lokkantseweg 1	51

- * Inclusief aftrek artikel 110g Wgh.
- ** Pand niet aangemerkt als woonbestemming op ruimtelijkeplannen.nl.
- *** Pand niet meer opgenomen in landelijke BAG-viewer (bagviewer.pdok.nl).

Conclusie

De berekende geluidbelasting ten gevolge van de parallelweg van de toekomstige N264 bedraagt ten hoogste 50 dB(A). De berekende geluidbelasting ten gevolge van de toekomstige N264 bedraagt ten hoogste 58 dB. Door beide wegen wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De maximale ontheffingswaarde door de aanleg van de toekomstige N264 niet overschreden.

Door het toepassen van het stiller wegdektype steen mastiek asfalt neemt de berekende geluidbelasting af. De geluidbelasting ten gevolge van de parallelweg bedraagt na het toepassen van steen mastiek asfalt ten hoogste 49 dB. De geluidbelasting ten gevolge van de toekomstige N264 bedraagt na het toepassen van steen mastiek asfalt ten hoogste 57 dB. Om de geluidreductie verder te reduceren kan de toekomstige N264 over een beperkte lengte van drie maal 500 meter van dunne deklaag B worden voorzien of kan gekozen worden om schermen langs de weg te plaatsen. Verdergaande niet wettelijk verplichte maatregelen om de geluidbelasting ten gevolge van de parallelweg en de toekomstige N264 te verlagen tot de voorkeursgrenswaarde zijn niet doelmatig. Voor de toekomstige N264 wordt een hogere waardenprocedure doorlopen.

Voor de diverse wijzigingen aan het onderliggend wegennet vinden op diverse plekken reconstructies plaats in de zin van de Wet geluidhinder. De toename van de geluidbelasting bedraagt nergens meer dan 5 dB. Na het toepassen van een stiller wegdektype steen mastiek asfalt blijven voor de Zoetsmeerweg en de Oeffeltseweg een aantal reconstructies bestaan. Voor de Sint Hubertseweg en de Lokkantseweg is geen sprake meer van reconstructies in de zin van de Wet geluidhinder.

Maatregelen in de overdracht (schermen) om de geluidbelasting ten gevolge van deze wegen te verlagen zijn wettelijk niet verplicht danwel niet doelmatig. Voor de woningen gelegen aan de Oeffeltseweg, Lokkantseweg en de Zoetsmeerweg dient een hogere waardenprocedure te worden doorlopen.

Voor de woningen binnen de wettelijk vastgestelde zone wordt een hogere grenswaarde procedure doorlopen.

5.2.4 Externe veiligheid

In het kader van de MER is door Windmill een (Rapportnummer: P2011.018.05-1) onderzoek uitgevoerd naar externe veiligheid. Ten aanzien van externe veiligheid speelt het risico op ongevallen, veroorzaakt door bedrijven en vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor, weg en water of buisleidingen, een rol. Het begrip externe veiligheid wordt in beeld gebracht door middel van twee begrippen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Voor het plaatsgebonden risico is in het Nederlandse externe veiligheidsbeleid een norm vastgesteld. Deze norm luidt voor nieuwe situaties, dat zich binnen de risicocontour, die een overlijdenskans van 10-6 per jaar (eens in de miljoen jaar) weergeeft, géén kwetsbare objecten mogen bevinden.

Voor het groepsrisico is geen normstelling zoals voor het PR. Voor het GR geldt de inspanningsverplichting om aan de oriënterende waarde te voldoen en de plicht om een toename van het groepsrisico te verantwoorden (verantwoordingsplicht). De oriënterende waarde van het GR transport is 10-2/ N2 per kilometer transportroute, waarbij N het aantal slachtoffers is. Deze waarde representeert de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van de transportroute in één keer het dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval op die transportroute.

Het groepsrisico geeft de aandachtspunten op een transportroute aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen en houdt daarmee rekening met de aard en dichtheid van de bebouwing in de nabijheid van de transportroute. Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek waarin op de verticale as de cumulatieve kans op het aantal doden per jaar en op de horizontale het aantal doden logaritmisch is weergegeven.

Het transport van gevaarlijke stoffen over de bestaande N264 betreft in de huidige situatie alleen bevoorrading van tankstations met benzine en diesel (LF1 en LF2) en transport van propaan (GF3) ter bevoorrading van propaantanks. De meest recente inventarisatie van transporten van gevaarlijke stoffen is verwoord in de rapportage “inventarisatie vervoer gevaarlijke stoffen, gemeente Cuijk” van het RMB opgesteld in april 2013.

In overleg met Rijkswaterstaat is bepaald dat indien het toekomstige tracé N264 om de kern Haps wordt geleid hierdoor mogelijk de aanvoer van gevaarlijke stoffen LF1, LF2 en GF3 voor de gemeente Cuijk en de gemeente Mill & St. Hubert over deze weg plaats zal vinden. Op basis van het document ‘Kengetallen voor het vaststellen van transportfrequenties en routes’ is een inschatting gemaakt van het aantal transporten dat jaarlijks zal kunnen plaats vinden in dit geval. Hiervoor zijn het aantal propaantanks en de aanwezige tankstations inclusief ligging en doorzet van LPG bij beide gemeenten opgevraagd. Hieruit blijkt dat dit kan leiden tot een toename van het aantal gevaarlijke transporten over het nieuwe tracé ten opzichte van het bestaande tracé.

Middels het onderzoek wordt geconcludeerd dat de toekomstige tracé van de N264 niet zal leiden tot een veiligheidsprobleem. Er is geen sprake van een 10-6 plaatsgebonden risicocontour en het groepsrisico ligt ruimschoots onder 10% van de oriëntatiewaarde.

Conclusie

Op basis van het onderzoek blijkt dat het transport van gevaarlijke stoffen over de weg geen belemmering vormt voor de bestemmingsplanwijziging.

5.3 Fysieke aspecten

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op fysieke aspecten die van belang zijn bij de ontwikkeling van de randweg. Er dient in het kader van het vaststellen van het bestemmingsplan een goede ruimtelijke ordening te worden betracht. Om die reden is er een aantal onderzoeken uitgevoerd, waarop in deze paragraaf wordt ingegaan. De onderzoeksrapporten zijn als externe bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

5.3.1 Archeologie/ Cultureel erfgoed

In het kader van de MER is in 2010 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd door SOB Research. In 2013 is, ten behoeve van de bestemmingsplan procedure, het archeologisch bureauonderzoek geactualiseerd en toegespitst op het gekozen tracé (ISBN/EAN: 978-90-5801-193-2).

Op basis van de bevindingen uit het archeologisch bureauonderzoek is een archeologisch verwachtingsmodel opgesteld. Hieronder wordt nader ingegaan op het model en de aanbevelingen uit het onderzoek.

Binnen het plangebied is sprake van twee hoofdzones. Ter plaatse van het oostelijke - en het meest westelijke - deel van het plangebied, zijn de hoger gelegen terrasrestruggen en de hoger gelegen delen van de terrasvlakte gelegen (ten dele afgedekt met dekzand en/of een esdek). Ter plaatse van deze zones is sprake van een hoge archeologische verwachting voor de aanwezigheid van archeologische vindplaatsen uit het Laat Paleolithicum t/m de Late Middeleeuwen. Direct ten noorden van het oostelijke deel van het plangebied, waar een intensief archeologisch onderzoek is uitgevoerd, werden inderdaad archeologische resten uit de Prehistorie, de Romeinse Tijd en de Middeleeuwen aangetroffen.

Het zuidelijke deel van het plangebied is gelegen ter plaatse van een relatief laagliggende terrasvlakte, met de resten van een fossiel geulsysteem. Ook hier kunnen archeologische resten worden aangetroffen. Feitelijk kunnen de restgeulen worden beschouwd als beekdalen.

Een deel van deze restgeulen functioneerde immers tot voor kort (eind 19 de eeuw) nog als een onderdeel van het hier aanwezige afwateringssysteem. Beekdalen worden in algemene zin gezien als de schatkamers van de Nederlandse archeologie (zie o.m. Rensink et al, 2008). In de beekdalen kunnen vaak goed geconserveerde archeologische resten worden aangetroffen, zoals rituele deposities, afvaldeposities of begravingen uit de Prehistorie. Tevens boden de hoger gelegen zones langs - en in - de beekdalen een goede uitvalsbasis voor jagers-verzamelaars, met name gedurende het Laat Paleolithicum, het Mesolithicum en het Vroeg Neolithicum.

Juist de overgangszones tussen de natte gebieden en de hoger gelegen gronden (de zogenaamde gradiëntzones) moeten worden aangemerkt als zones waar een grote kans bestaat op het aantreffen van archeologische vindplaatsen uit voornoemde perioden. Vooral langs de randzones van de fossiele restgeulen is daarom sprake van een hoge archeologische verwachting. Deze verwachting geldt met name voor archeologische resten uit het Laat Paleolithicum t/m het Vroeg Neolithicum (jagers - verzamelaars).

Op basis van de eerder binnen deze regio uitgevoerde archeologische onderzoeken kan worden geconcludeerd dat archeologische resten uit de eerder vermelde archeologische perioden kunnen worden aangetroffen, vanaf een diepte van circa 0.3 - 0.5 meter beneden het maaiveld. Dit geldt niet voor dieper ingegraven archeologische sporen en voor de zones die zijn afgedekt door een esdek.

Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat er een gerede kans bestaat dat ter plaatse van het plangebied behoudenswaardige archeologische resten aanwezig zijn. Daarom wordt geadviseerd om een inventariserend veldonderzoek door middel van proefsleuven (IVO-P) te doen uitvoeren. Dit in eerste instantie ter plaatse van de zones die op de Archeologische Beleidskaart van de gemeente Cuijk zijn aangemerkt als zones met een middelhoge archeologische verwachting en ter plaatse van de randzones langs de pleistocene restgeulen. Op basis van de evaluatie van de resultaten van dit inventariserend archeologisch veldonderzoek kan vervolgens op basis van deze informatie een besluit worden genomen ten aanzien van de nog niet nader onderzochte delen van het plangebied.

Om deze onderzoeksverplichting op te nemen is er in het bestemmingsplan een dubbelbestemming archeologie opgenomen. Middels het aanvragen van een omgevingsvergunning en het uitvoeren van het vervolgonderzoek kan ontheffing worden aangevraagd voor het graafwerkzaamheden voor de aanleg van de weg. Dit zal worden voorbereid tijdens de uitwerking van het civieltechnisch plan.

Conclusie

Middels de dubbelbestemming archeologie wordt in voldoende mate de archeologische waarden gewaarborgd. Archeologie vormt derhalve geen belemmering voor deze bestemmingsplanwijziging. Voor het uitvoeren van werken binnen de dubbelbestemming archeologie zal er een omgevingsvergunning aangevraagd moeten worden.

5.3.2 Flora en fauna

De Nederlandse natuurbescherming kent twee aspecten: bescherming van planten- en diersoorten en bescherming van (natuur)gebieden. Op beide aspecten wordt in deze paragraaf nader ingegaan.

1. Beschermde planten- en diersoorten

In het kader van de milieueffectrapportage voor de randweg Haps zijn literatuurgegevens verzameld ten aanzien van het voorkomen van beschermde soorten nabij de verschillende tracé-alternatieven die in het MER zijn beschouwd. Voor het definitieve tracé van de randweg worden de relevante gegevens hier samengevat.

- Uit karteringsgegevens van de provincie Noord-Brabant (2006-2007) blijkt het voorkomen van het rapunzelklokje (*Campanula rapunculus*; tabel 2, AMvB artikel 75) langs het zuidwestelijk deel van het tracé.

- Uit de broedvogelinventarisatie van provincie Noord-Brabant (2006-2007) en het onderzoek naar jaarrond beschermde nesten van Kragten (2014) blijkt het voorkomen van diverse broedvogels (tabel 3, AMvB artikel 75) in de omgeving van het tracé. Er zijn geen broedgevallen vastgesteld van soorten met een jaarrond beschermde nestplaats in de directe omgeving van het plangebied. Wel bevindt zich op circa 150 meter van het tracé een steenuilennest (Faunaconsult, 2013). Daarnaast zijn soorten aangetroffen waarvoor een zogenaamde omgevingscheck plaats zal vinden voorafgaand aan de uitvoering, wanneer de nestplaats verloren gaat: boerenzwaluw (*Hirundo rustica*), boomkruiper (*Certhia brachydactyla*), ekster (*Pica pica*), groene specht (*Picus viridis*) en zwarte kraai (*Corvus corone*).
- Uit flora- en faunaonderzoek ten behoeve van de realisatie van bedrijventerrein Laarakker Zuid (Ecologica, 2010) is gebleken, dat dit gebied geschikt is voor het rapunzelklokje, de das (*Meles meles*, tabel 3, AMvB artikel 75), verschillende vleermuissoorten (tabel 3, AMvB artikel 75) en de alpenwatersalamander (*Triturus alpestris*; tabel 2, AMvB artikel 75). Het meest noordoostelijke deel van het tracé doorsnijdt het toekomstig bedrijventerrein Laarakker Zuid.
- In vervolg op het bovengenoemd onderzoek is in 2010 nader onderzoek uitgevoerd binnen het toekomstig bedrijventerrein Laarakker Zuid (Faunaconsult, 2010). Bij dit onderzoek is aangetoond dat de gewone dwergvleermuis (*Pipistrellus pipistrellus*) en de laatvlieger (*Eptesicus serotinus*) binnen Laarakker Zuid foerageren. De gewone dwergvleermuis heeft tevens een vaste verblijfplaats in bebouwing langs de bestaande N264 en gebruikt het Duits Lijntje als vaste vliegroute. Daarnaast is bij het onderzoek geconstateerd dat er verschillende huismuskoppels broeden in bebouwing. Nesten van huismussen (*Passer domesticus*; tabel 3, AMvB artikel 75) zijn jaarrond beschermd. Dassen zijn destijds niet waargenomen.
- Waterschap Aa en Maas heeft in 2011 flora- en faunaonderzoek laten uitvoeren aan verschillende ecologische verbindingzones rondom Haps (Arcadis, 2011). Het tracé van de randweg Haps doorsnijdt ten zuidwesten van Haps de EVZ Balkloop. Binnen het onderzoek is geconstateerd dat het gebied ten oosten en zuiden van Haps geschikt is voor vleermuizen, waarbij de aanwezige bomenrijen dienst kunnen doen als migratieroute en/of als verblijfplaats. Daarnaast is ten oosten van Haps, in het Duits Lijntje een dassenburcht aangetroffen.
- In vervolg op bovengenoemd onderzoek is in 2013 nader onderzoek verricht naar het voorkomen van vleermuizen in de omgeving van de randweg Haps (Faunaconsult, 2013). Hieruit is gebleken dat vleermuisverblijven afwezig zijn in de omgeving van de randweg. Wel zijn vaste vliegroutes aanwezig van de gewone dwergvleermuis (*Pipistrellus pipistrellus*), gewone grootoorvleermuis (*Plecotus auritus*) en watervleermuis (*Myotis daubentonii*).
- In 2012 is door Stichting Das & Boom nader onderzoek verricht aan de dassenburcht in het Duits Lijntje. De burcht, die zich op circa 50 meter ten westen van het tracé bevindt, blijkt jaarlijks bewoond, hoewel niet aaneengesloten, vanwege menselijke verstoring. Het gehele agrarische gebied tussen de bestaande N264 en de Balkloop ten oosten van Haps kan worden beschouwd als leef- en foerageergebied van de dassen die gebruik maken van de burcht.
- Uit de gegevens van de website www.waarneming.nl (2008-2013) blijkt in de omgeving van het plangebied voor de randweg het voorkomen van verschillende vogelsoorten (tabel 3, AMvB artikel 75) met jaarrond beschermde nesten: huismus (*Passer domesticus*; bebouwing Lokkantseweg), kerkuil (*Tyto alba*; bebouwing Lokkantseweg) en roek (*Corvus frugilegus*; kolonies langs de bestaande N264 en in buurtschap Putselaar). Daarnaast is in de bermvegetatie langs de bestaande N264 het rapunzelklokje waargenomen en is op de weg De Bengels een doodgereden das aangetroffen.

De aanleg van de randweg Haps zal leiden tot negatieve effecten op verschillende voorkomende soorten. Deels kunnen deze effecten worden voorkomen, door het treffen van mitigerende maatregelen.

Voordat binnen het plangebied de aanwezige vegetatie wordt verwijderd voor aanleg van de randweg moet worden gecontroleerd of binnen deze vegetaties beschermde plantensoorten, waaronder het in het gebied voorkomende rapunzelklokje, aanwezig zijn. Beschermde plantensoorten worden uitgestoken en worden verplant naar vergelijkbare biotopen in de directe omgeving waar geen werkzaamheden plaatsvinden. Op deze wijze wordt voorkomen dat overtreding van de Flora- en faunawet plaatsvindt en is een ontheffingsaanvraag niet noodzakelijk.

Bij de kap van bomen, het verwijderen van vegetatie en het uitvoeren van graafwerkzaamheden wordt rekening gehouden met het broedseizoen van vogels, dat globaal duurt van half maart tot half juli. Dergelijke werkzaamheden vinden zo veel mogelijk plaats buiten deze periode. Wanneer het bij de planning van de werkzaamheden niet mogelijk is om rekening te houden met het broedseizoen, dan wordt het werkterrein door een ecoloog gecontroleerd om vast te stellen dat geen sprake is van broedende vogels. Zijn deze wel aanwezig, dan kunnen de werkzaamheden niet worden uitgevoerd totdat de jongen het nest hebben verlaten. Voor de voorgenomen ingrepen kan voor verstoring van broedende vogels geen ontheffing van de Flora- en faunawet worden verkregen.

Daarnaast worden de te kappen bomen en te slopen bebouwing vooraf geïnspecteerd op het voorkomen van jaarrond beschermde nestplaatsen van vogels. De gebiedsdekkende karteringsgegevens van broedvogels komen uit 2006 en 2007. In 2014 is onderzocht of jaarrond beschermde vogelnesten zich in de directe omgeving van het plangebied bevinden. Is het voor aangetroffen vogels met een jaarrond beschermde nestplaats niet mogelijk om in de omgeving zelfstandig een vervangend nest te vinden of te maken, dan zal een kunstmatige nestplaats aangeboden worden alvorens de bestaande nestplaats te verwijderen. Net als voor verstoring van broedende vogels, bestaat er geen mogelijkheid voor het verkrijgen van een ontheffing van de Flora- en faunawet voor het permanent verwijderen van een vaste nestplaats ten behoeve van aanleg van de randweg. Op het steenuilennest, dat zich op circa 150 meter van het plangebied bevindt, worden geen negatieve effecten verwacht. Om een toename van verkeersslachtoffers te voorkomen wordt bij de inrichting van de wegbermen gezorgd dat deze ongeschikt zijn voor steenuilen. Dit wordt gedaan door de bermen te verruigen tot een hoogte waarbij de verkeersveiligheid gehandhaafd blijft. Essentie hiervan is dat het zicht op prooidieren ontnomen wordt.

Uit onderzoek (Faunaconsult 2013) blijkt dat een aantal bomenrijen in het plangebied en het Duits Lijntje dienst doen als vaste vliegrouwe voor vleermuizen. Op locaties waar in de toekomstige inrichting bomen terug geplant worden, bied de omgeving voldoende alternatieve vliegrouwen voor vleermuizen. De onderbreking van het Duits Lijntje kan echter niet overbrugt worden door vleermuizen. Op deze locatie zal daarom compensatie plaats vinden ten behoud van de vaste vliegrouwe. Het Duits Lijntje vormt geschikt leefgebied voor de alpenwatersalamander. Daarom wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden rekening gehouden met deze soort. Binnen het Duits Lijntje, dat door de randweg wordt doorsneden, vindt het verwijderen van vegetatie en het uitvoeren van grondwerkzaamheden plaats buiten de overwinteringsperiode van de alpenwatersalamander (februari – oktober). Om hiernaast rekening te houden met de kwetsbare periode van de das betekent dit dat het verwijderen van de vegetatie en het werkklaar maken van het plangebied ter plaatse van het Duits Lijntje worden uitgevoerd in de periode augustus - september.

Tenslotte leidt de aanleg van de randweg Haps tot negatieve effecten op de das. Het betreft enerzijds verstoring van een bestaande burchtlocatie, anderzijds ruimtebeslag en doorsnijding van leef- en foerageergebied. Deze effecten kunnen niet eenvoudig worden voorkomen door het treffen van mitigerende maatregelen. De effecten worden gecompenseerd in de vorm van realisatie van vervangend leef- en foerageergebied en in de vorm van ontsnipperende maatregelen nabij het Duits Lijntje. De compensatiemaatregelen voor de das, alpenwatersalamander, steenuil en vleermuizen zijn opgenomen in het Compensatieplan Randweg Haps (zie bijlage). Tevens is voor de optredende effecten op de das, steenuil en vleermuizen een ontheffing van de Flora- en faunawet noodzakelijk.

Alle noodzakelijke mitigerende maatregelen worden opgenomen en verder uitgewerkt in een ecologisch werkprotocol voor uitvoering van de werkzaamheden voor aanleg van de randweg Haps. De beschreven inspecties worden uitgevoerd door een deskundige op het gebied van de betreffende soort(groep). Daarnaast wordt ruim voor aanvang van de werkzaamheden een actualisatie van het flora- en faunaonderzoek uitgevoerd om eventueel nieuw gevestigde flora en fauna in kaart te brengen.

2. Beschermde gebieden

Om vast te stellen of binnen of nabij het plangebied sprake is van gebiedsbescherming is de gebiedsbescherming volgens de Natuurbeschermingswet 1998 en de gebiedsbescherming volgens de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant geraadpleegd.

Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet 1998 richt zich op beheer, herstel en bescherming van de Natura2000-gebieden (Habitatrichtlijn- en Vogelrichtlijngebieden). Het plangebied voor de randweg Haps maakt geen onderdeel uit van een Natura2000-gebied.

De Natuurbeschermingswet 1998 kent echter ook de zogenaamde “externe werking”: ook projecten buiten beschermde gebieden kunnen vergunningsplichtig zijn, wanneer zij een negatief effect hebben op het beschermde gebied. Het meest nabijgelegen Natura2000-gebied bij het plangebied is het gebied Oeffelter Meent (zie onderstaande afbeelding). Dit gebied ligt op circa vier km afstand ten noordwesten van het plangebied.

Afbeelding 17: Ligging van het Natura2000-gebied Oeffelter Meent (geel) ten opzichte van het tracé (rood) van de randweg Haps (bron luchtfoto: Google Maps).



Nieuwe verkeerswegen kunnen, aangezien wegverkeer zorgt voor uitstoot van stikstof (NO_x), een vermestende en/of verzurende effect hebben op Natura2000-gebieden. De randweg vormt weliswaar een nieuwe weg en is daarom in potentie een nieuwe bron van stikstofuitstoot. Echter de weg is slechts bedoeld als omleiding voor een bestaande weg voor de dorpskern. Het nieuwe tracé ligt vlakbij de oude doorgaande route. Uit de verkeerskundige analyse blijkt dat nauwelijks sprake is van aantrekkings van meer (of zwaarder) verkeer dan in de referentiesituatie reeds door het gebied rijdt. Wel zal het verkeer op de randweg harder rijden dan via de huidige route door de bebouwde kom. In de bebouwde kom is echter, door de aanwezige kruisingen en voetgangersoversteken meer sprake van remmende en optrekkende auto's.

Het verschil in uitstoot van stikstof door wegverkeer in de huidige situatie en in de nieuwe situatie, is derhalve naar verwachting zeer klein. Desondanks kan ook een kleine toename van de stikstofdepositie al leiden tot negatieve effecten, met name wanneer de kritische depositiewaarde van de aanwezige habitattypen in het beschermd gebied reeds worden overschreden. Door Windmill Milieu en Management is daarom in 2013 een onderzoek uitgevoerd naar de additionele stikstofdepositie als gevolg van de toekomstige N264 (rapportnummer P2011.018.03-14). De depositiewaarden (mol N/ha/jaar) ten gevolge van de toekomstige N264 zijn berekend ter plaatse van de habitattypen binnen het Natura2000-gebied Oeffelter Meent. Uit onderzoek blijkt dat in het planjaar 2015 een significante bijdrage ten opzichte van de referentiesituatie wordt berekend ter plaatse van het Natura 2000-gebied "Oeffelter Meent". Indien rekening wordt gehouden met de effecten van het niet bemesten van grasland met een oppervlak van 8,80 hectare alsmede akkerbouwland met een oppervlak van 7,28 hectare dat evenwijdig en onderliggend is gesitueerd aan de Randweg Haps, zijn significant negatieve effecten vanwege de Randweg uit te sluiten aangaande het aspect stikstofdepositie ter plaatse van het Natura 2000-gebied "Oeffelter Meent". Omdat er sprake is van toename van de stikstofdepositie, is een Passende Beoordeling gemaakt door Viridis (zie bijlage). In de Passende Beoordeling is het volgende geconcludeerd: Gezien de afstand van circa 3,5 km of meer zijn negatieve effecten van verstoring van geluid en trillingen op instandhoudingsdoelen in Oeffelter Meent en de overige Natura2000-gebieden uitgesloten. Voor de Randweg Haps wordt een oppervlakte van ruim 16 hectare uit landbouwkundig gebruik genomen. Het ruimtebeslag van de Randweg voorziet dus in de compensatie van de depositietoename. De Randweg heeft hierdoor geen significant negatief effect op het Natura2000-gebied Oeffelter Meent. Uitvoering van mitigerende maatregelen is niet noodzakelijk.

Verordening ruimte

In de Verordening ruimte zijn regels opgenomen ten aanzien van bescherming van de Ecologische Hoofdstructuur en de bijbehorende, door de provincie aangewezen ecologische verbindingzones (EVZ). Hoofdstuk 4 van de Verordening ruimte geeft regels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur.

De randweg Haps overlapt alleen bij de op- en afritten van de A73 de begrenzing van de EHS. De bestaande N264 bij de op- en afritten moet worden verbreed, waarbij circa 629 m² verlies van de EHS optreedt. Inclusief toeslag van 1/3 van de aan te tasten EHS komt de compensatieopgave EHS neer op 839 m². Naast de EHS dient 6.615 m² aan natuur gecompenseerd te worden waarbij echter het effect van doorsnijding van groter belang is dan het exacte areaalverlies. Door de doorsnijding wordt het functioneren van de EVZ's als ononderbroken schakel tussen natuurgebieden immers belemmerd. Compensatie van de boswet dient minimaal 6.000 m² te zijn en het planten van 188 losse bomen.

Afbeelding 18: Uitsnede uit de kaart Natuur en Landschap behorende bij de Verordening Ruimte van provincie Noord-Brabant. De randweg is globaal aangegeven (rood), evenals het gebied waar aanpassing van de bestaande N264 en de op- en afritten van de A73 plaats zal vind



Conform de Verordening ruimte is zowel aantasting van de EHS als de EVZ's onder voorwaarden toegestaan. Voor de EHS geldt, dat bij aantasting door ruimtelijke ingrepen het "nee, tenzij"-principe van toepassing is. Onderbouwd moet worden, dat de voorgenomen ingreep een groot maatschappelijk belang dient en dat geen realistische alternatieven bestaan voor de voorgenomen ingreep. Vervolgens dienen de verloren gegane ecologische waarden en kenmerken gecompenseerd te worden, conform de regels die hiervoor binnen de Verordening Ruimte zijn opgenomen. De compensatieoppervlakten die opgenomen zijn in het compensatieplan voldoen ruimschoots aan de compensatieopgave. Voor de EVZ's geldt, dat herbegrenzing van de ligging alleen kan worden toegestaan, wanneer de verbindende functie van de betreffende EVZ niet in het geding komt. Voor de beide EVZ's die door de randweg worden doorsneden, is dit niet mogelijk. Het gehele agrarische gebied ten oosten van Haps wordt doorsneden door de randweg, zodat hier geen alternatief tracé voor de EVZ Duits Lijntje kan worden gevonden. De EVZ Balkloop is gebonden aan een watergang, zodat verlegging evenmin mogelijk is. Dit betekent dat maatregelen getroffen moeten worden om de versnipperende werking van de randweg teniet te doen. Deze maatregelen zijn eveneens in het compensatieplan uitgewerkt. Om de functionaliteit van het Duits Lijntje te behouden worden faunapassages, amfibietunnels en vleermuispassages aangelegd. Ter hoogte van de kruisingen met de St. Anthonisloop en Balkloop is gekozen voor een ruime brug, zodat de oevers onder de randweg doorlopen.

Conclusie

Op basis van de gegevens die verkregen zijn met de uitgevoerde onderzoeken kan worden gesteld dat de voorgenomen aanleg nadelige effecten kan hebben voor enkele beschermde soorten en op de aanwezige natuurwaarden. Door het treffen van bovengenoemde voorzorg- en compensatiemaatregelen zijn geen belemmeringen te verwachten voor de voorgestelde bestemmingsplanwijziging.

5.3.3 Water

Om zorg te dragen voor het goed omgaan met water in de ruimtelijke ordening is het opstellen van een waterparagraaf een verplicht onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing. Voorafgaand aan het opstellen van het plan is, in het kader van de voorbereiding, overleg gevoerd met de waterbeheerders. In een separate bijlage is in een memo van Kragten d.d. 28 januari 2014 beschreven op welke wijze rekening is gehouden met de bergingsopgave en de waterhuishoudkundige aspecten.

Het beleid van het waterschap Aa en Maas is gericht op een veilig, gezond en duurzaam waterbeheer.

Dit betekent dat plannen het bestaande grondwater- en oppervlaktewaterregime niet zo min mogelijk mogen aantasten, dit heet in het vigerende waterbeleid hydrologisch neutraal ontwikkelen. Ten aanzien van hemelwater geldt dat de afwegingsstappen hergebruik-vasthouden-bergen- afvoeren in acht moeten worden genomen. Voor dit plan is het ambitieniveau van de trit "bergen en infiltreren" haalbaar.

Qua bergingsopgave geldt als uitgangspunt dat de bergingsinhoud binnen het plan tenminste gelijk moet zijn aan een neerslaggebeurtenis met een herhalingstermijn van $T=10\text{jaar}=10\%$. Waarbij tevens geen wateroverlast mag ontstaan op belendende percelen bij een neerslaggebeurtenis met een herhalingstermijn van $T=100+10\%$. Voor de berekening van de inhoud van de bergingsvoorziening ($T=10+10\% / T=100+10\%$) dient gebruik te worden gemaakt van de HNO-tool van het waterschap Aa en Maas.

Verder is in het plan beschreven waar in de uitvoeringsfase en in de beheer- en onderhoudsfase rekening mee moet worden gehouden, zodat er geen doorslag plaats vindt van verontreinigende stoffen naar de onderliggende bodem en het grond- en oppervlaktewatersysteem.

Het momenteel overwegend onverharde plangebied wordt door de realisatie van de toekomstige N264 verhard. Om te voldoen aan het beleid van het waterschap zal het water afkomstig van deze verharding over de oppervlakte getransporteerd worden naar bermgreppels aan weerskanten van de weg. In de bermgreppels wordt het geborgen en van daaruit geïnfiltreerd in de bodem.

Het tracé van de toekomstige N264 kruist enkele watergangen onder andere ook primaire watergangen van waterschap Aa en Maas. In de bijlage Memo ontwikkeling Randweg Haps onderdeel waterbergingsopgave van 28 januari 2014 zijn deze belangen verwoord en is aangegeven hoe deze zijn geïntegreerd in de planontwikkeling.

Conclusie

De randvoorwaarden en uitgangspunten van de waterbeheerders zijn verwerkt in het plan. Hierdoor sluit het plan aan op het vigerende beleid van het waterschap voor hydrologisch neutraal ontwikkelen. Voor de realisatie van het plan worden vergunningen aangevraagd bij het waterschap tijdens de uitvoeringsfase.

5.3.4 Kabels en leidingen

Binnen het plan loopt een hoogspanningsverbinding (met dubbelbestemming). Tijdens het ontwerp van de randweg zijn diverse overleggen geweest met de netbeheerder. Het ontwerp van de weg is dan ook afgestemd op hun wensen en eisen. Verder loopt door het gebied ook een aantal (riool)persleidingen. Deze vormen geen belemmeringen voor het plan.

Ten behoeve van graafwerkzaamheden voorafgaand aan de aanleg zal een Klic-melding worden gedaan en afstemming worden gezocht met diverse nutsbedrijven.

Conclusie

Kabels en leidingen vormen geen belemmering voor het plan. Voor het uitvoeren van werken binnen de dubbelbestemming hoogspanningsleiding zal er een omgevingsvergunning aangevraagd moeten worden.

6 Juridische verantwoording

6.1 Algemeen

De in deze toelichting beschreven aspecten hebben als basis gediend voor het opstellen van een juridisch plan, welk zoveel mogelijk is afgestemd op de vigerende bestemmingsplannen binnen de gemeente Cuijk. Teneinde het voorgenomen initiatief te kunnen realiseren heeft een juridische vertaling van het plan in planregels en verbeelding plaatsgevonden. De planregels zijn gerelateerd aan de verbeelding. Verbeelding en planregels dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast conform de bepalingen in Wro, Bro en SVBP 2011.

6.2 Toelichting op de verbeelding

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen opgenomen zijn. Deze aanduidingen hebben juridische betekenis indien en voorzover deze daaraan in de planregels wordt gegeven. Een aantal aanduidingen heeft geen juridische betekenis en is uitsluitend op de plankaart aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid, zoals kadastrale en topografische gegevens.

6.3 Toelichting op de planregels

Bij het opstellen van de planregels is uitgegaan van het rapport Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen. De planregels zijn onderverdeeld in vier delen. In het eerste deel zijn de begrippen en de wijze van meten opgenomen. In het tweede deel worden de op de verbeelding aangeduide bestemmingen geregeld. In het derde deel zijn algemene regels opgenomen met betrekking tot onder andere bouw-, wijzigings- en procedureregels. Tot slot wordt in het vierde deel met name het overgangsrecht geregeld. De delen 1, 3 en 4 spreken voor zich en worden hier niet nader behandeld. Onderstaand zijn de gebruikte (dubbel)bestemmingen toegelicht zoals gebruikt in deel 2:

Agrarisch

De voor 'Agrarisch' aangewezen gronden zijn bestemd voor agrarische doeleinden, in de vorm van agrarische bodemexploitatie met bijbehorende voorzieningen. Binnen het plangebied liggen alleen agrarische gronden zonder agrarisch bouwblok. Daarnaast is het ook bestemd voor behoud en herstel watersystemen, (onverharde) paden, wegen en parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, extensief recreatief medegebruik, nutsvoorzieningen en faunapassages.

Agrarisch - Landschapswaarden

De voor 'Agrarisch met waarde - Landschapswaarden' aangewezen gronden zijn bestemd voor agrarische doeleinden, in de vorm van agrarische bodemexploitatie met bijbehorende voorzieningen. Binnen het plangebied liggen alleen agrarische gronden zonder agrarisch bouwblok.

Bedrijf - Nutsvoorziening

De voor 'Bedrijf - Nutsvoorziening' aangewezen gronden zijn bestemd voor bedrijfsmatige doeleinden in de vorm van voorzieningen voor het openbaar nut, zoals de energie-, warmte- en telecommunicatievoorziening en rioolgemalen. Binnen het plangebied is op één locatie een dergelijke voorziening gelegen, waaraan deze bestemming is toegekend.

Groen

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor behoud, herstel en/of ontwikkeling van het groen, de landschapselementen en de bijbehorende groeiplaats. In dit bestemmingsplan zijn ze grotendeels bestemd voor de bermen.

Natuur

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor behoud, herstel en/of ontwikkeling van natuurwaarden. In dit bestemmingsplan betreffen deze gebieden de

gronden die voor natuurcompensatie worden gebruikt. Tevens zijn deze gronden aangeduid als aan de Verordening ruimte toe te voegen EHS.

Verkeer- Wegverkeer

De voor 'Verkeer-Wegverkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor: voorzieningen voor verkeer en verblijf, met bijbehorende bermen en taluds, geluidsreducerende voorzieningen, agrarische doeleinden, groenvoorzieningen, faunapassages, onderdoorgangen, viaducten en andere kunstwerken, (bergings)sloten, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, extensief recreatief medegebruik, nutsvoorzieningen, geluidsschermen, bouwwerken ten behoeve van de verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of de verlichting.

Water

De bestemming 'Water' is bestemd voor water en waterhuishoudkundige voorzieningen, behoud, herstel en/of ontwikkeling van de natuurwaarden en hydrologische waarden van het water, groenvoorzieningen, wegen en paden, extensief recreatief medegebruik en nutsvoorzieningen.

De dubbelbestemming Leiding - Hoogspanningsverbinding

De gronden zijn naast de overige aan de gronden gegeven bestemming bestemd voor de aanleg, instandhouding en/of bescherming van hoogspanningsverbindingen. De gronden mogen uitsluitend worden bebouwd voor een doelmatig beheer van de leiding. Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, is een omgevingsvergunning vereist.

De dubbelbestemming Leiding - Riool

De gronden zijn naast de overige aan de gronden gegeven bestemming bestemd voor de aanleg, instandhouding en/of bescherming van de rioolleiding. De gronden mogen uitsluitend worden bebouwd voor een doelmatig beheer van de leiding. Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, is een omgevingsvergunning vereist.

De dubbelbestemming Leiding - Hoogspanningsverbinding

De gronden zijn naast de overige aan de gronden gegeven bestemming mede bestemd voor de aanleg, instandhouding en/of bescherming van de bovengrondse hoogspanningsleidingen. Voor het uitvoeren van werken binnen deze bestemming is een omgevingsvergunning nodig.

De dubbelbestemming Leiding - Water

De gronden zijn naast de overige aan de gronden gegeven bestemming mede bestemd voor de aanleg, instandhouding en/of bescherming van ondergrondse watertransportleidingen. Voor het uitvoeren van werken binnen deze bestemming is een omgevingsvergunning nodig.

De dubbelbestemming Waarde - Archeologie 5

De voor 'Waarde - Archeologie 5' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming, mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden. Onder andere dient voor het uitvoeren van werken een omgevingsvergunning te worden aangevraagd. Voor oppervlakten met een oppervlakte groter dan 2.500 m² en dieper dan 0,50 m, een rapport te overleggen waarin de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag zullen worden verstoord, naar oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn vastgesteld. Het bestemmingsplan kan gewijzigd worden door de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5' geheel of gedeeltelijk te laten vervallen, of door aan gronden alsnog de dubbelbestemming toe te kennen. Op deze wijze is het mogelijk nieuwe inzichten planologisch vast te leggen.

De dubbelbestemming Waterstaat – Regionaal waterbergingsgebied

De voor 'Waterstaat – Regionaal waterbergingsgebied' aangegeven gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming, mede bestemd voor tijdelijke opvang van water. Voor het uitvoeren van werken binnen deze bestemming is een omgevingsvergunning nodig.

7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.12.1) verplicht gemeenten gelijktijdig met een ruimtelijk besluit, zoals een bestemmingsplan een exploitatieplan vast te stellen. Aangezien voorliggende ontwikkeling geen bouwplan betreft is het opstellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk.

De totale kosten van de aanleg van de randweg zijn voor rekening van de initiatiefnemers de gemeente Cuijk en de provincie Noord-Brabant. Hiervoor is een realisatieovereenkomst opgesteld die nog ter besluitvorming voor ligt. De economische uitvoerbaarheid is hiermee gedekt.

De benodigde gronden voor de realisering van het plan zijn nog niet in eigendom van de provincie. De provincie zal derhalve voor de realisering van het plan nog gronden moeten verwerven.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Gedurende het traject van het opstellen van de MER hebben diverse informatiebijeenkomsten plaats gevonden met inwoners en een klankbord. Deze informatie is gebruikt bij de voorbereiding van het ontwerp van het toekomstige tracé van de N264.

Het voorontwerpbestemmingsplan en de MER zijn gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode heeft een ieder mondeling of schriftelijk een inspraakreactie op dit plan kunnen indienen bij de gemeenteraad van de gemeente Cuijk. Het eindverslag van de inspraakprocedure en wettelijk vooroverleg is als bijlage toegevoegd. De commissie voor de m.e.r. heeft mede op basis van de ingekomen reacties een advies geven.

Het ontwerp bestemmingsplan is vervolgens gewijzigd naar aanleiding van de inspraakreacties en opnieuw voor een periode van zes weken ter inzage gelegd. In deze periode heeft een ieder een mondelinge of schriftelijke zienswijze op het plan bij de gemeenteraad in kunnen dienen. Het eindverslag van de zienswijzenprocedure is als bijlage bijgevoegd.

Na de zienswijzeperiode is het bestemmingsplan door de gemeenteraad (gewijzigd) vastgesteld. Het raadsbesluit is als bijlage bij dit rapport opgenomen. De nota van wijzigingen is opgenomen in het eindverslag van de zienswijzenprocedure. Het vastgestelde bestemmingsplan is wederom voor een periode van zes weken ter inzage gelegd. Binnen zes weken na vaststelling van het bestemmingsplan kunnen belanghebbenden beroep tegen het plan instellen.

Overleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, waar nodig, overleg dienen te plegen met betrokken instanties. Dit vooroverleg heeft plaats gevonden in het kader van de informatievoorziening tijdens de inspraakperiode.