



Ruimtelijke onderbouwing Reconstructie - Rotonde

Pastoor Ruttenstraat – Partijerweg – Capucijnenweg te Mechelen

Kenmerk:
21-GW01ROOGV

Projectstatus:
Definitief

Datum:
14 april 2022

OPDRACHTGEVER: Gemeente Gulpen-Wittem
Dhr. J. van Oeffelt

VERSIE: definitief

DATUM: 14 april 2022

STELLER: Dhr. C. Hendrix | PlanoPoint Ruimtelijk Advies



INHOUD

1. INLEIDING	7
1.1 Aanleiding en doel	7
1.2 Ligging projectgebied	7
1.3 Vigerende bestemmingsplan	8
1.4 Leeswijzer	8
2. BESTAANDE & TOEKOMSTIGE SITUATIE	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Bestaande situatie	9
2.3 Toekomstige situatie	9
2.3.1 Beschrijving project	9
2.3.2 Ruimtelijke inpassing	10
3. BELEIDSKADER	12
3.1 Inleiding	12
3.2 Rijksbeleid	12
3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	12
3.2.2 Waterbeleid	13
3.3 Provinciaal beleid	14
3.3.1 Omgevingsvisie Limburg	14
3.4 Gemeentelijk beleid	15
3.4.1 Intergemeentelijke structuurvisie	15
3.4.2 Strategische visie Gulpen-Wittern	16
3.4.3 resume beleid	16
4. SECTORALE ASPECTEN	
4.1 M.e.r. beoordeling	17
4.2 Bedrijven- en milieuzonering	17
4.3 Geluidhinder	18
4.4 Bodemgeschiktheid	19
4.5 Luchtkwaliteit	19
4.6 Externe veiligheid	20
4.7 Water	21
4.8 Ecologie	22
4.9 Archeologie & Cultuurhistorie	23
4.7.1 Archeologie	23
4.7.2 Cultuurhistorie	25
5. UITVOERBAARHEID	26
5.1 Economische uitvoerbaarheid	26
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	26

BIJLAGEN

- I. Herinrichting kruispunten Mechelen, presentatie gemeente Gulpen-Wittern (8 juni 2021)
- II. Quickscan Wet Natuurbescherming Rotondes Mechelen, Bureau Meervelt (9 augustus 2021)
- III. Archeologisch rapport, ArcheoPro (01 november 2021, nr. 21103)

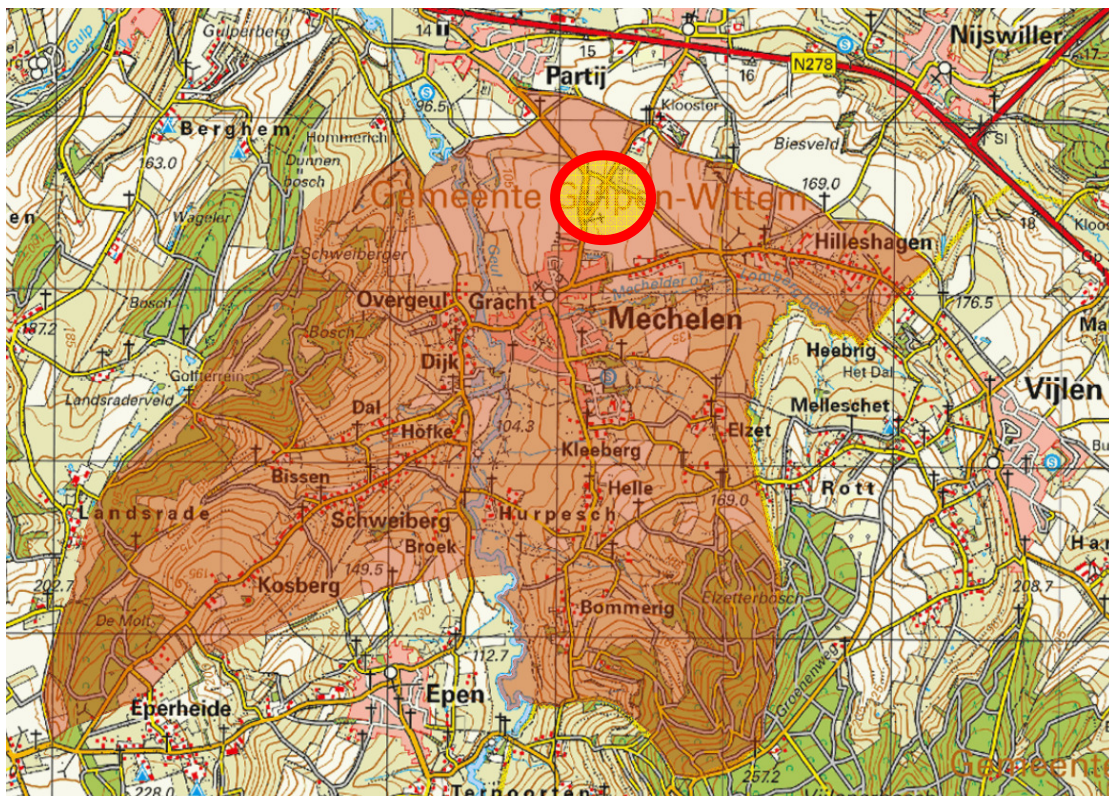


fig. 1 Topografie met globale aanduiding projectgebied



fig. 2 Luchtfoto met grens projectgebied

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Namens het college van B&W van gemeente Gulpen-Wittem is op ~~XXXXXX~~ 2021 een aanvraag omgevingsvergunning ingediend ten behoeve van de realisatie van een rotonde ter plaatse van de huidige kruising van de Pastoor Rутtenstraat – Partijerweg – Capucijnenweg te Mechelen. Er bestaat een noodzaak voor reconstructie van de bestaande kruising: verlaging van de snelheid van het verkeer vanuit alle richtingen, verbeteren afslaan en oversteken, optimalisatie van de voorrangssituatie en zorgdragen voor overzicht voor alle verkeersdeelnemers. Daarvoor zal op deze locatie de bestaande verkeersstructuur gewijzigd worden. Het college heeft betreffende dit initiatief reeds overleg gevoerd met vertegenwoordigers van diverse stakeholders en de realisatie van de rotonde is voorzien in de begroting en het uitvoeringsprogramma van de coalitie.

Het is gebleken dat de beoogde rotonde in strijd is met het ter plaatse vigerende bestemmingsplan. Het college kan medewerking verlenen aan het project met toepassing van artikel 2.1 onder c juncto artikel 2.12 lid 1 onder a sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, indien het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.



fig. 3 Huidige situatie

Doel van de voorliggende reconstructie is het verbeteren van de doorstroming van verkeer en het optimaliseren van de verkeersveiligheid. Tevens wordt de bereikbaarheid van de nabijgelegen kernen Wittem en Mechelen verbeterd.

1.2 Ligging projectgebied

Het projectgebied betreft de bebouwde- en onbebouwde gronden van de percelen kadastraal bekend gemeente Wittem, sectie M nummer 121, 132 en 133. Het projectgebied is gesitueerd ten noorden van de kern Mechelen en ingesloten tussen bestaande weides. De locatie vervult een centrale rol in de bereikbaarheid van de kern Mechelen en het Heuvelland.

1.3 Vigerende bestemmingsplan

De betreffende gronden zijn gelegen in het bestemmingsplan "Gulpen-Witterm Buitengebied", vastgesteld door de gemeenteraad op 5 januari 2011. In het bestemmingsplan hebben de gronden van de percelen van het beoogde projectgebied de bestemming "Verkeer" en "Agrarisch", waarbij binnen beide bestemmingen tevens de dubbelbestemmingen "Waarde-Archeologie", "Waarde-Cultuurhistorie" en "Waarde-Landschapselement" van toepassing zijn. Binnen de bestemming "Agrarisch" is tevens de dubbelbestemming "Waterstaat-Erosie" van toepassing. Voor beide bestemmingen is tevens de gebiedsaanduiding "Milieuzone – Bodembeschermingsgebied" opgenomen.

Een gedeelte van de te realiseren nieuwe rotonde is gelegen binnen de Agrarische bestemming, waar dit beoogde gebruik in strijd is met de toegestane functies binnen deze bestemming. Middels het opstellen van een daartoe strekkende onderbouwing ter ondersteuning van de aanvraag omgevingsvergunning, wordt realisatie van de rotonde ter plaatse juridisch-planologisch mogelijk.

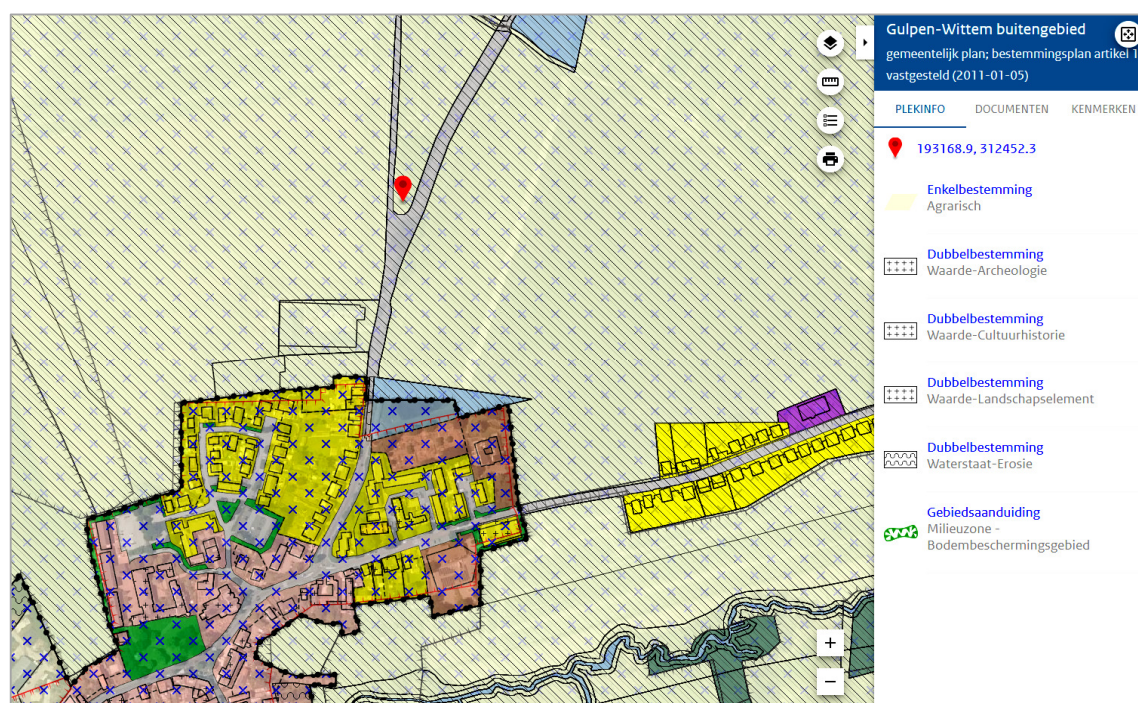


fig. 4 Uitsnede bestemmingsplan 'Gulpen-Witterm Buitengebied'

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een beschrijving van de bestaande situatie en van de voorgenomen ontwikkeling opgenomen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het relevante beleid van Rijk, provincie en de gemeente en de relevante wet- en regelgeving beschreven. In hoofdstuk 4 worden de sectorale aspecten, zoals bodem, geluid, milieu en water beschreven. Tenslotte komt in hoofdstuk 5 de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project aan de orde.

2. BESTAANDE & TOEKOMSTIGE SITUATIE

2.1 Inleiding

Met het voorliggende initiatief wordt voor de betreffende locatie tegemoet gekomen aan datgene wat is beschreven in het coalitieakkoord 2020-2022 omtrent 'veilige fietsroute Nyswiller – Mechelen'; hierin wordt het volgende vermeld: *"Bij alle reconstructies van wegen kijken we goed naar de fietsveiligheid, met name voor kinderen die naar school of sportactiviteit gaan. We kijken ook naar de mogelijkheid voor een vrij liggend fietspad. Concreet zetten we in op de fietsroutes Simpelveld-Eys, Nijswiller-Wahlwiller-Mechelen en Eys-Cartils-Gulpen."* In de eerste begrotingswijziging vastgesteld (12 november 2020) is het benodigde budget reeds gereserveerd.



fig. 5 Impressie locatie



2.2 Bestaande situatie

Aanleiding voor de reconstructie is gelegen in het verbeteren van de veilige fiets-school thuisroute Nyswiller – Mechelen. Dit betreft de verbetering van drie locaties; ter plaatse van de oversteek N278 Wahlwiller, oversteek Hilleshagerweg (kruising Pastoor Rutenstraat-Hoofdstraat) en oversteek Capucijnweg (kruising met Pastoor Rutenstraat-Partijerweg, i.c.m. komgrensversmalling). Het voorliggende projectgebied omvat de directe omgeving van en de kruising gelegen op de Pastoor Rutenstraat – Partijerweg – Capucijnweg te Mechelen. De betreffende wegen/straten hebben reeds een geactualiseerd wegprofiel, waarbij de Partijerweg en Pastoor Rutenstraat zijn voorzien van een vrijliggend fietspad. Om tegemoet te komen aan het verhogen van de veiligheid ter plaatse en het verbeteren van de doorstroming van alle verkeer van- en naar Mechelen, bestaat het voornemen een rotonde ter plaatse te realiseren. Om voldoende ruimte daarvoor te creëren wordt het perceel ten noorden van de kruising mede in gebruik genomen.



fig. 6 Verkeersbewegingen langzaam verkeer: wandelaars →, fietsers →

De kruising ligt ten noorden van de kern van Mechelen. Het gebied ten westen van de Pastoor Ruttenstraat is agrarisch in gebruik. Ten zuiden van de Capucijnenweg ligt een bosje met de Heilig-Hart Kapel; ten noorden van de Capucijnenweg ligt een perceel met jonge opslag. Alle percelen zijn in eigendom van de gemeente Gulpen-Wittem.

Vanuit een schouw ter plaatse, inbreng vanuit het Kernoverleg en verkeerskundige analyse zijn de volgende tekortkomingen ten aanzien van de bestaande kruising geconstateerd:

- Kruising voldoet niet aan richtlijn (voor 2 gelijkwaardige wegen).
- Vanuit Partij is Capucijnerweg (en dus de kruising nauwelijks zichtbaar) vanwege helling en groen.
- Hoge snelheden t.p.v. kruising.
- Oversteek slecht zichtbaar.
- Veilige voetgangersroute ontbreekt.
- Wegversmalling werkt niet als remmer.
- Bij inrijden kom Mechelen knelpunten auto vs. overgang fietsers vanaf vrijliggend fietspad.
- Zeer brede aansluiting Capucijnerweg zonder opstel strook.
- Rechtsaf richting Partij kan met snelheid, terwijl zicht wordt ontnomen.
- Kapel is niet veilig bereikbaar. Noodzaak? Parkeren en rustmoment? Uitzicht?

Op basis van voorgaande zijn twee scenario's uitgewerkt ten behoeve van de reconstructie: sober of duurzaam. In bijlage I van deze rapportage is een presentatie opgenomen ('Herinrichting kruispunten Mechelen', 8 juni 2021), met een nadere uiteenzetting van de wijze waarop de scenario's zijn uitgewerkt.

2.3 Toekomstige situatie

2.3.1. Beschrijving project

De voorgenomen ontwikkeling betreft de reconstructie van het kruispunt Pastoor Ruttenstraat – Partijerweg - Capucijnerweg. Navolgende afbeelding (figuur 7) geeft het ontwerp van de reconstructie weer. Het kruispunt zal door middel van een rotonde worden verlegd naar een meer noordelijke richting. Als gevolg van het initiatief resteert uiteindelijk een overzichtelijke situatie waarbij wordt voorzien in de gewenste doorstroming en veiligheid. De nieuwe rotonde wordt voorzien van de benodigde bewegwijzering en ingrepen om langzaam verkeer veilig te laten passeren. Er bestaat een voorkeur voor een duurzame reconstructie, omdat hierbij de snelheid van het verkeer het beste wordt geremd vanuit alle richtingen, verkeer op een veilige manier kan afslaan en oversteken, de voorrangssituatie duidelijk is waarbij de situatie tevens heel overzichtelijk blijft.

2.3.2 Ruimtelijke inpassing

De keuze, welke draagvlak geniet van de ambtelijke- en lokale (Kernoverleg Dorpsbinding Mechelen) stakeholders, school, Arriva, hulpdiensten etc. voor een veilige rotonde (o.a. vanwege de aanwezigheid van een school(fiets)route geniet hierbij de logische voorkeur. Uiteindelijk is gekozen voor de realisatie van een duurzame oplossing, waarbij de rotonde 25 meter buiten het huidige wegprofiel en op gemeentelijk eigendom wordt gerealiseerd. De meerwaarde voor deze keuze is gelegen in:

- Duurzame structurele verkeerveilige oplossing welke voldoet aan beleid.
- Zichtbaarheid en oversteekbaarheid is optimaal.
- Snelheidsreductie t.p.v. kruising is optimaal.
- Duidelijke snelheidsremmer richting kom, 'chicane' vervalt
- Duidelijk overgang vrijliggend fietspad en fietssuggestiestrook.
- Logische verdeling verkeersstromen van en naar Maastricht en Heerlen/Simpelveld.
- Behoudt van Heilig-Hart kapel.



fig. 7 Definitief ontwerp

3. BELEIDSKADER

3.1. Inleiding

De Wet ruimtelijke ordening gaat uit van scheiding tussen beleid en normstelling (juridische verankering). Het beleid wordt opgenomen in structuurvisies, normstelling vindt plaats in het bestemmingsplan en/of in algemene regels die overgenomen moeten worden in bestemmingsplannen. Streekplannen en planologische kernbeslissingen zijn vanaf 1 juli 2008 gelijkgesteld aan structuurvisies. Het overgangsrecht van de Wro regelt dat concrete beleidsbeslissingen van Rijk en provincie overgenomen moeten worden in bestemmingsplannen. De inhoud van het bestemmingsplan of andere ruimtelijke ingrepen moet echter nog steeds in overeenstemming zijn met het Rijks- en het provinciale ruimtelijke beleid. De provincie Limburg heeft recent het Provinciaal Omgevingsplan opgesteld. Het Rijk heeft daarnaast het beleid vertaald in algemene regels: de AMvB Ruimte. Hiermee wordt in deze ruimtelijke onderbouwing rekening gehouden. Het project betreft een kleinschalige ingreep dat geen raakvlakken heeft met het ruimtelijk beleid op Europees of nationaal niveau, vandaar dat de nadruk binnen dit hoofdstuk ligt op beleidskaders die van toepassing zijn op de ruimtelijk relevante aspecten van deze ruimtelijke onderbouwing.

3.2. Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Het Rijk stelt heldere ambities voor Nederland in 2040, die inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen richting 2040. Het Rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

Algemeen

Leefbaarheid en veiligheid

Met het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid wordt ingespeeld op de toenemende ruimtelijke verschillen in Nederland. De snelle bevolkingsgroei zoals we die gewend zijn, is voorbij. Weliswaar komen er de komende 25 jaar nog ruim één miljoen Nederlanders bij in de steden, voornamelijk in het westen van Nederland.

Toch ondervindt ruim de helft van de gemeenten binnenkort al de gevolgen van een krimpende bevolking. De veranderende behoefte aan wonen en werken legt daarbij een extra druk op een markt waar de totale vraag afneemt: kwaliteit voor kwantiteit. De ambitie is dat in 2040 de woon- en werklocaties in steden en dorpen aansluiten op de (kwalitatieve) vraag en dat locaties voor transformatie en herstructurering zoveel mogelijk worden benut. Een gezonde en veilige leefomgeving is een basisvoorwaarde voor burgers en ondernemers. Een leefbare en veilige samenleving vraagt om een goede milieukwaliteit, waterveiligheid en zoetwatervoorziening, bescherming van cultureel erfgoed, unieke natuurlijke waarden en locaties voor landsverdediging.

Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water), bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's

Voor een goede milieukwaliteit moet de kwaliteit van bodem, water en lucht minimaal voldoen aan de (internationaal) geldende norm(en). De gezondheid van burgers moet beschermd worden tegen negatieve milieueffecten zoals geluidsoverlast. Om toekomstige kosten en maatschappelijke schade te voorkomen, moeten bij ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen de milieueffecten worden afgewogen.

Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten

Landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten geven identiteit aan een gebied. Bovendien zijn culturele voorzieningen en cultureel erfgoed van groeiend belang voor de concurrentiekracht van Nederland. Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het cultureel en natuurlijk UNESCO Werelderfgoed (inclusief de voorlopige lijst), kenmerkende stads- en dorpsgezichten, rijksmonumenten en het maritieme erfgoed. Het beleid ten aanzien van landschap is niet langer een rijksverantwoordelijkheid en laat het Rijk over aan de provincies.

Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen

Naast de drie hoofddoelen voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland is het Rijk verantwoordelijk voor een goed systeem van ruimtelijke ordening. Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en multimodale bereikbaarheid.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het kabinet heeft in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (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, Mainportontwikkeling Rotterdam, het kustfundament, de grote rivieren, de Waddenzee en het Waddengebied, defensie, ecologische hoofdstructuur, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte). Er zijn ten behoeve van onderhavig bouwplan geen onderwerpen van Rijksbelang uit het Barro die in het kader van het voorliggende projectafwijakingsbesluit dienen te worden beschouwd.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. De ladder voor duurzame verstedelijking is per 1 oktober 2012 in het Bro opgenomen. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen dienen op basis van deze ladder te worden gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ruimtevraag, de beschikbare ruimte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt. Voor verkeerskundige ingrepen is een dergelijke afweging niet van toepassing.

3.2.2 Waterbeleid

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Een achttal wetten is samengevoegd tot één wet, de Waterwet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de aloude vergunningstelsels uit de voorheen afzonderlijke waterbeheerwetten, zijn gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de watervergunning. De Waterwet voegt de volgende acht bestaande waterbeheerwetten samen:

- Wet op de waterhuishouding;
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren;
- Wet verontreiniging zeewater;
- Grondwaterwet;
- Wet droogmakerijen en indijkingen;
- Wet op de waterkering;

- Wet beheer rijkswaterstaatswerken;
- Waterstaatswet 1900.

Waterbeheersplan

Het waterbeheersplan is hierop gebaseerd en bevat concrete zaken die het waterschap in een periode van vier jaar gaat aanpakken. Hiertoe behoren investeringen, de visie van het waterschap op het waterbeheer in Zuid- en Midden-Limburg en beslissingen over de uitvoering van nieuwe projecten.

Keur oppervlaktewater

De keur is een set regels met betrekking tot oppervlaktewater of waterkering die in beheer van het waterschap is. Onderscheid wordt gemaakt in gedoogplichten, gebodsbepalingen en verbodsbepalingen. Het grondgebied ter plaatse van een watergang of direct grenzend daaraan kent een aantal beperkingen. Daarnaast zijn eigenaren en/of gebruikers verplicht een aantal activiteiten en werkzaamheden op hun terrein toe te staan die samenhangen met het beheer en onderhoud van het waterstaatswerk. De waterschapskeur vormt een aanvulling op de provinciale regeling.

In hoofdstuk 4 is een beschrijving van de watertoets en daarmee een uitwerking van bovenstaande, opgenomen.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Limburg

Bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van de Limburgse economie, de leefbaarheid en een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat. Bovendien maakt het een brede deelname mogelijk aan het maatschappelijke leven, werk, sociale contacten, culturele bijeenkomsten en recreatie. De bereikbaarheid van en in Limburg per auto is in algemene zin behoorlijk goed op orde, behoudens enkele knelpunten op sommige piekmomenten of -locaties. Mobiliteit is echter breder dan bereikbaarheid. In 2018 heeft de Provincie Limburg het mobiliteitsplan 'Slim op weg naar morgen' vastgesteld. Dat is het uitgangspunt voor onderstaande en de toekomst te maken beleidskeuzes. Naast bereikbaarheid in de zin van doorstroming onderscheiden we als mobiliteitsdoelen: veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Veiligheid gaat hierbij onder meer over de veilige staat van het wegennet, verkeers- veiligheid in algemene zin en sociale veiligheid. Voor wat betreft duurzaamheid heeft de Provincie bijvoorbeeld het Klimaatakkoord ondertekend en daarmee een aantal mobiliteitsopgaven uit dit akkoord tot de hare gemaakt. Het realiseren van de CO₂-reductiedoelstelling en de aanpak van de stikstofproblematiek moeten bijdragen aan een duurzame samenleving. Onder leefbaarheid verstaat de provincie naast leefbare wijken, ook aandacht voor gezondheid, sociale inclusie en de mogelijkheid tot participatie voor iedereen. Ook mensen met een beperking moeten mee kunnen doen.

De provincie streeft naar een toekomstbestendige, toegankelijke, slimme, schone en grenzeloze mobiliteit, zodat mensen zich vrij kunnen bewegen. We willen een Limburg dat uitstekend bereikbaar is voor alle mensen, voor goederen en informatie, mede door een goede aansluiting op (inter-)nationale en (eu)regionale netwerken (weg, spoor, water, lucht, buis, digitaal).

Het vervoer van mensen en goederen dient betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam te zijn, zonder teveel impact op de leefomgeving en milieukwaliteit. De provincie stimuleert het (elektrisch) fietsen, ook over langere afstanden. Zo neemt de mobiliteitsdruk af en bevorderen we de gezondheid en luchtkwaliteit. Om de provinciale ambitie waar te maken kijkt de provincie niet alleen naar fysieke maatregelen, maar ook naar gedragsbeïnvloeding, smart mobility, multimodaliteit en technologische innovatie. Deze ambitie sluit aan bij het rijksbeleid: slimmer, duurzamer en veiliger.

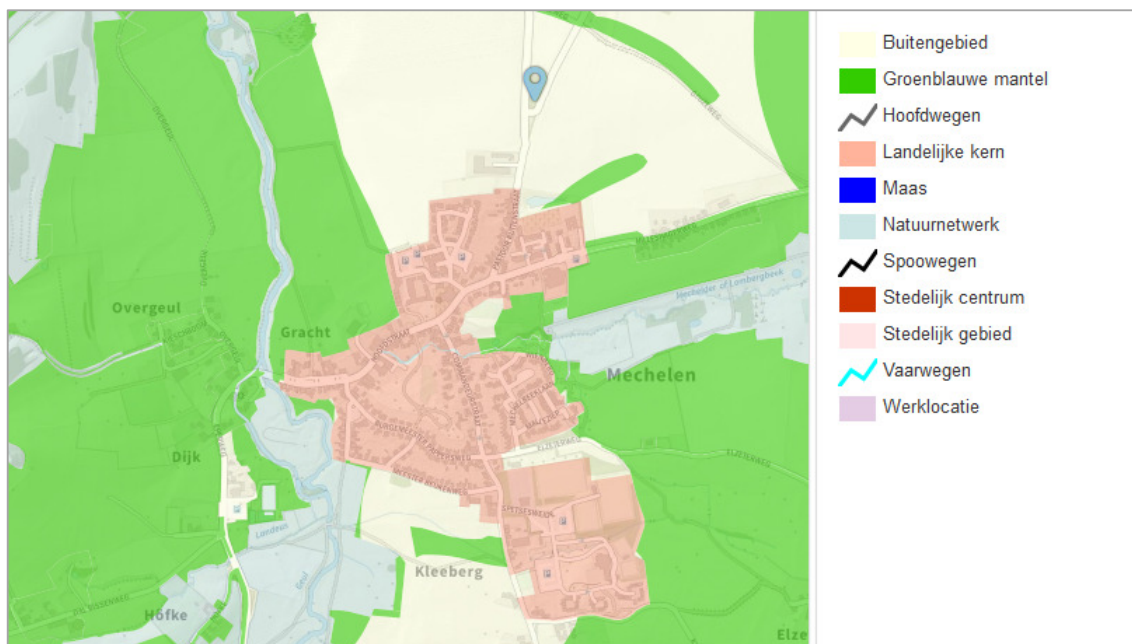


fig. 8 Uitsnede Omgevingsvisie Limburg: Limburgse principes

Voorliggend initiatief past binnen de uitgangspunten die voor het buitengebied van Gulpen-Wittem zijn gesteld. De beleidsuitgangspunten welke zijn geformuleerd in de Omgevingsvisie Limburg vormen dan ook geen belemmering voor de realisatie van het project.

3.4 Gemeentelijk Beleid

3.4.1 Intergemeentelijke structuurvisie Gulpen-Wittem, Vaals & Valkenburg aan de Geul

Streefbeeld is een compleet, veilig en kwalitatief goed wegennet in het buitengebied voor alle verkeersdeelnemers, zodanig vormgegeven dat dit niet - anders dan strikt noodzakelijk - ten koste gaat van het basiskapitaal (natuur en landschap). Er is sprake van selectieve bereikbaarheid van belangrijke functies in het buitengebied. Gemotoriseerd (vooral dagrecreatief) verkeer is tot aanvaardbare proporties teruggedrongen, waardoor er meer ruimte is voor langzaam verkeer. Er is relatieve rust en stilte, passend bij de uitstraling van de landelijke gemeenten. Het verkeer stroomt voldoende door en er is voldoende en passende parkeergelegenheid. De modal split is ondanks de autonome groei van het autoverkeer verschoven in de richting van openbaar vervoer en fiets. "Elektrisch verkeer" (auto's, scooters en fietsen) vormt een substantieel deel van de vervoermiddelen. Geconstateerd wordt dat het nog steeds toenemende dagrecreatief verkeer zijn grenzen binnen het kwetsbare Heuvelland op piekmomenten bereikt heeft en soms overschrijdt. Verdere groei zal leiden tot aantasting van het basiskapitaal en de leefbaarheid.

Het beleid is dan ook gericht op het terugdringen van pieken in het gemotoriseerd dagrecreatief verkeer. Daar waar knelpunten optreden met betrekking tot de verkeersveiligheid zal naar oplossingen worden gezocht om het gemotoriseerd en langzaam verkeer zoveel mogelijk te scheiden. Bij het oplossen van de knelpunten zal waar mogelijk gebruik worden gemaakt van bestaande infrastructuur

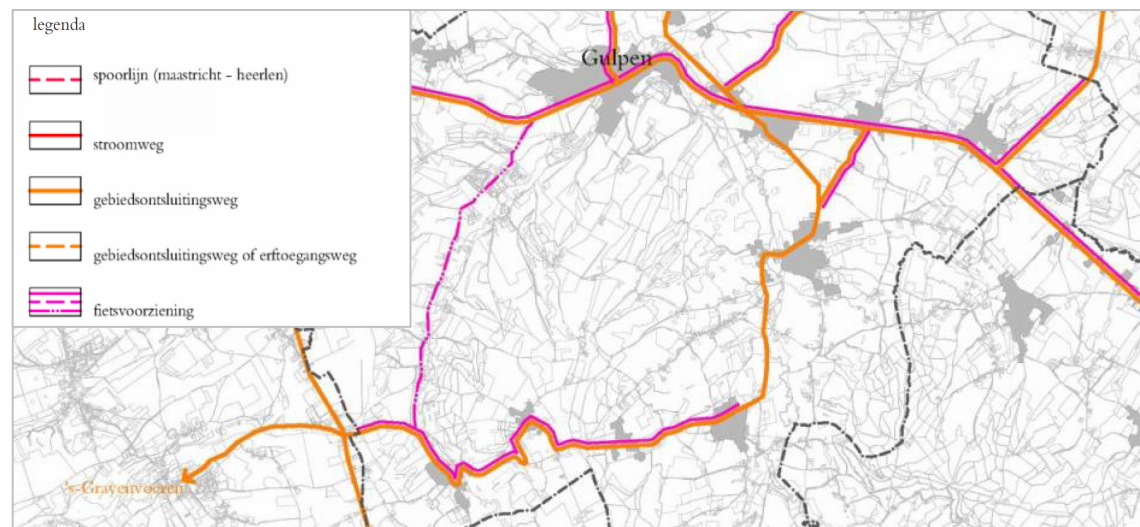


Fig. 9 Uitsnede intergemeentelijke structuurvisie

3.4.2 Strategische visie Gulpen-Wittem 2009-2020

In de strategische visie worden twee basiskeuzen beschreven omtrent de bereikbaarheid van het buitengebied. De gemeente kiest voor routestructuren en pendeldiensten en de gemeente stimuleert het gebruik van openbaar vervoer. Ingezet wordt op het zoveel mogelijk scheiden van verkeersstromen. Dit gebeurt niet door middel van selectieve afsluiting van het buitengebied, maar door de werken met routestructuren. Door gerichte bewegwijzering worden de verschillende doelgroepen gestimuleerd om bepaalde routes te nemen. De routes voor langzaam verkeer starten zoveel mogelijk vanaf parkeerplaatsen bij de kernen. Daarnaast worden de toeristisch-recreatieve pendelroutes opgezet tussen deze parkeerplaatsen en het buitengebied.

3.4.3 Resume beleid

De reconstructie van het kruispunt naar een verkeersveilige rotonde, draagt bij aan de beleidsopvattingen van de gemeente Gulpen-Wittem. Ook is de aanpassing in lijn met het rijks- en provinciale beleid.

4. SECTORALE ASPECTEN

4.1 M.e.r. beoordeling

In de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten en besluiten aangewezen bij de voorbereiding waarvan in ieder geval een milieueffectrapport moet worden gemaakt (m.e.r.-plicht) of bij de voorbereiding waarvan in ieder geval moet worden beoordeeld of een milieueffectrapport moet worden gemaakt (m.e.r.-beoordelingsplicht).

Op grond van de in de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage genoemde activiteiten en drempelwaarden is voorliggend project niet m.e.r.(beoordelings)plichtig. De activiteit die deze omgevingsvergunning mogelijk maakt (de wijziging van gronden ten behoeve van een weg bestaande uit een rotonde, niet zijnde een hoofdweg, autosnelweg of autoweg) blijft ver onder de drempelwaarde van 5 kilometer tracélengte voor een m.e.r. (beoordeling) op die grond.

Ook bestaat er geen aanleiding een m.e.r. op te stellen, of de (formele) m.e.r.- beoordelingsprocedure te doorlopen. Op grond van de selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de Europese MER-richtlijn kan worden uitgesloten dat de activiteiten uit het plan belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. In dit verband wordt opgemerkt dat het voorliggende project(slechts) tot gevolg heeft dat de gronden binnen het projectgebied beperkt van functie wijzigen. De aanpassing van het kruispunt leidt niet tot extra wegverkeer of anderszins relevante nadelige milieueffecten en zorgt slechts voor een betere afwikkeling van dat verkeer.

Gelet op de zeer beperkte aard en omvang van de wijziging en de relatief grote afstanden tot Natura 2000 gebieden, kan op voorhand worden uitgesloten dat realisering van dit project significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000 gebieden. Dit betekent dat een passende beoordeling ten behoeve van dit plan niet nodig is en dat het voorliggende omgevingsvergunningaanvraag daarom ook niet m.e.r.-plichtig is op grond van artikel 7.2a, eerste lid van de Wet milieubeheer.

In het kader van de voorliggende ontwikkeling zijn verderop in dit hoofdstuk diverse milieuaspecten zorgvuldig afgewogen. Uit die afweging is gebleken dat de effecten niet van dien aard zijn dat een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd hoeft te worden. Op grond van voorgaande zijn belangrijke nadelige milieueffecten uitgesloten en is het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling hier niet zinvol.

Conclusie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Gelet op de overige in dit hoofdstuk te behandelen milieuaspecten kan geconcludeerd worden dat het milieubelang van de planontwikkeling in voldoende mate is afgewogen. Op basis van de kenmerken van het project (in relatie tot de drempelwaarden uit het Besluit milieueffect-rapportage), de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten zullen geen belangrijke nadelige milieugevolgen optreden. Gelet op de vormvrije m.e.r.-beoordeling zoals opgenomen in deze paragraaf wordt er geen MER opgesteld.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

De Wet milieubeheer beoogt milieuhinder ten gevolge van bedrijfsmatige activiteiten in de woonomgeving of ten opzichte van gevoelige functies zoals woningen zoveel mogelijk te voorkomen. De bedrijven en milieuzonering is niet relevant voor de toevoeging van de rotonde. Derhalve hoeft hier niet verder naar gekeken te worden.

Conclusie Bedrijven en milieuzonering:

Gelet op het bovenstaande vormt het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering voor de voorgenomen planontwikkeling.

4.3. Geluidhinder

Wet geluidhinder

Voor alle geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van een te wijzigen weg moet bij een wijziging van de weg onderzocht worden of er sprake is van "reconstructie" van die weg zoals dat is gedefinieerd in de Wgh. Er is sprake van een reconstructie indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstige maatgevende jaar zonder maatregelen, met 1,50 (afgerond 2 dB) of meer wordt verhoogd ten opzichte van hoogst toelaatbare geluidsbelasting.

Het toekomstig maatgevende jaar is meestal het tiende jaar na de wijziging. De hoogst toelaatbare geluidsbelasting is bepaald in artikel 100 van de Wgh. In dit artikel wordt onderscheid gemaakt tussen de bestemmingen waarvoor al een hogere waarde is vastgesteld en de bestemmingen waarvoor geen hogere waarde is vastgesteld. Indien al een hogere waarde is vastgesteld, geldt als de hoogst toelaatbare geluidsbelasting de laagste waarde van:

- De heersende waarde (1 jaar voor de wijzigingen aan de weg) of:
- De eerder vastgestelde waarde.

Indien geen hogere waarde is vastgesteld en de heersende waarde bedraagt meer dan 48 dB, dan geldt de heersende geluidsbelasting (1 jaar voor de wijzigingen aan de weg) als de hoogst toelaatbare geluidsbelasting. In alle situatie geldt dat 48 dB de ondergrens is van de maximaal te ontheffen geluidsbelasting. De toename van de geluidsbelasting mag niet meer dan 5 dB bedragen, tenzij de geluidsbelasting van een gelijk aantal woningen elders, met een ten minste gelijke waarde vermindert.

Gemeentelijk geluidbeleid

De provincie Limburg en de Omgevingsdienst (RUD) hebben geen specifiek beleid opgesteld voor het toestaan van hogere grenswaarden als er sprake is van reconstructie.

Industrielawaai

Het voorliggende project leidt niet tot een toename van industrielawaai.

Railverkeerslawaai

Het voorliggende project heeft geen invloed op- of van spoorverkeer in de nabije omgeving.

Conclusie geluidhinder

Als gevolg van de aanleg van de rotonde wordt de voorkeursgrenswaarde voor geluidgevoelige bestemmingen niet overschreden. In de directe nabijheid van de te realiseren rotonde zijn geen woningen aanwezig waarvoor een procedure voor de hogere waarden Wet geluidhinder moet worden doorlopen. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden.

4.4 Bodemgeschiktheid

Volgens artikel 3.1.6 van het Besluit op de ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan onderzoek te worden verricht naar de bodemgesteldheid in het projectgebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde nieuwe functie. Nieuwe initiatieven dienen bij voorkeur op schone gronden te worden gerealiseerd. De Wet bodembescherming regelt de omgang met gronden met als doel te voorkomen dat nieuwe bodemverontreinigingen ontstaan en bestaande bodemverontreinigingen worden verspreid. Ook worden eisen gesteld aan de bodemkwaliteit bij verschillende gebruiksfuncties. Op basis van bestaande gegevens kan geconcludeerd worden dat er vanuit milieu-hygiënisch oogpunt geen belemmeringen zijn voor de functie wijziging van de nieuw te rotonde. Gezien het huidige grondgebruik ter plaatse van de agrarische functie zijn er geen concrete aanwijzingen die wijzen op een ernstige vervuiling. Het aspect bodem staat de reconstructie van het kruispunt niet in de weg.

4.5 Luchtkwaliteit

Normstelling en beleid

In Hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet Milieubeheer (WM) zijn de actuele luchtkwaliteiteisen opgenomen. Daarnaast gelden de volgende regelingen en besluiten:

- Besluit 'Niet in betekende mate' (NIBM);
- Regeling 'Niet in betekende mate' (NIBM)
- Regeling 'Beoordeling luchtkwaliteit 2007';
- Regeling 'Projectaldering luchtkwaliteit 2007'.

Deze wet- en regelgeving omvat maatregelen om zowel de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken en te voorkomen dat mensen worden blootgesteld aan verontreiniging.

Besluit gevoelige bestemmingen

Conform artikel 5.16a van de Wet Luchtkwaliteit kunnen bij algemene maatregel van bestuur nog nadere regels worden gesteld om te voorkomen dat bij een (dreigende) overschrijding van één of meerdere grenswaarde(n) projecten doorgang vinden die er toe leiden dat het aantal blootgestelden met een verhoogde gevoeligheid toeneemt. Dit Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitsbeoordeling) van 15 januari 2009 (in werking met ingang van 16 januari 2009) beperkt de om ruimtelijke ontwikkelingen uit te voeren in overschrijdingssituaties voor kinderopvang en bejaarden-, verpleeg of verzorgingshuizen gerekend. In het Besluit is aangegeven dat moet worden onderzocht of op een locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden indien de locatie is gelegen binnen 300 meter vanaf Rijkswegen (wegen in beheer van het Rijk) of is gelegen binnen 50 meter vanaf de rand van een provinciale weg (wegen in beheer bij de provincie).

Niet in betekende mate (NIBM)

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (besluit NIBM) en de ministeriele regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip 'niet in betekende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en pm₁₀. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Concreet houdt dit in dat bijvoorbeeld ontwikkelingen kleiner dan of gelijk aan 1.500 woningen bij minimaal één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij minimaal twee ontsluitingswegen niet in betekende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit. Ook voor andere ruimtelijke initiatieven is aangegeven wanneer deze niet in betekende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen te voldoen aan het geschatte luchtkwaliteitskader.

Berekening NIBM

Voor kleinere ruimtelijke plannen en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum InfoMil een specifieke rekentool ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt (NIBM) aan de concentratie van een stof in de buitenlucht. Het grote voordeel van deze NIBM-rekentool is dat slechts een beperkt aantal invoergegevens nodig is. Alleen het extra aantal voertuigbewegingen en het aandeel vrachtverkeer worden ingevoerd. Voor de overige invoergegevens is in de tool uitgegaan van worst-case omstandigheden. Met beperkte invoergegevens kan dus worden vastgesteld of een plan NIBM is. In het kader van de voorliggende ontwikkeling is berekening met de NIBM-tool niet nodig, aangezien uitgegaan wordt van gelijkblijvende verkeersintensiteit. Voor de procedure tot het afwijken van het bestemmingsplan is het uitvoeren van aanvullende onderzoeken in het kader van de luchtkwaliteit dan ook niet vereist.

4.6 Externe veiligheid

Inleiding

Externe veiligheid is de (on)veiligheid in de leefomgeving die veroorzaakt wordt door het opslaan, verwerken en vervoeren van gevaarlijke stoffen. Risicobronnen zijn bijvoorbeeld vervoersassen, buisleidingen en chemische bedrijven. Daarnaast valt ook de (on)veiligheid die veroorzaakt wordt door vliegbevingen onder externe veiligheid. Het beleid is vastgelegd in verschillende besluiten en circulaire:

- Risicovolle inrichtingen: Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- Transportassen: Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (CRvgs), naar verwachting in 2012 vervangen door het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev);
- Buisleidingen: Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb);
- Vliegvelden (excl. Schiphol): Regeling Burgerluchthaven en Militaire Luchthavens (RBML).

Risico

Een eerste begrip om dieper op in te gaan is risico. Risico is de kans van optreden van een calamiteit maal de impact die de gebeurtenis heeft. Binnen het Nederlandse externe veiligheidsbeleid is een norm afgesproken: de kans dat een onbeschermd persoon overlijdt als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen mag niet groter zijn dan 1 op de 1 miljoen per jaar. De kans op een dergelijk ongeval is klein, maar de gevolgen kunnen enorm groot zijn.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

De basis van externe veiligheidsbeleid bestaat uit twee onderdelen: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Plaatsgebonden risico is "de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen bij een risicovolle activiteit". Het plaatsgebonden risicobeleid bestaat uit harde afstandseisen tussen risicobron en (beperkt) kwetsbaar object. Het groepsrisico is een maat die aangeeft hoe groot de kans is dat een groep personen tegelijk het slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting die ontstaat door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Samen met plaatsgebonden risico beschrijft het groepsrisico de mate van externe veiligheid van aanwezigen rondom een risicovolle activiteit. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven in de vorm van contouren rond een risicobron.

Externe veiligheid risicovolle bedrijven

Bij de beoordeling van de risico's voor de externe veiligheid worden de normen voor het PR en GR gehanteerd, zoals vastgelegd in het Bevi en de bijbehorende Revi. Bij de besluitvorming dient het bevoegd gezag een verandering van het GR te verantwoorden. Het gebied waarbinnen de verantwoordingsplicht van toepassing is voor categoriale inrichtingen is wettelijk vastgelegd in het Revi.

Transport van gevaarlijke stoffen

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is op 1 april 2015 de Wijzigingswet Wet vervoer gevaarlijke stoffen, enz. (Wet basisnet) in werking getreden. Deze bestaat uit drie onderdelen: spoor, weg en water. Het doel van het Basisnet is een duurzaam evenwicht tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, het gebruik van de ruimte langs het Basisnet en een maatschappelijk aanvaardbaar veiligheidsniveau in de nabijheid van het Basisnet. Daarnaast is de Regeling basisnet van kracht geworden, waarin risicoplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn opgenomen. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten nu voldoen aan het Besluit externe veiligheid transport (Bevt). Tevens zijn bouwkundige voorschriften ingevoerd voor nieuwbouw in zogeheten Plasbrand Aandachtsgebieden (PAG).

Binnen de plaatsgebonden risicocontouren bestaat een bepaald risico te overlijden als gevolg van een calamiteit. Binnen deze contouren gelden harde bouwrestricties. De hoogte van het groepsrisico wordt niet alleen bepaald door de aard van de risicobron, maar ook door het aantal aanwezige personen bin-nen het invloedsgebied daarvan. Bij veel ruimtelijke besluiten moet de hoogte van dit groepsrisico verantwoord worden. Dit noemt men de verantwoordingsplicht van het groepsrisico.

Rondom de projectlocatie zijn geen inrichtingen gelegen welke invloed hebben op de externe veiligheid. Tevens is de reconstructie van een bestaand kruispunt geen toevoeging van een nieuw kwetsbaar object. Derhalve zijn wat betreft externe veiligheid geen bezwaren voor de realisatie van de rotonde.

4.7 Water

Door extremere neerslagintensiteiten en hogere neerslaghoeveelheden als gevolg van klimaatverandering, neemt de kans op wateroverlast toe. Voldoende ruimte voor waterberging is (zeker in ons land) dan ook cruciaal. Derhalve dient bij de ontwikkeling van een ruimtelijk plan aandacht besteed te worden aan de gevolgen ervan voor de waterhuishoudkundige situatie. Zo zorgen ontwikkelingen waarbij het verhard oppervlak toeneemt, voor een snellere afstroming van hemelwater naar het oppervlaktewater. Om in dat geval voldoende waterberging te waarborgen, hanteren Waterschappen normen ter compensatie van de aanleg van extra verhard oppervlak. Bijvoorbeeld dat een toename van zoveel m² verhard oppervlak gecompenseerd dient te worden door een toename van zoveel m³ waterberging. Naast de kwantitatieve aspecten, dient er in het geval van een ruimtelijk plan ook aandacht besteed te worden aan de kwalitatieve effecten op het watersysteem. Het instrument dat hiervoor ontwikkeld is, is de Watertoets. De Watertoets komt voort uit het advies van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw en het Nationaal Bestuursakkoord Water en berust op twee cruciale uitgangspunten:

1. *Standstill beginsel*: negatieve effecten van ruimtelijke ontwikkelingen op het watersysteem worden voorkomen. Uitgangspunt is dat ieder gebied moet voldoen aan de inundatienorm: de wettelijke veiligheidsnorm aangegeven als de gemiddelde kans per jaar op wateroverlast door hevige neerslag. Ook mag een verandering niet tot grotere afvoer naar andere gebieden leiden (afwentelen). Daarnaast moet worden tegengegaan dat de nog beschikbare ruimte in het watersysteem door ruimtelijke ontwikkelingen geleidelijk aan steeds kleiner wordt (normopvulling).
2. *Verbetering*: in ruimtelijke ontwikkelingen worden de kansen, die zich voordoen om bestaande knelpunten in het watersysteem te helpen oplossen, benut.

Waterbeheerplan Waterschap Roer en Overmaas en Waterschap Peel en Maas 2016-2021

De gemeente Gulpen-Wittem valt in de zin van wateraangelegenheden binnen de Keur van het Waterschap Limburg. Het Waterschap is de waterkwantiteit- en waterkwaliteitsbeheerder en de beheerder van de primaire en secundaire waterkeringen. Met het Waterbeheerplan 2016-2021 (dat reeds door beide voormalige waterschappen samen was opgesteld) is de koers uitgezet voor een toekomstbestendig waterbeheer in Limburg en wordt aangegeven hoe invulling moet worden gegeven aan de taak om te zorgen voor veilige dijken, droge voeten en

voldoende en schoon water. In het plan is vastgelegd hoe men het watersysteem en waterkeringen op orde wil brengen en houden. Ook staat hierin welke bijdrage het waterschap levert aan de Europese Kaderrichtlijn Water.

Voorbeelden van maatregelen zijn: het aanleggen en verbeteren van dijken tegen overstromingen, het aanpakken van knelpunten van wateroverlast, herstellen van beken en het verbeteren van de effluentkwaliteit van de rioolwaterzuiveringsinstallaties. Voor het voorliggende projectgebied kent het Waterbeheerplan geen specifieke uitgangspunten.

Legger en Keur Waterschap Limburg

Het waterschap kent naast zijn beleid de Keur als regelgeving (en de bijbehorende legger als kaart). Om zijn taak uit te kunnen oefenen, maakt het waterschap gebruik van deze Keur. De Keur is een door het waterschapsbestuur vastgestelde verordening waar gedoogplichten, geboden en verboden in staan. Deze regels gelden voor toestanden en handelingen op en vlakbij waterkeringen, watergangen en kunstwerken zoals duikers. De Keur bevat de ligging en maatvoering van waterstaatkundige werken en waterpartijen, alsmede de onderhoud- en beschermingszones. Het waterschap levert deze gegevens aan de gemeente, teneinde de hoofdwatergangen en waterkeringen, inclusief de onderhoud- en beschermingszone in het bestemmingsplan te regelen. Voor de projectlocatie zijn op de legger geen specifieke aandachtspunten vermeld.

Waterparagraaf

Bij ruimtelijke plannen waar sprake is van een geringe toename van verharding dient een waterparagraaf te worden opgesteld waarin is aangegeven hoe afstromend hemelwater van verhardingen wordt opgevangen en vervolgens wordt geborgen en afgevoerd. Hergebruik van water, vasthouden in de bodem (infiltratie), tijdelijk bergen, afvoeren naar oppervlaktewater, afvoeren naar gemengd of DWA-riool is daarbij de gewenste volgorde. Overeenkomstig aan de huidige situatie wordt het hemelwater afgevoerd naar naastgelegen sloten. Sloten zijn ruim gedimensioneerd. Het aspect waterberging vormt geen belemmering voor het realiseren van de beoogde ontwikkeling.

4.8 Ecologie

Vanuit Europa is de bescherming van soorten en gebieden geregeld in de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. De Europese Vogelrichtlijn (Richtlijn 79/409/EEG) en de Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/33/EEG) hebben de bescherming van soorten en hun natuurlijke habitats tot doel. Elke lidstaat is verplicht speciale beschermingszones aan te wijzen, die samen één Europees netwerk van natuurgebieden vormen: 'Natura 2000'.

Door Bureau Meervelt is een 'Quickscan Wet Natuurbescherming Rotondes Mechelen' (9 augustus 2021, bijlage II) uitgevoerd, waarbij de volgende bevindingen aan de orde zijn:

Conclusies gebiedsbescherming

• Natura 2000

Het projectgebied overlapt niet met Natura 2000-gebieden. Het dichtstbij zijnde Natura 2000-gebied is Geuldal op een afstand van circa 135 meter. Op grotere afstand liggen andere delen van dit Natura 2000-gebied. Nabij de kern van Mechelen zijn wel delen aangewezen als Natura 2000-gebied, maar hier zijn geen kwalificerende habitattypen aanwezig. Het meest nabij gelegen perceel met kwalificerend habitatype ligt op een afstand van ruim 400 meter van de zuidelijke locatie. Ten aanzien van Natura 2000 gebieden dient zekerheid geboden te worden omtrent het niet optreden van significante gevolgen op de natuurlijke habitats en de habitats van soorten. Dit geldt ook voor storingsfactoren die buiten de Natura 2000-gebieden optreden en een invloed kunnen hebben op het gebied (de zogenaamde externe werking).

Per 1 juli 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering van kracht geworden. De wet maakt een gedeeltelijke vrijstelling mogelijk van de natuurvergunningplicht voor het aspect stikstof voor activiteiten van de bouwsector. Het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering werkt de stikstofwet verder uit, waaronder de bouwvrijstelling. De vrijstelling geldt voor bouw-, aanleg- en sloopactiviteiten. De vrijstelling geldt niet voor de gebruiksfase van wat wordt gebouwd of aangelegd. Een vergunning Wet natuurbescherming voor het gebruik is niet aan de orde, aangezien de weg al bestond voor de aanwijzing van Natura 2000 gebied Geuldal.

- Omgevingsverordening Limburg

Wezenlijke kenmerken en waarden in de Goudgroene natuurzone, andere natuur- en landschapszones of het Beschermingsgebied Nationaal landschap Zuid-Limburg worden niet aangetast. Op grond hiervan is de Beleidsregel natuurcompensatie niet van toepassing en zijn geen vervolgstappen nodig.

Conclusies soortbescherming

- Het projectgebied kan deel uitmaken van het leefgebied van enkele algemeen voorkomende diersoorten (diverse soorten muizen, Mol, Egel). Dit zijn soorten die algemeen voorkomen en waarvoor een vrijstelling bestaat voor het vangen en voor het vernietigen van verblijfplaatsen bij het uitvoeren van ruimtelijke ontwikkelingen. Wel geldt altijd de zorgplicht.
- In het algemeen geldt: als dieren worden aangetroffen in het plangebied geldt te allen tijde geldt de zorgplicht en dient zorgvuldig gewerkt worden. Dat betekent dat aanwezige dieren de kans moeten krijgen op eigen kracht een veilig heenkomen te zoeken. Bij het onverhoopt toch aantreffen van beschermde planten- of diersoorten, dienen de werkzaamheden te worden stilgelegd en dient contact opgenomen te worden met een ecooloog om benodigde vervolgstappen te bespreken.

Voor broedvogels geldt dat -in geval van aanwezigheid van nesten binnen het projectgebied- geen versturende werkzaamheden mogen worden uitgevoerd. Om overtredingen te voorkomen worden de werkzaamheden bij voorkeur uitgevoerd buiten de broedperiode (dus buiten de periode 15 maart - 15 juli) of dient voorafgaand aan het broedseizoen (uiterlijk 1 maart) de jonge opslag bij de noordelijke kruising te worden gerooid zodat vestiging van broedvogels hier niet meer mogelijk is. Wel dienen hierna met enige regelmaat werkzaamheden te worden uitgevoerd; vestiging van andere broedvogels in het broedseizoen blijft mogelijk (Veldleeuwrik). Door het met regelmaat uitvoeren van werkzaamheden tijdens het broedseizoen vestigen zich geen verstoringsgevoelige broedvogels in de nabijheid van het plangebied. Verstoring van broedgevallen vindt dan niet plaats.

4.9 Archeologie en cultuurhistorie

4.7.1 Archeologie

Nederland heeft zich in 1992 in Europees verband gecommitteerd aan het Verdrag van Valetta (Malta). Dit verdrag heeft als doel de bescherming van het archeologisch erfgoed van Europa te bevorderen. In aansluiting op dit verdrag is in Nederland op 1 september 2007 de nieuwe Wet op de archeologische monumentenzorg van kracht geworden. Deze is per 1 juli 2016 met grote delen van de Monumentenwet opgegaan in de Erfgoedwet. Dit is sindsdien de wet voor behoud en beheer van cultureel erfgoed. De belangrijkste artikelen uit het Verdrag van Malta zijn in de Nederlandse wetgeving overgenomen, te weten:

- het archeologisch erfgoed dient zo veel mogelijk ter plaatse te worden behouden;
- het archeologisch erfgoed dient in de ruimtelijke belangenafweging te worden betrokken;
- de verstoorder (lees: de initiatiefnemer) is verantwoordelijk voor het vroegtijdig uitvoeren van archeologisch onderzoek alsmede de financiering van dit onderzoek.

Onderzoek

Om de archeologische waarde in de ondergrond in kaart te kunnen brengen is er een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd (ArcheoPro Archeologisch rapport, 01 november 2021, nr. 21103 bijlage III).

Het archeologisch onderzoek betrof een bureaustudie. Bureauonderzoek heeft tot doel om te komen tot een gespecificeerde archeologische (verwachtings)waarde. De centrale vraagstelling van het bureauonderzoek luidt: welke archeologische verwachting en/of waarde kenmerkt het plangebied? Volgens het gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel geldt voor het plangebied een hoge verwachting voor wat betreft de aanwezigheid van archeologische (nederzittings)resten en off site resten daterend uit het mesolithicum, het neolithicum en de bronstijd en voor off site resten uit de middeleeuwen en nieuwe tijd. Een bijzondere hoge verwachting geldt voor resten van bovenlokale verbindingswegen daterend van vóór 1800 ter plaatse van zowel de Partijerweg, de Pastoor Ruttenstraat als de Capucijnenweg.

Op basis van de resultaten van het archeologisch bureauonderzoek wordt geadviseerd voorafgaand aan of tijdens de geplande herinrichtingwerkzaamheden een verkennend en eventueel karterend/waarderend archeologisch vervolgonderzoek uit te voeren. Ter plaatse van het plangebied tussen Partijerweg en de Capucijnenweg, waar momenteel sprake is van groenvoorziening, wordt geadviseerd om dit vervolgonderzoek uit te voeren door middel van enkele proefsleuven, nadat de bestaande begroeiing tot aan het maaiveld is afgezet en afgevoerd. Eventueel worden voorafgaand aan het proefsleuvenonderzoek enkele boringen uitgevoerd of profielputjes gegraven ter verificatie van een intacte bodem. Blijkt deze sterk te zijn verstoord dan kan alsnog in overleg met de (adviseur van de) gemeente Gulpen-Wittem worden afgezien van een proefsleuvenonderzoek. Ter plaatse van de huidige (historische) wegen wordt geadviseerd om een zestal profielsleuven aan te leggen tot op de ongeroerde ondergrond en te bepalen of er nog resten van historische wegconstructies aanwezig zijn. Indien deze worden aangetroffen, kan in overleg met de (adviseur van de) gemeente Gulpen-Wittem worden bepaald of en in welke vorm nader karterend/waarderend vervolgonderzoek naar dit complextype noodzakelijk is. In alle gevallen geldt dat indien bij toekomstig graafwerk archeologische vondsten worden gedaan of archeologische grondsporen worden aangetroffen, deze direct gemeld dienen te worden bij de minister conform de Erfgoedwet 2016, artikel 5.10 & 5.11 dan wel bij de gemeente Gulpen-Wittem.

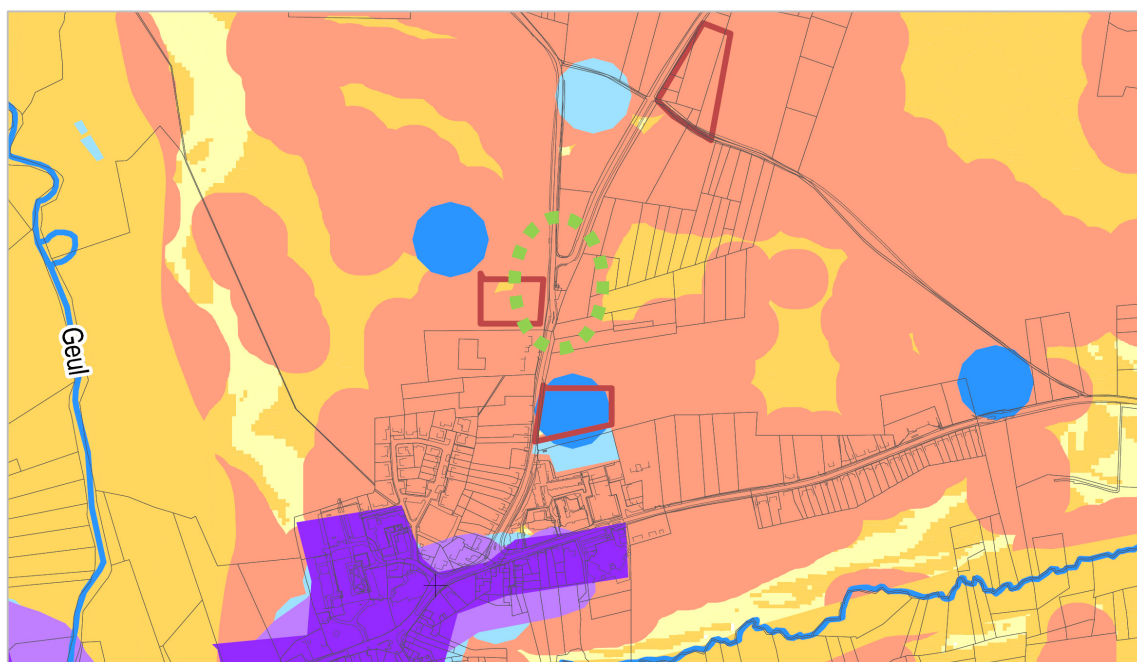


Fig. 10 Archeologische beleidskaart gemeente Gulpen-Wittem

Archeologische beleidskaart voor de gemeente Gulpen-Wittem Versie 4 april 2016 RAAP-rapport XXX, kaartbijlage 1, schaal 1:15.000 legenda				
categorie	omschrijving	beleidsadvies	plangebied / bodemingreep groter dan	plangebied / bodemingreep dieper dan
1	AMK-terrein; terrein van hoge archeologische waarde; wettelijk beschermd	vergunning volgens monumentenwet 1988		
2	AMK-terrein (archeologisch monument); overig historische kern; aanvulling RAAP bekende archeologische vindplaats ARCHIS-waarneming/vondstmelding (met buffer van 50m) historische locatie op basis van historische bronnenstudie (CHW) (met variërende buffer)	Behoud in situ. Indien niet mogelijk archeologisch onderzoek in vroege fase van planvorming/-uitvoering.	100 m²	30 cm -mv
3	hoge archeologische verwachting	Behoud in situ. Indien niet mogelijk archeologisch onderzoek in vroege fase van planvorming/-uitvoering.	500 m²	30 cm -mv
4	middelhoge archeologische verwachting	Behoud in situ. Indien niet mogelijk archeologisch onderzoek in vroege fase van planvorming/-uitvoering.	1000 m²	30 cm -mv
5	lage archeologische verwachting	Behoud in situ. Indien niet mogelijk archeologisch onderzoek in vroege fase van planvorming/-uitvoering. De ondergrens van 25.000 m² geldt alleen bij ontwikkelingen die afwijken van het bestemmingsplan.	*25.000 m² / algehele vrijstelling	30 cm -mv
overig oude dagbouw (specifieke archeologie; zie RAAP-rapport) onderzoeksmelding (zie adviezen uit de betreffende onderzoeksrapporten) karrensporen historische beekloop gemeentegrens				

Fig. 11 Legenda archeologische beleidskaart gemeente Gulpen-Wittem

4.7.2 Cultuurhistorie

Op grond van artikel 3.1.6, lid 5 onder a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het verplicht om in het proces tijdig rekening te houden met aanwezige cultuurhistorische waarden. Op de planlocatie is geen dubbelbestemming aangaande een cultuurhistorische vrijwaringszone (bijvoorbeeld van een molenbiotop) van toepassing.

Eventueel aanwezige (rijks)monumenten in de nabijheid van het projectgebied dienen in het kader van een projectbesluit bijzondere aandacht te krijgen. Uitgegaan wordt van het behoud en herstel van de oorspronkelijke verschijningsvorm, waarbij tevens rekening wordt gehouden met materiaal en kleurgebruik.

Veranderingen en uitbreidingen mogen uitsluitend van ondergeschikte aard zijn. In de directe nabijheid en ten oosten van de projectlocatie is nabij de bomenrij een object gelegen, in de vorm van een kapel (Heilig Hart Kapel). Dit historisch bouwwerk (1926, J. Ahn) zal niet negatief worden beïnvloed door het projectvoornemen.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens bestaat overeenkomstig Hoofdstuk 6 in de Wet ruimtelijke ordening de verplichting om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken (bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut) en de plankosten, deze verhaald moeten kunnen worden op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. De kosten voor de hiervoor beschreven gewenste ontwikkeling en eventuele daaruit voortvloeiende planschadeclaims komen in zijn geheel voor rekening van de initiatiefnemer.

Voor het project is in de eerste begrotingswijziging (12 november 2020) reeds een budget opgenomen van € 250.000,- (jaarschijf 2021) en € 350.000,- (jaarschijf 2022). Daarmee wordt het voorliggende initiatief financieel uitvoerbaar geacht.

5.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De planologische procedure wordt doorlopen aan de hand van een omgevingsvergunning, die op grond van de afwijking van het bestemmingsplan de uitgebreide procedure kent. Op grond van artikel 2.12 van de Wabo is op de voorgenomen planontwikkeling afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Dit houdt in dat het ontwerpbesluit zes weken ter inzage wordt gelegd. Iedereen kan mondeling of schriftelijk een zienswijze indienen betreffende het ontwerpbesluit. Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging wordt beslist over het verlenen van de omgevingsvergunning.

5.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het project, in overeenstemming met de in de voorgaande hoofdstukken gegeven omschrijving van het project en projectgebied, zowel ruimtelijk als milieu hygiënisch inpasbaar is en geen onaanvaardbare negatieve effecten heeft op de in de omgeving aanwezige waarden en belangen. Er zijn naar onze mening geen zwaarwegende bezwaren aan te voeren tegen de realisatie van het project.

BIJLAGEN