

**Bestemmingsplan
Reconstructie Heezestraat - Molenstraat
Gemeente Peel en Maas**

Plangroep Heggen
Born, april 2011

Status: onherroepelijk
Kenmerk: 10.022.R001.VL
Auteur(s): mr. K. Tielen
ing. V. Luijpers

TOELICHTING EN PLANREGELS

TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	4
1.1	Algemeen	4
1.2	Plangebied	4
1.3	Doel	6
1.4	Geldend bestemmingsplan	6
2.	Beschrijving bestaande situatie	8
2.1	Ontstaansgeschiedenis	8
2.2	Ruimtelijke structuur	8
3.	Beleid	10
3.1	Rijksbeleid	10
	3.1.1 Nota Ruimte	10
	3.1.2 Nota mobiliteit	10
3.2	Provinciaal beleid	11
	3.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006	11
4	Planbeschrijving	14
4.1	Doelstelling, visie & uitgangspunten	14
5	Onderzoek	16
5.1	Inleiding	16
5.2	Milieu	16
	5.2.1 Bodem	16
	5.2.2 Geluid	17
	5.2.3 Luchtkwaliteit	18
	5.2.4 Externe veiligheid	20
	5.2.5 Milieuzonering en geur	20
5.3	Kabels, leidingen en straalpaden	21
5.4	Natuur en landschap	21
5.5	Flora en fauna	21
5.6	Waterhuishouding	22
5.7	Archeologie en cultuurhistorie	23
5.8	Economische uitvoerbaarheid	25
6	Juridische opzet	26
6.1	Inleiding	26
6.2	Inleidende regels	26
6.3	Bestemmingsregels	26
6.4	Algemene regels	28
6.5	Overgangs- en slotregels	28
7	Inspraak en overleg	30
7.1	Uitkomsten overleg en rapportering inspraak	30
8.	Procedure	32

1 INLEIDING

1.1 Algemeen

Om de bereikbaarheid van Maasbree en de verkeersveiligheid op de N275 ter hoogte van de kern Maasbree te verbeteren hebben de provincie Limburg en de gemeente Maasbree onderzoek laten verrichten naar de aanleg van een tweede hoofdontsluiting op de N275 en het nemen van bijbehorende flankerende maatregelen in (de omgeving van) de kern Maasbree. De noodzaak tot deze verkenning werd met name ingegeven door de door bewoners als moeizaam ervaren oprijdbaarheid van de N275 vanaf de Pastoor Leursstraat, de toenemende verkeersdruk en de vormgeving van de huidige ontsluitingen. Indien geen verbeteringen aan de verkeerskundige situatie worden gedaan zal de verkeersveiligheid, leefbaarheid en (economische) bereikbaarheid van de kern Maasbree verder onder druk komen te staan.

Uiteindelijk is er gekozen om niet één maar twee extra hoofdontsluitingen op de N275 te realiseren. Dit mede in verband met de uitbreidingsplannen welke zijn gerealiseerd en geprojecteerd langs de huidige westelijke grens van de kern Maasbree. De eerste extra hoofdontsluiting is geprojecteerd ter plaatse van het kruispunt van de N275 en de Pastoor Leursstraat alwaar een rotonde aangelegd zal worden. De tweede extra hoofdontsluiting is gepland ter plaatse van het kruispunt van de Heezestraat/Heeske en de N275. Ook deze hoofdontsluiting zal worden gerealiseerd in de vorm van een rotonde.

De aanleg van de twee extra hoofdontsluitingen gaat gepaard met een aantal flankerende maatregelen. Onderdeel van deze flankerende maatregelen is een verbreding van de Heezestraat. Naast deze verbreding zal ook de kruising Heezestraat - Molenstraat - Breetse Peelweg worden gereconstrueerd. De betreffende kruising zal worden ingericht als een drempelplateau, waarbij de kruising zodanig wordt aangepast dat de Heezestraat - Molenstraat de doorgaande route wordt.

De beoogde reconstructie is grotendeels passend binnen de verkeersbestemming van het vigerende bestemmingsplan. Een deel van het toekomstige wegtracé is echter geprojecteerd buiten deze verkeersbestemming. De beoogde reconstructie is derhalve niet geheel passend binnen het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied 1997' van de (voormalige) gemeente Maasbree. Ten behoeve deze reconstructiedelen zal derhalve een partiële bestemmingsplanherziening worden vastgesteld.

1.2 Plangebied

Het plangebied betreft twee deellocaties gelegen aan de Heezestraat. In de op de volgende pagina weergegeven figuur 1.1 is de topografische ligging van de twee deellocaties van het plangebied weergegeven. De eerste deellocatie (deellocatie A) betreft een groenstrook met daaraan grenzend een greppel/sloot en deels een aanwezige akkerrand, gelegen ter hoogte van het adres Heezestraat 2 aan de noordwestzijde van de Heezestraat. De tweede deellocatie (deellocatie B) betreft deels de huidige kruising Heezestraat - Molenstraat - Breetse Peelweg en deels de rondom deze kruising gelegen bermen. Daarnaast valt een naastgelegen paardenweide deels binnen de deze deellocatie. Als gevolg van de voorgenomen reconstructie zal de bestaande kruising enkele meters in oostelijke richting opschuiven.

Aan de hand van de op de volgende pagina weergegeven figuur 1.2, waarin een luchtfoto van de deelgebieden is opgenomen, is de huidige situatie in beeld gebracht.



Figuur 1.1: Topografische ligging deellocaties



Figuur 1.2: ligging deelgebied rotonde Heezestraat/Heeske en N275

1.3 Doel

Het bestemmingsplan vormt bij uitstek het instrument voor de gemeentelijke ruimtelijke ordening. Per 1 juli 2008 zijn gemeenten verplicht voor hun gehele grondgebied bestemmingsplannen vast te stellen. In het bestemmingsplan wordt het ruimtelijk beleid van de gemeente vertaald. Het vormt daarmee een beleidsstuk waarin alle bij het gebruik van de grond betrokken belangen worden gecoördineerd ten behoeve van een zo doelmatig mogelijke indeling en een verantwoord gebruik van grond en opstallen. Het gaat dus om het actief coördineren van belangen ten behoeve van een goede ruimtelijke ontwikkeling.

Beleid vormt de drager en toetssteen voor een goede ruimtelijke ordening. In eerste instantie moet duidelijk zijn welk beleid er voor het nieuwe plangebied gevoerd wordt. Op basis van een inventarisatie van de aanwezige functies en bebouwing, de analyse van knelpunten en het bepalen van de mogelijkheden voor de gewenste functionele en ruimtelijke ontwikkeling kunnen uitspraken worden gedaan over het plangebied. De beleidsuitgangspunten dienen niet te worden beperkt tot de bestaande situatie en de korte termijn, maar dienen tevens inzicht te geven op de middellange of zelfs de lange termijn. De beleidsuitgangspunten kunnen dan ook betrekking hebben op concrete situaties, mogelijkheden en wensen voor de toekomst.

Het voorliggend bestemmingsplan is erop gericht de planologisch-juridische basis te bieden voor de realisatie van de beoogde reconstructie. Als gevolg van het projectmatige karakter van het bestemmingsplan kan het plan worden getypeerd als een gedetailleerd bestemmingsplan met een lage flexibiliteit. De gedetailleerde bestemmingswijze draagt zorg voor het stellen van de condities waaraan de in het plangebied voorgestane ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoen. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de behoefte van rechtszekerheid voor de belanghebbenden. De flexibiliteitsmogelijkheden (zoals ontheffingsbevoegdheden en nadere eisen) dienen ertoe om het toekomstige gewenste grondgebruik te kunnen verwezenlijken, dan wel toekomstige ongewenste ontwikkelingen tegen te kunnen gaan.

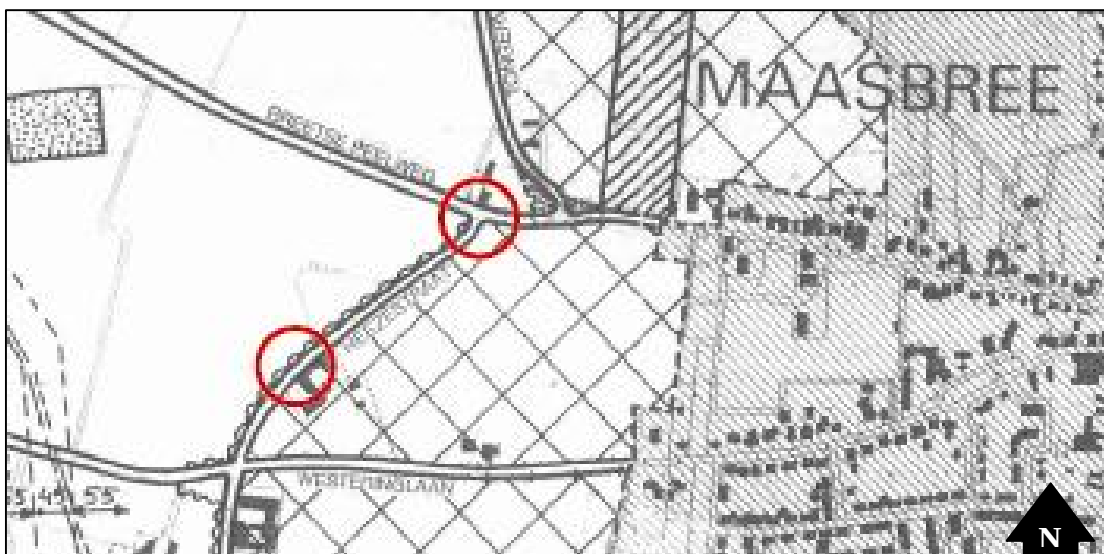
Voorliggend document behelst de plantoelichting van dit bestemmingsplan. Naast de plantoelichting is het bestemmingsplan "Reconstructie Heezestraat - Molenstraat" vervat in de volgende planstukken:

- § de dataset met kenmerk NL.IMRO.1894.BPL0013-VG01 welke ten behoeve van de digitale uitwisselbaarheid van voorliggend plan is opgebouwd conform de RO Standaarden 2008;
- § de planregels;
- § de analoge verbeelding (plankaart)

De toelichting van voorliggend bestemmingsplan is als volgt opgebouwd: hoofdstuk 2 bevat een ruimtelijke inventarisatie en analyse van de bestaande situatie. In hoofdstuk 3 wordt het relevante Rijksbeleid, provinciaal beleid en het regionaal beleid behandeld. In hoofdstuk 4 wordt het plan beschreven. Vervolgens komen in hoofdstuk 5 de diverse (milieukundige) randvoorwaarden aan bod. In hoofdstuk 6 wordt de juridische opzet van het bestemmingsplan weergegeven. Hoofdstuk 7 bevat de resultaten van de inspraak- en overlegmomenten weergegeven en in het afsluitende hoofdstuk 8 wordt de te volgen procedure beschreven.

1.4 Geldend bestemmingsplan

Op 4 februari 1998 heeft de gemeenteraad van de (voormalige) gemeente Maasbree het bestemmingsplan 'Buitengebied 1997' vastgesteld, dat vervolgens op 22 september 1998 door Gedeputeerde Staten is goedgekeurd. In dit bestemmingsplan ligt het reconstructietracé binnen de bestemmingen 'Verkeersdoeleinden', 'Agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarde', 'Agrarisch gebied' en 'Water'.



Figuur 1.3: uitsnede bestemmingsplankaart "buitengebied 1997"

Het reconstructietracé is grotendeels gelegen binnen de bestemming 'Verkeersdoeleinden'. De gronden gelegen binnen deze bestemming onder andere bestemd voor de aanleg en instandhouding van hoofdverkeerswegen, interlokale wegen en lokale verharde wegen. De beoogde reconstructie is passend binnen de regels van deze bestemming.

Slechts ter hoogte van twee deellocaties dient het vigerende bestemmingsplan te worden herzien: Ter hoogte van het adres Heezestraat 2 (deellocatie A) zal als gevolg van de verbreding van het bestaande wegprofiel de aan de westelijke zijde van de weg gelegen watergang worden gedempt en verplaatst. Deze watergang is in het vigerende bestemmingsplan bestemd voor 'Water'. De aanleg van een weg is niet passend binnen deze bestemming.

Daarnaast is de toekomstige kruising Heezestraat - Molenstraat - Breetsepeelweg (deellocatie B) deels gelegen in de bestemmingen 'Agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarde' en 'Agrarisch gebied'. In de regels behorende bij de bestemming 'Agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarde' is bepaald dat de gronden gelegen binnen deze bestemming bestemd zijn voor duurzame agrarische bedrijfsuitoefening, behoud, herstel en ontwikkeling van de als zodanig op de hulpkaarten aangegeven ecologische, landschappelijke, cultuurhistorische en milieuwaarden, recreatief medegebruik en woondoeleinden, overeenkomstig met de aanduiding op de kaart. In de regels met betrekking tot de bestemming 'Agrarisch gebied' is bepaald dat de gronden gelegen binnen deze bestemming bestemd zijn voor een duurzame agrarische uitoefening en woondoeleinden, overeenkomstig met de aanduiding op de plankaart. De verbreding van de Heezestraat en de reconstructie van de kruising zijn niet passend binnen de bestemmingen 'Agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarde', 'Agrarisch gebied' en 'water'.

Voorafgaand aan de beoogde wegreconstructie dient derhalve een nieuw bestemmingsplan te worden vastgesteld.

2 Beschrijving bestaande situatie

2.1 Ontstaansgeschiedenis

De voormalige gemeente Maasbree, waartoe naast de kern Maasbree ook de kern Baarlo behoorde, is in januari 2010 met de gemeenten Helden, Kessel en Meijel samengevoegd tot de gemeente Peel en Maas. De kern Maasbree is gelegen tussen de steden Venlo, Weert en Roermond. Volgens cijfers van het CBS waren er per 1 januari 2008 circa 4.900 mensen in de kern woonachtig.

Uit de verkenning zoals deze ten behoeve van het in het plangebied verrichte historisch bodemonderzoek (zie paragraaf 5.2.1) is uitgevoerd is gebleken dat het plangebied en haar omgeving, dat is gelegen ten westen van de historische kern van Maasbree, zo'n 200 jaar geleden in gebruik was als agrarisch gebied (bouwland) en extensief werd bewoond. Tot op heden is dit gebruik niet wezenlijk gewijzigd. De Heezestraat was gedurende de eerste helft van de vorige eeuw een onverharde landweg. Omstreeks 1958 is de weg verhard. Daarnaast blijkt de kruising Heezestraat - Molenstraat - Breetse Peelweg in 1988 voor de eerste maal te zijn gereconstrueerd.

2.2 Ruimtelijke structuur

Het Heezestraat loopt voor een groot deel parallel aan de westelijke bebouwingsgrens van de kern Maasbree. De weg is in de huidige situatie een secundaire gebiedsontsluitingsweg van Maasbree en speelt derhalve een ondergeschikte rol bij de ontsluiting van de kern. Via de Molenstraat takt de weg aan de bebouwde kom van de kern Maasbree. Het reconstructiedeeltracé loopt van de toekomstige rotonde N275 - Heezestraat - Heeske tot de kruising Heezestraat - Molenstraat - Breetse Peelweg. De lengte van dit tracé bedraagt circa 750 meter. De komgrens (in de zin van de wegenverkeerswet) van de kern Maasbree ligt op de kruising N275 - Heezestraat. In de huidige situatie kent de Heezestraat een snelheidsregime van 60 km/uur.



Figuur 2.1: ligging reconstructietracé Heezestraat

In de huidige situatie is het groot deel van de deelgebieden van voorliggend plan al ingericht als weg. Door de beoogde reconstructie zal het wegprofiel echter veranderen. Hierdoor zal op deze punten de huidige wegkant moeten worden verbreed. Voor de ruimtelijke en stedenbouwkundige structuur van het plangebied en haar omgeving heeft dit echter geen belangrijke gevolgen. De Heezestraat wordt aan weerszijden van de weg begeleid door loofbomenrijen en kent derhalve een laanachtige uitstraling. De bestaande bomen zullen worden gehandhaafd. Slechts ter plaatse van de toekomstige kruising Heezestraat - Molenstraat - Breetse Peelweg zullen enkele bomen worden gerooid.

Zoals aangegeven in paragraaf 1.2 betreft de eerste deellocatie een groenstrook met daaraan grenzend een greppel/sloot en het daaraan grenzende deel van de slootrand/akkerand. De deellocatie is gelegen aan de noordwestzijde van de Heezestraat, ter hoogte van het adres Heezestraat 2. Op dit adres is een agrarisch bedrijf gevestigd. De tweede deellocatie betreft een deel van de huidige kruising Heezestraat - Molenstraat - Breetse Peelweg. Ook de groenstrook gelegen naast deze kruising en een deel van een aangrenzende paardenweide vallen binnen dit deelgebied.

In de hieronder weergegeven afbeeldingen zijn enkele foto's van beide deellocaties opgenomen.



Figuur 2.2: Kruispunt Heezestraat/Molenstraat/Breetse Peelweg



Figuur 2.3: Heezestraat



Figuur 2.4: Molenstraat



Figuur 2.5: Breetse Peelweg

De directe omgeving van het reconstructietracé (en plangebied) bestaat voornamelijk uit agrarische percelen met akkers en weilanden. Verder ten oosten is de bebouwde kom van de kern Maasbree gelegen.

3 PLANOLOGISCH BELEID

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nota Ruimte

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

Het Rijk stelt dat provincies en gemeenten verantwoordelijk zijn voor een voldoende en tijdige beschikbaarheid van ruimte voor wonen en werken en de daarbij behorende voorzieningen. Voor de korte termijn is het nodig voldoende capaciteit beschikbaar te hebben in bestemmingsplannen, zodat de realisatie aan de maatschappelijke vraag kan voldoen. De concrete invulling laat het Rijk over aan de lagere overheden. De Nota Ruimte bevat verder geen concrete randvoorwaarden of uitgangspunten ten aanzien van de voorgenomen reconstructie.

3.1.2 Nota mobiliteit

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

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

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

VERKEERSVEILIGHEID OP DE WEG

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

- § Een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 900 doden in 2010 en maximaal 580 in 2020 (dat is een daling ten opzichte van 2002 van respectievelijk ruim 15% en 45%);

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

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

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

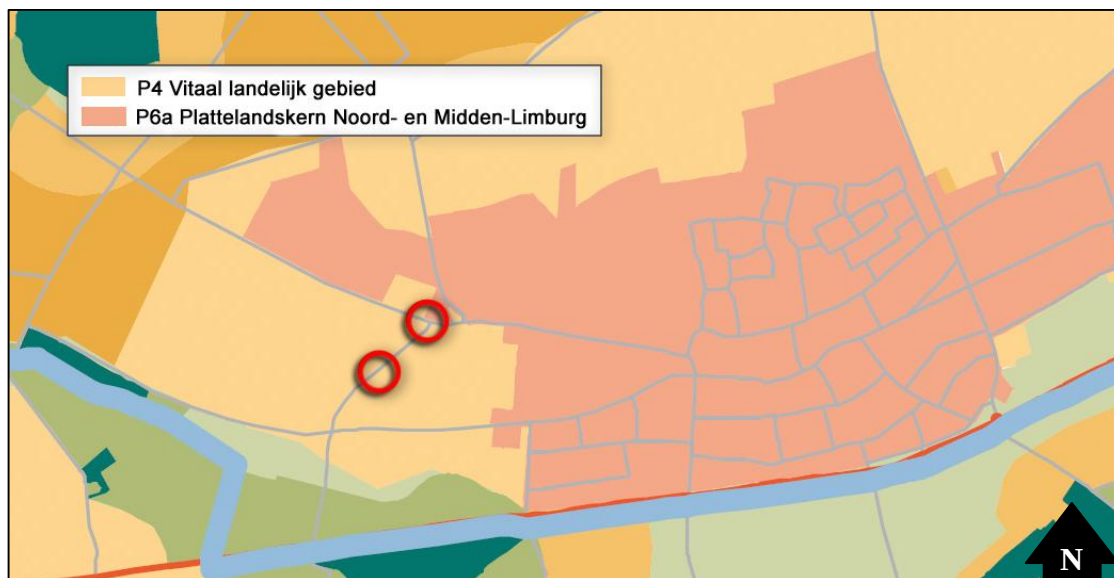
De nationale doelstelling werkt voor alle provincies in gelijke mate door in provinciale doelstellingen zodat alle provincies de aantallen met een zelfde percentage terugbrengen als het nationale doel voor 2010 en 2020. De provincies werken deze doelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners uit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

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006)

Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006), laatst geactualiseerd in 2010, is een integraal plan. Zo is het POL2006 een streekplan, het provinciaal waterhuishoudingplan, het provinciaal milieubeleidsplan en bevat het de hoofdlijnen van het provinciaal verkeers- en vervoersplan. Tevens vormt het POL2006 een economisch beleidskader op hoofdlijnen, voorzover het de fysieke elementen daarvan betreft. Tot slot vormt het POL2006 een welzijnsplan op hoofdlijnen, voorzover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft.

Het plangebied is, zoals te zien is in figuur 3.1 gelegen op gronden die in het POL2006 zijn aangewezen als Vitaal landelijk gebied (P4) en Plattelandskern Noord- en Midden-Limburg (P6a). De N275, waarop de Heezestraat aansluit en waaraan ten behoeve van de verbetering van de bereikbaarheid van de kern Maasbree eveneens belangrijke aanpassingen aan zijn voorzien, is in het POL2006 geclassificeerd als regionaal verbindend netwerk.



Figuur 3.1: uitsnede POL-kaart perspectieven

P4 VITAAL LANDELIJK GEBIED

Het perspectief Vitaal landelijk gebied omvat overwegend landbouwgebieden met een van gebied tot gebied verschillende aard en dichtheid aan landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. Het gaat om gebieden buiten de beekdalen, steile hellingen en de ecologische structuur van Limburg. Soms gaat het om oude bouwlanden, waarbij een gaaf cultuurhistorisch kavel-, wegen- en bebouwingspatroon samengaat met monumentale bebouwing en landschappelijke openheid. Andere kwaliteiten die hier kunnen voorkomen zijn

stillegebieden, grondwaterbeschermingsgebieden, hydrologische bufferzones rondom natte natuurgebieden of leefgebied voor ganzen en weidevogels. Met respect voor de aanwezige kwaliteiten wordt de inrichting en ontwikkeling van de gebieden in belangrijke mate bepaald door de landbouw. Daarnaast wordt in deze gebieden extra belang gehecht aan verbreding van de plattelandseconomie. Het vernieuwen en verbeteren van de bestaande infrastructuur maakt hier een belangrijk onderdeel van uit, enerzijds om de bereikbaarheid te garanderen, anderzijds om de verkeersveiligheid te verbeteren. De beoogde reconstructie is dan ook passend binnen de beleidsuitgangspunten zoals deze geleden ten aanzien van het perspectief Vitaal landelijk gebied.

P6a PLATTELANDSKERN NOORD- EN MIDDEN-LIMBURG

Het perspectief “P6a Plattelandskern Noord- en midden-limburg” betreft de kernen die in het verleden zijn gekwalificeerd op basis van de aanwezigheid van een minimaal voorzieningenpakket en waaraan diensgevolge in het kader van het volkshuisvestingsbeleid woningbouwcontingenten werden toegekend. Binnen dit gebied wordt geen nader onderscheid gemaakt naar b.v. woongebied, dienstverlening, winkelzones, volkstuinen, plantsoenen en begraafplaatsen. De ligging in het perspectief belemmert de beoogde rotonde niet. Infrastructurele werken (waaronder de aanleg van een rotonde) maakt integraal onderdeel uit van het perspectief 6a. Een verkeersveilige weg door/nabij een (plattelands)kern is een van de factoren die bijdraagt aan de leefbaarheid van een kern. De beoogde reconstructie is dan ook passend binnen de beleidsuitgangspunten zoals deze geleden ten aanzien van het perspectief “P6a Plattelandskern Noord- en Midden-limburg”.

MOBILITEIT: BETROUWBAAR, VLOT EN DUURZAAM

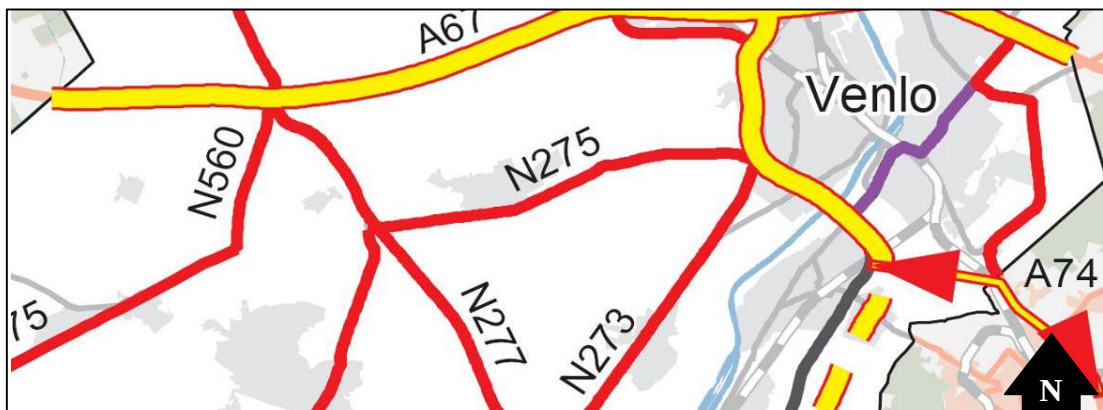
De provincie streeft naar een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen, goederen en informatie. Verbetering van de verkeersveiligheid blijft een belangrijke opgave hierbij. In de afgelopen periode is het jaarlijkse aantal verkeersslachtoffers steeds verder gedaald. Het is het streven om de huidige, gunstige positie vast te houden en te voorkomen dat een groei van het verkeer de ontwikkeling van dalende aantallen slachtoffers frustreert.

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

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

INFRASTRUCTUUR

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



Figuur 3.2: uitsnede POL-kaart regionaal verbindend wegennet

De provincie is verantwoordelijk voor de planning, realisatie, beheer en onderhoud van het regionale wegennet. In figuur 3.2 is een uitsnede van de POL-kaart 5E: regionaal verbindend wegennet (RVWN) weergegeven. Hierop is te zien dat de provinciale weg N275 onderdeel uitmaakt van dit RVWN.

VERKEERSVEILIGHEID

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

Zoals eerder in paragraaf 2.1.2 (Nota Mobiliteit) is genoemd, stelt het Rijk als doel om het landelijke aantal verkeersslachtoffers in 2010 en 2020 te reduceren, ook al zal de mobiliteit blijven stijgen. De provincie stelt op basis hiervan een provinciaal maatregelenpakket op om de nationale doelstelling tenminste in gelijke mate naar de regio door te vertalen. Het beleid richt zich hierbij op drie pijlers:

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

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

In de periode 1994-2004 hebben in totaal, op de kruisingen en oversteekpunten op het gedeelte tussen de rotonde Wilhelminalaan en de Heezestraat, 43 ongevallen plaatsgevonden. 34 van deze ongevallen waren UMS ongevallen (uitsluitend materiele schade) en 9 waren slachtofferongevallen. Daarbij zijn 2 dodelijke en 12 ziekenhuisslachtoffers te betreuren geweest. In totaal waren bij de ongevallen 19 bestuurders betrokken.

In dit kader worden zijn enkele belangrijke aanpassingen voorzien aan de huidige ontsluitingsstructuur van de kern Maasbree. De verbetering van de ontsluitingsstructuur van de kern Maasbree is een project dat door de provincie Limburg en de gemeente Peel en Maas (en voormalige gemeente Maasbree) gezamenlijk is opgepakt. De beoogde reconstructie van de N275 heeft mede tot doel de veiligheid voor de verkeersdeelnemers te vergroten. Hoofdonderdeel hiervan vormt de aanleg van twee nieuwe rotondes op de kruisingen N275 - Heezestraat - Heeske en N275 - Pastoor Leursstraat. De reconstructie van de Heezestraat vormt daarnaast als flankerende maatregel een wezenlijk onderdeel in de integrale aanpak van de verkeersproblematiek.

4 Planbeschrijving

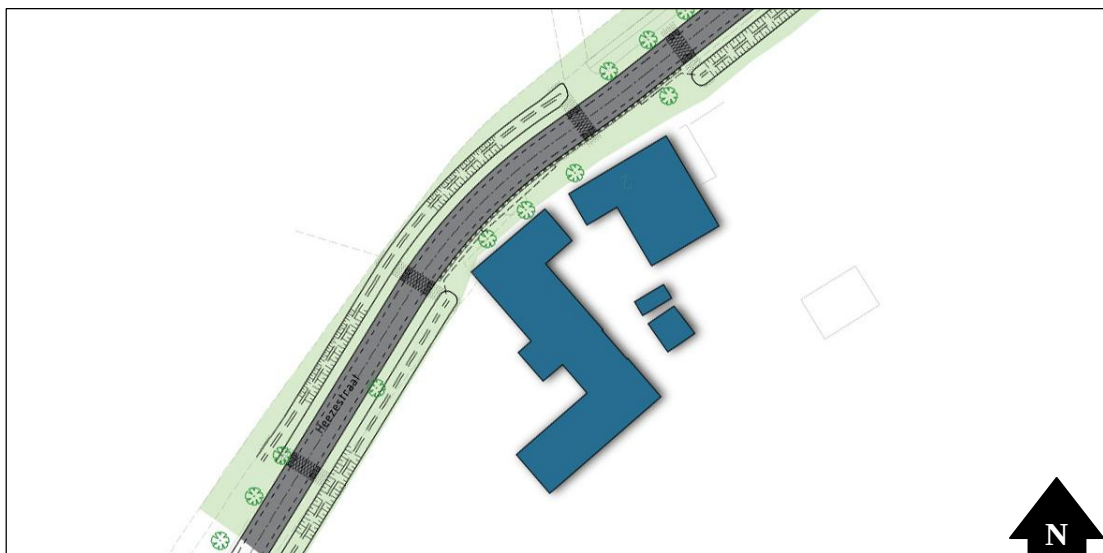
4.1 Doelstelling, visie en uitgangspunten

In hoofdstuk 1 is reeds aangegeven dat in het kader van de verbetering van de bereikbaarheid van de kern Maasbree en de verkeersveiligheid op de N275 de provincie Limburg en de (voormalige) gemeente Maasbree onderzoek hebben laten verrichten naar de aanleg van een tweede hoofdontsluiting op de N275 en het nemen van bijbehorende flankerende maatregelen in (de omgeving van) de kern Maasbree.

Uiteindelijk is er gekozen om niet één maar twee extra hoofdontsluitingen op de N275 te realiseren. Dit in verband met de uitbreidingsplannen welke zijn gerealiseerd en geprojecteerd langs de huidige westelijke grens van de kern Maasbree. De eerste extra hoofdontsluiting is geprojecteerd ter plaatse van het kruispunt van de N275 en de Pastoor Leursstraat alwaar een rotonde aangelegd zal worden. De tweede extra hoofdontsluiting is gepland ter plaatse van het kruispunt van de Heezestraat/Heeske en de N275. Ook deze hoofdontsluiting zal worden gerealiseerd in de vorm van een rotonde.

De aanleg van de twee extra hoofdontsluitingen gaat gepaard met een aantal flankerende maatregelen. Deze flankerende maatregelen zijn noodzakelijk om het gewenste effect van de extra hoofdaansluitingen te optimaliseren. Tot deze flankerende maatregelen behoren onder andere een aanpassing van de weginrichting in het centrum van Maasbree (aanbrengen van fietssuggestiestroken door middel van markering op de doorgaande route door Maasbree, het verwijderen van de overrijdbare middengeleiders in de bochten en het aanbrengen van inritconstructies ter plaatse van de aansluitingen van de Dorpstraat op de doorgaande route). Daarnaast zal de Heezestraat worden 'opgewaardeerd' zodat de route N275-Heezestraat-Molenstraat als een volwaardige tweede ontsluitingspoot van de kern Maasbree zal kunnen functioneren.

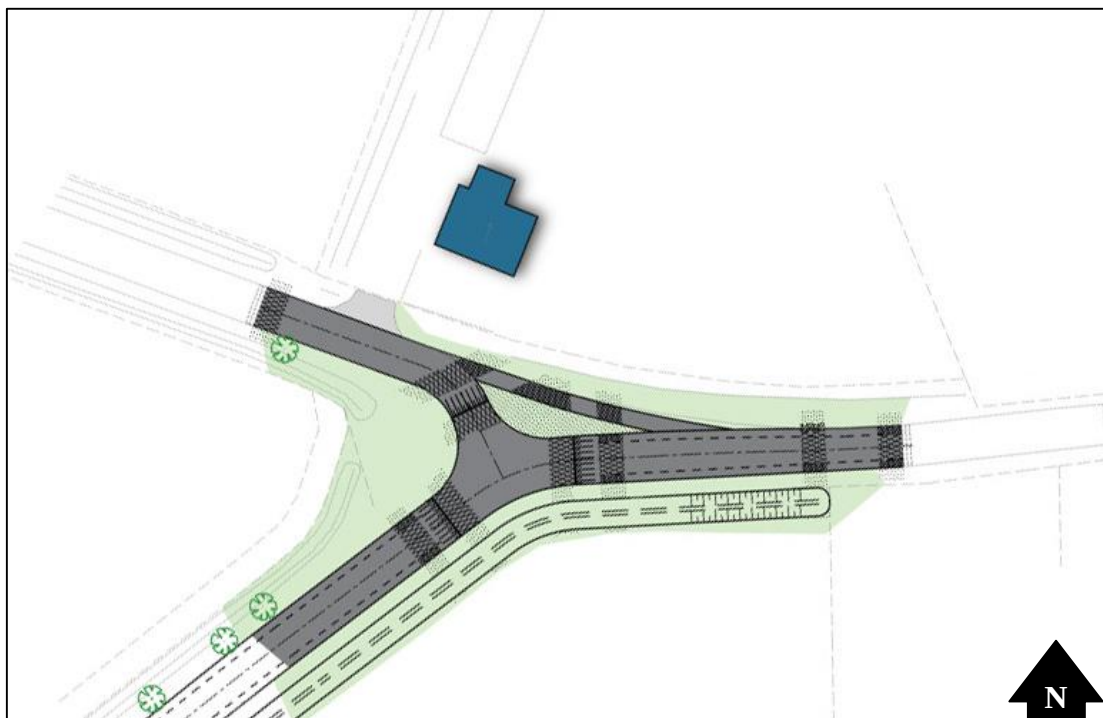
De Heezestraat, in de huidige situatie ca. 3,75 meter breed, zal worden verbreed tot 6 meter. Door middel van markeringen op het wegdek zullen fietssuggestiestroken worden aangebracht. Ter hoogte van het adres Heezestraat 2 betekent dit dat een bestaande sloot, bestemd voor 'Water' deels moet worden gedempt.



Figuur 4.1: toekomstige situatie ter hoogte van Heezestraat nr. 2

Naast de verbreding van de Heezestraat zal ook de kruising Heezestraat - Molenstraat - Breetse Peelweg worden aangepast. De kruising zal in oostelijke richting worden verplaatst,

waarbij de kruising zodanig zal worden aangepast de Heezestraat - Molenstraat de doorgaande route wordt. De toekomstige kruising zal worden ingericht als drempelplateau. De Voor fietsverkeer in de richting Breetse Peelweg - Molenstraat zal een bypass worden aangelegd. De komgrens (in de zin van de wegenverkeersweg) van de kern Maasbree zal opschuiven naar de toekomstige kruising.



Figuur 4.2: toekomstige situatie Heezestraat - Molenstraat - Breetse Peelweg

De reconstructie is voor het overgrote deel passend binnen het vigerende bestemmingsplan. Slechts ter hoogte van de beide deellocaties van voorliggend bestemmingsplan is er sprake van strijdigheid met de geldende bestemmingsplan voorschriften. Derhalve dient het vigerende bestemmingsplan voor deze twee deellocaties te worden herzien.

5 Onderzoek

5.1 Inleiding

Bij de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met (externe) factoren die van invloed kunnen zijn op het plangebied en de hier geprojecteerde woningen. Anderzijds kunnen de in het plangebied voorziene woningen ook gevolgen hebben voor de omgeving. Ten einde in het kader van een goede ruimtelijke ordening een verantwoorde afweging te kunnen maken worden derhalve in dit hoofdstuk de milieuaspecten bodemkwaliteit, geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit beschouwd. Daarnaast is gekeken naar de gevolgen van voorliggend plan voor de in en rond het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden, eventuele ecologische waarden, waterhuishouding en kabels en leidingen. Tenslotte komt in dit hoofdstuk het aspect economische uitvoerbaarheid aan bod.

5.2 Milieu

5.2.1 Bodem

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet helder zijn dat de bodem van het plangebied geschikt is voor de beoogde functies. Aangezien de bestemming van de betreffende gronden gelegen in het plangebied middels voorliggend bestemmingsplan zal wijzigen van de bestemmingen 'Agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarde', 'Agrarisch gebied' en 'Water'. naar de bestemming verkeer is in het plangebied in maart 2010 door Econsultancy een verkennende bodemonderzoek³ conform de NEN5470 uitgevoerd.

Doel van dit onderzoek is ter plaatse van het bouwterrein een indruk te krijgen van de actuele kwaliteit van de bodem en of de bodemkwaliteit beperkingen oplegt aan de voorgenomen ontwikkeling.

VOORONDERZOEK

Uit het conform de NVN 5725 uitgevoerde historisch bodemonderzoek is gebleken dat er geen sprake is van bodembelasting, anders dan een regionale of landelijke diffuse achtergrondbelasting in de grond en het grondwater. In het plangebied worden geen verontreinigende stoffen verwacht in gehalten boven de achtergrondwaarde 2000 of boven het in het betreffende gebied geldende achtergrondgehalte. Op basis van de resultaten van het historisch bodemonderzoek is het verkennend bodemonderzoek uitgevoerd conform de strategie voor "onverdachte locaties". Bij onverdachte locaties luidt de onderzoekshypothese dat de bodem niet verontreinigd is.

VERKENNEND ONDERZOEK

Het veldwerk ten behoeve van het verkennend bodemonderzoek is door middel van een tiental boringen verdeeld over de twee deellocaties uitgevoerd.

Deellocatie A (groenstrook noordwestzijde Heezestraat)

Zintuiglijk zijn in de bodem geen verontreinigingen aangetroffen. De bovengrond is licht verontreinigd met cadmium. In de ondergrond zijn geen verontreinigingen aangetroffen. De aangetroffen gehalten overschrijden de Generieke Maximale Waarde voor de bodemfunctieklasse 'Industrie' niet. Het grondwater is matig verontreinigd met nikkel en licht verontreinigd met cadmium en xylenen.

³ Econsultancy (maart 2010), *Verkennd bodemonderzoek Heezestraat te Maasbree, gemeente Peel en Maas (Rapportnr. 09111806)*. Swalmen.

Deellocatie B (Kruising Heezestraat - Molenstraat - Breetse Peelweg)

De bodem is plaatselijk tot maximaal 0,7 m –mv matig houtskoolhoudend en zwak baksteen- en betonhoudend. De bovengrond is licht verontreinigd met kwik en PAK. De ondergrond is licht verontreinigd met kwik. De aangetroffen gehalten overschrijden de Generieke Maximale Waarde voor de bodemfunctieklasse 'Industrie' niet. Het grondwater is matig verontreinigd met nikkel en licht verontreinigd met cadmium, bezeen en xylene.

Op basis van de aangetroffen verontreinigingen dient voor beide deellocaties de hypothese "onverdachte locatie" formeel te worden verworpen. Gezien de aangetroffen gehalten is er vanuit de Wet bodembescherming gezien echter geen reden tot nader of aanvullend onderzoek.

ASBEST IN DE BODEM

Er zijn op basis van het vooronderzoek, tijdens de terreininspectie en bij de uitvoering van de veldwerkzaamheden geen aanwijzingen gevonden, die aanleiding geven een asbest verontreiniging op de locatie te verwachten.

CONCLUDEREND

De resultaten van het uitgevoerde bodemonderzoek vormen geen milieuhygiënische belemmeringen bij het geplande gebruik van de locatie ten behoeve van een verkeersfunctie.

Op basis van het historisch vooronderzoek conform de NVN-5725, alsmede de bevindingen tijdens de veldwerkzaamheden kan worden geconcludeerd dat onderhavige locatie als "niet-asbest verdacht" kan worden beschouwd. Aanvullende maatregelen worden hierdoor niet noodzakelijk geacht.

5.2.2 Geluid

De ten behoeve van voorliggend plan relevante normstelling voor geluid (wegverkeerslawaaï) is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In deze normstelling wordt uitgegaan van voorkeursgrenswaarden, waarvan met ontheffing tot een maximale hoogte mag worden afgeweken.

WEGVERKEERSLAWAAI

De Wet geluidhinder bevat normen omtrent de mate waarin geluid veroorzaakt door (weg)verkeer het woonmilieu of andere geluidsgevoelige functies mag belasten. Conform deze wet kennen bepaalde openbare wegen een onderzoekszone. Binnen deze zones moet bij de ontwikkeling van nieuwe geluidsgevoelige functies onderzoek worden gedaan naar de te verwachten geluidsbelasting als gevolg van het verkeer op deze wegen. Indien de berekende geluidsbelasting de wettelijke voorkeursgrenswaarde overschrijdt dienen er bron- of overdrachtsmaatregelen genomen te worden ten einde de geluidsproductie terug te brengen of kan, indien deze maatregelen stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, het bevoegd gezag een hogere grenswaarde vast stellen.

Daarnaast dient er bij de reconstructie van wegen te worden bepaald of er sprake is van een "reconstructie van een weg" in de zin van de Wet geluidhinder: de definitie van "reconstructie van een weg" kan van belang zijn voor de bestaande geluidsgevoelige bestemmingen. Een reconstructie van een weg is in de Wet geluidhinder omschreven als "een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, tengevolge waarvan uit akoestisch onderzoek blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting die als hoogste toelaatbare geluidsbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd". Er kunnen zich 2 situaties voordoen:

- § Het effect van de wijziging aan de weg is kleiner dan 2 dB. Er is dan geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder;

- § Het effect van de wijziging aan de weg is groter of gelijk aan 2 dB. De toename van de geluidbelasting dient weggenomen te worden. Is dit om bepaalde redenen (o.a. financieel, stedenbouwkundig of technisch) niet mogelijk dan kan onder aanvullende voorwaarden ontheffing verleend worden.

De beoordeling van het effect van de wijziging aan de weg geschiedt door de toekomstige situatie (dus na reconstructie, inclusief de geschatte groei voor de komende 10 jaar) te vergelijken met de huidige situatie (de situatie voorafgaand aan de reconstructie). In gevallen waarbij in het verleden een hogere waarde is vastgesteld, is het uitgangspunt de laagste van óf de vastgestelde hogere waarde óf de heersende waarde (art. 100, lid 2). De toename moet bij voorkeur door bron- (geluidsarmer wegdek) en / of overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen) worden weggenomen.

In het kader van bovenstaande is door K+ Adviesgroep een onderzoek⁴ naar het aspect wegverkeerslawaaï uitgevoerd.

Uit het onderzoek kunnen ten aanzien van de het deelgebied ter hoogte van het adres Heezestraat nr. 2 volgende conclusies getrokken worden:

- § ter plaatse van de woning blijft de gevelbelasting beneden de voorkeursgrenswaarde van 48 dB;

- § de toename blijft beneden de grenswaarde van 2 dB als genoemd in artikel 1 van de Wet geluidhinder.

Ten aanzien van de kruising Heezestraat - Molenstraat - Breetse - Peelweg worden de volgende conclusies getrokken:

- § de maximaal berekende toename bedraagt 0,73 dB;

- § de toename blijft beneden de grenswaarde van 2 dB als genoemd in artikel 1 van de Wet geluidhinder.

In het kader van de Wet geluidhinder is er geen sprake van een reconstructie van een weg. De Wet geluidhinder legt derhalve geen restricties aan de voorgenomen wijzigingen op. Vanuit akoestisch oogpunt gezien zijn er derhalve geen belemmeringen te verwachten. Het aspect wegverkeerslawaaï vormt derhalve geen verdere randvoorwaarde bij de voorgenomen ontwikkeling.

5.2.3 Luchtkwaliteit

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

⁴ K+ Adviesgroep (april 2010), *Akoestisch onderzoek Wegreconstructie Heezestraat - Breetse Peelweg te Maasbree, gemeente Peel en Maas (rapport nr. M9 373.401)*. Echt.

Het begrip 'niet in betekende mate' (NIBM) is uitgewerkt in het Besluit niet in betekende mate bijdragen en de Regeling niet in betekende mate bijdragen. Het Besluit en de Regeling maken onderscheid in de situatie vóór en na de definitieve vaststelling van het NSL. Verwacht wordt dat het NSL in 2009 wordt vastgesteld, momenteel is derhalve de situatie van toepassing vóór vaststelling van het NSL.

TOETSING LUCHTKWALITEITSEISEN

In artikel 5.16 van de Wet Milieubeheer is een viertal voorwaarden opgenomen waaronder bestuursorganen de in lid 2 van dit artikel genoemde bevoegdheden (waaronder het volgen van vrijstellingsprocedures en het opstellen van bestemmingsplannen) mogen uitoefenen. Deze voorwaarden hebben betrekking op de met de uitoefening van de bevoegdheid verbonden gevolgen ten aanzien van de luchtkwaliteit. Indien er sprake is van één van de hieronder genoemde omstandigheden vormen de luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid en de daarmee beoogde ontwikkeling:

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

NIET IN BETEKENDE MATE (NIBM)

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

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

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

TOETSING PLAN AAN LUCHTKWALITEITSEISEN

Als gevolg van de beoogde reconstructie van de N275 en Heezestraat zullen er verschuivingen in de verkeersintensiteiten op deze wegen optreden. Na de beoogde reconstructie zal de etmaalintensiteit van de Heezestraat ter hoogte van het adres Heezestraat 2 in 2020 circa 1593 motorvoertuigen per etmaal bedragen. Ten aanzien de gevolgen voor de luchtkwaliteit op deze verschuivingen in kaart te brengen is de luchtkwaliteit in de toekomstige situatie ten behoeve van voorliggend plan indicatief getoetst.

Stof, toetsingsperiode	2010 [µg/m ³]	2020 [µg/m ³]	Overschrijding [Ja / Nee]
NO ₂ , Jaargemiddelde	20,4	13,6	Nee
PM10, Jaargemiddelde	22,4	19,8	Nee
PM10, 24 uur gemiddelde	25,2	22,6	Nee

Tabel 5.1: Indicatieve berekening luchtkwaliteit

In bijlage 5 zijn de gebruikte parameters en de volledige resultaten van de luchtkwaliteitsberekening weergegeven. In tabel 4.1 zijn voor de meest kritische stoffen (NO² en PM₁₀) de resultaten voor het jaar 2010 (autonome situatie) en 2020 (10 jaar na realisatie) weergegeven.

Uit de tabel blijkt dat er geen grenswaarden worden overschreden of zelfs worden benaderd. Ter plaatse en rondom het reconstructietracé wordt ruim voldaan aan de geldende luchtkwaliteitsnormen. Op grond van artikel 5.16 lid 1 onder b van de Wet milieubeheer kan dit plan doorgang vinden. Het aspect luchtkwaliteit vormt derhalve geen verdere randvoorwaarde bij de middels voorliggend bestemmingsplan beoogde ontwikkelingen.

5.2.4 Externe veiligheid

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

Ten aanzien van het plaatsgebonden risico kan worden opgemerkt dat de beoogde reconstructie van de Heezestraat geen invloed heeft op dit plaatsgebonden risico. Na de reconstructie wordt meer transport van gevaarlijke stoffen over de betreffende weg verwacht, waardoor risicocontouren kunnen veranderen. Met betrekking tot het groepsrisico kan worden aangegeven dat de afstand tot de weg en tot de nabijgelegen woningen niet in die mate zal veranderen dat dit relevante gevolgen zal hebben voor het groepsrisico. Middels voorliggend bestemmingsplan worden geen mogelijkheden gecreëerd voor de oprichting of realisatie van (beperkt)kwetsbare objecten. Het aantal aanwezigen in en rondom de deelgebieden neemt niet toe als gevolg van de voorgenomen reconstructie. Concluderend kan dan ook gesteld worden dat het aspect externe veiligheid geen verdere randvoorwaarde vormt bij de voorgenomen ontwikkeling.

5.2.5 Milieuzonering en geur

Bij de ontwikkeling van een plangebied dient voorkomen te worden dat bestaande woningen in de omgeving overlast zullen ondervinden van toekomstige, uitgebreide bedrijfsvoering. In voorliggende situatie is deze vraag niet relevant. Middels voorliggend bestemmingsplan wordt geen nieuwe vestiging van (agrarische) bedrijfsfuncties of gevoelige functies mogelijk gemaakt. Het aspect milieuzonering leidt derhalve niet tot randvoorwaarden met betrekking tot de voorgenomen wegreconstructie.

5.3 Kabels, leidingen en straalpaden

De deellocaties behorende tot het plangebied zijn niet gelegen in een straalpad. Evenmin zijn er planologisch te beschermen kabels (o.a. hoogspanning) of leidingen (o.a. hogedruk gasleidingen) in of in de directe nabijheid van beide deellocaties aanwezig. Ten westen van

de Heezestraat zijn wel twee hogedruk aardgastransportleidingen van de Gasunie gelegen: dit betreft transportroutedelen A-520-KR-085 en A-578-KR-084. In het vigerende bestemmingsplan "Buitengebied 1997" is een ter bescherming van deze buisleidingenstrook een belemmeringszone van 5 meter aan weerszijden uit het hart van de leidingen opgenomen. Geen van beide deelgebieden ligt echter binnen deze belemmeringszone. Het aspect kabels en leidingen vormt dan ook geen belemmering ten aanzien van de verdere planontwikkeling. Wel dient bij graafwerkzaamheden rekening gehouden te worden met de reguliere gas, water en elektriciteitsleidingen.

5.4 Natuur en landschap

Door Econsultancy is in maart 2010 een quickscan flora en fauna⁵ in het plangebied uitgevoerd. In deze quickscan is beoordeeld of de voorgenomen ingreep invloed kan hebben op gebieden die volgens de overige natuurwetgeving beschermd zijn, of deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG).

Uit deze beoordeling blijkt dat het plangebied niet is gelegen binnen de grenzen, of in de directe nabijheid van een gebied dat is aanwezen als Natura 2000-gebied. De meest dichtbij gelegen Natura-2000 gebied "Deurnesche Peel en Mariapeel" bevindt zich op circa 8 km ten noordwesten van het plangebied. Het plangebied ligt evenmin in een kerngebied, verbingsgebied of verwervingsgebied behorende tot de EHS. Het meest nabij gelegen gebied behorend tot de EHS is gelegen op ca 400 meter ten zuiden van deellocatie A, grenzend aan de N275. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen onderdelen van de Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG) gelegen. Op circa 300 meter ten zuiden van deellocatie A is een gebied dat onderdeel uitmaakt van de POG. Dit betreft tevens een ecologische verbingszone. Gelet op de afstand tot deze gebieden en de in het plangebied voorziene ingrepen is het kader van natuurbescherming (Natura 2000 en EHS) is derhalve geen nadere toetsing noodzakelijk.

5.5 Flora en fauna

In april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Krachtens de Flora- en faunawet mogen er in Nederland geen ingrepen plaatsvinden die een negatief effect op het leefgebied van beschermde soorten met zich meebrengen. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient derhalve een inschatting te worden gemaakt naar de uitvoerbaarheid van het plan in relatie tot de in een plangebied aanwezige natuurwaarden, en in het verlengde daarvan, de Flora- en faunawet. Dit betekent concreet dat informatie verzameld dient te worden over de (mogelijke) aanwezigheid van beschermde soorten, de verwachte negatieve effecten op deze soorten en de gevolgen daarvan in het kader van de Flora en faunawet.

In de door Econsultancy uitgevoerde quickscan Flora en Fauna is tevens een inschatting gemaakt of er in het plangebied planten of diersoorten aanwezig dan wel te verwachten zijn, die volgens de Flora- en faunawet een beschermde status hebben.

Het onderzoek bestaat uit twee onderdelen. In de eerste plaats is middels een gegevensanalyse nagegaan welke bijzondere planten en diersoorten er voor kunnen komen in het plangebied. Daarnaast heeft op 11 april 2009 een veldbezoek plaatsgevonden.

De rond beide deellocaties aanwezige bomen bieden onderkomen aan enkele algemene soorten broedvogels. Daarnaast kan het plangebied deeluitmaken van het leefgebied van de steenuil. Door de kleinschalige aard van de ingrepen kan echter worden uitgesloten dat er sprake is van aantasting van het functioneel leefgebied van deze soort. Het plangebied kan daarnaast gebruikt worden door in de omgeving verblijvende vleermuizen om te foerageren.

⁵ Econsultancy (maart 2010), *Quickscan Flora en Fauna locatie Heezestraat te Maasbree (Rapportnr. 09111805)*. Boxmeer.

De bomenrij langs deellocatie B betreft een potentiële vliegroute. Door herplant en beperkte lichtbronnen is hier echter geen sprake van een mogelijke verstoring.

Daarnaast is in het verkennend natuurwaardenonderzoek geconstateerd dat deellocatie B een potentiële habitat voor de lijst 2 soort Rapunzelklokje (flora) betreft. Derhalve is in juni 2010 door Econsultancy een aanvullend ecologisch onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van deze soort in het plangebied. Tijdens het aanvullend onderzoek zijn het rapunzelklokje of andere beschermde vaatplanten niet aangetroffen in het plangebied. Echter, vanwege de vondst van 10 exemplaren van het Rapunzelklokje op 8 september 2010 (tabel 2 Flora- en faunawet), zijn mitigerende maatregelen genomen. De plantjes zijn naar de uiterwaarden ten noordoosten van Baarlo verplaatst, alwaar zij een nieuwe geschikte habitat hebben gevonden. Door het treffen van deze maatregelen komt de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in het geding en is er derhalve geen sprake van overtreding van de Flora- en faunawet bij het uitvoeren van de voorgenomen ingreep op de onderzoekslocatie. Ontheffing in het kader van deze wet is daarom niet aan de orde.

Ten aanzien van mogelijk in het plangebied broedende vogels ten tijde van de start van bouwwerkzaamheden in het plangebied wordt nog wel het volgende opgemerkt: over het algemeen kan schade aan broedvogels worden voorkomen door de werkzaamheden buiten het broedseizoen te starten of geheel buiten het broedseizoen uit te voeren. Het (laten) uitvoeren van een controle op de aanwezigheid van een broedgeval voor aanvang van de werkzaamheden kan eveneens voorkomen dat er onnodige vertraging van de plannen en verstoring van broedvogels plaatsvindt.

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

5.6 Waterhuishouding

WATEROVERLEG

Het oppervlakte van de uitbreiding verharding bedraagt ruim minder dan 2.000 m² en ligt daarmee beneden de ondergrens van het Waterschap Peel en Maasvallei welke 2.000 m² betreft. Het plan behoeft op basis van de toename van het aantal vierkante meters verharding derhalve niet te worden aangemeld bij het Waterschap Peel en Maasvallei. De gemeente Peel en Maas is in deze derhalve de toetsende instantie.

WATERBELEID

Waterbeleid 21ste eeuw: anders omgaan met water (wb21)

De WB-21 aanpak heeft als belangrijk uitgangspunt: afvoer- en andere waterhuishoudkundige problemen mogen niet afgewenteld worden op boven- of benedenstroomse burens. De kwantiteitsstrategie 'vasthouden-bergen-afvoeren' is hierbij het beleidsuitgangspunt, evenals de kwaliteitsstrategie (voorkomen, scheiden, zuiveren).

Provinciaal Omgevingsplan Limburg

Volgens het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 maakt het plangebied voor het grootste deel géén deel uit van bijzondere ecologische en/of waterhuishoudkundige waarden. Het plangebied is ook niet gelegen in een grondwaterbeschermings- en/of grondwaterwingsgebied.

Gemeentelijk beleid

Het beleid van de gemeente Peel en Maas is erop gericht dat bij nieuwbouw alle verharding wordt afgekoppeld van het gemeentelijk rioolstelsel, 100% afkoppeling derhalve. Bij nieuwbouw dient infiltratie dient bij voorkeur op eigen terrein plaats te vinden.

HUDIGE EN TOEKOMSTIGE SITUATIE

Bodemverontreiniging

Uit het verkennend bodemonderzoek is gebleken dat de bovengrond ter plaatse van de beide deelgebieden voldoet aan de maximale waarde industrie. De bodemkwaliteit levert derhalve geen beperkingen op ten aanzien van het huidig en toekomstig gebruik van het plangebied en vormt geen belemmering bij de voorgenomen wegreconstructie.

Bodemopbouw

Het plangebied is gelegen op de Peelhorst. Het maaiveld ligt op circa 29 meter +NAP. De bodem in het plangebied bestaat volgens de bodemkaart van Nederland uit een hoge zwarte enkeerdgrond (Kaartblad 58 Oost, 1967), welke volgens de stichting voor Bodemkartering voornamelijk is opgebouwd uit lemig fijn zand. De afzettingen, waarin deze bodem is ontstaan, behoren geologisch gezien tot de formatie van Twente.

Het eerste watervoerend pakket heeft een dikte van ca. 10 m en wordt gevormd door de gtove en grindrijke Formatie van Veghel. Op deze fluviatiele formatie liggen de fijnzandige, matig goed doorlatende dekzandafzettingen, behorende tot de Formatie van Twente, met een dikte van ca. 10 m. Het eerste watervoerend pakket wordt aan de onderzijde begrensd door afzettingen van de Kiezeloöliet Formatie.

De gemiddelde grondwaterstand van het freatisch grondwater begraagt ca. 25,5 m +NAP, waardoor het grondwater zich op ca. 3,5 m-mv zou bevinden. Het water van eerste watervoerende pakket stroomt volgens de isohypsenkaart van de Dienst Grondwaterverkenning van TNO in oostelijk tot zuidoostelijke richting (kaartblad 25 Oost, 1978).

TOEKOMSTIGE SITUATIE EN GEKOZEN AFWATERINGSSYSTEEM

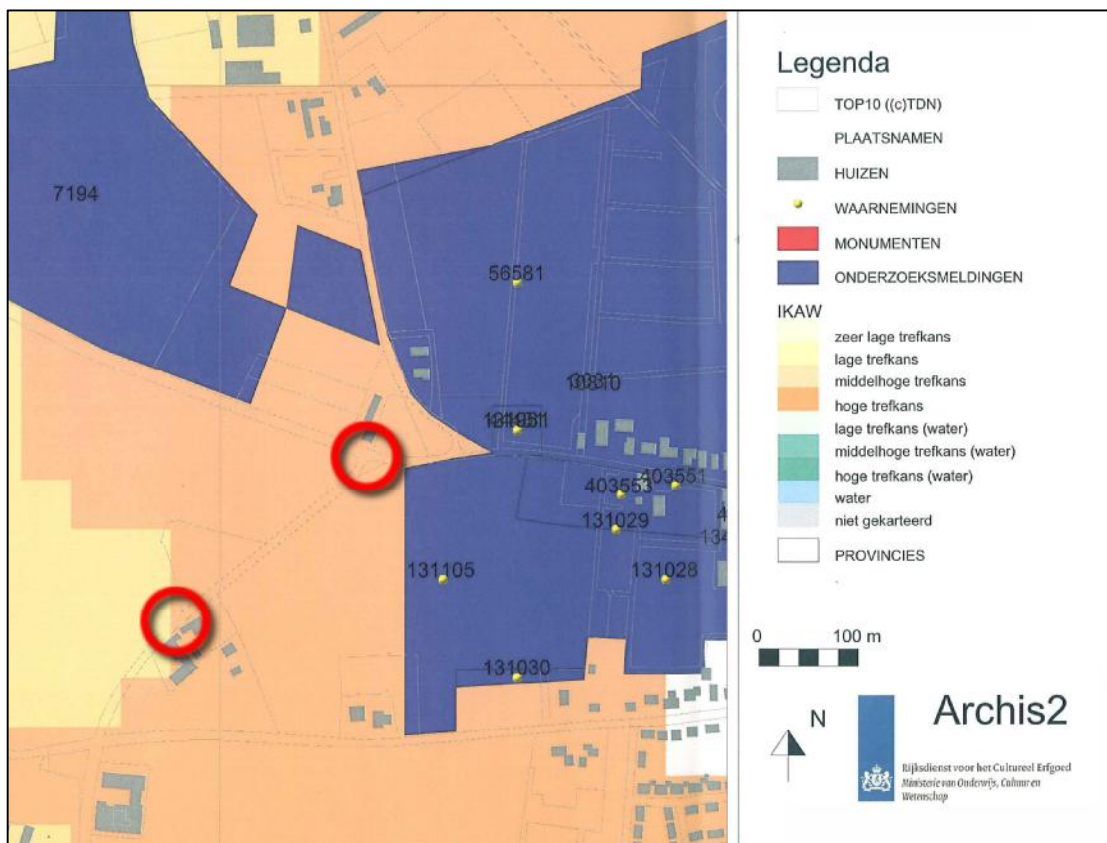
De voorgenomen reconstructie van de Heezestraat betreft een met name een verbreding van de weg tot ca. 6 meter. Als gevolg van deze verbreding zal in de toekomstige situatie het verhard oppervlak in dit deel van het reconstructie tracé toenemen. De extra verharding bedraagt hier circa 1.500 m². De reconstructie betreft puur een verkeerskundige aanpassing. Aan het bestaande gescheiden rioleringsstelsel zijn geen onderhoud of aanpassingen gepland.

In de huidige situatie stroomt buiten de bebouwde kom het regenwater dat valt op het wegtracé af op de naastgelegen bermlopen. Ondanks het feit dat de bodem ter hoogte van het reconstructietracé gelet op de samenstelling en het ontbreken van verontreinigingen in principe geschikt is voor de infiltratie van regenwater, zullen er in het kader van de reconstructie geen extra maatregelen ten behoeve van de afkoppeling van regenwater worden genomen. Gelet op de aard en omvang van de werkzaamheden, welke ten behoeve van de reconstructie zullen worden uitgevoerd en waarbij geen wijzigingen aan het bestaande rioleringsstelsel worden beoogd, is er in onderhavig geval voor gekozen de bestaande wijze van afwatering te continueren: gezien het feit dat geen onderhoud aan het bestaande rioleringsstelsel noodzakelijk is, is het treffen van maatregelen ten behoeve van de duurzame afkoppeling van hemelwater niet voldoende doelmatig. Wateroverlast zal, evenals in de huidige situatie, niet aan de orde zijn.

5.7 Archeologie en cultuurhistorie

ARCHEOLOGIE

De Indicatieve Kaart Archeologische Waarden geeft een voorspelling voor wat betreft de relatieve dichtheid van archeologische waarden in de bodem. Deze voorspelling is vertaald naar een drietal verwachtingswaarden, te weten hoge, middelhoge of lage verwachting. Ter hoogte van beide deelgebieden kent het plangebied een hoge verwachtingswaarde.



Figuur 5.1: uitsnede Archis 2

Voor de reconstructie van de Heezestraat is overleg geweest met Roger Paulussen, de plaatselijke amateur-archeologen van Maasbree en onze senior-archeoloog Fokko Kortlang.

Voor de werkzaamheden aan de weg worden sloten gegraven met een totale lengte van 735 m en een gemiddelde breedte van 3 meter. Aangezien de weg in een gebied met hoge archeologische waarde ligt (conform de gemeentelijke archeologische beleidskaart) en een provinciaal aandachtsgebied is, is in principe een nadere archeologische toetsing noodzakelijk, temeer omdat het verstoringsoppervlakte meer dan 250 m² bedraagt en de verstoringsdiepte meer dan 40 cm (plaatselijk).

Overleg en onderzoek hebben echter het volgende opgeleverd:

- Er zijn geen archeologische vindplaatsen in de directe nabijheid van de weg aanwezig.
- De bodem bestaat uit een enkeerdgrond met een esdek van minimaal 50 cm.
- De sloten worden met een schuin talud afgegraven, zodat de breedte van de sloot onder het archeologische niveau slechts 0,50 meter is.
- De praktijk leert, dat door de aanleg van de weg in het verleden de taluds van de weg al deels verstoord zijn door grondverzet.

De gemeente Peel en Maas komt dan ook tot de conclusie dat nader archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is.

Wel dient tijdens de werkzaamheden en achteraf archeologische begeleiding plaats te vinden om de slootkanten te inspecteren op sporen en vondsten door lokale amateur-archeologen. Zij kunnen de vondsten veilig stellen, foto's maken en indien zaken worden aangetroffen deze beschrijven en documenteren, om ze vervolgens als Archismelding door te geven aan de Rijksdienst Cultureel Erfgoed (RCE).

Het is van belang dat de inspectiewerkzaamheden goed gecommuniceerd worden met de aannemer en de kraanmachinist die de sloten trekt.

CULTUURHISTORIE

Het reconstructietracé is niet gelegen binnen een beschermd stads- of dorpsgezicht. Uit gegevens van de Provincie Limburg⁶ (Cultuurhistorische Waardenkaart) blijkt dat in en rondom beide deellocaties weinig cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. De Heezestraat dateert uit de periode 1806-1890. Tussen de Heezestraat en de Beukenstraat bevindt zich een oude akkergrens in de vorm van een stijlrand. Vlak langs de Heezestraat is 't Kasteelhof gelegen. De gronden ten zuiden van de N275 worden aangeduid als cultuurlandschap en akkerland. Het gebied ten noorden van de N275 is aangeduid als een gebied met een sinds 1830 matig veranderd verkavelingspatroon.

Door de beoogde reconstructie van de Heezestraat worden geen bestaande verkavelingstructuren aangepast. Evenmin worden er wijzingen aangebracht aan de (historische) tracé's van de weg. Middels de beoogde reconstructie worden derhalve geen belangrijke cultuurhistorische waarden bedreigd.

5.8 Economische uitvoerbaarheid

Ten aanzien van de beoogde reconstructie is in december 2009 een realisatieovereenkomst gesloten tussen de provincie Limburg en de gemeente Peel en Maas.

Hiermee is het verhaal van de kosten van de grondexploitatie voor dit gebied anderszins verzekerd en is de economische uitvoerbaarheid van het plan verzekerd. Gelet op het vorenstaande kan in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan worden afgezien van het vaststellen van een exploitatieplan.

⁶ Provincie Limburg (april 2010), *Cultuurhistorische Waardenkaart*, www.limburg.nl/cultuurhistorie. Maastricht.

6 JURIDISCHE OPZET

6.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken van deze toelichting zijn de aan dit bestemmingsplan ten grondslag liggende beleidsuitgangspunten, de gewenste ruimtelijke structuur en verschillende omgevings- en milieuaspecten geschetst. Een en ander is vertaald in de regels van dit plan. Dit hoofdstuk bevat een toelichting op deze planregels.

Het voorliggend bestemmingsplan bevat het planologisch-juridisch instrumentarium dat is benodigd voor de realisatie van de voorgenomen reconstructie. Aangezien voorgenomen planontwikkeling een projectmatig karakter heeft, dient dit bestemmingsplan een gedetailleerd karakter met een beperkte flexibiliteit te geven. De gedetailleerde bestemmingswijze draagt zorg voor het stellen van de condities waaraan de in het plangebied voorgestane ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoen. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de behoefte van rechtszekerheid voor alle belanghebbenden. De in het plan opgenomen flexibiliteitsmogelijkheden dienen als extra waarborgen om het in de toekomst gewenste grondgebruik te kunnen realiseren.

Voor het gehele plangebied gelden slechts enkele bestemmingen, waarin niet meer voorgeschreven wordt dan voor een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk is. De keuze voor deze regeling is onder meer bepaald door de aard van het gebied, de verwachte en gewenste ontwikkelingen, het beleid dat de gemeente wenst te voeren en de sturingsmogelijkheden die zij daarbij noodzakelijk acht.

De planregels en verbeelding zijn, met het oog op de digitale uitwisselbaarheid van bestemmingsplannen die vanaf 1 januari 2010 verplicht is, opgesteld conform de bepalingen van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVB2008). Uitgangspunt hierbij is, doormiddel van het hanteren van heldere planregels en een duidelijke verbeelding, te komen tot een zo goed als mogelijk werkbaar en handhaafbaar plan.

6.2 Inleidende regels

In hoofdstuk 1 “Inleidende regels” zijn twee artikelen te onderscheiden:

Begrippen (artikel 1):

In de begripsregels worden omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze worden opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Alleen die begripsregels worden opgenomen die gebruikt worden in de regels en die tot verwarring kunnen leiden of voor meerdere uitleg vatbaar zijn. Voor sommige begrippen worden in de SVBP2008 omschrijvingen gegeven. Deze zijn in de begripsbepalingen van voorliggend plan overgenomen.

Wijze van meten (artikel 2):

Om op een eenduidige manier afstanden en oppervlakten te bepalen, wordt in de “wijze van meten” uitleg gegeven wat onder de diverse begrippen wordt verstaan. Ten aanzien van de wijze van meten op de verbeelding geldt steeds dat het hart van een lijn moet worden aan-gehouden. Ook voor de “wijze van meten” worden in de SVBP2008 richtlijnen gegeven, welke in voorliggend plan zijn overgenomen.

6.3 Bestemmingsregels

De gronden van het gehele plangebied hebben een positieve bestemming. Een positieve bestemming betekent dat het gebruik van de gronden voor de verschillende bestemmingen direct mogelijk is.

Conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen SVBP2008 worden de volgende bestemmingen:

Verkeer (artikel 3):

Deze bestemming (artikel 3) rust op het huidige tracé van de Heezestraat ter plaatse van beide deellocaties, alsmede op de gronden waarop de toekomstige verbreding van het tracé en de verplaatsing van de kruising zijn geprojecteerd.

De opbouw van de bestemmingen ziet er als volgt uit:

- § Bestemmingsomschrijving;
- § Bouwregels;
- § Afwijken van de bouwregels;
- § Specifieke gebruiksregels;
- § Afwijken van de gebruiksregels;

§ Bestemmingsomschrijving:

In de bestemmingsomschrijving wordt een omschrijving gegeven van de aan de gronden toegekende functie(s). De hoofdfunctie(s) worden als eerste genoemd. Indien van toepassing, worden ook de aan de hoofdfunctie ondergeschikte functies mogelijk gemaakt. De ondergeschiktheid kan worden aangegeven door de woorden “met daaraan ondergeschikt”. De ondergeschikte functies staan ten dienste van de hoofdfunctie binnen de betreffende bestemming. De bestemmingsomschrijving is niet alleen functioneel maar bevat, met het oog op de raadpleegbaarheid, ook inrichtingsaspecten. Zo kan er worden bepaald dat de betreffende gronden zijn bestemd voor gebouwen ten behoeve van de toegestane functies.

§ Bouwregels:

In de bouwregels worden voor alle bouwwerken de van toepassing zijnde bebouwingsregels weergegeven. Hierbij wordt in ieder geval een onderscheid gemaakt tussen de regeling van (hoofd)gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde en daar waar van toepassing ook tussen hoofdgebouwen en aanbouwen, uitbouwen en bijgebouwen.

§ Afwijken van de bouwregels:

Door het opnemen van een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van de toegestane bouwregelingen. Dit is niet bedoeld voor het opnemen van een omgevingsvergunning waarvoor wordt afgeweken van de bouwregels, waarvan de verwachting is, dat de vergunning veelal kan worden verleend. In dat geval zijn de bouwregels hierop aangepast. Voor elke omgevingsvergunning wordt aangegeven waarvan afgeweken wordt, de maximale afwijking die met de omgevingsvergunning kan worden toegestaan en meestal de situaties of voorwaarden waarvoor de omgevingsvergunning wordt verleend. Het gaat hier om afwijkingen voor specifieke bestemmingen. Indien de omgevingsvergunning geldt voor meerdere bestemmingen dan wel een algemene strekking heeft, is dit opgenomen in hoofdstuk 3 (de algemene regels).

§ Specifieke gebruiksregels:

In de Wet ruimtelijke ordening is het verboden gronden te gebruiken op een manier die in strijd is met het bestemmingsplan. In specifieke gebruiksregels kunnen bepaalde functies nog expliciet worden genoemd als zijnde verboden gebruik.

§ Afwijken gebruiksregels:

Door het opnemen van een omgevingsvergunning kan worden afgeweken ten behoeve van een concrete vorm van grondgebruik. Dit mag echter niet leiden tot een feitelijke wijziging van de bestemming. Dat wil zeggen dat wel een omgevingsvergunning kan worden verleend ten behoeve van functies die inherent zijn aan de in de bestemmingsomschrijving opgenomen functies, maar dat via de omgevingsvergunning geen “nieuwe” functies kunnen worden toegestaan. De omgevingsvergunning dient te zien op kleinere, planologisch minder ingrijpende onderwerpen. Functiewijzigingen en grotere, ruimtelijke ingrepen dienen te worden geregeld via een wijzigingsbevoegdheid of bestemmingsplanherziening.

6.4 Algemene regels

Hoofdstuk 3: “Algemene regels” omvat regels en bepalingen die betrekking hebben op het gehele plangebied.

Anti-dubbeltelregel (artikel 4):

Een anti-dubbeltelregel wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein ook nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld. De opgenomen anti-dubbeltelregel is gelijkkluidend aan de in het Besluit ruimtelijke ordening voorgeschreven formulering.

Algemene bouwregels (artikel 5):

Voor het hele plangebied, en dus alle bestemmingen, gelden een aantal algemene bouwregels. Zo wordt hier geregeld dat in het geval dat een (legaal gebouwd) gebouw voor een bepaald maat (bijvoorbeeld maximale bouwhoogte) afwijkt van de in dit bestemmingsplan opgenomen regels, uitgegaan worden van de aanwezige maat (de huidige, hogere bouwhoogte in het voorbeeld). Dit geldt dan voor alle bestemmingen. Ook worden hier regels gegeven over ondergronds bouwen.

Algemene afwijkingsregels (artikel 6:)

In deze bepaling kunnen burgemeester en wethouders middels een omgevingsvergunning afwijken van bepaalde, in het bestemmingsplan geregelde, onderwerpen. Hierbij gaat het om afwijkingsregels die gelden voor alle bestemmingen in het plan. Aangegeven wordt van welke regel afgeweken wordt en waarvoor.

Algemene wijzigingsregels (artikel 7):

In deze bepaling wordt aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om meerdere bestemmingen te wijzigen. De voorwaarden, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.

Algemene procedureregels (artikel 8):

In deze bepaling wordt aangegeven welke procedures moeten worden doorlopen bij in de bestemmingsbepaling opgenomen wijzigings-, uitwerkings- of afwijkingsregels en bij het stellen van nadere eisen.

6.5 Overgangs- en slotregels

Hoofdstuk 4 “Overgangs- en slotregels” bevat onder andere de bepalingen die betrekking hebben op:

Overgangsrecht (artikel 9):

In deze regels wordt het overgangsrecht, zoals voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening, overgenomen. Bouwwerken welke op het moment van tervisielegging van het plan bestaan (of waarvoor een omgevingsvergunning is aangevraagd), mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bebouwingsregels. Het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de planregels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag gehandhaafd blijven.

Slotregel (artikel 10):

Als laatste wordt de slotregel opgenomen, ook zoals voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening. Deze regel geeft aan hoe het plan kan worden aangehaald.

7 INSPRAAK EN OVERLEG

7.1 Uitkomsten overleg en rapportering inspraak

De planstukken zijn op 30 september 2010 voor het bestuurlijke overleg aan de verscheidene instanties aangeboden. Het plan heeft bij de verscheidene instanties geen reden gegeven tot het maken van opmerkingen.

In het kader van de ter visielegging en het naar voren brengen zienswijzen ex artikel 3.8 Wro jo afdeling 3.4 Awb kan worden opgemerkt dat er geen zienswijzen zijn ingediend tegen het ontwerp bestemmingsplan.

8 PROCEDURE

Voor de procedure wordt verwezen naar artikel 3.8 e.v. van de Wro en de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

