

**Bestemmingsplan 'Reconstructie N278
Aan de Fremme – De Hut'
gemeente Eijsden-Margraten**

datum: oktober 2013
projectnummer: 100220R.2004
adviseur: JKE

NL.IMRO.1903.BPLINFRA1001-VG01



VONDERWEG 14, 5616 RM EINDHOVEN
TELEFOON 040 257 13 35 TELEFAX 040 257 02 90

AMERIKALAAN 70C, 6199 AE MAASTRICHT-AIRPORT
TELEFOON 043 326 16 60 TELEFAX 043 326 16 64

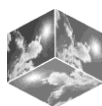
INFO@TONNAER.NL WWW.TONNAER.NL

TONNAER



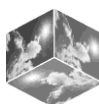
ADVISEURS IN OMGEVINGSRECHT

JURIDISCHE EN BELEIDSADVISING
OVERHEIDSPROJECTEN
PLANLOGIE EN STEDENBOUW



Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding planherziening	1
1.2	Ligging, begrenzing en juridische status van het plangebied	3
1.3	Samenwerkingsverband	4
2	Gebiedsbeschrijving	5
2.1	Ontstaansgeschiedenis	5
2.2	Infrastructuur	6
2.3	Ruimtegebruik	6
3	Projectbeschrijving	7
3.1	Inleiding	7
3.2	Uitgangspunten reconstructie	8
3.3	Nieuw wegontwerp	8
4	Beleidskader	10
4.1	Inleiding	10
4.2	Rijksbeleid	10
4.3	Provinciaal beleid	11
4.4	Gemeentelijk beleid	14
5	Randvoorwaarden / resultaten onderzoeken	15
5.1	Inleiding	15
5.2	Milieu	15
5.3	Externe veiligheid	18
5.4	Waterhuishouding	19
5.5	Archeologie en cultuurhistorie	19
5.6	Flora en fauna	20
5.7	Bodembeschermingsgebied	20
5.8	Grondwaterbeschermings- en waterwingebied	21
5.9	Trillingen	21
5.10	Kabels, leidingen en straalpaden	21
5.11	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	21
5.12	Explosieven	23
6	Uitvoerbaarheid	24
6.1	Economische uitvoerbaarheid	24
6.3	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	24



7	Procedure	25
7.1	De te volgen procedure	25
7.2	Vooroverleg en inspraak	25
7.3	Zienswijzen	26

Bijlagen

Bijlage 1 - Bodem- en funderingsonderzoek, Geonius Milieu / ALcontrol Laboratories,
28 maart 2013

Bijlage 2 - Akoestisch onderzoek, K+ Adviesgroep bv, 5 april 2013

Bijlage 3 - Onderzoek luchtkwaliteit, K+ Adviesgroep bv, 4 april 2013

Bijlage 4 - Afwateringsplan, Kragten, 3 april 2013

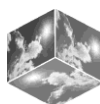
Bijlage 5 - Actualisatie verkennend natuurwaardenonderzoek, Heukelom Verbeek
landschapsarchitectuur, 2007

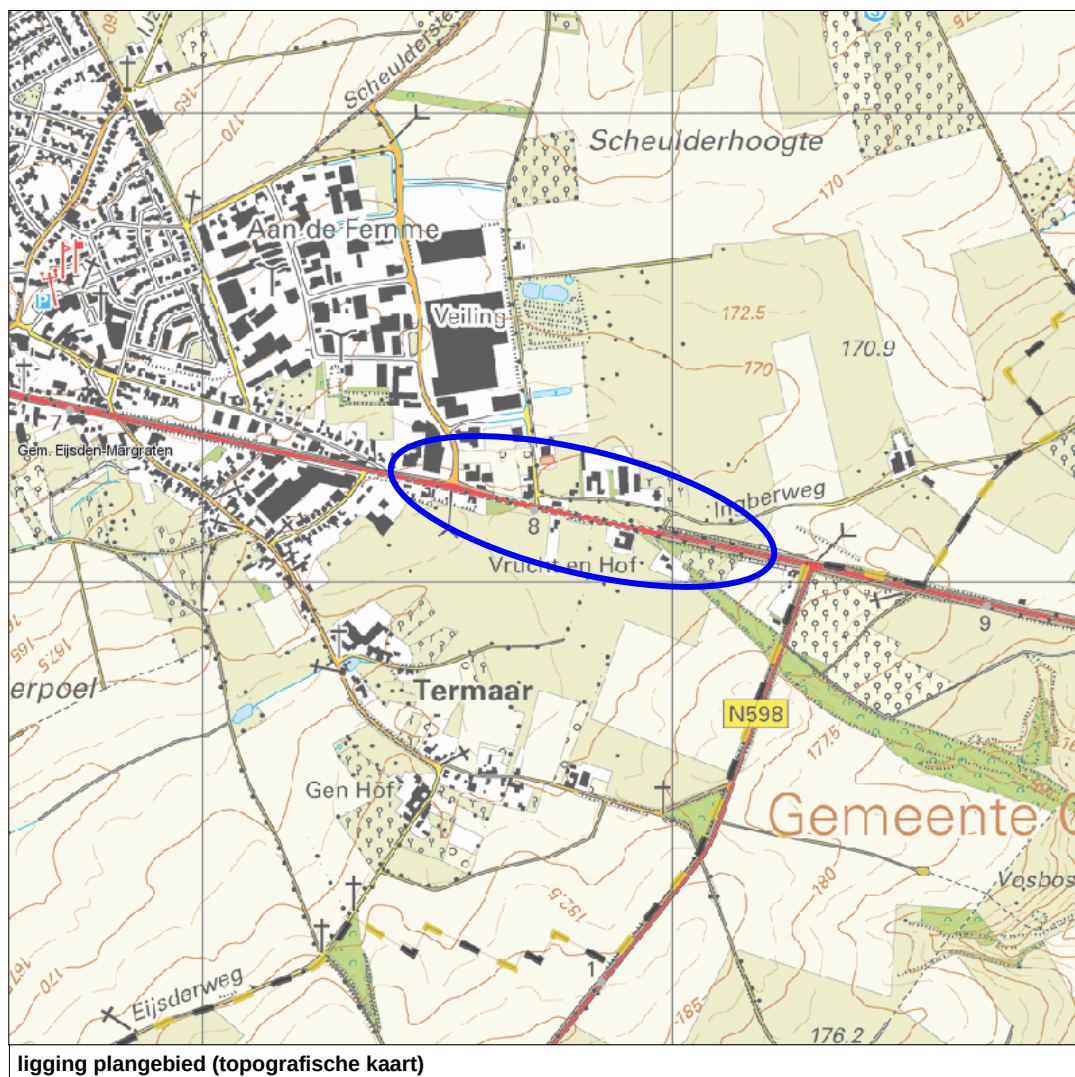
Bijlage 6 - Explosievenonderzoek, ECG, april 2010

Bijlage 7 - Ingekomen vooroverlegreacties

Bijlage 8 - Bodemonderzoek, Geonius Milieu B.V., 5 juni 2013

Bijlage 9 - Ingekomen zienswijze (geanonimiseerd)

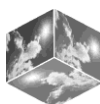




1 Inleiding

1.1 Aanleiding planherziening

De N278 Aan de Fremme - De Hut is een provinciale weg in het Heuvelland en maakt deel uit van het regionaal verbindend wegennet in Limburg (RVWN). De N278 loopt tussen de kernen Margraten en Gulpen. Vanuit de kern Margraten gezien is de provincie Limburg voornemens de N278 vanaf het bedrijventerrein Aan de Fremme tot vlak voor de splitsing met de N598 te reconstrueren. De reconstructie omvat in hoofdzaak de aanleg van een rotonde op de splitsing met de weg Aan de Fremme (nieuw wegprofiel). Daarnaast zullen op het hele traject bestaande asfaltverhardingen worden vervangen. Het doel van het planvoornemen is de verkeersveiligheid en de doorstroming op de N278 te verbeteren.





luchtfoto met globaal afgekaderd plangebied



kruispunt N278-Aan de Fremme

De slechte onderhoudstoestand van de N278 vormde aanleiding de weg onder de loop te nemen. Daarbij werden, naast de slechte onderhoudstoestand, de volgende verbeterpunten geconstateerd:

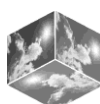
- het verbeteren van de oversteekbaarheid op de kruispunten. Ongevallen doen zich nu met name voor op die kruispunten. Daarnaast leidt de ligging van inritten op diverse plaatsen tot onoverzichtelijke situaties en is de toegankelijkheid van de openbaar vervoervoorzieningen onder de maat;
- het verbeteren van de groenvoorzieningen;
- het verbeteren van de afvoer van regenwater.

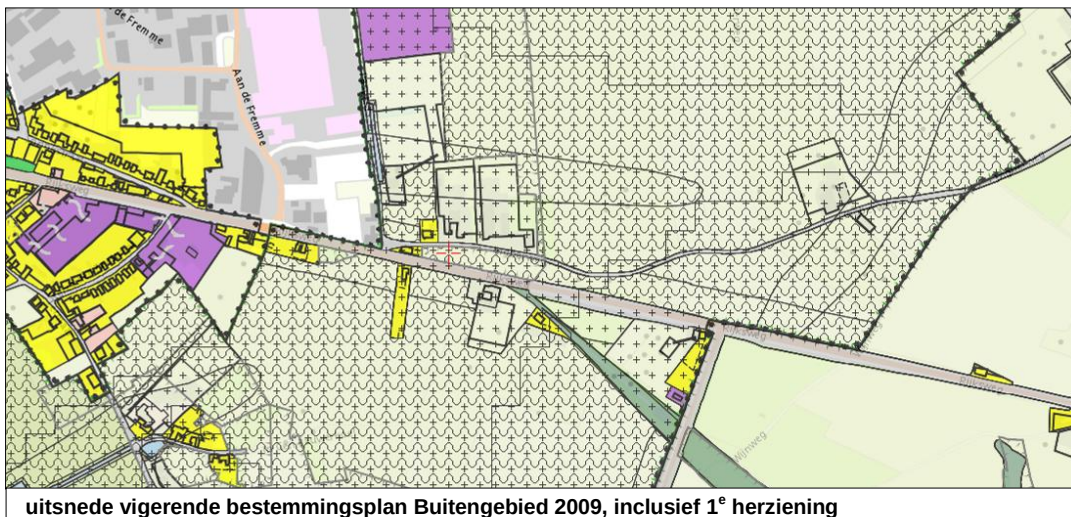
Een reconstructie moet leiden tot een betere onderhoudstoestand, met medeneming van de geconstateerde verbeterpunten.

Op grond van de vigerende bestemmingsplannen van de gemeente Eijsden-Margraten is de gewenste reconstructie niet zondermeer mogelijk. Derhalve is het noodzakelijk om het bestemmingsplan op grond van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening te herzien. Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in de benodigde ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de noodzakelijke bestemmingsplanherziening, in de vorm van een toelichting. Daarnaast bevat dit bestemmingsplan regels en een verbeelding.

In deze toelichting komen onder andere aan bod:

- project- en gebiedsbeschrijving;
- globale toetsing aan het geldende beleid;
- globale toetsing aan milieuwetgeving en andere ruimtelijke wetgeving met betrekking tot bestaande of potentiële belemmeringen in de omgeving van het plangebied;
- haalbaarheid;
- procedure.





1.2 Ligging, begrenzing en juridische status van het plangebied

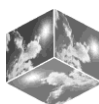
Het plangebied is grotendeels gelegen in het buitengebied van de gemeente Eijsden-Margraten tussen de kernen Margraten en Gulpen. Daarnaast valt een klein gedeelte van het plangebied binnen de kom van Margraten. De N278 is de verbindingsweg tussen deze twee kernen en in groter verband de verbinding tussen Maastricht en Vaals. Het plangebied wordt gevormd door het gedeelte van de weg gelegen vanaf het bedrijventerrein Aan de Fremme tot op circa 100 meter voor de aansluiting met de N598, de weg De Hut – De Planck. Dit gedeelte van de N278 is daarmee circa 700 meter lang. De directe omgeving van het plangebied bestaat uit agrarische gronden afgewisseld met agrarische bedrijven en burgerwoningen.

Tot het plangebied behoren de percelen en gedeeltes van percelen die benodigd zijn voor de reconstructie van de N278. Het merendeel van deze percelen en perceelsgedeelten maakt nu al deel uit van het ruimtebeslag van de N278. Met name voor de aanleg van de rotonde ter hoogte van Aan de Fremme zijn extra percelen en perceelsgedeelten benodigd voor het planvoornemen. In totaal bedraagt de oppervlakte van het plangebied circa 16.600 m².

Voor het plangebied gelden momenteel de volgende bestemmingsplannen:

- Buitengebied 2009, vastgesteld 19 mei 2009;
- Buitengebied 2009, 1^e herziening, vastgesteld 14 december 2010;
- Margraten, vastgesteld 3 juli 2007, goedgekeurd 29 januari 2008;
- Bedrijventerrein Aan de Fremme - 2013, vastgesteld 28 mei 2013.

Voor het grootste deel van het wegvak geldt de bestemming 'Verkeer'. Daarnaast zijn delen van de reconstructie gelegen binnen de bestemmingen 'Wonen' en 'Agrarisch'.



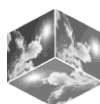
Ter plaatse van de bestemming 'Verkeer' zijn de gronden bestemd voor wegen met hoofdzakelijk een functie voor het doorgaande verkeer. Het huidige tracé van de N278 is geheel binnen deze bestemming gelegen. Als gevolg van de reconstructie zal het tracé worden verbreed. Hiermee komt de weg deels te liggen buiten de bestemming 'Verkeer' en binnen de overige bestemmingen zoals deze hiervoor zijn genoemd.

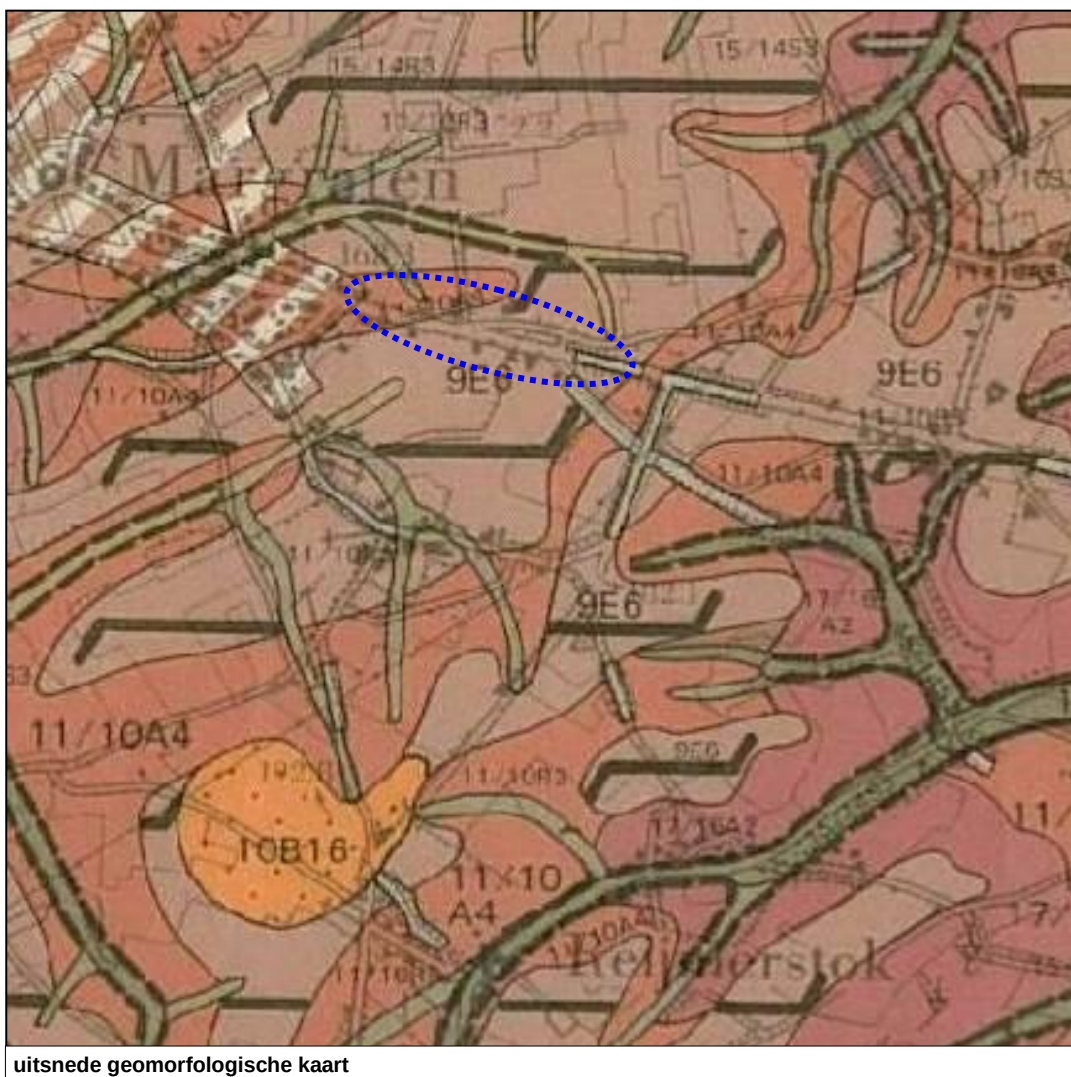
De gronden binnen de bestemmingen 'Wonen' en 'Agrarisch' zijn bestemd voor respectievelijk woondoeleinden en agrarisch (bedrijfsmatig) grondgebruik. Het gebruik van de gronden voor verkeersdoeleinden is ter plaatse van deze bestemmingen niet toegestaan.

Op basis van voorgaande bepalingen wordt geconcludeerd dat uitvoering van het plan voor de reconstructie van de N278 niet mogelijk is binnen de kaders van de vigerende bestemmingsplannen.

1.3 Samenwerkingsverband

Het project wordt door de provincie Limburg uitgevoerd in samenwerking met de gemeente Eijsden-Margraten. De gemeenten Eijsden-Margraten is verantwoordelijk voor de planologische regeling en voert de bestemmingsplanprocedure op haar gemeentelijk grondgebied.



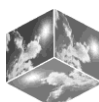


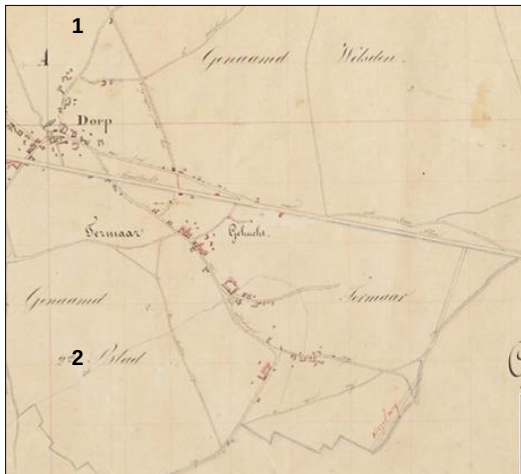
2 Gebiedsbeschrijving

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Het gedeelte van de N278 dat het plangebied is van onderhavig bestemmingsplan is vrijwel geheel gelegen op de plateauterrassen tussen de uitlopers van de (droog)dalen in de gemeente Eijsden-Margraten enerzijds en de gemeente Gulpen-Wittem anderzijds. De weg is relatief hooggelegen ten opzichte van de omgeving.

De aanwezige natuurwaarden concentreren zich in de aanwezige (droog)dalen aan weerszijden van de N278. Aan de N278 zelf is slechts beperkt sprake van natuurlijke vegetatie. Veeleer is sprake van agrarisch gebied, met de nodige kleine landschapselementen. Als zodanig is het gebied rond de N278 wel van belang voor het instandhouden van het leefgebied voor soorten als de das.





kaart uit 1811-1832



kaart uit 1937

Het tracé van de N278 stamt uit de periode 1810-1955. Aan het tracé of direct daarlangs zijn de historische kernen van Margraten, De Hut en Gulpen gelegen.

2.2 Infrastructuur

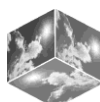
De voornaamste ontsluitingsweg in dit deel van Zuid-Limburg betreft de N278 (Maastricht-Margraten-Gulpen-Vaals-Aken), die het gebied verbindt met de A2. Belangrijke zijtak van de N278 is de N598, in België overgaand in de N648, die het gebied verbindt met de A25 (Battice-Verviers-Sankt Vith). De N278 is opgenomen in het Regionaal verbindend wegennet (RVWN), zoals ook weergegeven op de kaart Perspectieven uit het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2006).

2.3 Ruimtegebruik

De primaire functie van de N278 is de verkeersfunctie. De N278 loopt door/langs de kern Margraten. Het gedeelte dat deel uitmaakt van het plangebied loopt vanaf de oostelijke grens van de kern tot aan circa 100 meter voor de aansluiting met de N598. Het oostelijke deel van de kern Margraten wordt gevormd door het bedrijventerrein Aan de Fremme. De hoofdontsluiting van dit bedrijventerrein vindt plaats vanaf de N278.

Het overgrote deel van de aan de N278 grenzende gronden is agrarisch, als wei- of bouwland, in gebruik. Deze gronden maken deel uit van de grotere landbouwgebieden in de gemeenten Eijsden-Margraten. In deze gebieden ligt het primaat bij het agrarisch grondgebruik, er is slechts beperkt sprake van landschappelijke en/of natuurlijke waarden, waarmee bij de agrarische bedrijfsvoering rekening moet worden gehouden.

De N278 is een doorgaande weg met een maximaal toegestane snelheid van 80 km/h en ter hoogte van de kern Margraten 70 km/h. De weg bestaat naast de hoofdrijbaan met twee rijstroken voor gemotoriseerd verkeer tevens uit een vrijliggend fietspad voor (brom)fietsverkeer, gelegen aan weerszijden van de hoofdrijbaan.





Rijksweg N278 ter hoogte van Ingberweg

3 Projectbeschrijving

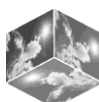
3.1 Inleiding

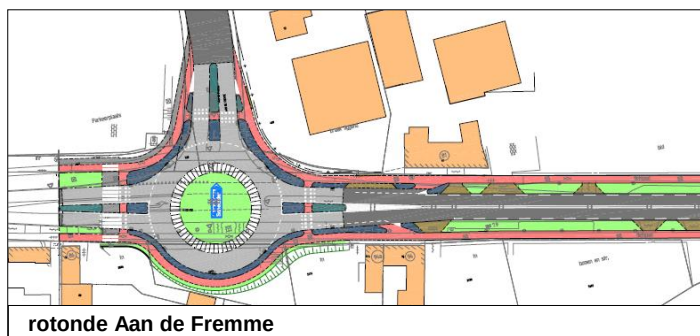
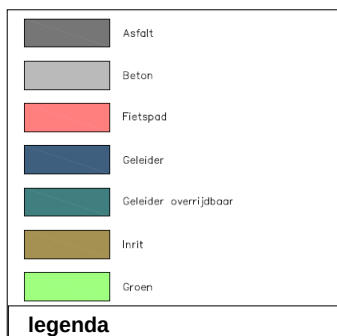
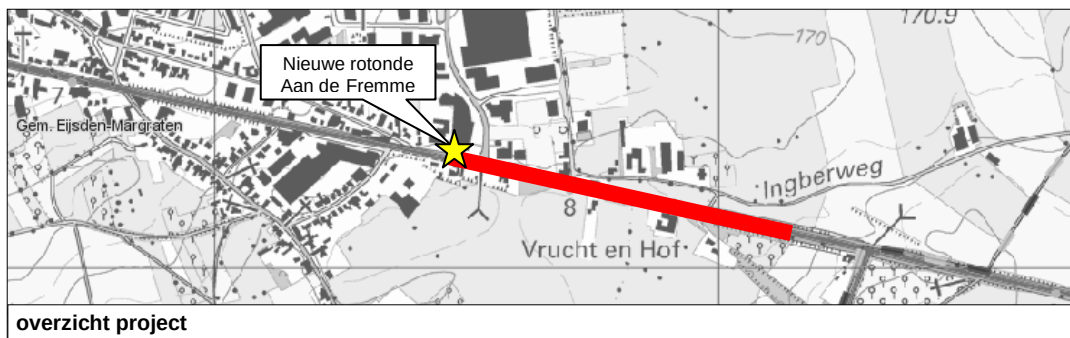
In eerste instantie is ingezet op een reconstructie van de N598, de weg van De Hut naar De Planck, in combinatie met een reconstructie van de N278 tussen Aan de Fremme en De Hut. Echter is het plangebied inmiddels ingeperkt tot de reconstructie van de N278 omdat gronden aan de N598 die voor de reconstructie noodzakelijk zijn vooralsnog niet verworven kunnen worden.

De probleemstelling, zoals deze aan de reconstructie van de N278 (en ook voor de N598) uiteindelijk ten grondslag heeft gelegen, is veelvoudig:

- de slechte onderhoudstoestand van de provinciale weg;
- de moeilijke oversteekbaarheid van de provinciale weg op de aansluiting bij De Hut tengevolge van het snelheidsregime en de onoverzichtelijkheid van de provinciale weg;
- de afvoer van regenwater is gedeeltelijk onvoldoende gewaarborgd;
- de toepassing van het nieuwe markeringsbeleid (Essentiële HerkenbaarheidsKenmerken) vraagt om uitbreiding van het wegprofiel;
- de toepassing van het nieuwe provinciale groenbeleid vraagt om uitbreiding van de zijbermen.

De huidige en toekomstig verwachte verkeersintensiteiten zijn geen aanleiding tot reconstructie van de provinciale weg over te gaan. De nieuwe richtlijnen voor de inrichting van provinciale wegen in relatie tot de huidige wegkwaliteit zijn reeds voldoende aanleiding om de provinciale weg te reconstrueren.





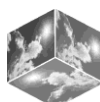
3.2 Uitgangspunten reconstructie

Teneinde de reconstructie een afdoende antwoord te kunnen laten geven op de probleemstelling, zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de verkeersveiligheid moet worden gewaarborgd door een veilige vormgeving en inrichting afgestemd op de functie van de weg;
- de wegkwaliteit moet verbeterd worden door verbetering van de overzichtelijkheid van uitwegen en zijwegen, vrijliggende fietsvoorzieningen en verbetering van de toegankelijkheid van de bushaltes;
- het regenwater moet ter plekke in de bodem kunnen infiltreren;
- er moet extra ruimte gecreëerd worden voor het planten van bomen in de bermen.

3.3 Nieuw wegontwerp

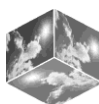
Het ontwerp voor de reconstructie gaat uit van een nieuw wegprofiel. Om aan de uitgangspunten te kunnen voldoen is meer ruimte benodigd dan in de huidige situatie. De breedte van het nieuwe dwarsprofiel van de weg bedraagt ten minste 7,20 m. Daarbij wordt uitgegaan van 2 rijbanen van 2,75 m breed en een dubbele markering conform het nieuwe markeringsbeleid. Daarbij komen zijbermen met een breedte van 3,00 m of 4,50 m in het geval de aanplant van bomen is voorzien. Vervolgens is voor fietspaden 2,00 m (eenrichtings-fietspad) benodigd. De breedte van het totale wegprofiel zal daarmee tussen de 16,20 m en 20,20 m liggen.



Het wegontwerp gaat uit van een maximaal toegestane snelheid van 80 km/uur, passend bij de functie van de weg als onderdeel van het regionaal wegennet. De bestaande beperkingen van de maximaal toegestane snelheid tot 70 km/uur blijven bestaan. Ook wordt door de aanleg van de rotonde snelheidsvermindering afgedwongen. De rotonde Aan de Fremme zorgt tevens voor een betere en veiligere verkeersafwikkeling.

Het ontwerp voor de reconstructie is gebaseerd op de meest recente richtlijnen van:

- Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (EHK);
- Handboek wegontwerp voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (DV);
- het provinciale groenvoorzieningenbeleid;
- het provinciale uitwegbeleid.



4 Beleidskader

4.1 Inleiding

Gemeenten zijn niet geheel vrij in het voeren van hun eigen beleid. Rijk en provincies geven met het door hen gevoerde en vastgelegde beleid de kaders aan waarbinnen gemeenten kunnen opereren. Hierna worden in het kort de voornaamste zaken uit het voor het plangebied relevante nationale en provinciale beleid weergegeven, aangevuld met het van toepassing zijnde beleid van de gemeente Eijsden-Margraten.

4.2 Rijksbeleid

4.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte/Besluit algemene regels ruimtelijke ordening*

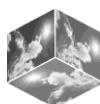
In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft het kabinet een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. In de structuurvisie worden belangrijke andere accenten geplaatst op het brede gebied van ruimtelijke ordening en bestuurlijke verantwoordelijkheden. Het betekent voor de ruimtelijke ordening in brede zin een decentralisatie van rijkstaken en bevoegdheden en actualisatie van het Nationaal Ruimtelijk Beleid. De SVIR vervangt onder meer de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en Pieken in de Delta. Daarmee is de SVIR de 'kapstok' voor uitwerkingen van beleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR heeft als horizon 2040, maar geeft vooral het kader voor de acties en beslissingen die op de korte termijn worden genomen.

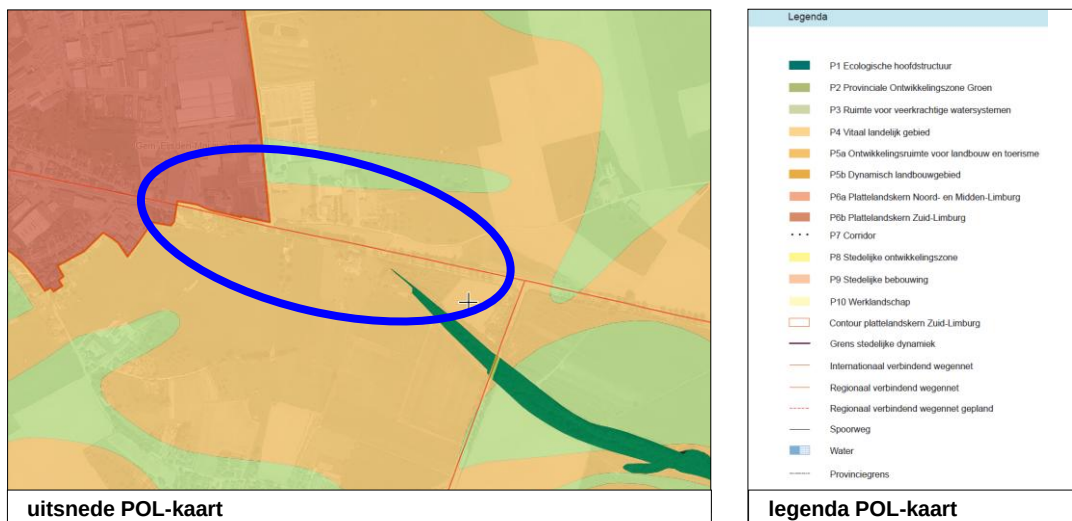
Het kabinet heeft in de SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat onder meer om de volgende nationale belangen: Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen en Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Voor het planvoornemen is het van nationaal belang dat het bijdraagt aan 'een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen' (nationaal belang 5). In onderhavig bestemmingsplan betreft het de verdere optimalisatie van een 'achterlandverbinding'.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Het Barro is inmiddels in werking getreden. Hierin zijn echter nog geen zaken opgenomen die van belang zijn voor de reconstructie van de N278.





4.3 Provinciaal beleid

4.3.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006

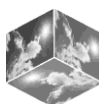
Het POL2006 (actualisatie 2011) is een integraal plan. Het is vergelijkbaar met een streekplan, maar is tevens een provinciaal waterhuishoudingsplan, een provinciaal milieubeleidsplan en het bevat ook de hoofdlijnen van het provinciaal verkeers- en vervoersplan. Daarnaast komen er hoofdlijnen naar voren omtrent fysieke elementen van economisch beleid en fysieke elementen van beleid voor zorg, cultuur en sociale ontwikkeling. Het POL2006, inclusief aanvullingen, heeft de status van een structuurvisie en is hierdoor niet direct bindend. Het is echter wel de bedoeling dat het POL2006 zijn doorwerking zal krijgen in beleidsnota's, programma's, verordeningen en bestemmingsplannen.

Niet voor ieder gebied binnen de provincie Limburg gelden dezelfde beleidsbepalingen als het gaat om de kwaliteiten en ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied. Om die reden worden in het POL2006 tien perspectieven onderscheiden, met ieder een eigen benadering met betrekking tot de meest doeltreffende beleidsdoelen voor dat gebied. De N278 zelf wordt aangeduid als onderdeel van een 'Regionaal verbindend wegennet' en ligt overwegend in een gebied dat aangemerkt wordt als P4 Vitaal landelijk gebied. Daarnaast is nabij de kruising met Aan de Fremme sprake van P6b Plattelandskern Zuid Limburg.

Het planvoornemen richt zich niet op het verbeteren van voor bovengenoemde perspectieven kenmerkende aspecten, maar tast of belemmert de kenmerken en waarden ook niet zodanig aan dat hiervoor compensatie noodzakelijk is. Het planvoornemen draagt evenzeer bij aan het vitaal houden van het landelijke gebied. Dit vindt plaats door de verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming als gevolg van de reconstructie van de N278.

Gebiedsbescherming

Naast de perspectieven worden in het POL ook gebieden beschermd. Het betreft de groene, blauwe, kristallen en bronzen waarden.



Het plangebied kent volgens het POL geen groene waarden. Wel is ten zuiden van de N278, ter hoogte van Rijksweg 114 een deel EHS Bos- en natuurgebied. Het bos- en natuurgebied bestaat uit een droogdal. Voor gebieden binnen de EHS geldt naast de Flora- en faunawet de Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden (zie paragraaf 5.6).

Aan het gebied ten noorden van de N278 zijn blauwe waarden toegekend. Het betreft een laagte buiten het Maasdal. Volgens de kaart kristallen waarden valt het plangebied binnen het bodembeschermingsgebied Mergelland. In dit gebied wordt gestreefd naar een kwaliteit van bodem, grondwater en landschap die voldoet aan de eisen die de aanwezige biotische, abiotische en cultuurhistorische waarden stellen

Door het planvoornemen worden de aanwezige waarden niet aangetast. De onderbouwing hiervan is opgenomen in hoofdstuk 5.

4.3.2 POL-herziening op onderdelen EHS

POL-aanvulling Nationaal Landschap Zuid-Limburg

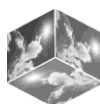
Op het gebied van natuur en landschap is het POL tussentijds bijgesteld. Met name de doorwerking van de Nota Ruimte maakte dit noodzakelijk. De POL-herziening op onderdelen EHS stemt de ecologische hoofdstructuur op provinciaal niveau af op die op rijksniveau en voegt daaraan toe de Provinciale Ontwikkelingsruimte Groen (POG). De POL-aanvulling Nationaal Landschap Zuid-Limburg legt de consequenties van de aanwijzing tot nationaal landschap vast.

Belangrijkste uitgangspunt voor de provincie Limburg is instandhouding van het Nationaal Landschap in het Heuvelland in Zuid-Limburg. De provincie wil hier komen tot een meer extensieve vorm van landbouw, met daarnaast ruimte voor vergrote of nieuwe natuurgebieden rond meanderende beken, alsmede tot kleinschalige vormen van toerisme en recreatie. Uitbreiding van de kernen voor wonen en werken wordt beperkt door het (herziene) contourenbeleid.

Aangezien door de reconstructie slechts een geringe aanpassing aan de bestaande weg plaatsvindt, is geen sprake van aantasting van het nationaal landschap.

4.3.3 (POL-aanvulling) Provinciaal Verkeers- en vervoersplan 2007

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) van de provincie Limburg is gericht op het beleid ten aanzien van mobiliteit en de bijbehorende netwerken. Zoals in ieder provincie is de mobiliteit ook hier de laatste decennia flink toegenomen. Echter, voor de toekomst wordt voorzien dat in de spits een lagere, en in sommige segmenten zelfs negatieve, regionale bijdrage in de groei van de mobiliteit in Limburg kan optreden. Dit biedt mogelijkheden om meer in te zetten op alternatieven zoals verkeers- en mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer, modal shift en fietsverkeer, in plaats van steeds weer terug te vallen op het uitbreiden van infrastructurele voorzieningen.



Met betrekking tot de ruimtelijke ordening is met name één begrip erg belangrijk als het gaat om mobiliteit, te weten bereikbaarheid. De bereikbaarheid van een bedrijf of voorziening is erg belangrijk bij de locatiekeuze. Voor stadsregio's in Limburg is het dan ook erg belangrijk om de bereikbaarheid te waarborgen, zodat het gebied aantrekkelijk is voor bedrijven om zich er te vestigen. Ook op lager schaalniveau is bereikbaarheid belangrijk. De provincie Limburg wenst dat bedrijven en voorzieningen een weloverwogen locatiekeuze maken, waarbij de verkeersaantrekkende werking gerelateerd wordt aan de bereikbaarheid. Bedrijven met een grote goederenstroom horen dan ook thuis op een multimodaal ontsloten bedrijventerrein, bedrijven met een grote personenstroom (werknemers en bezoekers) dicht bij openbaar vervoersknooppunten. Vanuit de bedrijven zelf zou initiatief moeten komen voor een gedegen vervoersmanagementprogramma.

Het is belangrijk om bij gebiedsontwikkeling al in een vroeg stadium in beeld te brengen wat de consequenties zijn voor de mobiliteit en de bestaande verkeersstructuur. Het is ook belangrijk dat dit goed op elkaar afgestemd wordt, zodat in een later stadium negatieve effecten zoals congestie en vertragingen zoveel mogelijk beperkt blijven. Stimuleren en afstemmen van openbaar vervoer en langzaam verkeer kan hier aan bij dragen.

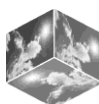
Het verkeersbeleid is gebaseerd op drie pijlers, de drie E's: Engineering, Education en Enforcement. Engineering staat voor de bijdrage van techniek en ontwerp aan het veilig maken van de infrastructuur, waarbij de infrastructuur qua vormgeving moet voldoen aan het vanuit Duurzaam Veilig gewenste profiel. Door de reconstructie zal de N278 aan dit profiel voldoen. Ook de aanleg van een rotonde, de aanleg van een middenberm en de verbetering van vrijliggende fietspaden dragen hieraan bij.

4.3.4 Landschapvisie Zuid-Limburg

In de Landschapvisie Zuid-Limburg zijn voorstellen uitgewerkt om de bijzondere kwaliteiten van het Zuid-Limburgse landschap te versterken als basis voor toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. Kern van de landschapvisie is een groen raamwerk, bestaande uit dalen, steile hellingen en beplantingen rondom de dorpen. Dit raamwerk accentueert de natuurlijke en cultuurhistorische structuur van het landschap, biedt ruimte voor natuurontwikkeling en recreatie en verschaft de cultuurhistorische objecten een duurzaam ruimtelijk kader.

In de landschapvisie worden vier kernkwaliteiten onderkend:

- reliëf: het kenmerkende patroon van relatief hoog gelegen plateaus en terrassen, laag gelegen dalen en tussen liggende meer of minder steile hellingen, ontstaan door de eroderende werking van de Maas en haar zijrivieren;
- cultuurhistorie: de historische landschapsstructuur met een grote rijkdom aan cultuurhistorische landschapselementen: kastelen, buitenplaatsen en watermolens (macht, rijkdom), landbouwhistorische relictten in en rondom de dorpen en gehuchten, relictten van *grondstoffenwinning en (weg-)kruisen, kapellen, kerktorens en kloosters (Rooms-katholieke kerk)*;
- de afwisseling open-besloten en;



- het groene karakter: de samenhang tussen natuurlijke omstandigheden en occupatie is bepalend voor de afwisseling van zeer open naar besloten en het groene karakter, die het Zuid-Limburgse landschap kenmerken.

Het planvoornemen heeft geen significante invloed op genoemde kernkwaliteiten. De bestaande N278 wordt op het huidige tracé verbeterd, wat plaatselijk een beperkte uitbreiding van het benodigde ruimtebeslag tot gevolg heeft. Het kenmerkende reliëf, de cultuur-historische landschapsstructuur, de afwisseling open-besloten en het groene karakter worden niet of nauwelijks (er vindt een beperkte kap en aanplant elders binnen het plangebied van bomen en houtstroken plaats) gewijzigd.

4.4 Gemeentelijk beleid

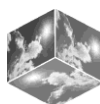
4.4.1 Landschapsonwikkelingsplan (LOP)

Voor de gemeente Eijsden-Margraten is een LOP opgesteld, waarin ook aandacht wordt gegeven aan de verkeerswegastructuur in het algemeen en de provinciale gebiedsontsluitingswegen N278 (en N598) in het bijzonder.

De in het buitengebied aanwezige hiërarchie in de wegastructuur wordt benadrukt, zodat de uitstraling van de gemeente als geheel, de uitstraling van de kernen afzonderlijk en de oriëntatie binnen de gemeente wordt vergroot. Daarnaast kan de verkeerswegastructuur met behulp van een gepaste groene begeleiding benut worden om de relatie van de kernen met het omringende landschap te versterken en beleefbaar te maken.

De voor de herinrichting van de N278 door de provincie opgestelde plannen zijn in het LOP zoveel mogelijk overgenomen. Voorgesteld wordt de N278 als een echte 'Poort tot het Heuvelland' te ontwikkelen, waarbij een kijkje wordt gegeven op de pracht van de gemeente Eijsden-Margraten en het Heuvelland. Hoewel delen van de weg al opnieuw zijn ingericht, is hierbij slechts de verkeerstechnische kant bekeken. Voorgesteld wordt landschappelijke en verkeerstechnische ingrepen in een integraal ontwerp vorm te geven, zoals het aanbrengen van een eenduidig wegprofiel, gebruikmaking van alleen de hoogstnodige, maar eenduidige bebording, het aanbrengen van statige laanbeplanting, het verbeteren van de uitstraling van de kernen en de entrees. Langs de weg bevinden zich enkele knelpunten voor fauna, die opgeheven dienen te worden. Daarnaast dienen de aanwezige faunapassages duurzaam onderhouden te worden.

Voor zover mogelijk wordt bij de verdere planvorming en de uitvoering van de werkzaamheden rekening gehouden met de voorstellen uit het LOP. Beperking daarbij is dat het plangebied slechts een klein gedeelte van de N278 omvat. Een deel van de voorstellen zal echter ook in het kader van het LOP zelf tot uitvoering moeten worden gebracht.



5 Randvoorwaarden / resultaten onderzoeken

5.1 Inleiding

Milieubeleid wordt steeds meer geïncorporeerd in andere beleidsvelden. Verbreding van milieubeleid naar andere beleidsterreinen is dan ook een belangrijk uitgangspunt. Ook in de ruimtelijke planvorming is structureel aandacht voor milieudoelstellingen nodig. De milieudoelstellingen worden daartoe integraal en vanaf een zo vroeg mogelijk stadium in het planvormingsproces meegewogen. Een duurzame ontwikkeling van de gemeente is een belangrijk beleidsuitgangspunt dat zijn doorwerking heeft in meerdere beleidsterreinen.

5.2 Milieu

5.2.1 Bodemkwaliteit

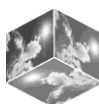
Uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening is dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming en de daarin toegestane gebruiksvormen. Dit betekent dat het aspect bodemkwaliteit voor vrijwel alle nieuwe ontwikkelingen, die met ruimtelijke plannen mogelijk worden gemaakt, onderzocht moet worden.

Het planvoornemen gaat uit van de reconstructie van een bestaande weg. Daarbij dient de milieutechnische gesteldheid van de bodem van dusdanige aard te zijn dat een dergelijke ingreep verantwoord uit te voeren is. Hiertoe is een bodem- en funderingsonderzoek uitgevoerd (Geonius Milieu / ALcontrol Laboratories, MA-130007 / 11875033, 28 maart 2013).

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat op enkele boorlocaties verontreinigingen in de bodem zijn aangetroffen, waarvoor nader onderzoek is vereist. De volledige onderzoeksresultaten alsmede de (voorlopige) conclusies en aanbevelingen zijn opgenomen in bijlage 1 bij deze toelichting.

Ten aanzien van de verontreinigde locaties is nader onderzoek uitgevoerd (Geonius Milieu B.V., MA-130007.R01, 5 juni 2013). Ten aanzien van het funderingsmateriaal worden daarin de volgende conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan:

- aangezien de sterke bodemverontreiniging ter plaatse van boorpunt R09 t/m R11 in de rijbaan een omvang heeft van meer dan 25 m³ is hier sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Dit geval van ernstige bodemverontreiniging is zowel in verticale als in horizontale richting afdoende begrensd. Geadviseerd wordt dan ook, voorafgaand aan de graafwerkzaamheden, hiervoor een BUS-melding te verrichten.
- ter plaatse van boring R18 (rijbaan), F09 en F01/F03 (fietspad) zijn géén gevallen van ernstige bodemverontreiniging aanwezig, omdat hier of de omvang van de sterke verontreiniging kleiner is dan 25 m³ (F09) of het sterk verontreinigd funderingsmateriaal geen bodem betreft (R18 en F01/F03). Tijdens graafwerkzaamheden ter plaatse dient de plaatselijk aanwezige sterke verontreiniging met PCB separaat ontgraven te worden. Geadviseerd wordt voorafgaand aan deze graafwerkzaamheden ter plaatse een “plan van aanpak” op te (laten) stellen waarin wordt beschreven hoe deze verontreiniging wordt verwijderd.



Dit “plan van aanpak” dient voorafgaand aan de graafwerkzaamheden voorgelegd te worden aan het bevoegd gezag (in deze gemeente Eijsden-Margraten);

- tevens wordt geadviseerd het sterk verontreinigde funderingsmateriaal (niet zijnde bodem) bij boring R18 en het licht verontreinigde funderingsmateriaal dat na indicatieve toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit “niet toepasbaar” is (o.b.v. minerale olie) separaat te laten ontgraven en af te voeren.

Ten aanzien van de oorspronkelijke bodem worden nog de volgende conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan:

- de (oorspronkelijke) bodem tot 2,0 m-mv onder het fundatiemateriaal ter plaatse van de rijbaan en fietspaden en ter plaatse van de toekomstige infiltratiegreppel, rotonde en fietspaden is maximaal licht verontreinigd met zware metalen, PAK, PCB en minerale olie;
- bij de afvoer van grond ten behoeve van de reconstructiewerkzaamheden dient, op basis van onderhavige analyseresultaten, rekening te worden gehouden met verhoogde afzetkosten. Getoetst aan de referentiewaarden uit tabel 1 van bijlage B uit de Regeling bodemkwaliteit behorende bij het Besluit bodemkwaliteit varieert de kwaliteit van de vrijkomende grond van klasse “achtergrondwaarde” tot “klasse industrie”.

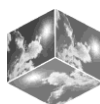
De volledige onderzoeksresultaten van het nader onderzoek alsmede de conclusies en aanbevelingen zijn opgenomen in bijlage 8 bij deze toelichting.

5.2.2 Geluid

Bij nieuwbouwplannen worden de regels van de Wet geluidhinder (Wgh) toegepast. Deze wet heeft betrekking op geluid dat veroorzaakt wordt door wegen, spoorwegen, gezoneerde industrieterreinen en luchthavens. De Wgh bevat geluidsnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidsniveaus als gevolg van voorgenoemde geluidsbronnen. Indien het plan een geluidsgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron, of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt, dient volgens de Wgh een akoestisch onderzoek plaats te vinden.

Het planvoornemen betreft de reconstructie van een niet geluidgevoelige bestemming (verkeer). Met akoestisch onderzoek dient aangetoond te worden of met het planvoornemen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, de geluidbelasting de grenswaarde van 48 dB niet overschrijdt en wat de effecten zijn voor overige weggedeelten.

Naar de effecten van de reconstructie van de aansluiting van de provinciale weg N278 met Aan de Fremme heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden (K+ Adviesgroep bv, M12 452, 5 april 2013). Geconcludeerd wordt dat op één rekenpunt in het kader van de Wet geluidhinder sprake is van een reconstructie van een weg, aangezien een toename is vastgesteld van 2 dB of meer.



Indien de wegbeheerder bij Gedeputeerde Staten een verzoek tot het vaststellen van een hogere grenswaarde indient en deze wordt ingewilligd, dient voor de betreffende woning (Rijksweg 86) de provincie Limburg op grond van artikel 111 van de Wet geluidhinder maatregelen te treffen, zodat de geluidsbelasting bij gesloten ramen binnen de woning ten hoogste 43 dB zal bedragen.

Voor de overige rekenpunten is een toename bepaald van minder dan 2 dB. In het kader van de Wet geluidhinder is daar geen sprake van een reconstructie van de weg. Het akoestische onderzoek met de uitgebreide conclusies is in zijn geheel bijlage 2 bij deze toelichting beschikbaar.

Binnen de geluidzone van het reconstructiegebied liggen de volgende saneringswoningen:

- Rijksweg 81, 87 en 91 (A-lijst woning);
- Rijksweg 75, 106, 108, 110, 82, 86, 88, 94 en 94a (B-lijst woning).

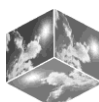
Aangezien deze woningen op een saneringslijst staan wordt hiervoor geen hogere grenswaarde vastgesteld, maar een saneringswaarde. Voor de A-lijst woningen is reeds eerder een dergelijke saneringswaarde vastgesteld. Voor de B-lijst woningen wordt thans door de provincie Limburg de procedure doorlopen om te komen tot vaststelling van saneringswaarden door de minister van Infrastructuur en Milieu. Deze procedure zal zijn doorlopen bij vaststelling van het bestemmingsplan.

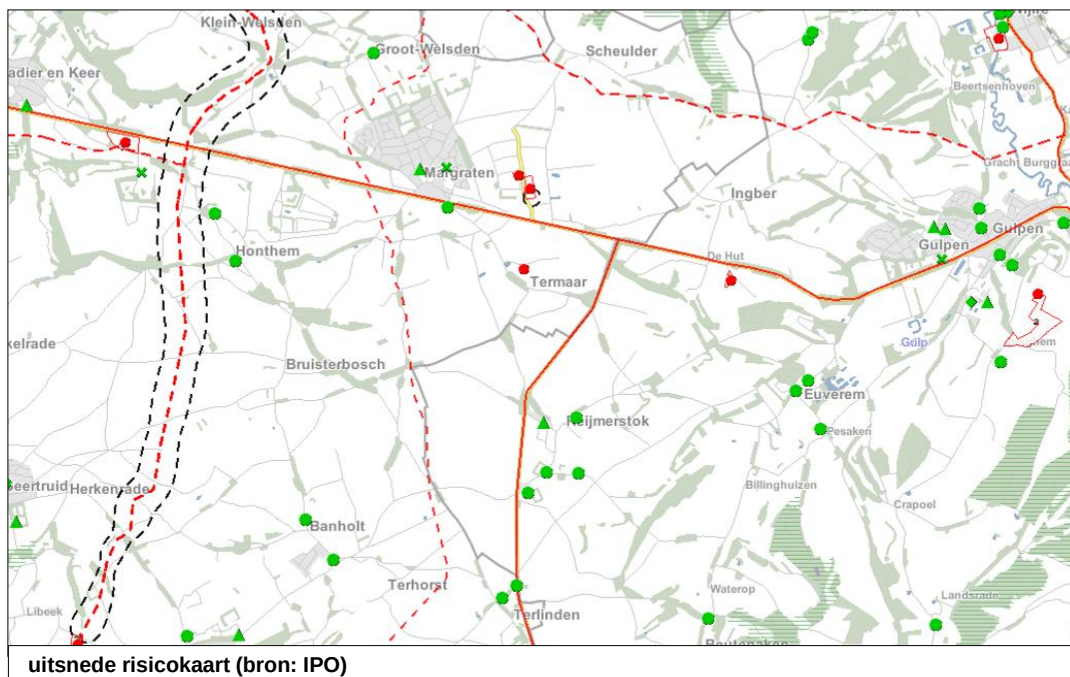
Uit het uitgevoerde onderzoek is gebleken dat de woningen Rijksweg 120 en 122 eveneens B-lijst woningen betreffen. Deze beide woningen vallen echter buiten het projectgebied van de reconstructie van de N278. De beide woningen worden wel meegenomen in de voor de B-lijst woningen te doorlopen procedure tot vaststelling van een saneringswaarde.

Na de vaststelling van de saneringswaarden kunnen de onderzoeken naar eventuele isolerende maatregelen (bouwkundige aanpassingen) uitgevoerd worden. De opdracht daartoe is reeds verstrekt aan de partij die ook het akoestisch onderzoek heeft uitgevoerd, echter zoals aangegeven, is dit een stap die pas na de vaststelling kan worden opgepakt.

5.2.3 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 vormt het aspect luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer de basis voor de besluitvorming in het kader van de Wet ruimtelijke ordening. Op basis van deze Wet luchtkwaliteit gelden milieukwaliteitseisen voor de luchtkwaliteit. Deze kwaliteitseisen zijn middels grenswaarden vastgelegd voor de luchtverontreinigingscomponenten stikstofdioxide (NO₂), zwevende deeltjes (PM₁₀ of fijn stof), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO). De grenswaarden gelden overal in de buitenlucht.





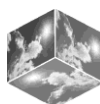
Naar de gevolgen van de reconstructie van de N278 met Aan de Fremme voor de luchtkwaliteit is onderzoek uitgevoerd (K+ Adviesgroep bv, M12 452, 4 april 2013). Uit de metingen blijkt dat de berekende concentraties ruim beneden de grenswaarde voor luchtverontreinigende stoffen blijven en dat derhalve vanwege het aspect luchtkwaliteit geen restricties worden opgelegd aan de voorgenomen wegconstructie. Het onderzoek luchtkwaliteit is in zijn geheel bijlage 3 bij deze toelichting gevoegd.

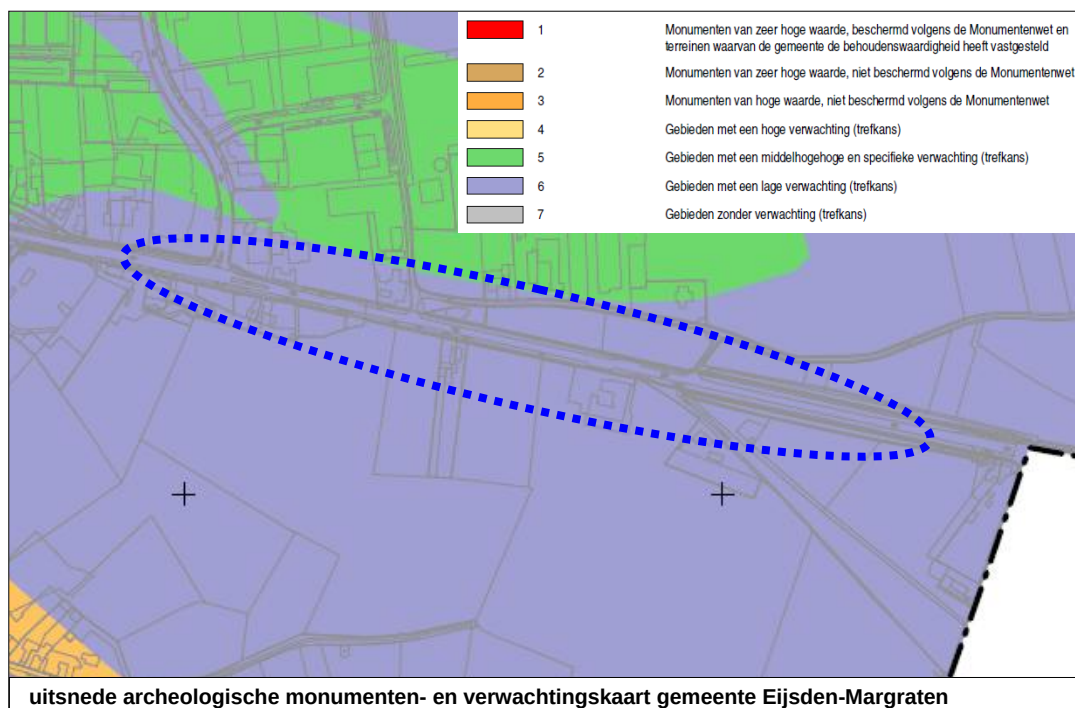
5.3 Externe veiligheid

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

Daarbij gaat het om de risico's verbonden aan 'risicovolle inrichtingen', waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd, opgeslagen of gebruikt, om het 'vervoer van gevaarlijke stoffen' via wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen.

De situatie met betrekking tot de externe veiligheid verandert door de reconstructie niet. De reconstructie betreft de fysieke verbetering van een bestaande weg, die niet ten doel heeft het gebruik van die weg te veranderen. De reconstructie heeft dan ook niet een toename van het aantal transporten met gevaarlijke stoffen tot gevolg. De reconstructie heeft evenmin tot gevolg dat het aantal risicogevoelige objecten toeneemt.



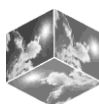


5.4 Waterhuishouding

Ten behoeve van de reconstructie van de weg is een afwateringsplan opgesteld (Kragten, PL1138/WL, 3 april 2013). Hierin zijn de huidige waterhuishoudkundige situatie beschreven, alsmede de effecten van het planvoornemen daarop. Ook is aangegeven welke maatregelen nodig zijn ten behoeve van het bewerkstelligen van een adequate hemelwaterafvoer. Het volledige afwateringsplan is als bijlage 4 bij deze toelichting opgenomen.

5.5 Archeologie en cultuurhistorie

Bij de opstelling en de uitvoering van ruimtelijke plannen moet rekening gehouden worden met bekende archeologische waarden. Op basis van de beleidskaart 'Archeologische monumenten- en verwachtingskaart' van de gemeente Eijsden-Margraten is te zien dat het plangebied is gelegen in een gebied waarvoor een lage verwachting (categorie 6) geldt. In de gemeentelijke Erfgoedverordening (vastgesteld 18 december 2012) en de daarbij behorende toelichting is aangegeven dat voor gebieden van categorie 6 de verplichting om door middel van een archeologisch rapport de archeologische waarde ter plaats aan te tonen alleen bestaat, indien de ontwikkeling omvangrijker is dan 25.000 m² en dieper reikt dan 40 cm.



Daar de omvang van het plangebied minder is dan 25.000 m² (circa 16.500 m²), wordt getoet op het bovenstaande, het uitvoeren van archeologisch onderzoek in de onderhavige situatie niet noodzakelijk geacht. De ingreep reikt weliswaar dieper dan 40 cm, maar omdat het oppervlak beneden de 25.000 m² blijft, is onderzoek niet noodzakelijk. Bovendien mag worden gesteld dat in het verleden door de aanleg van de weg al een dusdanige verstoring van de bodem dieper dan 40 cm is opgetreden, dat eventueel aanwezige archeologische waarden niet meer intact zullen zijn.

Ten behoeve van de reconstructie van de N278 is niet voorzien in de sloop van bebouwing. Eventueel aanwezige cultuurhistorisch waardevolle bebouwing is derhalve niet in het geding.

Het cultuurhistorisch waardevolle tracé van de N278, deels stammend uit de middeleeuwen, blijft intact. Het betreft de reconstructie van een bestaande weg, er is niet voorzien in een nieuw of afwijkend tracé.

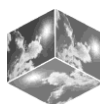
5.6 Flora en fauna

Naar de effecten van de reconstructie van de N278 (en de N598) zijn in 2007 een verkennend natuurwaardenonderzoek en een dassenonderzoek uitgevoerd. De conclusies van het 'verkennend natuurwaardenonderzoek N278 Aan de Fremme – De Hut en N598 De Hut – De Planck' (Heukelom Verbeek landschapsarchitectuur, 2007) gaven aan dat enkele negatieve effecten te verwachten waren. In vervolg daarop is het natuurwaardenonderzoek uitgebreid met een effectenstudie en compensatieplan. De conclusie hiervan luidt dat vanwege de reconstructie op beperkte schaal negatieve effecten te verwachten zijn op de in het plangebied voorkomende beschermde planten- en diersoorten, te weten Wilde marjolein en diverse soorten vleermuizen.

In 2013 heeft een actualisatie plaatsgevonden van het verkennend natuurwaardenonderzoek. Daarbij is vast komen te staan dat Wilde marjolein niet langer aanwezig is binnen het plangebied. De mogelijkheid van de aanwezigheid van vleermuizen bestaat echter nog steeds. Tijdens het veldbezoek zijn in het plangebied evenwel geen bijzondere natuurwaarden aangetroffen. De actualisatie van het verkennend natuurwaardenonderzoek met daarin opgenomen de volledige conclusies is als bijlage 5 bij deze toelichting gevoegd.

5.7 Bodembeschermingsgebied

Het plangebied is geheel gelegen binnen het Bodembeschermingsgebied Mergelland. Binnen dit bodembeschermingsgebied wordt gestreefd naar een kwaliteit van bodem, grondwater en landschap, die voldoet aan de eisen die de aanwezige bijzondere biotische, abiotische en cultuurhistorische waarden daaraan stellen. Daarbij dient rekening te worden gehouden met dan wel afstemming te worden gezocht met het beleid ter zake van de Omgevingsverordening Limburg en het Provinciaal Omgevingsplan Limburg.



De N278 betreft een bestaande weg, die een reconstructie zal ondergaan. De impact daarvan op het bodembeschermingsgebied is zeer beperkt. Feitelijk wordt na reconstructie het huidige gebruik in ongewijzigde vorm, met een iets groter ruimtebeslag voortgezet.

5.8 Grondwaterbeschermings- en waterwingebied

Het plangebied is niet gelegen in een grondwaterbeschermings- of waterwingebied.

5.9 Trillingen

Als gevolg van wegverkeer kunnen trillingen optreden, welke een nadelige invloed uitoefenen op omliggende functies, met name de woonfunctie. Aangezien het plan niet voorziet in de realisering van nieuwe trillingsbronnen (het betreft de reconstructie van een reeds bestaande weg, er ontstaan geen nieuwe verkeersstromen) en evenmin in de oprichting van nieuwe trillingsgevoelige functies, is onderzoek naar het effect van trillingen veroorzaakt door wegverkeer niet noodzakelijk in onderhavig geval.

5.10 Kabels, leidingen en straalpaden

Bij de reconstructie van de N278 zal het tracé van de weg op enkele plaatsen marginaal gewijzigd worden. Hierbij zal rekening moeten worden gehouden met de langs liggende en kruisende kabels en leidingen. In overleg met de betreffende kabel- en leidingbeheerders zal de ligging van de bestaande kabels en leidingen waar nodig worden aangepast.

Straalpaden zijn binnen het plangebied niet aanwezig.

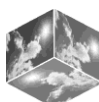
5.11 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

5.11.1 Toetsingskader

Naar aanleiding van de uitspraak van het Europees Hof betreffende de toepassing van drempelwaarden (Commissie tegen Nederland)¹ en de modernisering van de m.e.r. wetgeving in 2010 is een nieuw Besluit milieueffectrapportage in werking getreden op 1 april 2011. Ingevolge het Besluit m.e.r. wordt getoetst of het bestemmingsplan voorziet in, of een kader vormt voor, activiteiten die (mogelijk) belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu. Hiervoor zijn in de bijlage bij het Besluit m.e.r. lijsten opgenomen waarin activiteiten zijn aangewezen die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu (lijst C) of ten aanzien waarvan het bevoegd gezag moet beoordelen of zij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben (lijst D). In de lijsten zijn (indicatieve) drempelwaarden opgenomen.

Een belangrijke wijziging die in het Besluit m.e.r. is aangebracht, is dat voor de vraag of een m.e.r.-beoordelingsprocedure moet worden doorlopen, toetsing aan de drempelwaarden in de D-lijst niet toereikend is. Dit is het indicatief maken van de gevaldefinities in kolom 2 in de D-lijst.

¹ HvJ EG 15 oktober 2009, zaak C-255/08 (Commissie tegen Nederland)



Indien een activiteit een omvang heeft die onder de grenswaarden ligt, dient op grond van de selectiecriteria in de EEG-richtlijn milieubeoordeling te worden vastgesteld of belangrijke nadelige gevolgen van de activiteit voor het milieu kunnen worden uitgesloten. Pas als dat het geval is, is de activiteit niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig.

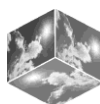
Deze motivering moet zijn gebaseerd op een toets die qua inhoud (dat wil zeggen: op basis van dezelfde criteria) aansluit bij m.e.r.-beoordeling, de diepgang kan echter anders zijn en er zijn geen vormvereisten.

In het kader van de wijziging van het Besluit m.e.r. is een handreiking opgesteld over de vraag hoe moet worden vastgesteld of een activiteit met een omvang onder de drempelwaarde toch belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. In de handreiking is opgenomen dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op D-lijst en die een omvang hebben die beneden de drempelwaarde liggen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gebruikt.

Uit de toets kunnen twee conclusies volgen: belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten of belangrijke nadelige milieueffecten zijn niet uitgesloten. In het eerste geval is de activiteit niet m.e.r.(beoordelings)plichtig in het andere geval dient een m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd en de bijbehorende procedure te worden gevolgd. De toetsing in het kader van de vormvrije-m.e.r.-beoordeling dient te geschieden aan de hand van de selectiecriteria in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling.

Deze omstandigheden betreffen:

A. Kenmerken van het project
▪ omvang van het project
▪ cumulatie met andere projecten
▪ gebruik van natuurlijke grondstoffen
▪ productie van afvalstoffen
▪ verontreiniging en hinder
▪ risico van ongevallen, mede gelet op de gebruikte stoffen en technologieën
B. Plaats van het Project
▪ bestaand grondgebruik
▪ relatieve rijkdom aan kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied
▪ het opnamevermogen van het natuurlijk milieu, met in het bijzonder aandacht voor gevoelige gebieden (wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden), gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit al worden overschreden, gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid, landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.
C. Kenmerken van het potentiële effect
▪ bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking)
▪ grensoverschrijdende karakter van het effect
▪ waarschijnlijkheid van het effect
▪ duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.



5.11.2 *Onderzoek en conclusies*

Onderhavig bestemmingsplan voorziet in een nieuw bestemmingsplan voor de N278. Gelet op de kenmerken van het project (zoals het karakter in vergelijking met de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r.), de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten zullen geen belangrijke negatieve milieueffecten optreden. Dit blijkt ook uit de onderzoeken van de verschillende milieuaspecten zoals deze in de vorige paragrafen zijn opgenomen. Voor het bestemmingsplan is dan ook geen m.e.r.-procedure of m.e.r.-beoordelingsprocedure noodzakelijk conform het Besluit m.e.r.

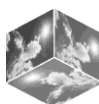
Het plan is niet binnen een kwetsbaar of waardevol gebied gelegen en heeft ook geen belangrijke nadelige milieugevolgen voor de omgeving. De in voorliggend bestemmingsplan besloten ontwikkeling in het/de betreffende gebied(en) is niet m.e.r.-beoordelingsplichtig.

5.12 **Explosieven**

Aangezien in de Tweede Wereldoorlog diverse gevechtshandelingen hebben plaatsgevonden in en nabij het plangebied, bestaat de kans dat zich in de grond Conventionele Explosieven (CE) bevinden. Gelet op het feit dat ten behoeve van het planvoornemen grondwerkzaamheden gaan plaatsvinden, is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de mogelijke aanwezigheid van CE. Daartoe heeft een vooronderzoek Conventionele Explosieven plaatsgevonden (ECG, april 2010).

Uit het vooronderzoek is gebleken dat er in delen van het onderzoeksgebied een verhoogde kans bestaat op het aantreffen van Conventionele Explosieven. Geadviseerd wordt om voor de betreffende locaties het opsporingsproces voort te zetten. Het volledige vooronderzoek is als bijlage 6 opgenomen bij deze toelichting.

De vervolgacties uit de conclusie van het onderzoek van ECG worden in het UAV-GC contract als een eis voor de opdrachtnemer van het project opgenomen. Deze acties kunnen evenwel pas tijdens de uitvoering van het plan worden opgepakt, aangezien er momenteel versturende elementen (onder andere kabels en leidingen) in het gebied liggen.



6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

6.1.1 Algemeen

Het betreft hier een door de provincie Limburg geïnitieerde ontwikkeling, waarbij het risico geheel gedragen wordt door de provincie. Met de eigenaren van de voor de reconstructie benodigde gronden zijn overeenkomsten afgesloten ten aanzien van de overdracht van de gronden, voor zover de provincie niet reeds in bezit was van de benodigde gronden. De provincie Limburg neemt de kosten voor rekening die samenhangen met het realiseren van maatregelen aan woningen met betrekking tot geluidsisolatie.

Op grond van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de economische en financiële uitvoerbaarheid van het project voldoende is gegarandeerd.

6.1.2 Exploitatie

Het exploitatieplan biedt de grondslag voor het publiekrechtelijk kostenverhaal. In artikel 6.12, eerste en tweede lid, Wro is bepaald in welke situatie een exploitatieplan gemaakt moet worden. In artikel 6.2.1 Bro worden de bouwplannen aangewezen waarvoor de gemeenteraad een exploitatieplan moet vaststellen.

Aangezien de reconstructie van de weg geen bouwplan betreft zoals bedoeld in het Bro, hoeft er geen exploitatieplan te worden opgesteld..

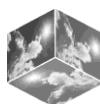
6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In eerste instantie bestond het planvoornemen uit zowel de reconstructie van de N278 als de N598. Echter is het nog niet gelukt om enkele gronden gelegen aan de N598 te verwerven. Derhalve heeft de provincie Limburg er nu voor gekozen om voor de reconstructie van de N278 een afzonderlijke bestemmingsplanprocedure te doorlopen.

Het schetsontwerp voor de totale reconstructie (N278 en N598) is op 16 november 2006 tijdens een informatiebijeenkomst besproken met burgers en overige belanghebbenden. Op een aantal punten hebben de reacties geleid tot aanpassingen van het ontwerp.

In het kader van de grondaankopen, die vooruitlopend op het bestemmingsplan al zijn opgestart, zijn aanvullende gesprekken gevoerd met de eigenaren van de benodigde percelen. Waar mogelijk is het ontwerp nog aangepast aan de wensen van de grondeigenaren.

Dit bestemmingsplan voor de reconstructie van de N278 doorloopt verder de procedure zoals vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening (Wro).



7 Procedure

7.1 De te volgen procedure

Het bestemmingsplan doorloopt de volgende procedure:

- a. Voorbereiding:
Vooroverleg met overheidsinstanties: betrokken diensten van rijk en provincie, waterschap (watertoets), eventueel buurgemeenten.
- b. Ontwerp:
publicatie en terinzagelegging overeenkomstig afdeling 3.4 Awb en Wro
een ieder kan gedurende deze terinzagelegging een zienswijze indienen bij de gemeenteraad
- c. Vaststelling:
Vaststelling door de Raad
Mogelijkheid reactieve aanwijzing
publicatie en terinzagelegging vastgesteld bestemmingsplan
- d. Inwerkingtreding:
Na afloop van de beroepstermijn (tenzij binnen de beroepstermijn een verzoek om voorlopige voorziening wordt gedaan)
- e. Beroep:
Beroep bij Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

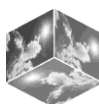
7.2 Vooroverleg en inspraak

7.2.1 Vooroverleg

Tot de voorbereiding van dit bestemmingsplan behoort het overleg met de daarvoor in aanmerking komende besturen van betrokken gemeenten, provincie en waterschappen en met diensten van het Rijk (indien aan de orde). Instanties die blijkens hun werkterrein, belangen vertegenwoordigen of bevoegdheden krachtens de Wro hebben, worden bij de totstandkoming van bestemmingsplannen betrokken bij het overleg conform artikel 3.1.1. Bro.

Het bestemmingsplan is ten behoeve van het wettelijk vooroverleg voorgelegd aan de volgende instanties:

- Waterschap Roer en Overmaas
- N.V. Nederlandse Gasunie
- Brandweer Zuid-Limburg
- Provincie Limburg
- Enexis B.V.
- Kamer van Koophandel Zuid-Limburg
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
- Waterleiding Maatschappij Limburg
- Luchtverkeersleiding Nederland
- Stichting Milieufederatie Limburg
- Rijkswaterstaat
- Ministerie van Defensie
- Ministerie van Economische Zaken, landbouw en Innovatie



- Inspectie Leefomgeving en Transport

Van deze instanties hebben het Ministerie van Defensie, de provincie Limburg, het waterschap Roer en Overmaas, Rijkswaterstaat, de N.V. Nederlandse Gasunie, de Waterleiding Maatschappij Limburg en de Brandweer Zuid-Limburg gereageerd. Daarbij hebben zij, met uitzondering van de Brandweer Zuid-Limburg, aangegeven geen belangen te hebben binnen het plangebied, dan wel geen opmerkingen te hebben bij het planvoornemen. De Brandweer Zuid-Limburg verzoekt om tijdens de werkzaamheden de bereikbaarheid van de weg en aanliggende objecten te garanderen en om de reconstructie aan te grijpen voor het invullen van de dekkingsgraad voor wat betreft de blusvoorzieningen. Met de aanbevelingen van de Brandweer Zuid-Limburg wordt rekening gehouden bij de reconstructie. Het advies van de brandweer wordt daartoe in het UAV-GC contract als een eis voor de opdrachtnemer van het project opgenomen.

De binnengekomen vooroverlegreacties zijn opgenomen in bijlage 7 bij deze toelichting.

7.2.2 Inspraak

De gemeente Eijsden-Margraten heeft kenbaar gemaakt dat zij, alvorens de formele bestemmingsplanprocedure op te zullen starten, geen voorontwerp van voorliggend bestemmingsplan ter inzage zullen leggen, maar direct overgaat tot het ter visie leggen van het ontwerpplan, nadat ze het plan (als concept-ontwerp) ter advisering heeft voorgelegd aan de betrokken overheidsinstanties.

7.3 Zienswijzen

Het ontwerp van voorliggend bestemmingsplan heeft vanaf 1 augustus 2013 tot en met 11 september 2013 voor zienswijzen ter visie gelegen. Gedurende deze termijn is één zienswijze ingediend. De ingekomen zienswijze is opgenomen in bijlage 9. De samenvatting en de beantwoording van de ingekomen zienswijze is in het raadsvoorstel opgenomen.

