

**Inpassingsplan
Reconstructie (brom)fietspad N271**

Provincie Limburg

PLANGROEP HEGGEN B.V. 

Born, februari 2013

Status: vastgesteld
Kenmerk: 10.074
Auteur(s): mr. K. Tielen

Toelichting

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Beschrijving plangebied	4
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	7
1.4	Functie en doelstelling van het inpassingsplan	8
1.5	Leeswijzer	8
2.	Planbeschrijving	10
2.1	Inleiding	10
2.2	Uitgangspunten en doelstellingen	10
2.3	Reconstructieontwerp	10
3.	Beleid	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Ruimtelijk beleid	12
3.2.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	12
3.2.2	Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006	13
3.3	Verkeers- en vervoersbeleid	15
3.3.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	15
3.3.2	Duurzaam veilig	16
3.3.3	Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006	16
3.3.4	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan	18
3.3.5	Regionale Mobiliteitsvisie RMO Venlo – Venray	19
3.3.6	Regiovisie Gennep – Bergen – Mook en Middelaar en het sleutelproject N271	19
3.3.7	Integraal Verkeers- en Vervoersplan gemeente Gennep	21
3.3.8	Actualisatie Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan gemeente Bergen	22
3.4	Waterbeleid	22
3.4.1	Kaderrichtlijn Water	22
3.4.2	Nationaal Bestuursakkoord Water	23
3.4.3	Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006	23
3.4.4	Provinciaal Waterplan 2010-2015	24
3.4.5	Waterwet	24
3.5	Cultuurhistorisch beleid	25
3.5.1	Verdrag van Malta	25
3.5.2	Wet op de archeologische monumentenzorg	25
3.5.3	Selectiedocument Provinciale Archeologische Aandachtsgebieden	26
3.6	Natuurbescherming / Groenbeleid	27
3.6.1	Natuurbeschermingswet 1998	27
3.6.2	Flora- en faunawet	27
3.6.3	POL-Herziening op onderdelen EHS en de Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden	27
4.	Randvoorwaarden en onderzoek	30
4.1	Inleiding	30
4.2	Milieu	30
4.2.1	Milieueffectrapportage	30
4.2.2	Bodem	30
4.2.3	Geluid	31
4.2.4	Luchtkwaliteit	32
4.2.5	Milieuzonering	33
4.3	Water	34
4.4	Externe veiligheid	35
4.5	Natuur en landschap	37
4.6	Flora en fauna	37

4.7	Kabels en leidingen	38
4.8	Cultuurhistorie en archeologie	38
5.	Juridische opzet	42
5.1	Planvorm	42
5.2	Planstukken	42
5.3	Toelichting op de planverbeelding	42
5.4	Toelichting op de planregels	42
6.	Economische uitvoerbaarheid	48
7.	Procedure, inspraak en overleg	50
7.1	Procedure	50
7.2	Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening	50
7.3	Tervisielegging en naar voren brengen zienswijzen ex art. 3.8 Wet Ruimtelijke ordening j ^o afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht	50

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De regionaal verbindende provinciale weg N271 loopt van Venlo naar Nijmegen en is een belangrijke verkeersader voor (onder andere) de gemeenten Bergen en Gennep. Voor de aanleg van de A73 vormde de N271 de belangrijkste verbinding tussen Venlo en Nijmegen.

De huidige intensiteit op de N271 tussen Bergen en de A77 bedraagt ongeveer 10.500 motorvoertuigen voor een gemiddelde werkdag per etmaal. Recente tellingen over het gebruik van het fietspad langs de N271 ontbreken. Uit cijfers van het schoolverkeer, woon-werkverkeer en het recreatieve fietsverkeer blijkt echter het belang van de fietsverbinding. Uit de gemeentelijke leerlingenadministratie blijkt dat dagelijks 500 scholieren gebruik maken van het fietspad tussen Bergen, Afferden en Gennep. Ongeveer de helft maakt gebruik van het fietspad om in Boxmeer of Stevensbeek te komen (voortgezet onderwijs). De andere helft reist via het fietspad naar het Hezelandcollege in Gennep. Dit betekent dat er dagelijks 1000 fietsbewegingen zijn door schoolgaande jeugd. Verder wordt het fietspad gebruikt door mensen uit Bergen, Afferden of Heijen die in één van de andere kernen werken. Ter hoogte van Afferden (Veerweg) kan het fietsverkeer door middel van een veerpont de Maas oversteken. Dagelijks gebruiken ongeveer 50 fietsers dit veer voor woon-werkverkeer. Tevens maken in de zomer per dag circa 700 tot 900 recreatieve fietsers gebruik van het veer.

Op het onderhavige wegvak hebben tussen 2005 en 2009 88 ongevallen plaatsgevonden. Bij 14 ongevallen waren (brom)fietsers betrokken. Bij de (brom)fietsongevallen waren 7 slachtoffers te betreuen waarvan 3 slachtoffers in het ziekenhuis werden opgenomen. Uit de analyse van de ongevallen blijkt dat 20 % van de ongevallen plaatsvindt op de kruisingen van het voornoemde traject en 80 % op de tussenliggende wegvakken.

Ten einde de verkeersveiligheid voor het (brom)fietsverkeer te verbeteren is de Provincie Limburg voornemens het huidige (brom)fietspad langs de N271 tussen de kernen Bergen, Afferden en Heijen te reconstrueren. Om het aantal oversteken terug te dringen zal het westelijk gelegen fietspad verdwijnen en zal het oostelijke fietspad worden verbreed, zodat dit in twee richtingen kan worden bereden. In samenhang met deze ingreep zullen diverse kleinere infrastructurele aanpassingen worden gedaan om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. Het veiliger maken van de diverse oversteeklocaties vormt hiervan een belangrijk onderdeel.

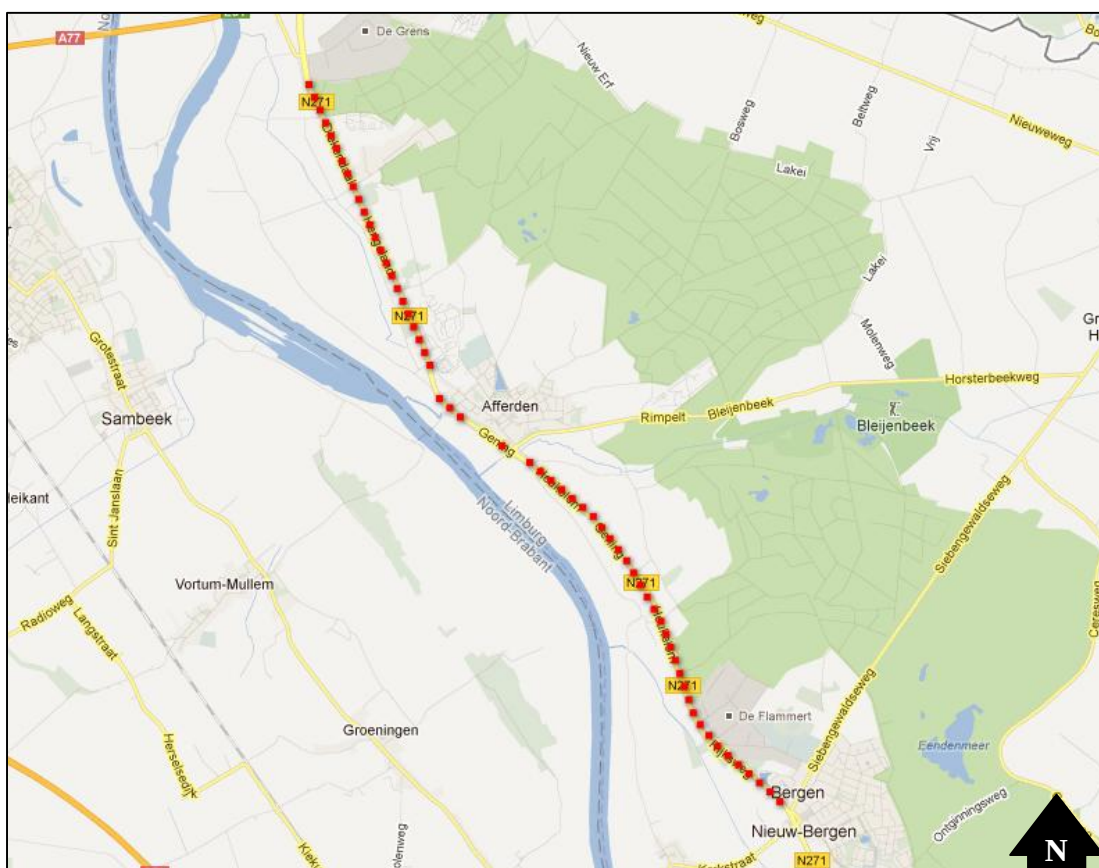
De beoogde nieuwe infrastructurele ingrepen zijn niet geheel passend binnen de ter plekke geldende bestemmingsplanbepalingen. Het planvoornemen kan derhalve pas gerealiseerd worden nadat ten aanzien van het reconstructietracé een nieuw bestemmingsplan is vastgesteld. Vanwege het feit dat het planvoornemen een initiatief van de Provincie Limburg is, waarmee een provinciaal belang is gediend, en gelet op het (gemeente)grensoverschrijdend karakter van het project, heeft de Provincie Limburg in overleg met de gemeenten Gennep en Bergen besloten een zogenaamd provinciaal inpassingsplan ten behoeve van het project vast te stellen.

De achtergronden en programmatische uitgangspunten van het plan, alsmede de verschillende randvoorwaarden waar bij de planontwikkeling rekening mee dient te worden gehouden, zullen in de volgende hoofdstukken nader worden toegelicht.

1.2 Beschrijving plangebied

Het plangebied betreft de te reconstrueren onderdelen van de N271 tussen de kilometerpunten 101.650 en 109.200. Dit deel van het tracé is (globaal) gelegen tussen het industrieterrein 'De Grens' in de gemeente Gennep en het perceel Rijksweg 2 te Nieuw Bergen in de gemeente Bergen. In het reconstructietracé is een aantal deelgebieden te

In figuur 1.1 is de topografische ligging van de onderdelen van het reconstructietracé waar de voorgenomen werkzaamheden zullen plaatsvinden weergegeven. Hoofdstuk 2 bevat een gedetailleerde beschrijving van deze werkzaamheden.



Zoals aangegeven betreft het plangebied een gedeelte van de N271 met aangrenzende gronden. Het plangebied is over het algemeen slechts enkele meters breed en omvat gedeeltelijk de provinciale weg zelf, de berm en het oostelijk fietspad langs de weg en een smalle strook ten oosten van het oostelijke fietspad. Deze smalle strook bestaat voornamelijk uit berm. Het komt echter ook voor dat deze smalle strook door particuliere grond loopt (erf, weide en akker). De gronden die in particuliere eigendom zijn, zullen door de Provincie Limburg ten behoeve van het planvoornemen worden verworven.

Inpassingsplan Reconstructie (brom)fietspad N271
NL.IMRO.99931.PIPfietspadN271-VG01
Status: vastgesteld

gekenmerkt door grotere hoogteverschillen en oude loofbossen en heeft een meer besloten landschap. In onderstaande afbeeldingen zijn enkele foto-impressies van het plangebied opgenomen.



Figuur 1.2: De zuidelijke grens van het plangebied ter hoogte van de Rijksweg 2 te Nieuw Bergen



Figuur 1.3: de N271 ter hoogte van de Gening 11, ten zuiden van Afferden



Figuur 1.4: de N271 ter hoogte van de aansluiting Dorpstraat te Afferden



Figuur 1.5: de N271 ter plaatse van de noordelijke grens van het plangebied

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het plangebied strekt zich uit over het grondgebied van twee gemeenten, te weten de gemeente Bergen en de gemeente Gennep. Op het plangebied zijn diverse bestemmingsplannen van toepassing.

GEMEENTE BERGEN

- § Eerste herziening BP Buitengebied (vastgesteld 7 juli 2009):
Het grootste deel van het plangebied van onderhavig inpassingsplan ligt in de bestemming 'Verkeersdoeleinden' van het in 2009 herziene bestemmingsplan Buitengebied. Binnen deze bestemming is er geen sprake van strijdigheid van het planvoornemen met de bestemmingsplanvoorschriften. Smalle stroken van het oostelijk deel van het reconstructietracé zijn echter gelegen binnen de bestemmingen 'Agrarisch gebied', 'Agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarden', 'Bedrijfsdoeleinden', 'Benzinestation', 'Bosgebied', 'Detailhandel', 'Natuurgebied' en 'Woondoeleinden'. Binnen deze bestemmingen is het gebruik van de gronden ten behoeve van verkeersvoorzieningen niet toegestaan;
- § Bestemmingsplan Industrierrein 2de herziening (vastgesteld 14 januari 1986), goedgekeurd 25 juli 1986):
Een smalle strook van het reconstructietracé ligt in de bestemming 'Groenvoorziening' van dit bestemmingsplan. Binnen de bestemming 'Groenvoorziening' is het gebruik van de gronden ten behoeve van verkeersvoorzieningen niet toegestaan;
- § Bestemmingsplan Uitbreiding bedrijventerrein De Flammert (vastgesteld 8 oktober 1996, goedgekeurd 21 januari 1997):
Een klein deel van het reconstructietracé ligt in de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden' van dit bestemmingsplan. Binnen de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden' is het gebruik van de gronden ten behoeve van verkeersvoorzieningen niet toegestaan;
- § Bestemmingsplan Entreelocatie de Flammert '04 (vastgesteld 23 september 2003, goedgekeurd 20 januari 2004):
Binnen dit bestemmingsplan is een smalle strook van het reconstructietracé gelegen in de bestemming 'Verkeersdoeleinden'. Binnen deze bestemming is er geen sprake van strijdigheid van het planvoornemen met de bestemmingsplanvoorschriften.

GEMEENTE GENNEP

- § Bestemmingsplan Buitengebied (vastgesteld 3 april 2012):
In het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Gennep is het plangebied gelegen binnen de bestemmingen 'Verkeer', 'Natuur', 'Agrarisch met waarden - Natuur en landschap', en 'Wonen'. Uitgezonderd de bestemming 'Verkeer' is het planvoornemen niet passend binnen de regels van deze bestemmingen: het gebruik van de gronden ten behoeve van (openbare) verkeersvoorzieningen is niet toegestaan.

Concluderend kan worden gesteld dat het planvoornemen grotendeels past binnen de vigerende bestemmingsplanvoorschriften: het grootste deel van het reconstructietracé is gelegen binnen de huidige verkeersbestemming van het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Bergen. Echter, op een aantal punten is er sprake van een strijdigheid met de huidige onderliggende bestemmingen. Om deze reden zullen de vigerende bestemmingsplannen ter plaatse van het reconstructietracé moeten worden herzien. Omdat met het planvoornemen provinciale belangen gemoeid zijn en omdat het plangebied zich uitstrekt over het grondgebied van twee gemeenten, is in onderhavig geval gekozen voor de juridische figuur van een provinciaal inpassingsplan.

1.4 Functie en doelstelling van het inpassingsplan

Provinciale Staten zijn het bevoegd gezag ten aanzien van het inpassingsplan. Na vaststelling van het inpassingsplan gaat het plan als het ware werken als een 'regulier' bestemmingsplan. Voor burgers en bedrijven zal in de praktijk weinig verschil te merken zijn bij de procedure. Besluitvorming, publicatie en inspraak is in grote lijnen op dezelfde manier geregeld als bij een bestemmingsplan.

Voorliggend inpassingsplan, waarmee delen van de huidige ter plaatse van het reconstructietracé vigerende bestemmingsplannen worden herzien, heeft een duidelijk ontwikkelingsgericht karakter. Het plan is erop gericht de planologisch-juridische basis te bieden voor de beoogde reconstructie van het (brom)fietspad langs de N271 en de hiermee gepaard gaande infrastructurele ingrepen. Dit inpassingsplan kan worden getypeerd als een gedetailleerd inpassingsplan met een beperkte 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 mogelijke belanghebbenden. De flexibiliteitsmogelijkheden (zoals de wijzigings- en afwijkingsbevoegdheden) dienen ertoe om het toekomstige gewenste grondgebruik te kunnen verwezenlijken, dan wel toekomstige ongewenste ontwikkelingen tegen te kunnen gaan.

1.5 Leeswijzer

In voorliggende toelichting van het inpassingsplan worden de aan het plan ten grondslag liggende uitgangspunten en randvoorwaarden beschreven. Hoofdstuk 2 bevat een uitgebreide omschrijving van het planvoornemen. In hoofdstuk 3 wordt per beleidsthema het relevante Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid behandeld. Vervolgens komen in hoofdstuk 4 de diverse milieuaspecten en overige randvoorwaarden welke met de planontwikkeling samenhangen aan bod. In hoofdstuk 5 wordt de juridische opzet van het inpassingsplan toegelicht. Hoofdstuk 6 bevat een beschrijving van de economische uitvoerbaarheid. In het afsluitende hoofdstuk 7 wordt de te volgen procedure beschreven.

2 PLANBESCHRIJVING

2.1 Inleiding

Het planvoornemen betreft de reconstructie van het (brom)fietspad langs de N271 en de hiermee samenhangende ingrepen aan de omringende infrastructuur tussen de kilometerpunten (kmp) 101.650 en 109.200. In aanvulling op paragraaf 1.1 worden in de hierna volgende paragraaf de aan het project ten grondslag liggende de uitgangspunten en doelstellingen nog eens kort toegelicht. Paragraaf 2.3 bevat vervolgens een gedetailleerde beschrijving van de beoogde infrastructurele werken.

2.2 Uitgangspunten en doelstellingen

De fietspaden langs de N271 voldoen niet meer aan de huidige verkeerskundige richtlijnen en verkeren in slechte onderhoudstoestand. Op veel plaatsen drukken wortels van bomen het asfalt kapot of zijn tegels verschoven. Verder is op veel plaatsen de afstand tussen het fietspad en de rijbaan onvoldoende groot, en laat de breedte van het fietspad te wensen over. Uit analyse van de ongevallencijfers blijkt dat de meeste ongevallen plaatsvinden bij het oversteken van de N271, in het bijzonder ter hoogte van het veer bij Afferden. Ter hoogte van de Veerweg dienen de fietsers de N271 in een keer over te steken. De N271 ligt ter plekke in een flauwe bocht waardoor het overzicht ontbreekt en er een verkeersonveilige situatie ontstaat. Ter hoogte van de Veerweg is er onvoldoende breedte aanwezig om de fietsers via een middengeleider in twee fasen te laten oversteken.

Door een in twee richtingen te berijden fietspad aan te leggen aan de oostelijke zijde van de N271 wordt het aantal fietsoversteken sterk teruggedrongen. Het gebied ten westen van de N271 ligt grotendeels in het winterbed van de Maas. Door het lage aantal bestemmingen in dit gebied kan het aantal oversteekplaatsen op een veiligere manier geregeld worden. Het uiteindelijke doel van het planvoornemen is door het toepassen van de huidige verkeerskundige inzichten middels een nieuwe inrichting van het (brom)fietspad de verkeersveiligheid voor met name het (brom)fietsverkeer te verbeteren.

2.3 Reconstructieontwerp

In opdracht van de Provincie Limburg en in samenspraak met de gemeenten Gennep en Bergen heeft Plangroep Heggen een ontwerp voor de beoogde reconstructie uitgewerkt. Dit ontwerp is opgenomen als losse bijlage van deze plantoelichting.

Het reconstructieontwerp kan (van zuid naar noord) als volgt worden beschreven: omdat de meeste uitwisseling van het verkeer (en voornamelijk het (brom)fietsverkeer) aan de oostzijde van de N271 plaatsvindt wordt over het gehele tracé (kmp 101.650 t/m 109.200) een tweerichtingen (brom)fietspad aangelegd van 3 meter breed. In Nieuw Bergen zal het (brom)fietspad ter hoogte van de Rijksweg 2 worden voortgezet vanaf het bestaande fietspad. Ter hoogte van de aansluiting Heukelom, Berkenkamp (kmp 103.600) wordt er een middengeleider aangelegd, zodat het (brom)fietsverkeer in twee fasen de weg kan oversteken. Aan de zuidkant van Afferden sluit het (brom)fietspad aan op de bestaande parallelweg. Ter hoogte van de Gening 1 wordt een tractorsluis aangelegd. Ter hoogte van de kern Afferden komt het (brom)fietspad tussen kmp 105.200 en 106.600 aan weersijden van de weg te vervallen. Hierdoor ontstaat er ter hoogte van de aansluiting met de Veerweg (106.150) extra ruimte in het dwarsprofiel van de weg. Door deze extra ruimte kan er een middengeleider worden aangelegd, zodat het (brom)fietsverkeer veilig (in twee fasen) de weg kan oversteken. Aan de noordzijde van Afferden, bij de aansluiting van de Dorpsstraat op de N271 nabij camping Klein Canada, wordt er een middengeleider aangelegd. Door het enorme hoogteverschil tussen de N271 en het maaiveld van de camping dient de as van de N271 naar het westen te worden verschoven. Hierdoor ontstaat voldoende ruimte tussen de hoofdrijbaan en het nieuwe (brom)fietspad (kmp 106.500 tot en met 107.100). Bij de geleider ter hoogte

van de aansluiting Hengeland sluit de N271 weer aan op de bestaande as (kmp 107.100). Ter hoogte van de aansluiting Erfesebosweg wordt het (brom)fietspad op verzoek van de gemeente Gennep uitgebogen naar 6 meter. Hierdoor kan het verkeer zich tussen het (brom)fietspad en de provinciale weg opstellen. Ter hoogte van kmp 108.850 sluit de Lankerseweg aan op de N271. Hier worden eveneens middengeleiders aangelegd voor het overstekend (brom)fietsverkeer. Ter hoogte van Kmp 109.200 sluit het (brom)fietspad aan op de bestaande parallelweg.

Op alle bestaande aansluitingen waar een linksafvak is gelegen worden alle gestreepte vlakken omgebouwd tot een fysieke geleider om oneigenlijk gebruik (inhalen) tegen te gaan en rugdekking te geven aan het verkeer welk staat opgesteld. Tot slot worden alle bushaltes langs het tracé opnieuw aangelegd en toegankelijk gemaakt.

Tot slot wordt opgemerkt dat in het plan een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen voor een deel van het perceel Diekendaal 21 (nr. 3410, sectie F van de kadastrale gemeente Gennep). De gemeente Gennep is voornemens ter plaatse van dit perceel een pleisterplaats aan te leggen. Middels de betreffende wijzigingsbevoegdheid kan de aanleg van de beoogde pleisterplaats mogelijk gemaakt worden. Daartoe dient wel aan de in de planregels benoemde randvoorwaarden te worden voldaan.

3 BELEID

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de verschillende ten aanzien van het planvoornemen relevante beleidsaspecten behandeld. Dit betreft zowel het beleid van centrale als decentrale overheidslagen. Het beleid van het Rijk en de Provincie vormt het raamwerk waarbinnen het regionaal en gemeentelijk beleid gestalte heeft gekregen. De verschillende beleidsstukken tezamen behelzen het beleidskader waarbinnen voorliggend inpassingsplan moet passen.

Het relevante beleid zal per beleidsthema worden beschreven. Deze thematische benadering betekent dat bepaalde beleidsstukken, zoals de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, meerdere keren aan bod zullen komen. Achtereenvolgens wordt het relevante (algemene) ruimtelijke beleid, verkeers- en vervoersbeleid, waterbeleid, cultuurhistorisch beleid en de relevante natuurbeschermingswetgeving behandeld.

3.2 Ruimtelijk beleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, opgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu) behelst een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in Nederland en vormt de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt verschillende beleidsdocumenten, zoals de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

In de Structuurvisie stelt het Rijk heldere ambities voor Nederland in 2040, welke inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen. Het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid wordt ingezet voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Ten aanzien van deze opgaven zijn drie hoofddoelen geformuleerd:

- § het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- § het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat;
- § het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving, waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

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

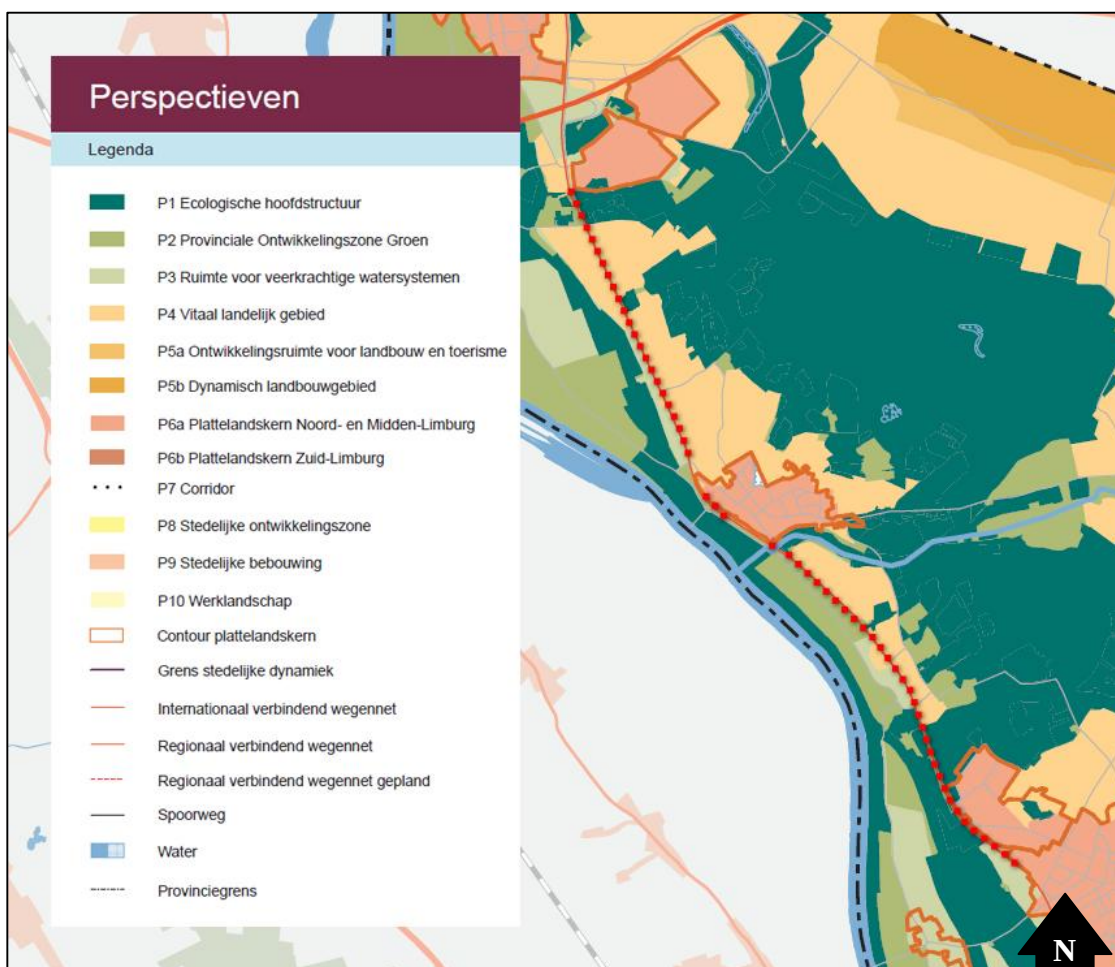
Het Rijk brengt de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegenen die het aangaat (burgers en bedrijven) en laat meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'). Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudiger regelgeving. Wanneer rijksdoelen en nationale belangen raken aan regionale opgaven, vraagt dit echter om heldere taakverdeling en samenwerkingsafspraken tussen de betrokken overheden. Een rijksverantwoordelijkheid kan aan de orde zijn indien een onderwerp in beheer is bij het Rijk, nationale baten en/of lasten heeft of de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Indien een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is, een hoog afwentelingsrisico kent of indien over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan, kan er

eveneens sprake zijn van een rijksverantwoordelijkheid. Dergelijke belangen zijn in voorliggend plan niet in het geding.

Zoals aangegeven is de Nota Mobiliteit, waarin tot voor kort de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid waren vastgelegd, door de SVIR vervangen. In bijlage 6 van de SVIR is echter opgenomen dat enkele essentiële beleidsbeslissingen uit de Nota Mobiliteit (gewijzigd) van kracht blijven. Deze onderwerpen moeten op grond van de Planwet verkeer en vervoer worden uitgewerkt in decentrale plannen. In paragraaf 3.3 (Verkeers- en vervoersbeleid) wordt dieper op dit onderdeel van de SVIR ingegaan.

3.2.2 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006

Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006, laatst geactualiseerd in 2011) behelst, als integraal plan, het streekplan, het waterhuishoudingplan en het milieubeleidsplan van de Provincie Limburg. Tevens bevat het de hoofdlijnen van het provinciaal verkeers- en vervoersbeleid en vormt het een economisch beleidskader op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke elementen daarvan betreft. Tot slot vormt het POL2006 een welzijnsplan op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft.



Figuur 3.1: uitsnede POL2006 perspectievenkaart

Het POL2006 is sinds de vaststelling in 2006 waar nodig geactualiseerd. De meest recente actualisatie stamt uit 2011. De tussentijds verschenen POL-aanvullingen en herzieningen zijn opgenomen in de tekst en op de kaartbeelden verwerkt.

Hoofddoel van het provinciale omgevingsbeleid is het tot stand brengen van de kwaliteitsregio Limburg: een regio die de kwaliteit van leven en leren, en van wonen en werken centraal stelt en die stevig is ingebed in internationaal verband. Zowel ondergrond (bodem, water), netwerken (wegen, spoorwegen, waterwegen, leidingen) als ruimtegebruikspatroon (wonen, werken, voorzieningen, landbouw, natuur) zijn bepalend voor de kwaliteiten en ontwikkelingsmogelijkheden van de provincie. Zij vormen de basis voor een gebiedsgerichte aanpak. In deze aanpak worden verschillende beleidsniveaus onderscheiden: stedelijke gebieden naast landelijke gebieden, en daarop voortbordurend een gedetailleerder onderscheid tussen diverse beleidsperspectieven. Op de POL2006 perspectievenkaart (kaart 1, zie figuur 3.1 op de vorige pagina) is het plangebied gelegen in de beleidsperspectieven P1 'Ecologische Hoofdstructuur', P2 'Provinciale Ontwikkelingszone Groen', P4 'Vitaal Landelijk gebied' en P6a 'Plattelandskern Noord- en Midden-Limburg'.

P1 ECOLOGISCHE HOOFDSTRUCTUUR

De Ecologische hoofdstructuur omvat bestaande bos- en natuurgebieden, te ontwikkelen nieuwe natuur- en beheersgebieden, ecologisch water en beken met een specifiek ecologische functie (SEF-beken). In dit perspectief liggen de bijzondere natuurgebieden, zoals Nationale Parken, Natuurbeschermingswetgebieden, waardevolle bossen en de gebieden die zijn aangewezen (of aangemeld) als Vogel- en Habitatrichtlijngebied. Het gaat in alle gevallen om gebieden van nationale of Europese betekenis. De EHS maakt onderdeel uit van de Ruimtelijke Hoofdstructuur volgens de (voormalige) Nota Ruimte. Binnen de EHS komen hier en daar op bestemmingsplanniveau andere bestemmingen en functies voor variërend van infrastructuur, landbouwgronden tot militaire terreinen, woningen en toeristische voorzieningen e.d.

Het provinciaal beleid voor de EHS is gericht op het beschermen en realiseren van deze samenhangende robuuste structuur van grotere natuur- en bosgebieden en de verbindingen daartussen. Voor ontwikkelingen die de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden aantasten of de nagestreefde natuurontwikkeling belemmeren geldt een 'nee, tenzij' regime. Als de Provincie dergelijke activiteiten toch toestaat, moet compensatie plaatsvinden. In paragraaf 3.6.3 en in hoofdstuk 4 worden de gevolgen van de ligging van het plangebied in en nabij onderdelen van de EHS nader toegelicht.

P2 PROVINCIALE ONTWIKKELINGSZONE GROEN

De Provinciale ontwikkelingszone groen (POG, P2) vormt samen met de EHS de ecologische structuur in Limburg. Anders dan de EHS omvat de POG vooral landbouwgebieden. Binnen de POG geldt een ontwikkelingsgerichte basisbescherming: behoud en ontwikkeling van natuur en landschapswaarden zijn richtinggevend voor ontwikkelingen in de POG. Ook van belang zijn het in stand houden van een goede toeristisch-recreatieve structuur en een op het landschap georiënteerde landbouw. Het behoud en bewerkstelligen van de juiste basiscondities voor de beoogde verbetering van natuur- en watersystemen, mede met het oog op het waarborgen van een gegarandeerde en veilige drinkwatervoorziening verdienen specifieke aandacht. Het bebouwingsarme karakter dient in principe te worden gehandhaafd. Vergelijkbaar met de EHS wordt in paragraaf 3.7.3 en hoofdstuk 4 dieper ingegaan op de gevolgen van de ligging van het plangebied in en nabij onderdelen van de POG.

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 stiltegebieden, grondwaterbeschermingsgebieden, hydrologische bufferzones rondom natte natuurgebieden of leefgebied voor ganzen en weidevogels. Met respect voor de aanwezige kwaliteiten worden 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 gelden ten aanzien van het perspectief 'P4 Vitaal landelijk gebied'.

P6A 'PLATTELANDSKERN NOORD- EN MIDDEN LIMBURG

Het perspectief '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 bijvoorbeeld woongebied, dienstverlening, winkelzones, volkstuinen, plantsoenen en begraafplaatsen. Infrastructuurle werken (waaronder de aanleg / reconstructie van een (brom)fietspad) maken een integraal onderdeel uit van het perspectief 6a. Een verkeersveilige weg door/nabij een (plattelandskern) 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 gelden ten aanzien van het perspectief 'P6a Plattelandskern Noord- en Midden-Limburg'.

3.3 Verkeers- en vervoerbeleid

3.3.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In het mobiliteitssysteem van Nederland, zoals verwoord in de SVIR, zet het Rijk de gebruiker centraal. Het Rijk wil samen met de decentrale overheden werken aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Robuustheid en samenhang, met inzet van alle beschikbare modaliteiten, zijn noodzakelijk om een goede bereikbaarheid te kunnen garanderen. Het regionale en nationale mobiliteitssysteem hangen nauw met elkaar samen een goede aansluiting tussen de verschillende systemen is van belang. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor het regionale mobiliteitssysteem waarin ook langzaam en recreatief verkeer een volwaardige plaats hebben. Decentrale overheden dienen, op basis van beschikbare middelen en instrumenten, in hun provinciale, regionale en gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen aan te geven welke bijdragen zij leveren aan de uitvoering van de SVIR voor de planperiode 2020/2028.

In bijlage 6 van de SVIR zijn de essentiële beleidsbeslissingen uit de vroegere Nota Mobiliteit opgenomen, welke in geactualiseerde vorm ook onder de SVIR van kracht blijven. Met betrekking tot voorliggend inpassingsplan zijn de beleidsbeslissingen ten aanzien van de aspecten fietsverkeer en verkeersveiligheid van belang.

FIETSVERKEER

Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen hebben bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk in stand houden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer. De decentrale overheden dienen vooraf de effecten van infrastructuurle maatregelen op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van wandelen en fietsen te inventariseren. Alle overheden stimuleren het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur. Decentrale overheden en waterschappen kunnen dit onder meer doen door te zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Voor de realisering van het fietsnetwerk nemen zij in de PVVP's, RVVP's en het gemeentelijk beleid een doel voor 2020 op.

VERKEERSVEILIGHEID OP DE WEG

Het nationale doel is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden. Het nationale doel is:

- § een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 500 in 2020;
- § een reductie van het aantal ernstig verkeersgewonden tot maximaal 10.600 in 2020;
- § behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie.

De registratie van verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden blijft op een voldoende niveau gehandhaafd.

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

Voorliggend plan, dat in hoofdzaak tot doel heeft de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer langs de N271 te vergroten, draagt bij aan de realisatie van deze algemene doelstellingen.

3.3.2 Duurzaam veilig

Om het hoofd te kunnen bieden aan de hoeveelheid ongevallen in het Nederlandse verkeer hebben het Rijk, de Provincies, de gemeenten en de waterschappen in 1997 samen het principe Duurzaam Veilig geïntroduceerd. Dit principe rust op een aantal kenmerken:

- § een omgeving die qua infrastructuur aangepast is aan de beperking van de menselijke vermogens;
- § voertuigen die voorzien zijn van middelen om de taken van mensen te vereenvoudigen en die geconstrueerd zijn om de kwetsbare mens zo goed mogelijk te beschermen;
- § verkeersdeelnemers die adequaat worden opgeleid en geïnformeerd.

Voor de infrastructuur wordt een duidelijke driedeling gemaakt in de typen wegen:

- § erftoegangsweg met een wettelijke maximum snelheid van 60 km/u, geen rijbaanscheiding, gemengd gebruik met fietsers en langzaam verkeer, gelijkvloerse aansluitingen en de mogelijkheid voor fysieke snelheidsremmende maatregelen;
- § gebiedsontsluitingswegen met een wettelijke maximum snelheid van 80 km/u, een duidelijke rijbaanindeling, gescheiden gebruik voor fietsers en langzaam verkeer, met ongelijkvloerse of snelheidsgeremde ongelijkvloerse aansluitingen;
- § stroomwegen met een wettelijke maximum snelheid van 100 of 120 km/u, een duidelijke fysiek gescheiden rijbaanindeling, gescheiden gebruik voor fietsers en langzaam verkeer met alleen ongelijkvloerse aansluitingen.

De richtlijnen uit Duurzaam Veilig zijn verwerkt in de provinciale beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet. De N271 kan worden aangemerkt als een regionale gebiedsontsluitingsweg. Bij het reconstructieontwerp van het toekomstige (brom)fietspad is rekening gehouden met de principes van 'Duurzaam Veilig'.

3.3.3 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006

De hoofdlijnen van het provinciale verkeers- en vervoersbeleid zijn in het POL2006 beschreven in hoofdstuk 5 'Economie en Mobiliteit'. De Provincie streeft naar een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoerssysteem. Verbetering van de verkeersveiligheid blijft een belangrijke opgave. 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.

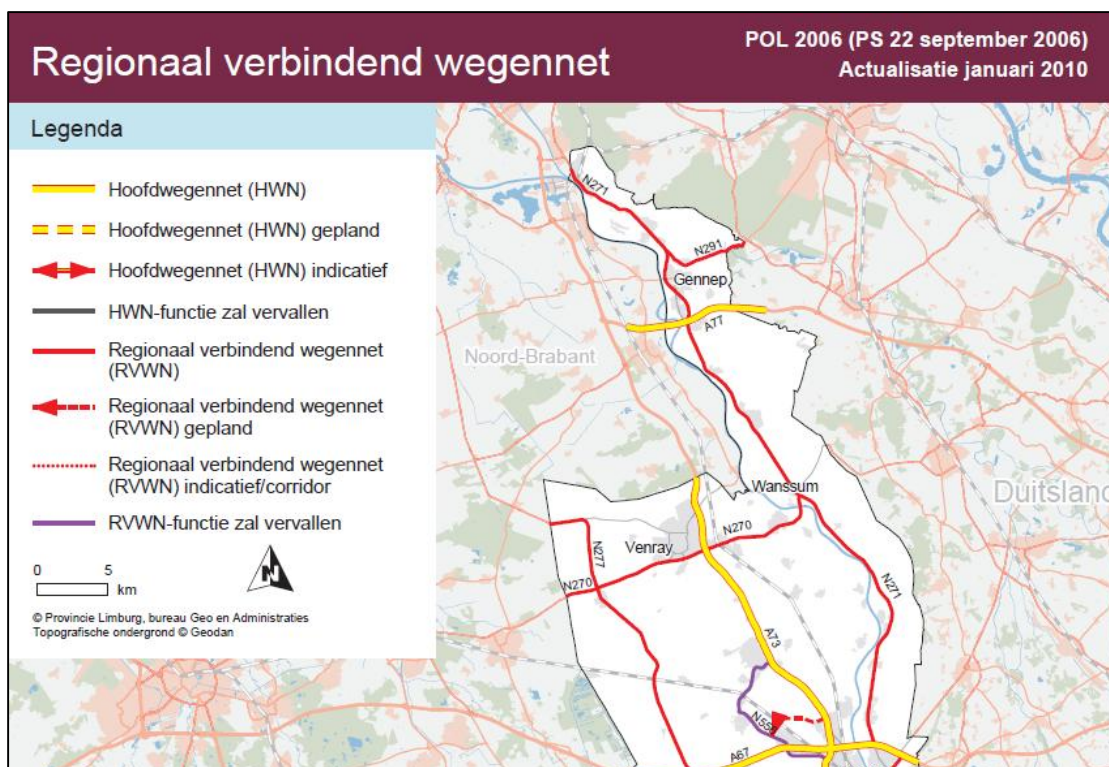
De doorontwikkeling van de Limburgse economie en arbeidsmarkt naar nieuwe, moderne richtingen en sectoren kan in belangrijke mate worden ondersteund door adequate infrastructuurvoorzieningen.

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

De Provincie is verantwoordelijk voor de planning, realisatie, beheer en onderhoud van het regionale wegennet. In onderstaand figuur 3.2 is een uitsnede van de POL-kaart 5E: regionaal verbindend wegennet (RVWN) weergegeven. Hierop is te zien dat de provinciale weg N271 onderdeel uitmaakt van dit RVWN.



Figuur 3.2: Uitsnede POL kaart 5e: Regionaal Verbindend Wegennet

De Provincie is verantwoordelijk voor de planning, realisatie, beheer en onderhoud van het regionale wegennet. Mede op basis van de netwerkanalyses heeft de Provincie afspraken gemaakt met andere wegbeheerders, over functie en uitvoering van wegen, incidentmanagement en planning van wegbeheer, om zodoende tot een optimaal functionerend systeem te komen. Als verantwoordelijke wegbeheerder is de Provincie dan ook initiatiefnemer van de voorgenomen reconstructie van het (brom)fietspad langs de N271 tussen de kernen Bergen, Afferden en Heijen. Overeenkomstig deze uitgangspunten heeft, tijdens de totstandkoming van het reconstructieontwerp, derhalve ook overleg plaatsgevonden met de gemeenten Gennep en Bergen.

Het verkeers- en vervoersbeleid van de Provincie Limburg is verder uitgewerkt in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan. Dit plan is in verband met de eisen die de Planwet en de SVIR (voorheen: de Nota Mobiliteit) daaraan stelt eind 2006 als een aparte POL-aanvulling vastgesteld.

3.3.4 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is op 14 maart 2007 door Provinciale Staten vastgesteld en vormt zoals hiervoor aangegeven een aanvulling op het POL2006. Als centrale ambitie is verwoord dat de Provincie toe wil naar een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen, goederen en informatie, door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen van de zijde van de overheid en door een efficiënt gebruik van deze vervoersvoorzieningen door burgers, overheid en bedrijven. Het leidende principe daarbij is 'Mobiliteit met verstand', wat betekent dat er een afgewogen keuze van maatregelen en aanpakken gemaakt dient te worden.

Naast het autovervoer vormen fietsen en lopen belangrijke modaliteiten van transport. Ook in het voor- en natransport zijn dit onmisbare elementen in het ketenvervoer. De Provincie wenst dan ook het fietsen en lopen te stimuleren door veilige en aantrekkelijke voorzieningen tussen herkomst en bestemming.

Het aandeel fiets in de vervoermiddelkeuze in Limburg is duidelijk lager dan het Nederlandse gemiddelde van 25%. De Provincie wil het gebruik van de fiets stimuleren, vooral voor de korte afstanden tot ongeveer 7,5 km. Door de hele provincie worden inspanningen gedaan voor veilig fietsverkeer op de wegen, tussen de kernen, via fietsroutenetwerken en de verknopingen en aansluitingen daarvan. Ook hier moeten fietsvoorzieningen veilig en uitnodigend zijn, voor alle typen gebruikers, dus zowel voor scholieren, werkenden, winkelbezoekers als voor de recreatieve en toeristische fietsers.

Het fietsbeleid vergt vooral een gezamenlijke integrale aanpak van Provincie en gemeenten: het is niet los te zien van het beleid ten aanzien van de andere modaliteiten (bijv. openbaar vervoer), van veiligheid, ruimtelijke ontwikkeling, duurzaamheid en leefbaarheid. Op lokaal en regionaal niveau is het noodzakelijk dat de fietser kan beschikken over veilige en comfortabele fietsvoorzieningen in de vorm van fietspaden en fietsstroken. Deze moeten een overzichtelijk, goed verknoopt netwerk vormen van logische en directe routes. Het regionale netwerk van fietsverbindingen moet op een logische wijze een doorzetting kennen op lokaal niveau met het daar aanwezige netwerk (bijv. school-thuisroutes). Vrijliggende fietspaden, ontvlechting op routes en voorkeursbehandeling op kruispunten (vrije rechtsaf, extra of versneld groen bij VRI's) maken het fietsen extra aantrekkelijk en snel, maar ook veiliger.

Voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen bestaat er al het (utilitaire) provinciaal fietsroutenetwerk, dat aansluit op fietsnetwerken over de provinciegrenzen heen. De gemeenten beschikken over hun gemeentelijke fietsnetwerken of fietsroutes. Hierin ontbreken op een aantal plaatsen nog wenselijke fietsvoorzieningen. Het provinciaal fietsroutenetwerk is in samenspraak met de Limburgse gemeenten opgesteld en geeft een overzicht van de belangrijke fietsroutes tussen gemeenten, de aanwezigheid van fietsvoorzieningen op die routes en gevaarlijke oversteeklocaties. De Provincie gebruikt dit netwerk dan ook als een handvat bij het stellen van prioriteiten voor deze fietsinfrastructuur.

De huidige fietspaden langs de N271 ter hoogte van het plangebied vormen een onderdeel van het provinciale fietsroutenetwerk. Het planvoornemen, waardoor de staat van het onderhoud van het fietspad en de verkeersveiligheid voor de gebruikers wordt verbeterd, is derhalve passend binnen de uitgangspunten van het provinciale verkeers- en vervoersbeleid.

3.3.5 Regionale Mobiliteitsvisie RMO Venlo - Venray

Het Regionaal Mobiliteits Overleg (RMO) Venray-Venlo fungeert al geruime tijd als het platform waar de zeven gemeenten in Noord-Limburg - Mook en Middelaar, Bergen, Gennep, Venray, Horst aan de Maas, Peel en Maas en Venlo - samenwerken op het gebied van verkeer en vervoer.

In het RMO Venray-Venlo is besloten tot het opstellen een regionale mobiliteitsvisie (RMV). De mobiliteitsvisie beoogt het regionaal kader inzake het mobiliteitsbeleid te vormen. De visie rust op twee pijlers, te weten een beleidsvisie en een uitvoeringsprogramma. De regionale mobiliteitsvisie bevindt zich als planfiguur tussen het PVVP en de Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplannen (GVVP's).

In een koers op hoofdlijnen zijn pijlers van het regionale beleid uitgezet. Onder andere de volgende kernpunten worden geformuleerd:

- § het hoofdwegennet dient de bereikbaarheid van de regio in de toekomst te garanderen;
- § vermeden moet worden dat het regionale wegennet de functies van het hoofdwegennet gaat overnemen;
- § de regio wil een imago als fietsregio waarbij naast een hoogwaardig fietsnetwerk ook innovaties, zoals fietssnelwegen/snelfietsroutes, de elektrische fiets/E-bike, duurzame verlichting, e.d. een plaats in de uitvoering krijgen. Hiermee wordt (ook) een belangrijke bijdrage geleverd aan duurzame mobiliteitsontwikkeling.

Op strategisch, regionaal en lokaal niveau zijn diverse beleidsvoornemens geformuleerd om de koers op hoofdlijnen te verwezenlijken: op regionaal niveau wordt de fiets beschouwd als een betekenisvol instrument om de mobiliteitsontwikkelingen te kunnen beïnvloeden. In het bijzonder in een regio waar het openbaar vervoer slechts een beperkt aandeel heeft, kan de fiets als hoofd- of voortransportmiddel een belangrijke rol vervullen. Uitgangspunt is dat vanuit alle kernen goede fietsverbindingen aanwezig moeten zijn naar nabijgelegen grotere kernen. Dat dient zowel het utilitair fietsverkeer als recreatief verkeer. Op regionaal niveau wordt hierin geen onderscheid gemaakt. Op lokaal niveau kunnen fietsvoorzieningen voor recreatief verkeer een andere invulling krijgen dan de voorzieningen voor utilitaire fietsers. De rivier de Maas leidt momenteel nog tot een te grofmazig oost-west netwerk in de regio. Alle kernen zijn door middel van een fietsverbinding verbonden met een nabijgelegen grotere kern. Dit geldt eveneens voor de belangrijke werkgelegenheidslocaties en recreatiegebieden. De voorzieningen zijn afhankelijk van de functie van de weg waarover de fietsverbinding leidt. In verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom kan volstaan worden met fietsstroken. Langs gebiedsontsluitingswegen worden in alle situaties vrijliggende fietsvoorzieningen gerealiseerd. Ontbrekende schakels in het netwerk worden aangelegd of in onderzoek genomen. Met name verbetering en aanleg van Maaskruisende verbindingen kunnen zorgen voor een kwaliteitssprong in het regionale fietsnetwerk.

De N271 kan worden aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg. In de huidige situatie zijn (in het buitengebied) al vrijliggende fietspaden langs deze weg aanwezig. Onderhavig plan is dan ook niet opgenomen in de concrete projectenlijst van de regio. Dit laat onverlet dat de beoogde verbetering aan de bestaande fietsinfrastructuur past binnen de uitgangspunten van het regionale mobiliteitsbeleid en bijdraagt aan de in de visie geformuleerde ambitie.

3.3.6 Regiovisie Gennep - Bergen - Mook en Middelaar en het sleutelproject N271

De gemeenten Gennep, Bergen en Mook en Middelaar hebben samen een strategische Regiovisie opgesteld, waarin een bestendig toekomstperspectief voor de regio is vastgelegd. Door gezamenlijk een Regiovisie te ontwikkelen hebben de gemeenten de bestaande plannen

en ambities aan een gezamenlijke focus gekoppeld. Deze gezamenlijke focus is noodzakelijk om een dreigende achterstand op andere regio's te voorkomen.

In de Regiovisie zijn de wensen en ambities van de deelnemende gemeenten geformuleerd. Tevens wordt met twee sleutelprojecten aangegeven welke met voorrang ter hand worden genomen. Vanuit het onderscheidende profiel van de regio zijn de strategische keuzes gemaakt, gericht op het benutten en versterken van de regionale economie en de leefbaarheid.

De primaire programma's zijn:

1. investeren in exclusieve woonprogramma's;
2. ontwikkelen van een bijzonder toeristisch recreatief product;
3. investeren in een duurzame landbouw;
4. ontwikkelen van bijzondere zorgcomplexen en zorgconcepten.

Deze programma's moeten in onderlinge samenhang worden uitgevoerd. Voorwaardenscheppend zijn de programma's veiligheid (water), ruimtelijke kwaliteit en verbindingen en netwerken. Om zich tot een excellente regio te kunnen ontwikkelen is een zogenaamde alzijdige ontsluiting nodig, vanuit alle windrichtingen en voor alle vervoersmodaliteiten. De noord-zuid - en oost-westverbindingen moeten als een ladder met sporten de regio toegankelijk maken voor de inwoners van de stedelijke regio's, en ervoor zorgen dat de regio zelf een beroep kan blijven doen op de voorzieningen (middelbaar en hoger onderwijs, zorg en werkgelegenheid) aan de andere zijde van de Maas en in Duitsland.

De opwaardering van de (omgeving van) de N271 is in dit kader een van de twee in de regiovisie benoemde sleutelprojecten. De N271 loopt in noord-zuidrichting door de regio. Voor deze weg staat een kwaliteitsslag centraal: momenteel heeft de weg nog het functionele karakter van een hoofdverbindingsweg. De omgeving (zowel de dorpen als de verschillende aangrenzende landschappen) wordt vanaf de weg nauwelijks beleefd. In de Regiovisie is nadrukkelijk gesteld dat de weg de potentie heeft om als het 'uithangbord' te fungeren van alles wat de regio te bieden heeft. Niet alleen als drager van verkeer en vervoer, maar juist in de combinatie hiervan met ondersteunende voorzieningen, het zichtbaar maken van de huidige cultuur en de cultuurhistorie van de streek langs deze weg en van de landschappelijke kwaliteiten. Deze route kan zo faciliterend zijn aan de uitbouw van het recreatief en toeristisch potentieel van de regio en tegelijkertijd een waarborg zijn voor de bereikbaarheid van het gebied. Dit is verder uitgewerkt in het document 'Sleutelproject N271 'etalage' van de regio 'Bouwstenen' & Programma Verbindingen en Netwerken 'De Maaswijde'. In dit document zijn naast een visie (De N271 als zogenaamde 'bedelketting' van de regio) ook ontwerp-kaders en maatregelen voor de N271 voorgesteld. Deze zien (onder andere) op de herinrichting van de weg, de landschappelijke inpassing en de ontwikkeling van hoofdkernen en pleisterplaatsen langs de weg.

Met name het thema 'herinrichting' is ten aanzien van voorliggend inpassingsplan van belang. De wens is om van de N271 een gebiedsontsluitende weg te maken die de bestemmingen aan de weg onderling functioneel verbindt, in combinatie met veilige aansluitingen van de bestemmingen en veilige oversteekpunten voor verkeer van kruisende verbindingen. Met betrekking tot het fietsverkeer wordt opgemerkt dat de N271 bijna helemaal voorzien is van een vrijliggend fietspad. Slechts ter hoogte van Gennep ontbreekt een belangrijke schakel. Deze schakel is vooral van belang in het kader van het verbindende netwerk, waarbij snel en zonder obstakels de route langs Gennep kan worden afgelegd. Voor het overig deel van de N271 wil de regio het comfort van het fietspad verbeteren door verbreding (waar mogelijk, zonder bestaande bomen te hoeven kappen) en door het aanbrengen van verlichting langs de fietspaden. Randvoorwaarde daarbij is wel dat de verlichting alleen in de avonduren brandt en dat de verlichting een rustige kleur heeft, zoals ledverlichting en/of dynamisch is, dat wil zeggen alleen brandt als er iemand langs rijdt. Zo is het mogelijk om in comfort te voorzien zonder onacceptabele lichtvervuiling.

De middels voorliggend plan beoogde reconstructie van het (brom)fietspad zal de verkeersveiligheid voor (brom)fietsers significant verbeteren. In de eerste plaats wordt het aantal (brom)fietsoversteken sterk teruggedrongen. Daarnaast wordt door de aanleg van een aantal middengeleiders de oversteekbaarheid van de N271 verbeterd. De verbetering van de fietsinfrastructuur doet niet af aan de overige ten aanzien van het sleutelproject benoemde speerpunten. Als zodanig past het planvoornemen binnen de regiovisie van de gemeenten Gennep, Bergen en Mook en Middelaar.

3.3.7 Integraal Verkeers- en Vervoersplan gemeente Gennep

In september 2005 heeft de gemeenteraad van Gennep het Integraal Verkeers- en Vervoersplan (IVVP) vastgesteld. Dit IVVP bestaat uit drie notities:

- § 'De aftrap voor verkeer en vervoer'. Hierin zijn de uitgangspunten en kaders voor het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid beschreven;
- § 'Scoren in het Genneps verkeer en vervoer' bevat de uitgangspunten en kaders voor het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid;
- § 'Uitvoeringsprogramma verkeer en vervoer' is een nadere uitwerking van de taken en doelstellingen in een maatregelenpakket voor de periode 2005 t/m 2010.

Het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente Gennep richt zich in het algemeen op de bevordering van de verkeerveiligheid, bereikbaarheid en (verkeers)leefbaarheid in de gemeente. Een belangrijk onderdeel hiervan vormt de vertaling van het landelijke 'Duurzaam Veilig' beleid in het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid.

Voor een duurzame aanpak van de verkeersveiligheid in de gemeente betekent dit achtereenvolgens:

- § het opzetten van (nieuwe) functietoekenning aan wegen;
- § het werken aan de noodzakelijke homogeniteit in het verkeer;
- § het zorgen voor een voorspelbaar verkeersgedrag.

Bij de *functietoekenning* wordt landelijk onderscheid gemaakt in wegen met de functie:

1. stromen (voor snel verwerken van doorgaand verkeer: verkeersader);
2. gebiedsontsluiting (om gebieden als woonwijken, bedrijventerreinen, recreatiegebieden en dergelijke vlot toegankelijk te maken: verkeersader);
3. erftoegang (voor het toegankelijk maken van woningen en winkels en tegelijkertijd de straat als ontmoetingsplaats veilig stellen: verblijfsgebied).

De noodzakelijke *homogeniteit* in het verkeer wordt verkregen door beperkingen te stellen aan conflictsituaties en rij snelheden. Op kruispunten wordt een lage snelheid verlangd. Daarmee wordt het gewenste effect bereikt, namelijk dat verschillen in snelheid en rijrichting alsmede verschillen tussen massa van voertuigen en kwetsbare verkeersdeelnemers klein blijven.

Het aantal handelingen dat een verkeersdeelnemer (voetganger, fietser, automobilist) moet uitvoeren dient in balans te zijn met zijn snelheid en de omgeving. Met name bij reconstructies van wegen en ontwerpen van nieuwe situaties dient hier rekening mee gehouden te worden. Daarmee wordt onzeker gedrag omgezet in *voorspelbaar* gedrag.

Het concept Duurzaam Veilig is een lange termijn maatregel. De volledige Duurzaam Veilige (her)inrichting van hoofdwegen en woongebieden in Nederland brengt extra kosten met zich mee. Het is daardoor niet mogelijk binnen een relatief korte tijd tot een volledige uitvoering te komen. Geschat wordt dat dit ongeveer een periode van 20 tot 30 jaar in beslag zal nemen. In de eerste fase moet door de gemeente met behulp van sobere, kosteneffectieve maatregelen een duidelijke aanzet tot een Duurzaam Veilige inrichting worden gegeven. Deze eerste fase vindt onder andere zijn weerslag in het 'Uitvoeringsprogramma verkeer en vervoer'. Dit uitvoeringsprogramma ziet op de planperiode 2005-2010 en wordt momenteel geactualiseerd. De verbetering van het fietspad langs de N271 nabij Heijen is reeds in het

uitvoeringsprogramma opgenomen. Daarbij is tevens aangegeven dat de N271 een weg is welke in beheer is bij de Provincie Limburg. Het planvoornemen is derhalve passend binnen het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Gennep.

3.3.8 Actualisatie Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan gemeente Bergen

Vanwege het feit dat het oorspronkelijke Verkeers- en Vervoersplan (1998) van de gemeente Bergen was gedateerd is in 2007 een geactualiseerd plan vastgesteld. Het document behelst een analyse van beleid en verkeersgegevens, een SWOT-analyse (een analyse van sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen) en een maatregelenpakket.

Uit de analyse van de beschikbare verkeersgegevens blijkt dat in de periode 2000-2005 het aantal ongevallen licht is afgenomen. Het aandeel van (brom)fietzers betrokken bij verkeersongevallen binnen de gemeente is echter groot. Het merendeel van de ongevallen waarbij een (brom)fietser betrokken is vindt plaats op de provinciale wegen (N271 en Siebengewaldseweg). Het gaat dan vooral om ongevallen ter plaatse van de oversteken van de N271. Zogenaamde Black spots (locaties waar in een tijdsbestek van 3 jaar meer dan 6 letselgevallen hebben plaatsgevonden) komen niet voor.

Op basis van de analyse van de verkeersveiligheid en de SWOT-analyse is een maatregelenpakket opgesteld. In het algemeen kan worden aangegeven dat ook in de gemeente Bergen wordt ingezet op de vertaling van de principes van Duurzaam Veilig op de gemeentelijke infrastructuur. De aan te pakken gebieden, routes en/of kruispunten worden 'opgehangen' aan de inrichtingseisen die worden gesteld vanuit Duurzaam Veilig. Het maatregelenpakket uit het verkeers- en vervoersplan ziet op een planperiode tot 2010. Ook dit pakket zal, vergelijkbaar met het uitvoeringsprogramma van de gemeente Gennep, op termijn worden geactualiseerd.

De beoogde reconstructie van het (brom)fietspad tussen de kernen Bergen, Afferden en Heijen is niet als concrete maatregel in het verkeers- en vervoersplan opgenomen. Ten aanzien van de N271 is aangegeven dat dit een weg betreft die in beheer is bij de Provincie Limburg. Gelet op de huidige verkeerssituatie wordt een verbetering van de verkeersveiligheid langs deze weg wel degelijk wenselijk geacht. Het planvoornemen draagt dan ook bij aan de uitgangspunten van het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Bergen.

3.4 Waterbeleid

3.4.1 Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn Water (KRW) is een Europese richtlijn die tot doel heeft duurzame en robuuste watersystemen te beschermen en te ontwikkelen. Daarbij is het Europees beleid op zowel oppervlaktewater als grondwater gericht. De KRW gaat uit van het standstill-principe: de ecologische en chemische toestand van het grond- en oppervlaktewater mag vanaf 2000 niet verslechteren. Andere belangrijke uitgangspunten uit de KRW zijn een brongerichte aanpak en het 'vervuiler betaalt' principe. De KRW beoogt vanuit een stroomgebiedbenadering te komen tot:

- § het bereiken van een verhoogde bescherming en verbetering van het aquatisch milieu;
- § bevorderen van een duurzaam gebruik van water;
- § geleidelijke vermindering van de vervuiling van het grondwater en preventieve maatregelen;
- § afzwakking gevolgen van overstroming en droogte;
- § harmonisatie van Europese waterwetgeving.

Als concrete uitwerking van de Kaderrichtlijn water heeft de Ministerraad op 27 november 2009 de stroomgebiedbeheersplannen 2009-2015 van Eems, Maas, Rijndelta (Nederlandse

deel) en Schelde definitief vastgesteld. Op verschillende bestuursniveaus is echter reeds in een eerder stadium al gestart met het invulling geven aan de in de Kaderrichtlijn Water verwoorde uitgangspunten.

3.4.2 Nationaal Bestuursakkoord Water

In 2003 hebben het Rijk, het Interprovinciaal Overleg, de Unie van waterschappen en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten het Nationaal bestuursakkoord water afgesloten. In het Nationaal bestuursakkoord water is het Waterbeleid 21ste eeuw (WB21) vastgelegd. Het beleid is gericht op het op orde brengen en houden van watersystemen in Nederland, ter voorkoming van wateroverlast (mede als gevolg van voorspelde klimaatsveranderingen). Water is een belangrijk ordenend principe, dat een sturend element vormt bij de inrichting van de ruimte: water moet de ruimte krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. Dat is de kern van het Waterbeleid 21ste eeuw. Het water de ruimte geven betekent dat in het landschap en in de stad ruimte gemaakt wordt om water op te slaan. Met de actualisaties van het Nationaal Bestuursakkoord Water in 2008 en 2011 hebben de verschillende betrokken partijen nogmaals het belang van samenwerking in het kader van duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer onderstreept.

Een zwaarwegend uitgangspunt hierbij is dat afvoer- en andere waterhuishoudkundige problemen niet mogen worden afgewenteld: niet op bestuurlijk niveau, niet op financieel niveau en niet op geografisch niveau. De verschillende partijen hebben in het bestuursakkoord derhalve gekozen voor een strategie welke uitgaat van het principe dat overtollig water wordt opgevangen waar dit ontstaat. Water dient derhalve niet langer zo snel mogelijk te worden afgevoerd, maar zo lang mogelijk ter plaatse te worden vastgehouden, bijvoorbeeld door middel van infiltratie in de bodem. Door het water zo lang mogelijk vast te houden wordt tevens verdroging voorkomen. Pas als het niet anders kan, mag water worden afgevoerd.

In het akkoord is verder opgenomen dat in de toelichting van ruimtelijke plannen een waterparagraaf moet worden opgenomen, waarin de gepleegde afwegingen in het kader van de watertoets worden vastgelegd. In onderhavig inpassingsplan is deze waterparagraaf opgenomen in paragraaf 4.3.

3.4.3 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006

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

In het POL2006 is aangegeven dat bij nieuwbouwprojecten en bij herstructurering of renovatie van bestaande bebouwing het regenwater binnen de grenzen van doelmatigheid maximaal afgekoppeld dient te worden van het riool (droogweerafvoer). De Provincie Limburg, de waterschappen Peel en Maasvallei en Roer en Overmaas en Rijkswaterstaat hebben hiertoe een voorkeurstabel afkoppeling opgesteld. Deze voorkeurstabel is opgenomen in de brochure 'Regenwater schoon naar beek en bodem'¹.

¹ Provincie Limburg, e.a. (2006), *Regenwater schoon naar Beek en Bodem*. Maastricht.

3.4.4 Provinciaal Waterplan 2010-2015

Het Provinciaal Waterplan 2010-2015 kan worden aangemerkt als een aanvulling op het waterbeleid zoals verwoord in het POL2006. Doel van deze aanvulling is een actualisatie van het provinciaal waterhuishoudkundig beleid, op basis van sinds de vaststelling van het POL2006 geëvolueerde (internationale) beleidskaders, zoals de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal bestuursakkoord water actueel en de Waterwet. Het Provinciaal Waterplan 2010-2015 kent een looptijd van 6 jaar, en heeft de status van een regionaal waterplan, zoals omschreven in de Waterwet én een op zichzelf staande structuurvisie op grond van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

Belangrijke aanvullingen ten opzichte van POL2006 zijn onder andere:

- § aanduiding van een normering voor regionale wateroverlast (opgave vanuit NBW);
- § aanduiding van grond- en oppervlaktewaterlichamen en concretisering van ecologische en chemische doelen en bijbehorende maatregelen, inclusief fasering;
- § meer programmatische aansturing van te nemen maatregelen door waterschappen en gemeenten, door opname en fasering van maatregelen waarvoor een resultaatsverplichting geldt.

Uit de bij het Provinciaal Waterplan behorende kaart 'Blauwe Waarden' blijkt dat het plangebied aan de westelijke zijde grenst aan het 'Veerkrachtige Watersysteem Maas'. Dit betreft met name het stroomvoerend en bergend regime van deze rivier (zie verder paragraaf 3.4.5). Het tracé grenst op punten aan een hydrologisch gevoelig natuurgebied. Het planvoornemen heeft echter geen invloed op de watersystemen in dit gebied. Ten slotte blijkt uit de kaart 'Blauwe Waarden' dat een beek met een specifieke ecologische functie (een zogenaamde SEF-beek) in de nabijheid van het plangebied is gelegen. Dit betreft de Eckeltsebeek, een primair water in de zin van de keur van het waterschap Peel en Maasvallei. Ter hoogte van het plangebied is deze watergang overkluisd. Aan de overkluizing worden geen aanpassingen beoogd. Het planvoornemen heeft derhalve geen invloed op deze beek.

Uit de kaart 'Kristallen waarden' blijkt dat het plangebied niet ligt binnen een boringsvrije zone, een grondwaterbeschermingsgebied of een andersoortig beschermingsgebied.

In het Provinciaal Waterplan 2010-2015 wordt het belang van de watertoets nogmaals onderstreept. De watertoets wordt gebruikt als afwegingskader bij ruimtelijke ingrepen. Modern waterbeheer volgt daarmee niet langer uitsluitend mensgerichte functies en grondgebruik; kennis over watersystemen en de wateropgaven worden zo mede sturend voor ruimtelijke ontwikkelingen. De watertoets van onderhavig inpassingsplan is opgenomen in paragraaf 4.3.

3.4.5 Waterwet

Op 22 december 2009 is de nieuwe Waterwet in werking getreden. In deze wet is een achttal wetten, waaronder het zogenaamde 'natte gedeelte' van de Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr), samengevoegd tot één wet.

De Waterwet vormt de basis voor beheer en uitvoering van de belangrijkste watertaken. Hierbij gaat de waterwet uit van een integraal beheer van het gehele watersysteem: het samenhangend geheel van één of meer oppervlaktewaterlichamen en grondwaterlichamen, met bijbehorende bergingsgebieden, waterkeringen en ondersteunende kunstwerken. De Waterwet vormt de basis voor normen die aan watersystemen kunnen worden gesteld. Voor primaire waterkeringen blijken de normen uit de wet zelf, andere normen voor rijkswateren zijn opgenomen in het Waterbesluit of de Waterregeling.

Een belangrijk gevolg van de invoering van de Waterwet is dat veel activiteiten onder algemene regels zijn komen te vallen. Voor specifieke gevallen, welke niet in algemene regels

vast te leggen zijn, is middels de Waterwet de integrale watervergunning geïntroduceerd. In deze watervergunning zijn zes vergunningen (waaronder de voormalige Wbr-vergunning) uit eerdere wetten opgegaan. De oude zogenaamde 1a Wbr-gebieden (de stroomvoerende en bergend regimes van de rivierbedden van de grote rivieren) worden in de Waterwet aangemerkt als oppervlaktewaterlichamen. Voor activiteiten binnen deze gebieden is een watervergunning vereist. Conform artikel 6.5 van de Waterwet en de in december 2009 gewijzigde Beleidsregels grote rivieren blijven op deze gebieden de regels zoals deze golden op grond van de Beleidslijn grote rivieren inhoudelijk van toepassing.

Grote delen van de gebieden ten westen van de N271 zijn gelegen in het stroomvoerend of bergend regime van de Maas. Enkele kleine delen van het plangebied van onderhavig plan zijn gelegen in dit rivierbed. Daar waar de N271 direct grenst aan het rivierbed van de Maas vinden de beoogde werkzaamheden plaats binnen het huidige tracé van de weg (bestaande uit fietspaden, rijweg en aangrenzende bermen). Door het planvoornemen zullen geen veranderingen optreden in het functioneren van een oppervlaktewaterlichaam, waterstaatswerk, de waterstand of het bergend vermogen.

Gelet op de gedeeltelijke ligging van het plangebied in het rivierbed zal ten behoeve van het planvoornemen een melding dan wel een vergunningaanvraag in het kader van de Waterwet moeten worden gedaan. Hierover zal de Provincie Limburg als initiatiefnemer in contact treden met de betrokken dienst van Rijkswaterstaat.

De ligging van het bergend en stroomvoerend regime van de Maas is, voor zover gelegen binnen de grenzen van onderhavig plan, op de planverbeelding aangegeven. Binnen deze zones zijn de regels van de dubbelbestemmingen 'Waterstaat - Bergend regime' en 'Waterstaat - Stroomvoerend regime' van toepassing.

3.5 Cultuurhistorisch beleid

3.5.1 Verdrag van Malta

In 1992 is in Valletta (Malta) het Europees verdrag over de bescherming van het archeologisch erfgoed ondertekend. Doel van het verdrag van Valletta (beter bekend als het verdrag van Malta) is een betere bescherming van het archeologisch erfgoed als bron van het gemeenschappelijk geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie.

Doelstelling van het verdrag is het bodemarchief zoveel mogelijk te behouden, bij voorkeur in de bodem. Het verdrag bepaalt onder andere dat archeologische belangen tijdig worden betrokken bij planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen. Bij grootschalige werken in de bodem moeten archeologen worden geraadpleegd. Daarnaast introduceert het verdrag het principe 'de verstoorder betaalt'. Dit naar analogie van het principe 'de vervuiler betaalt', zoals dit wordt gehanteerd bij milieukundige problemen.

3.5.2 Wet op de archeologische monumentenzorg

Het verdrag van Malta is in 1998 door het Nederlands parlement goedgekeurd en heeft uiteindelijk geleid tot de Wet op de archeologische monumentenzorg (WAMZ). Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving vastgelegd. Uitgangspunt van de WAMZ is om archeologische waarden te beschermen, zonder meer maatschappelijke last te veroorzaken dan nodig is. Wat er moet gebeuren, verschilt per gebied en regio, dus niet alle activiteiten zijn even ingrijpend. De WAMZ rust op vier belangrijke pijlers:

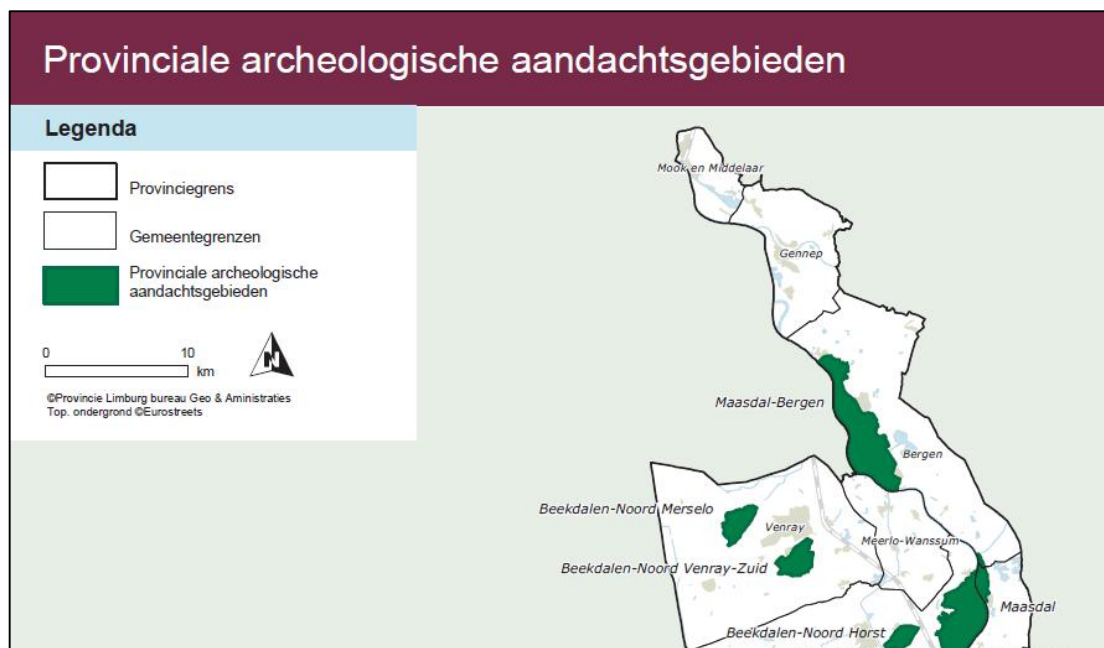
- § archeologische waarden moeten zo veel mogelijk in de bodem (in situ) worden bewaard;
- § archeologie moet tijdig worden meegenomen in de procedures van ruimtelijke planvorming;

- § de verstoorder van het bodemarchief betaalt de kosten van archeologisch vooronderzoek en noodzakelijke volwaardige opgravingen, voor zover die kosten redelijkerwijs kunnen worden toegerekend aan de verstoorder;
- § gemeenten en provincies krijgen een belangrijke rol in de verankering van archeologie in hun ruimtelijke plannen en vergunningen; zij krijgen de ruimte om vergunningvoorwaarden genuanceerd in te vullen.

3.5.3 Selectiedocument Provinciale Archeologische Aandachtsgebieden

In het selectiedocument Provinciale Archeologische Aandachtsgebieden, d.d. 13 maart 2008, heeft de Provincie Limburg een aantal provinciale archeologische aandachtsgebieden aangewezen. Archeologische aandachtsgebieden zijn representatieve en relatief gave delen van de verschillende Limburgse cultuurlandschappen, met een groot potentieel aan archeologische waarden. De Provincie wil zich inzetten voor het behoud en onderzoek van de archeologische waarden in deze aandachtsgebieden.

Het uitgangspunt van het provinciaal beleid ten aanzien van de geselecteerde gebieden is niet de bescherming van het gehele aandachtsgebied. Het is immers niet precies bekend welke waarden aanwezig zijn en waar de vindplaatsen exact liggen. Uitgangspunt voor het beleid is een hoge kwaliteit van het archeologisch onderzoek. Omdat niet alle vindplaatsen even belangrijk zijn en niet alle waardevolle vindplaatsen behouden kunnen blijven, zullen in het gehele archeologische onderzoekstraject keuzes gemaakt moeten worden. In het selectiedocument worden die keuzes onderbouwd en wordt vastgelegd welke normen de Provincie Limburg hanteert bij het nemen van die beslissingen. Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen dus wel plaatsvinden in de geselecteerde gebieden, maar alleen als er in een vroegtijdig stadium adequaat archeologisch onderzoek wordt verricht. Er worden immers waarden verwacht die van provinciaal belang zijn. De filosofie achter dit uitgangspunt is dat door goed onderzoek zowel de risico's voor de archeologie als voor de gebiedsontwikkeling beter in beeld worden gebracht. Onderzoek in een vroegtijdig stadium biedt tevens mogelijkheden om door plaanpassing de meest waardevolle vindplaatsen te behouden en de cultuurhistorische structuur en identiteit van het landschap te versterken en zichtbaar te maken.



Figuur 3.3: uitsnede kaart provinciale archeologische aandachtsgebieden

Het tracé van het toekomstige (brom)fietspad is voor een deel gelegen in het archeologische aandachtsgebied 'Maasdal Bergen'. In het kader van voorliggend inpassingsplan heeft een archeologisch onderzoek ter plaatse van het toekomstige fietspad plaatsgevonden. Hierin is rekening gehouden met de status van (een deel van) het plangebied als provinciaal archeologisch aandachtsgebied. In hoofdstuk 4 van deze toelichting worden de resultaten van dit onderzoek (en de gevolgen voor het planvoornemen) toegelicht.

3.6 Natuurbescherming / Groenbeleid

3.6.1 Natuurbeschermingswet 1998

De Europese Unie heeft, om schade aan gebieden met hoge natuurwaarden te voorkomen en de rijke biodiversiteit van deze gebieden te beschermen, de zogenaamde Natura 2000-gebieden aangewezen. Het Natura 2000 netwerk omvat alle gebieden die zijn beschermd op grond van de Vogelrichtlijn van 1979 en de Habitatrichtlijn van 1992. Nederland kent 162 Natura 2000 gebieden. In oktober 2005 is de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 in werking getreden. De uitgangspunten van het gebiedenbeleid van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn zijn daarmee ook verankerd in de nationale wetgeving.

De natuurbeschermingswet biedt de minister van LNV de mogelijkheid gebieden aan te wijzen als beschermd natuurmonument. In of nabij deze beschermde natuurmonumenten is het, zonder vergunning van Gedeputeerde Staten, verboden handelingen te verrichten die schadelijk zijn voor het betreffende natuurmonument. De Natuurbeschermingswet hanteert daarbij een voorzorgsbeginsel: ruimtelijke ontwikkelingen die effect hebben op de middels de Europese richtlijnen beschermde natuurwaarden zijn in beginsel niet toegestaan. Indien er een kans bestaat dat effecten zullen optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht te worden en te worden beoordeeld. Het planvoornemen zal in paragraaf 4.5 aan het aspect gebiedsbescherming worden getoetst.

3.6.2 Flora- en faunawet

Naast gebiedsbescherming kent de Nederlandse natuurwetgeving een belangrijke soortenbeschermingscomponent: krachtens de Flora- en faunawet mogen er geen ingrepen plaatsvinden die een negatief effect op het leefgebied of het voorkomen van beschermde soorten (tabel 2 en 3 AMvB art. 75 Flora en faunawet) met zich meebrengen. De Flora- en faunawet kent een zorgplichtbepaling (artikel 2), die bepaalt dat alle handelingen, die nadelig zijn voor de flora en fauna en die niet nodig zijn om een beoogd doel te verwezenlijken, achterwege gelaten moeten worden.

In paragraaf 4.6 zal het aspect soortenbescherming in relatie tot voorliggend inpassingsplan nader worden toegelicht.

3.6.3 POL-Herziening op onderdelen EHS en de Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is op Rijksniveau in 1990 in het 'Natuurbeleidsplan' geïntroduceerd, waarna deze in diverse provinciale streekplannen verder is uitgewerkt. Het idee achter de EHS is dat door middel van de ontwikkeling van nieuwe natuur bestaande natuurgebieden met elkaar kunnen worden verbonden. Zo kunnen planten zich over verschillende natuurgebieden verspreiden en dieren van het ene naar het andere gebied gaan.

In de POL-herziening op onderdelen EHS (2005) is de EHS door de Provincie Limburg op provinciaal niveau vastgelegd. In de POL-herziening op onderdelen is naast de EHS op provinciaal niveau ook de Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG) geïntroduceerd. Voor

de vaststelling van de POL-herziening vormden deze gebieden tezamen de Provinciale Ecologische Structuur (PES).

De beleidsregel Mitigatie en compensatie natuurwaarden is op 6 september 2005 vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Limburg. Het uitgangspunt van deze regel is dat er geen nettoverlies aan natuurwaarden, voor wat betreft areaal, kwaliteit en samenhang, mag optreden.

Deze beleidsregel is van toepassing in het geval dat er wezenlijke kenmerken en waarden worden vernietigd, verstoord en/of versnipperd in één of meer van de volgende gebiedscategorieën:

- 1 Gebieden gelegen in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS); In de EHS staat bescherming, ontwikkeling en verbetering van de (grensoverschrijdende) biodiversiteit en natuurlijke ecosystemen via milieubescherming, natuurbeheer en herstel van natuurlijke watersystemen, zoals beken en (grond)waterafhankelijke natuurgebieden, voorop. De provincie streeft hier naar ecologisch gezond functionerende watersystemen en naar optimale randvoorwaarden voor de natuur door verbetering van de waterhuishouding en de milieukwaliteit. Voor ontwikkelingen die de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden aantasten of de nagestreefde natuurontwikkeling belemmeren geldt het 'nee, tenzij' regime. Als de provincie dergelijke activiteiten toestaat, moet compensatie plaatsvinden.
- 2 Bestaande en gerealiseerde bos-, natuur- en landschapswaarden in de Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG); hiervoor geldt een ontwikkelingsgerichte basisbescherming.
- 3 Bos, landschaps- en natuurelementen (zoals poelen, houtwallen, solitaire bomen en waardevolle beplantingen), die in een vigerend bestemmingsplan reeds bescherming genieten, dan wel onder de werkingssfeer van de Boswet vallen.

Smalle delen van het plangebied zijn gelegen in de EHS of de POG. Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg zullen derhalve alleen meewerking verlenen aan ingrepen als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- § het voorziene verlies aan natuurwaarden wordt volgens een plan gecompenseerd en/of gemitigeerd;
- § de verantwoordelijkheden, inclusief de middelen, voor de uitvoering van het plan zijn vastgelegd in een overeenkomst of in een vergunning;
- § door de uitvoering van de compensatie en/of mitigatiewerken ontstaat een duurzame situatie;
- § het plan en de overeenkomst respectievelijk de vergunningsvoorwaarden voldoen aan de in de beleidsregel weergegeven criteria en richtlijnen;
- § het plan en de overeenkomst zijn gekoppeld aan het bestemmingsplan waar in de compensatie wordt geregeld.

Als onderdeel van het aspect gebiedsbescherming zal in paragraaf 4.5 eveneens nader worden ingegaan op de gevolgen van de aanwezigheid van EHS- en POG-gebieden op de vaststelling van voorliggend inpassingsplan.

4 RANDVOORWAARDEN EN ONDERZOEK

4.1 Inleiding

Bij de vaststelling van voorliggend inpassingsplan dient rekening te worden gehouden met (externe) factoren die van invloed kunnen zijn op het plangebied. Daarnaast moeten de eventuele gevolgen van het planvoornemen voor zijn omgeving in ogenschouw worden genomen. Ten einde in het kader van een goede ruimtelijke ordening een verantwoorde afweging te kunnen maken worden in dit hoofdstuk derhalve de milieuaspecten m.e.r. beoordelingsplicht, bodemkwaliteit, geluid, luchtkwaliteit en milieuzonering beschouwd. Tevens is gekeken naar de gevolgen van het planvoornemen voor de waterhuishouding, de eventueel in en rond het plangebied aanwezige ecologische waarden, kabels en leidingen en cultuurhistorische waarden.

4.2 Milieu

4.2.1 Milieueffectrapportage

Voor de voorgestane ontwikkeling van het plangebied bestaat geen noodzaak voor het uitvoeren van een milieueffectrapportagebeoordeling of het doorlopen van een milieueffectrapportageprocedure. Het planvoornemen kan niet worden geschaard onder één van de in de bijlagen C en/of D van het Besluit milieueffectrapportage aangewezen categorieën. Een eventuele benadering van een in het Besluit milieueffectrapportage benoemde ondergrens is niet aan de orde.

4.2.2 Bodem

Bij de vaststelling van het inpassingsplan moet helder zijn dat de bodem van het plangebied geschikt is voor de hier beoogde functie. In dit kader zijn door Geonius diverse bodemonderzoeken in het plangebied uitgevoerd. Doel van deze onderzoeken was een indruk te krijgen van de actuele kwaliteit van de bodem en te bepalen of de bodemkwaliteit beperkingen oplegt aan de voorgenomen ontwikkeling.

VERKENNEND BODEMONDERZOEK

In oktober 2010 is in het plangebied een verkennend bodemonderzoek conform de NEN5740 uitgevoerd². Op basis van het historisch vooronderzoek conform de NVN5725 bleek dat voor het overgrote deel van het plangebied de onderzoekshypothese 'onverdacht' van toepassing was. Uitzondering hierop waren een drietal verdachte deellocaties:

- § Dorpstraat 88 (voormalig benzineservicestation);
- § Gening 25 (voormalige benzineservicestation);
- § Flammert 1006 voormalige metaalwerfabriek.

Voor deze verdachte locaties zijn extra analyses op minerale olie en vluchtige aromatische koolwaterstoffen uitgevoerd.

Na uitvoering van het milieukundig bodemonderzoek zijn de volgende conclusies getrokken:

1. de toplaag (0,0 - 0,5 m -mv) bevat over het algemeen geen tot licht verhoogde gehalten van de geanalyseerde parameters. Dit materiaal komt, indicatief getoetst aan het besluit bodemkwaliteit, overeen met de klasse industrie;
2. ter hoogte van de kruising van de N271 met de Eckeltsedijk (ten zuiden van de kern Afferden) tot de splitsing naar de Nieuwe Stuwweg is een sterk verhoogd nikkelgehalte aangetroffen. De omvang van deze verontreiniging kon middels het verkennend bodemonderzoek niet worden vastgesteld;

² Geonius (oktober 2010), *Verkennd bodemonderzoek t.b.v. bestemmingsplanwijziging en reconstructie fietspad N271 te Heukelom in de gemeente Bergen (MA-100226-R1)*. Schinnen.

3. de ondergrond (0,5 - 2,0 m - mv) bevat over het algemeen geen verhoogde gehalten van de geanalyseerde parameters. Dit materiaal komt, indicatief getoetst aan het besluit bodemkwaliteit, overeen met de klasse industrie;
4. Ter plaatse van de onderzochte verdachte deellocaties is geen sprake van significante beïnvloeding van de kwaliteit van het grondwater grenzend aan het plangebied.
5. In het plangebied is geen asbest in de bodem aangetroffen. Wel is materiaal aangetroffen dat formeel als asbest-verdacht moet worden beschouwd. Aanvullend onderzoek bleek noodzakelijk.

Op basis van de resultaten van het verkennend bodemonderzoek heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden de mogelijke nikkelverontreiniging en naar de mogelijke aanwezigheid van asbest in de bodem.

NADER ONDERZOEK NIKKELVERONTREINIGING

Het mengmonster waarin de het sterk verhoogde nikkelgehalte is aangetroffen was samengesteld uit twee deelmonsters. Naar aanleiding van het verhoogde nikkelgehalte heeft een herbemonstering van de bodem plaatsgevonden, om na te gaan of er sprake is van een puntbron³. Uit de nieuwe monsters blijkt dat in de sporen grind- en/of asfalthoudende toplaag geen verhoogd nikkelgehalte is aangetroffen. Dit betekent dat het eerder aangetroffen sterk verhoogde nikkelgehalte ofwel niet representatief voor de bodemkwaliteit ter plaatse was, of dat er sprake is van een zeer locale verontreiniging, waarvan de omvang zeer beperkt is.

Met de uitvoering van de herbemonstering en analyse van de grond op de verdachte parameter nikkel is met voldoende zekerheid vastgesteld dat er geen sprake is van sterk verhoogde gehalten nikkel. Een nader onderzoek is dan ook niet noodzakelijk geacht.

VERKENNEND ONDERZOEK ASBEST IN BODEM

Naar aanleiding van tijdens het verkennend bodemonderzoek aangetroffen asbestverdachte materialen is door Geonius een verkennend onderzoek asbest in bodem⁴ conform de NEN5707 uitgevoerd. Doelstelling van dit onderzoek was om na te gaan of de verdenking van verontreiniging met asbest van het terrein terecht is.

Tijdens het veldonderzoek zijn in totaal 15 proefgaten in het fietspad gegraven, tot ca. - 0,5 m -mv. Het opgegraven materiaal is visueel geïnspecteerd op asbest verdachte materialen. Tevens zijn diverse mengmonsters samengesteld, welke zijn geanalyseerd.

Na uitvoering van het verkennend onderzoek asbest in bodem kan geconcludeerd worden dat er geen materialen aanwezig zijn die asbest bevatten en dat de fijne fractie (<16 mm) evenmin asbest bevat.

CONCLUDEREND

De resultaten van het uitgevoerde bodemonderzoeken vormen geen milieuhygiënische belemmeringen bij het geplande gebruik van het plangebied ten behoeve van een infrastructureel werk (fietspad).

4.2.3 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.

³ Geonius (april 2011), *Resultaten uitsplitsing mengmonster op nikkel t.b.v. bodemonderzoek fietspad N271 te Heukelom in de gemeente Bergen (MB-10026-br1)*. Schinnen

⁴ Geonius (april 2011), *Verkennd onderzoek asbest in bodem t.b.v. bestemmingsplanwijziging en reconstructie fietspad N271 te Heukelom in de gemeente Bergen (MB-100226-R1)*. Schinnen.

Bij de herinrichting van wegen dient 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 bestaande geluidsgevoelige objecten. 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 Tritium Advies een akoestisch onderzoek⁵ naar de gevolgen van de voorgenomen wegreconstructie uitgevoerd.

Uit dit onderzoek blijkt dat de maximale toename als gevolg van het planvoornemen 1,3 dB is bij de woning aan de Heukelom 23. De gemiddelde toename van de in het onderzoek betrokken woningen is 0,7 dB. Bij geen enkele woning is sprake van een toename van 2 dB of meer. Dit betekent dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Aanvullende geluidsreducerende maatregelen zijn derhalve niet nodig.

CONCLUDEREND

Het aspect akoestiek vormt geen verdere randvoorwaarde bij de middels voorliggend plan voorgenomen ontwikkeling

4.2.4 Luchtkwaliteit

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 opstellen van bestemmingsplannen of inpassingsplannen) mogen uitoefenen. Deze voorwaarden hebben betrekking op de met de uitoefening van de bevoegdheid verbonden gevolgen ten aanzien van de luchtkwaliteit. Indien er sprake is van één van de hieronder genoemde omstandigheden vormen de luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid en de daarmee beoogde ontwikkeling:

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

⁵ Tritium Advies, *Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai (reconstructie) herinrichting aansluiting N271 traject Gennep - Bergen (1006/004/RV)*. Nuenen.

NIET IN BETEKENENDE MATE (NIBM)

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

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

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

GETALSMATIGE INVULLING NIET IN BETEKENENDE MATE-GRENS

De Regeling NIBM geeft voor een aantal soorten van projecten een (getalsmatige) invulling aan de NIBM-grens. Het gaat daarbij om woningbouwprojecten, kantoorprojecten en enkele inrichtingen (bv landbouwinrichtingen). Als een project binnen de begrenzing van de Regeling NIBM valt, dan is geen verdere toetsing aan de grenswaarden nodig. Het project geldt dan als een NIBM-project en kan doorgaan zonder dat extra maatregelen worden genomen. Tevens is er dan geen luchtkwaliteitsonderzoek nodig. De 3% grens is als volgt gekwantificeerd:

- § voor woningbouw geldt dat de 3% grens op 1.500 woningen is vastgesteld (bij 1 ontsluitingsweg), en op 3.000 woningen is vastgesteld in het geval van 2 ontsluitingswegen;
- § voor kantoren geldt dat de 3% grens op 100.000 m² bvo kantoorgebouwen is vastgesteld (bij 1 ontsluitingsweg), en bij 100.000 m² kantoorgebouwen in het geval van 2 ontsluitingswegen.

TOETSING PLAN AAN LUCHTKWALITEITSEISEN

Middels de reconstructie worden geen nieuwe verkeersaantrekkende functies gerealiseerd. Als gevolg van de voorgenomen reconstructie zullen de verkeersintensiteiten ter plaatse van het reconstructietracé niet wijzigen. In alle redelijkheid kan derhalve gesteld worden dat de beoogde (gedeeltelijke) reconstructie van de N271 kan worden aangemerkt als een NIBM project. Het aspect luchtkwaliteit vormt derhalve geen beperking en/of belemmeringen ten aanzien van het planvoornemen.

4.2.5 Milieuzonering

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan of inpassingsplan dient voorkomen te worden dat bestaande milieugevoelige functies (zoals woningen) overlast zullen ondervinden van nieuwe functies welke hinder kunnen veroorzaken (zoals bedrijven). Andersom mogen bestaande hinderveroorzakende functies niet in hun bedrijfsruimte worden aangetast door nieuwe gevoelige functies.

In voorliggende situatie is deze vraag niet relevant. Middels voorliggend inpassingsplan wordt geen nieuwe vestiging van hinderveroorzakende functies of gevoelige functies mogelijk gemaakt. Het aspect milieuzonering leidt derhalve niet tot randvoorwaarden met betrekking tot de voorgenomen wegereconstructie.

4.3 Water

WATEROVERLEG

Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat in de toelichting van ruimtelijke plannen dient te worden beschreven op welke wijze bij de planontwikkeling rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Onderhavige paragraaf behelst deze beschrijving. Bij vaststelling van voorliggend plan is met name de wijze waarop wordt omgegaan met het regenwater dat in het plangebied valt van belang. Daarnaast wordt in onderhavige paragraaf aandacht besteed aan de bodemopbouw van het plangebied, de geohydrologische situatie ter plaatse, de aanwezigheid van bodemverontreinigingen en de gevolgen die beoogde planontwikkeling op de waterhuishouding heeft. Gelet op het oppervlak dat als gevolg van voorliggend plan zal worden verhard is het plan in het kader van het bestuurlijk vooroverleg aangemeld bij het waterschap Peel en Maasvallei ter verkrijging van een wateradvies. Per brief van 15 juni 2012 heeft het waterschap een wateradvies ten aanzien van het plan afgegeven. Dit wateradvies is in onderhavig inpassingsplan verwerkt.

WATERBELEID

In hoofdstuk 3 is het relevante waterbeleid beschreven. Leidende principes in dit beleid zijn de kwantiteitsstrategie 'vasthouden-bergen-afvoeren', en de kwaliteitsstrategie 'voorkomen-scheiden-zuiveren'.

HUIDIGE 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 huidige en toekomstig gebruik van het plangebied en vormt geen belemmering bij de voorgenomen reconstructie van het (brom)fietspad.

Bodemopbouw en geohydrologie

De maaiveldhoogte van de van het plangebied bedraagt ca. 15 m +NAP. Het freatisch grondwater wordt op basis van de geohydrologische kaarten van de dienst grondwaterverkenning van TNO globaal aangetroffen op ca. 11,5 + NAP. Aan de hand van detailinformatie uit dezelfde bron kan verder worden geconcludeerd dat het eerste watervoerende pakket zich bevindt in de Formatie van Beegden.

Op basis van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het grondwater ter plaatse van het plangebied zich binnen 5,0 m- mv bevindt. De grondwaterstroming is globaal westelijk gericht. Door het aanwezige breukensysteem kan deze stromingsrichting plaatselijk afwijken. Zoals beschreven in hoofdstuk 3 ligt het plangebied niet in een in een grondwaterbeschermings- of grondwaterwingsgebied.

Ten behoeve van het historisch bodemonderzoek (zie ook paragraaf 4.2.1) is door Geonius een schematische weergave van de regionale bodemopbouw en geohydrologie opgesteld:

Diepte in m - mv	Omschrijving	Opmerkingen
[0 - 1]	Antropogene ophooglaag	Diffuus heterogeen verontreinigd
[0 - 5]	Formatie van Beegden (Pleistoceen)	Rivierzand en grind
[5 - 35]	Formatie van Kreftenheye (Pleistoceen)	Rivierzand en grind

Tabel 4.1; regionale bodemopbouw en geohydrologie

Uit de boorstaten welke zijn opgenomen in de bijlage van het verkennend bodemonderzoek blijkt dat de bodem voornamelijk bestaat uit matig fijn, zwak ziltig zand. Volgens gegevens van het waterschap Peel en Maasvallei (Kaarten bodemdoorlatendheid Gemeente Bergen en

Gemeente Gennep) is het infiltrerend vermogen van de bodem gelegen ten oosten van de N271 zeer goed (1,5 tot 10 m/dag).

Waterlopen

Langs grote delen van de N271 zijn in de huidige situatie aan weerszijden van deze weg bermsloten aanwezig. Deze dienen voor de opvang van het regenwater en kennen geen bijzondere waterstaatkundige functie. Daarnaast doorkruist de Heukelomselossing, een primair water in de zin van de keur van het waterschap Peel en Maasvallei, het plangebied. Ter hoogte van het plangebied is deze watergang overkluisd. Aan de overkluizing worden geen aanpassingen beoogd. Het planvoornemen heeft derhalve geen invloed op de betreffende beek.

Op de primaire wateren zijn de gebods- en verbodsbepalingen van de keur van het waterschap van toepassing. Aan weerszijden van een primaire watergang (zoals vastgelegd in de legger van waterschap Peel en Maasvallei) ligt een beschermingszone voor de bescherming en het beheer en onderhoud van het water. Deze beschermingszones zijn derhalve gelegen binnen de grenzen van onderhavig inpassingsplan. Deze beschermingszone wordt in voorliggend inpassingsplan beschermd middels de dubbelbestemming 'Waterstaat - Beschermingszone primair water'.

TOEKOMSTIGE SITUATIE

De voorgenomen reconstructie betreft in hoofdzaak een verbreding van het fietspad aan de oostelijke zijde van de N271. Als gevolg van deze verbreding zal in de toekomstige situatie het verhard oppervlak in dit deel van het reconstructie tracé toenemen. Op termijn zal het fietspad aan de westelijke zijde van de N271 worden verwijderd. Hier zal het totaal verhard oppervlak derhalve afnemen. De afname in verhard oppervlak bedraagt ca. 4.200 m².

Het planvoornemen betreft puur een verkeerskundige aanpassing van het bestaande wegtracé. Aan het bestaande rioleringsstelsel zijn geen onderhoud of aanpassingen gepland.

In de huidige situatie stroomt buiten de bebouwde kom het regenwater dat valt op het wegtracé af op de naastgelegen bermsloten, of via taluds op lager gelegen agrarische gronden. Binnen de bebouwde kom wordt het hemelwater middels straatkolken afgegeven op de bestaande riolering. 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. Gezien 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: gelet op 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.

4.4 Externe veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Het huidige beleid voor inrichtingen (bedrijven) is afkomstig uit het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi), het beleid voor transportmodaliteiten staat beschreven in de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (cRnvg). Voor transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen geldt het 'Besluit externe veiligheid buisleidingen' (Bevb).

Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het 'plaatsgebonden risico' en het 'groepsrisico'. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang

vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt. Daarnaast wordt de soms verplichte 'verantwoording van het groepsrisico' toegelicht.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10⁻⁶ /jaar plaatsgebonden risicocontour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10⁻⁶ / jaar plaatsgebonden risicocontour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N), de fN-curve. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt doorgaans begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald), ofwel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen, ook wel de maximale effectafstand genoemd.

Verantwoording van het groepsrisico

In het externe veiligheidsbeleid is voor bepaalde situaties een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat bepaalde wijzigingen met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. In het Bevi, de cRnvgs en het Bevb zijn bepalingen opgenomen waaraan deze verantwoording dient te voldoen.

RISICOBRONNEN

Uit de Risicokaart Limburg⁶ en het rapport 'Externe veiligheid provinciale wegen' van de Provincie Limburg blijkt dat over de N271 transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Ter hoogte van het plangebied is langs deze weg geen 10⁻⁶ / jaar plaatsgebonden risicocontour aanwezig. Het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen ligt onder de oriëntatiewaarde. Daarnaast zijn volgens de risicokaart nog 4 risicovolle inrichtingen langs het plangebied gelegen. De 10⁻⁶ / jaar plaatsgebonden risicocontour van deze inrichtingen overlapt de plangrenzen echter niet.

GEVOLGEN VOOR HET PLAN

Ten aanzien van het plaatsgebonden risico kan worden opgemerkt dat de beoogde reconstructie van de N271 geen invloed heeft op dit plaatsgebonden risico. Na de reconstructie wordt er niet meer of ander verkeer verwacht in de omgeving van het plangebied waardoor risicocontouren kunnen veranderen. Met betrekking tot het groepsrisico kan worden aangegeven dat de afstand tot de wegas tot de nabijgelegen woningen niet in die mate zal veranderen dat dit relevante gevolgen zal hebben voor het groepsrisico.

Middels voorliggend inpassingsplan worden geen mogelijkheden gecreëerd voor de oprichting of realisatie van (beperkt)kwetsbare objecten. Het aantal aanwezigen in en rondom het reconstructietracé neemt niet toe als gevolg van de voorgenomen reconstructie.

CONCLUDEREND

De externe veiligheid vormt geen verdere randvoorwaarde voor de in het plangebied beoogde ontwikkeling. Het groepsrisico hoeft niet nader te worden verantwoord.

⁶ Provincie Limburg (april 2012), *Risicokaart Limburg*, www.limburg.nl. Maastricht.

4.5 Natuur en landschap

Door Bureau Meervelt is in oktober 2010 ten behoeve van het planvoornemen een quickscan flora en fauna⁷ 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 worden de volgende conclusies getrokken:

- § Het plangebied maakt geen deel uit van een Natura2000 gebied, maar grenst wel aan het Natura2000 gebied Maasduinen. Gelet op de aard van de voorgenomen ontwikkeling binnen het bestaande traject is geen kans aanwezig op een negatief effect op het Natura2000 gebied Maasduinen gezien in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen. Een vergunningsverleningstraject in het kader van de Natuurbeschermingswet is niet aan de orde.
- § Als onderdeel van de Maasduinen is Heideterreinen Bergen aangewezen als Beschermd natuurmonument. Een negatief effect op de wezenlijke waarden en kenmerken van het Beschermd natuurmonument Heideterreinen Bergen is uit te sluiten gezien de afstand tot dit gebied en de aard van de voorgenomen ontwikkeling binnen het bestaande traject. Een vergunningsverleningstraject in het kader van de Natuurbeschermingswet is niet aan de orde.
- § Het plangebied maakt, op twee kleine delen na, geen deel uit van gebieden met een beschermingskader. Wel grenst het plangebied aan bestaande bosgebieden aangewezen als onderdeel van de Ecologische (Hoofd)structuur en aan het Habitatrictlijngebied Maasduinen. Door de reconstructie van dit traject van de N271 zijn geen negatieve effecten op de aangewezen habitattypen en -soorten te verwachten. Negatieve effecten worden eveneens niet verwacht op nabij gelegen bos- en natuurgebieden.
- § Voor twee kleine delen gaat een geringe oppervlakte EHS en POG verloren. In deze gevallen is sprake van een geringe aantasting van wezenlijke waarden en kenmerken, doordat een kleine oppervlakte verloren gaat. De beleidsregel mitigatie en compensatie van natuurwaarden treedt hier in werking. Compensatie is aan de orde.

Voor de vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal aan de verplichtingen uit de beleidsregel 'Mitigatie en compensatie natuurwaarden' van 2005 voldaan worden

4.6 Flora en fauna

In de door Bureau Meervelt 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 soortenbescherming 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 in september 2011 een veldbezoek plaatsgevonden. Ten aanzien van het aspect soortenbescherming worden in de quickscan Flora en Fauna de volgende conclusies getrokken:

- § Planten: uit de omgeving van het plangebied zijn enkele beschermde plantensoorten bekend. De werkzaamheden zullen echter plaatsvinden binnen het bestaande tracé. Een ontheffingsaanvraag in het kader van de Flora- en faunawet is niet aan de orde.
- § Zoogdieren: uit de samengestelde gegevensset komt naar voren dat beschermde soorten zoogdieren (Das, Vleermuizen, Bever) bekend zijn uit het onderzoeksgebied. Voor de voorgenomen ontwikkeling heeft dit echter geen consequenties. De soorten komen buiten het plangebied voor en/of de voorgenomen ontwikkeling heeft geen of marginaal effect op

⁷ Bureau Meervelt, *Quickscan Flora en Fauna reconstructie N271, Gennep - Bergen (10-054)*. Nederweert.

het leefgebied van deze soorten. De functionaliteit van het leefgebied voor de verschillende soorten wordt door de werkzaamheden niet aangetast. Een ontheffingsaanvraag in het kader van de Flora- en faunawet is niet aan de orde.

- § Broedvogels: voor het plangebied en omgeving geldt dat rekening gehouden dient te worden met bescherming van (in gebruik zijnde) nesten tijdens de broedperiode. Alle broedende vogels zijn strikt beschermd in het kader van de Flora- en Faunawet. Voor het broedseizoen wordt geen standaardperiode gehanteerd. Van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Als richtlijn kan voor het plangebied een broedperiode aangehouden worden van 15 maart tot en met 15 augustus. Het verdient aanbeveling eventueel versturende werkzaamheden buiten deze periode uit te voeren.
- § Amfibieën: uit de samengestelde gegevensset is de Gewone pad bekend. Voor deze soort geldt een vrijstelling van art. 8 t/m 12 van de Flora- en faunawet bij ruimtelijke ingrepen. Een ontheffingsaanvraag ten aanzien van amfibieën in het kader van de Flora- en faunawet is niet noodzakelijk.
- § Overige diersoorten: voor overige beschermde diergroepen (reptielen, vinders, vissen) vormt het plangebied geen geschikt leefgebied en/of gegevens over het voorkomen van deze beschermde soorten zijn niet aanwezig. Een ontheffingsaanvraag voor reptielen in het kader van de Flora- en faunawet is niet noodzakelijk.

Op basis van het veldbezoek, de beschikbare gegevens (NatuurBank, Provincie Limburg en Waarneming.nl, literatuur) en het huidige gebruik van het plangebied wordt nader veldonderzoek niet noodzakelijk geacht. Wel 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 het plangebied voorkomende flora en fauna, achterwege moeten blijven. Hieronder vallen onder andere beschadiging van te handhaven beplantingen en opzettelijke verstoring van de (mogelijk) aanwezige flora. Bij de uitvoering van de werkzaamheden dient hier rekening mee gehouden te worden.

4.7 Kabels en leidingen

Naast de in paragraaf 4.3 benoemde overkluisde watergangen is er in het plangebied de rioolwatertransportleiding Siebengewald - Afferden (63.23) gelegen. Ter hoogte van de kadastrale percelen Bergen, sectie T, nummer 1375 en Bergen, sectie T, nummer 249 doorkruist deze leiding de N271. Langs deze leiding ligt aan weerszijden een beschermingszone van 2,5 meter breed. De betreffende leiding met bijbehorende beschermingszone is op de verbeelding van onderhavig plan ingetekend. Op de beschermingszone zijn de regels van de dubbelbestemming 'Leiding - Riool' van toepassing.

Als gevolg van het planvoornemen zullen tot slot bestaande kabels- en leidingenstroken worden verplaatst. Hierover heeft reeds uitvoerig overleg plaatsgevonden met de verschillende leidingbeheerders. Toekomstige graafwerkzaamheden zullen conform het bepaalde in de CROW publicatie 250 worden uitgevoerd.

Het aspect kabels en leidingen vormt dan ook geen belemmering ten aanzien van de verdere planontwikkeling.

4.8 Cultuurhistorie en archeologie

CULTUURHISTORIE

Het plangebied is niet gelegen binnen een beschermd stads- of dorpsgezicht. In het plangebied zijn geen beschermde rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten aanwezig. Uit gegevens van de Provincie Limburg⁸ (Cultuurhistorische Waardenkaart) blijkt dat de (omgeving van) het plangebied enige cultuurhistorische waarde heeft: de N271 betreft een

⁸ Provincie Limburg (april 2012), *Cultuurhistorische Waardenkaart*, www.limburg.nl/cultuurhistorie. Maastricht.

weg die stamt uit de periode 1806-1890. Daarnaast worden grote delen van de omgeving van deze weg gekenmerkt door een sinds 1830 weinig veranderd verkavelingspatroon. Door de beoogde reconstructie van het (brom)fietspad worden geen bestaande verkavelingstructuren aangepast. Evenmin worden er significante wijzingen aangebracht aan het (historische) tracé van de weg. Middels de beoogde reconstructie worden derhalve geen belangrijke cultuurhistorische waarden bedreigd.

ARCHEOLOGIE

Bij de vaststelling van het inpassingsplan dient voldoende zeker te zijn dat door de middelen het plan beoogde ontwikkelingen geen archeologische waarden worden bedreigd. In dit kader heeft archeologisch adviesbureau BAAC een archeologisch bureauonderzoek⁹ en inventariserend veldonderzoek¹⁰ in het plangebied uitgevoerd.

Doel van het bureauonderzoek was het verwerven van informatie over bekende en te verwachten archeologische waarden, teneinde een gespecificeerde archeologische verwachtingswaarde voor het plangebied op te stellen. Op basis van de landschappelijke ligging (AHN), de historische situatie en bekende archeologische waarden in en rond het plangebied is middels het bureauonderzoek aan het plangebied een lage tot hoge archeologische verwachting toegekend. In die delen van het plangebied met een lage archeologische verwachting is geen vervolgonderzoek geadviseerd. In die delen van het plangebied met een middelhoge tot hoge archeologische verwachting is bij bodemverstoringen dieper dan 30 cm beneden het huidige maaiveld een vervolgonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek geadviseerd, ten einde een gedetailleerder beeld van de landschappelijke vormeenheden, de aard en de intactheid van het bodemprofiel te krijgen.

Conform de conclusie uit het bureauonderzoek heeft in het plangebied een inventariserend veldonderzoek plaatsgevonden. Bij dit inventariserend veldonderzoek is rekening gehouden met de ligging van het plangebied in het provinciaal archeologisch aandachtsgebied 'Maasdal Bergen' en de aanvullende onderzoeksvragen die als gevolg hiervan gelden. Uit het inventariserend veldonderzoek, waarbij met een 7 cm boor om de 50 m langs het te onderzoeken tracé is geboord, is gebleken dat de bodem ter plaatse van een groot deel van het tracé is verstoord (ruim 60%). De verstoring reikt dusdanig diep dat ook eventueel aanwezige diepere sporen zijn verstoord. Op deze locaties is de verwachting naar beneden toe bijgesteld tot een lage verwachting. Op die locaties waar de bodem deels intact is, kan echter op basis van de geomorfologische en bodemkundige ligging wel een archeologische vindplaats aanwezig zijn. De verwachtingen zoals opgesteld in het bureauonderzoek zijn op deze locaties gehandhaafd. Hier dient een vervolgonderzoek plaats te vinden in de vorm van een archeologische begeleiding (protocol proefsleuven) tijdens de werkzaamheden. De delen van het tracé waar conform de bevindingen het onderzoek van BAAC vervolgonderzoek zou moeten plaatsvinden zijn aangegeven in bijlage 6 van het inventariserend veldonderzoek.

Aangezien de werkzaamheden ten behoeve van de voorgenomen reconstructie pas plaats kunnen vinden na vaststelling van onderhavig inpassingsplan, is de uitvoering van de archeologische begeleiding voorafgaand aan de vaststelling van het inpassingsplan feitelijk niet mogelijk. Om deze reden is een archeologische dubbelbestemming aan de nader te onderzoeken delen van het tracé toegekend. In de regels van deze dubbelbestemming is opgenomen dat binnen de dubbelbestemming zonder omgevingsvergunning geen werken of werkzaamheden mogen worden uitgevoerd. Aan de betreffende omgevingsvergunning dient de voorwaarde gekoppeld te worden dat de betreffende werkzaamheden archeologisch worden begeleid. Indien bij de uitvoering van werkzaamheden in het plangebied

⁹ BAAC (november 2010), *Gemeente Gennep en Bergen - Plangebied N271, Archeologisch bureauonderzoek (V-10.0300)*. 's-Hertogenbosch

¹⁰ BAAC (maart 2012), *Gemeente Gennep en Bergen - Plangebied N271 te Afferden, Inventariserend veldonderzoek (verkennende fase) (V-11.0347)*. 's-Hertogenbosch.

archeologische resten worden aangetroffen, dan is conform de Monumentenwet 1988 aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de Provincie Limburg verplicht.

5 JURIDISCHE OPZET

5.1 Planvorm

In de voorgaande hoofdstukken van deze toelichting zijn de aan dit inpassingsplan ten grondslag liggende uitgangspunten en randvoorwaarden geschetst. Onderhavig hoofdstuk bevat een nadere toelichting op de planvorm en planregels.

De planvorm betreft een inpassingsplan zoals dit is aangeduid in artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening. Het plan bevat het planologisch-juridisch instrumentarium voor de beoogde reconstructie van het (brom)fietspad langs de N271 en de hiermee samenhangende infrastructurele ingrepen. Aangezien voorgenomen planontwikkeling een projectmatig karakter heeft, kent het inpassingsplan een gedetailleerd karakter met een beperkte 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 mogelijke belanghebbenden. De in het plan opgenomen flexibiliteitsmogelijkheden dienen als extra waarborgen om het in de toekomst gewenste grondgebruik te kunnen realiseren. Gelet op het bepaalde in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) zijn de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Gennep en Bergen aangewezen als bevoegd gezag voor dit inpassingsplan.

Voor het gehele plangebied gelden één bestemming en twee dubbelbestemmingen, 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 provincie wenst te voeren en de sturingsmogelijkheden die zij daarbij noodzakelijk acht.

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

5.2 Planstukken

Het inpassingsplan 'Reconstructie (brom)fietspad N271' bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels tezamen vormen het juridisch bindende deel van het plan. Verbeelding en regels dienen te allen tijde in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Het inpassingsplan is vervat in een dataset met het planidentificatienummer NL.IMRO.99931.PIPfietspadN271

5.3 Toelichting op de verbeelding

De verbeelding is getekend op werkelijke schaal. De analoge versie van de planverbeelding is afgedrukt op schaal 1:1.000. Voor de benaming van de verschillende bestemmingen en de kleur van de hoofdbestemming zijn de huidige richtlijnen voor digitalisering en standaardisering van bestemmingsplannen overgenomen (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen SVBP2008).

5.4 Toelichting op de planregels

De regels behorende bij het inpassingsplan 'Reconstructie (brom)fietspad N271' zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken, te weten:

- § Hoofdstuk 1: 'Inleidende regels';
- § Hoofdstuk 2: 'Bestemmingsregels';
- § Hoofdstuk 3: 'Algemene regels';
- § Hoofdstuk 4: 'Overgangs- en slotregels'.

Conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008) worden de volgende bestemmingen gehanteerd:

- § Agrarisch met waarden - Natuur en landschap;
- § Verkeer.

Daarnaast komt de volgende dubbelbestemming voor:

- § Leiding - Riool
- § Waarde - Archeologie;
- § Waterstaat - Bergend regime;
- § Waterstaat - Beschermingszone primair water;
- § Waterstaat - Stroomvoerend regime;
- § Waterstaat - Waterkering.

De regels worden in het hierna volgende deel van deze paragraaf nader toegelicht.

Inleidende regels

In hoofdstuk 1 'Inleidende regels' zijn twee artikelen te onderscheiden:

Begrippen (artikel 1):

Artikel 1 van de planregels bevat beschrijvingen van begrippen welke in het algemeen spraakgebruik onvoldoende vastliggen en waarbij verschil in interpretatie mogelijk is.

Wijze van meten (artikel 2):

In artikel 2 wordt aangegeven op welke manier hoogte, lengte, inhoud en oppervlakte van bouwwerken/percelen gemeten moet worden.

Bestemmingsregels

De gronden gelegen in het plangebied kennen een positieve bestemming. Een positieve bestemming betekent dat het gebruik van de gronden voor de toegekende bestemming direct mogelijk is. De bestemmingsregels zijn als volgt opgebouwd:

- § 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 ondergeschikte functies staan ten dienste van de hoofdfunctie binnen de betreffende bestemming.
- § Bouwregels:
In de bouwregels worden voor alle bouwwerken de van toepassing zijnde bebouwingsregels weergegeven.
- § Afwijken van de bouwregels (niet bij alle bestemmingen opgenomen):
Geeft aan van welke bouwregels, en binnen welke grenzen, middels een omgevingsvergunning kan worden afgeweken.
- § Specifieke gebruiksregels (niet bij alle bestemmingen opgenomen):
Geeft aan welk gebruik van de gronden in ieder geval als strijdig gebruik moet worden aangemerkt.
- § Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (niet bij alle bestemmingen opgenomen)
Ten einde specifieke belangen te beschermen kan in de bestemmingsregels worden bepaald dat voor de uitvoering van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of

werkzaamheden een omgevingsvergunning benodigd is. Een omgevingsvergunning kan verplicht gesteld worden om te voorkomen dat een terrein minder geschikt wordt voor de realisering van de desbetreffende bestemming of ter handhaving en bescherming van bepaalde belangen. De bestemmingsregels geven aan onder welke voorwaarden de omgevingsvergunning kan worden verleend.

De in het plan opgenomen bestemmingen en dubbelbestemming worden hierna kort nader toegelicht:

Bestemming Agrarisch met waarden - Natuur en landschap:

Overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Gennep is aan het perceel Diekendaal 21 (voor zover gelegen binnen de grenzen van onderhavig inpassingsplan) de bestemming 'Agrarisch met waarden - Natuur en landschap' toegekend. Ook voor wat betreft de regels van deze bestemming is aangesloten bij de regels van het bestemmingsplan Buitengebied. Ten aanzien van dit perceel is een wijzigingsbevoegdheid in de planregels opgenomen, met gebruikmaking waarvan de bestemming van het perceel gewijzigd kan worden in de bestemming 'Verkeer': op termijn wenst de gemeente Gennep deze gronden te verwerven, ten einde hier een pleisterplaats te kunnen realiseren.

Bestemming Verkeer (artikel 4):

Deze bestemming rust op het de te reconstrueren delen van de N271 en de aangrenzende bermen en gronden waar werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van het nieuwe fietspad zullen plaatsvinden. Binnen deze bestemming zijn wegen, voet- en rijwielpaden en bermen, en de hiermee samenhangende voorzieningen toegestaan. Tevens mogen binnen deze bestemming (openbare) nutsvoorzieningen of waterhuishoudkundige voorzieningen worden aangelegd.

Dubbelbestemming Leiding - Riool (artikel 5):

Ter plaatse van het directe ruimtebeslag van de ondergrondse rioolwatertransportleiding Siebengewald - Afferden worden activiteiten, die het bedrijfszeker en veilig functioneren van deze leiding kunnen schaden, geweerd. Derhalve worden binnen deze dubbelbestemming beperkingen opgelegd aan de mogelijkheden tot bebouwing en gebruik van de grond, die tot beschadigingen van de leiding kunnen leiden.

Dubbelbestemming Waarde - Archeologie (artikel 6):

Ten behoeve van de bescherming en veiligstelling van archeologische of te verwachten archeologische waarden is - zoals nader toegelicht in paragraaf 4.8 van deze toelichting - aan bepaalde gronden in dit inpassingsplan de dubbelbestemming Waarde - Archeologie toegekend. In de dubbelbestemming is de vereiste van een omgevingsvergunning voor uitvoering van werkzaamheden, geen bouwwerkzaamheden zijnde opgenomen. Aan deze omgevingsvergunning kunnen voorwaarden worden verbonden ten behoeve van behoud van archeologische waarden in de bodem of, indien dit redelijkerwijs niet mogelijk is, verplichtingen worden opgelegd als het doen van opgravingen of een verplichting de uitvoering van werken of werkzaamheden te laten begeleiden door een erkend archeoloog.

Dubbelbestemming Waterstaat - Bergend regime (artikel 7):

Het plangebied is voor een klein deel gelegen binnen het bergend regime van de rivier de Maas. Ter plaatse van dit gebied zijn de Beleidsregels grote rivieren van toepassing. Binnen deze dubbelbestemming geldt een meldings- / vergunningplicht op basis van de Waterwet.

Dubbelbestemming Waterstaat - Beschermingszone primair water (artikel 8):

Deze bestemming ligt over de beschermingszone van de overkluide watergang Heukelomselossing, zoals opgenomen in de legger van de primaire wateren van het waterschap Peel en Maasvallei. Deze overkluide primaire watergang kent een beschermingszone. De beschermingszone dient ter voorkoming van ongewenste ontwikkelingen die de bereikbaarheid van het primaire water verminderen. Tevens dient de beschermingszone om toekomstige verbeteringen of herinrichtingen mogelijk te houden. Op de

beschermingszone zijn naast de regels van voorliggend inpassingsplan tevens de gebods- en verbodsbepalingen van de Keur van het waterschap Peel en Maasvallei van toepassing.

Dubbelbestemming Waterstaat - Stroomvoerend regime (artikel 9):

Het plangebied is ook voor een klein deel gelegen binnen het stroomvoerend regime van de Maas. Ter plaatse van dit gebied zijn de Beleidsregels grote rivieren eveneens van toepassing. Vergelijkbaar met het bergend regime geldt ter plaatse van deze dubbelbestemming een meldings- / vergunningplicht op basis van de Waterwet.

Dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering (artikel 10):

Het plangebied ligt voor een deel binnen de (beschermingszone van) de waterkeringen langs de Maas. Aan deze zone is, voor zover gelegen binnen het plangebied, de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering toegekend. De hier gelegen gronden zijn bestemd voor de bescherming, het onderhoud en de verbetering van de waterkering, met bijbehorende bouwwerken geen gebouwen zijnde zoals duikers, keerwanden en merktekens.

Algemene regels

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

Anti-dubbeltelbepaling (artikel 11):

Een anti-dubbeltelregel wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een inpassingsplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het overgebleven 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 gelijklopend aan de in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voorgeschreven formulering.

Algemene gebruiksregels (artikel 12):

Deze bepaling is een rechtstreekse uitwerking van het in artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening opgenomen verbod gronden of bouwwerken te laten gebruiken in strijd met het bestemmingsplan of inpassingsplan.

Algemene afwijkingsregels (artikel 13):

In deze bepaling wordt aan de colleges van burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om af te wijken van bepaalde, in het inpassingsplan geregelde, onderwerpen. Hierbij gaat het om afwijkingsregels die gelden voor alle bestemmingen in het plan. Aangegeven wordt van welke regel in welke gevallen kan worden afgeweken.

Algemene wijzigingsregels (artikel 14):

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.

Overige wettelijke regels (artikel 15):

Dit artikel bevat een bepaling omtrent de verhouding tussen de regels van voorliggend inpassingsplan, en overige wettelijke bepalingen. Daarnaast zijn in dit artikel regels opgenomen omtrent het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein aanwezig dient te zijn.

Overgangs- en slotregels

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

Overgangsrecht (artikel 16):

Bouwwerken welke op het moment van tervisielegging van het plan bestaan (of waarvoor een bouwvergunning 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 17):

Dit artikel geeft de titel van de planregels aan.

6 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De totale kostenomvang van de beoogde reconstructie van het (brom)fietspad N271 is geraamd op € 3.500.000,--. De Provincie Limburg (als initiatiefnemer) is verantwoordelijk voor de financiële afwikkeling van het planvoornemen. De projectbegroting is vooralsnog gereserveerd in het meerjaren investeringsprogramma (MIP) 2013-2016. Dit programma staat garant voor de kostendekking van het project.

Om de beoogde reconstructie te kunnen realiseren dient de Provincie Limburg de beschikking te hebben over de in het plangebied gelegen gronden. Getracht wordt om de gronden welke in particulier bezit zijn middels minnelijke verwerving in eigendom te krijgen. Mocht minnelijke verwerving niet haalbaar blijken dan beschikt de Provincie op grond van titel 4 van de Ontheffingswet over de mogelijkheid om de gronden te onteigenen. Basis voor deze onteigening vormt het onderhavige inpassingsplan, waarin de betreffende gronden de bestemming Verkeer krijgen. Hierbij geldt het uitgangspunt dat de plangrens van het inpassingsplan ook de uiteindelijke eigendomsgrens vormt en dat dit uiteindelijk - indien noodzakelijk - ook de onteigeningsgrens vormt.

Voorliggend initiatief voorziet in de aantasting van natuurwaarden ter plaatse en in de directe omgeving van het plangebied. Vanuit dit oogpunt zullen gronden / waarden worden gecompenseerd / gemitigeerd. De compensatie van de natuurwaarden wordt ten laste van het reconstructiebudget gelegd

7 PROCEDURE, INSPRAAK EN OVERLEG

7.1 Procedure

Voordat de wettelijke procedure ten behoeve van de vaststelling van het inpassingsplan (zoals omschreven in hoofdstuk 3 van de Wet ruimtelijke ordening) kan worden gevolgd, wordt het ontwerp inpassingsplan eerst aan diverse instanties toegezonden ten behoeve van overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Deze bepaling schrijft voor dat het bestuursorgaan (i.c. de Provincie Limburg) dat belast is met de voorbereiding van een inpassingsplan bij de voorbereiding overleg pleegt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Na de overlegronde wordt de vaststellingsprocedure zoals omschreven in art. 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening opgestart. Deze procedure kan als volgt worden samengevat: de procedure start met een openbare kennisgeving van het ontwerp-inpassingsplan, waarna het ontwerp-inpassingsplan wordt gepubliceerd en gedurende een termijn van 6 weken door één ieder schriftelijk of mondeling zienswijzen over het ontwerp-inpassingsplan kunnen worden ingebracht. Na de termijn van de terinzagelegging dienen Provinciale Staten te beslissen omtrent de vaststelling van het plan. Het inpassingsplan wordt met toepassing van afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet vastgesteld. Na de publicatie van het vastgestelde inpassingsplan hebben belanghebbenden 6 weken de tijd om tegen het plan in beroep te gaan. Het inpassingsplan treedt de dag na afloop van de beroepstermijn in werking.

7.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Voor de resultaten van het bestuurlijk vooroverleg wordt verwezen naar de 'Nota Vooroverleg'.

7.3 Tervisielegging en naar voren brengen zienswijzen ex art. 3.8 Wet Ruimtelijke ordening j° afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht

Voor de resultaten van de uitgebreide openbare voorbereidingsprocedure wordt verwezen naar de 'Nota Zienswijzen bij het ontwerp inpassingsplan "Reconstructie (brom)fietspad N271"'.

