PROVINCIAAL INPASSINGPLAN N280 LEUDAL

TOELICHTING

Opdrachtgever:	Provincie Limburg
Projectnr:	PLI175-0001
Datum:	30 april 2021

PROVINCIAAL INPASSINGPLAN N280 LEUDAL

TOELICHTING

Opdrachtgever:	Provincie Limburg
Projectnr:	PLI175-0001
Rapportnr:	20210430-PLI175-RAP-OIP-Toelichting OPIP-6.0
Status:	Definitief
Datum:	30 april 2021

Opsteller:
DG, BVDM

Verificatie:
MKE

Validatie:
PVZ

T 088 - 33 66 333
F 088 - 33 66 099
E info@kragten.nl

© 2014 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze
toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 11
1.1 Aanleiding 11
1.1.1 Provinciaal Inpassingsplan (PIP) 11
1.2 Huidige situatie 12
1.2.1 Verkeerskundige situatie 13
1.2.2 Ruimtelijke structuur 16
1.3 Geldende bestemmingsplannen 16
1.4 Leeswijzer 17

2 PLANBESCHRIJVING 19
2.1 Inleiding 19
2.2 Doel- en probleemstelling 19
2.2.1 Achtergronden en probleemstelling 19
2.2.2 Nut en noodzaak 20
2.2.3 Doelen N280 Leudal 22
2.3 Planbeschrijving op hoofdlijnen 23
2.3.1 Verkeerskundige beschrijving 23
2.3.2 Principes landschappelijke inpassing 27
2.4 Nadere uitwerking locaties 30
2.4.1 Kelperbrug 30
2.4.2 Kruising N280 – Kelperweg – Grathemerweg 31
2.4.3 Ongelijkvloerse kruisingen Heideweg – Bosstraat en Hunselerdijk – Reijndersstraat 32
2.4.4 Omlegging N280 bij Baexem 33
2.4.5 Aansluitingen N280 – N273 34

3 PROCESVERANTWOORDING 35
3.1 Bestuurlijke afspraken en besluiten 35
3.2 Communicatie en draagvlak 37
3.2.1 Media 37
3.2.2 Omgevingsmanager 37
3.2.3 Wegontwerp en planvorming 37

4 BELEIDSKADER 39
4.1 Inleiding 39
4.2 Rijksbeleid 39
4.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) 39
4.2.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI) 40
4.2.3 Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) 41
4.2.4 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) 41
4.2.5 Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) 42
4.2.6 Structuurvisie Ondergrond 42
4.2.7 Nationaal Waterplan 2016 - 2021 42
4.2.8 Waterbeleid 21ste eeuw 43
4.3 Provinciaal en regionaal beleid 43
4.3.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL 2014) 43
4.3.2 Provinciale Omgevingsvisie (POVI) 45
4.3.3 Omgevingsverordening (2014) 46
4.3.4 Provinciaal Verkeers- en vervoersprogramma 47
4.3.5 Provinciaal Waterplan Limburg 2016 – 2021 49
4.3.6 (ontwerp) Waterbeheerprogramma 2022-2027 49

4.3.7 Landschapskader Noord- en Midden Limburg ... 49
4.3.8 Limburgs Kwaliteitsmenu ... 50
4.3.9 Beleidsplan fiets 2014 – 2022 ... 50
4.3.10 Investeringsprogramma Toerisme en Recreatie 2016 – 2019 ... 50
4.3.11 Beleidskader bodem 2016 ... 51
4.3.12 Verklaring van Roermond ... 51
4.4 Gemeentelijk beleid ... 52
4.4.1 Structuurvisie Leudal ... 52
4.4.2 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan ... 52
4.4.3 Geldende bestemmingsplannen ... 53

5 OMGEVINGSASPECTEN ... 55
5.1 M.e.r. ... 55
5.2 Waterparagraaf ... 57
5.3 Bodem ... 59
5.4 Archeologie ... 63
5.5 Natuur ... 64
5.6 Landschap en cultuurhistorie ... 76
5.7 Geluid ... 79
5.8 Luchtkwaliteit ... 81
5.9 Externe veiligheid ... 82
5.10 Trillingen ... 84
5.11 Duurzaamheid ... 85
5.12 Explosieven ... 85

6 JURIDISCHE ASPECTEN ... 89
6.1 Opzet provinciaal inpassingsplan ... 89
6.2 Toelichting op bestemmingsregeling ... 90

7 UITVOERBAARHEID ... 95
7.1 Economische uitvoerbaarheid ... 95
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid ... 95
7.2.1 Vooroverleg ... 95
7.2.2 Ter visie legging ... 95

BIJLAGEN

B1 OVERZICHT PLANGEBIED
B2 MILIEUEFFECTRAPPORT N280 LEUDAL
B3 WATERHUISHOUDKUNDIG ONDERZOEK
B4 BODEMONDERZOEKEN
B5 ARCHEOLOGISCH ONDERZOEK
B6 VOORTOETS EN PASSENDE BEOORDELING
B7 FLORA EN FAUNA EN COMPENSATIEPLAN
B8 AKOESTISCH ONDERZOEK
B9 ONDERZOEK LUCHTKWALITEIT
B10 ONDERZOEK EXTERNE VEILIGHEID EN VERANTWOORDING GROEPSRISICO

B11 ONDERZOEK TRILLINGEN

B12 ONDERZOEK NIET GESPRONGEN EXPLOSIEVEN

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De N280 is een bovenregionaal verbindende weg tussen Weert en Roermond. Als belangrijke oost-west verbinding is de weg een belangrijke pijler in de gebiedsontwikkeling van de regio Midden-Limburg. De gemeenten in Midden-Limburg hebben samen in 2008 een regiovisie gemaakt: 'Het oog van Midden-Limburg'. In deze visie zijn strategische keuzes benoemd voor het versterken van de regionale economie, de sociale structuur en het verbeteren van het vestigingsklimaat. Een oplossing van de verkeerskundige en leefbaarheidsproblemen op en langs de N280 is een cruciaal onderdeel om de gebiedsontwikkeling tot een succes te maken.

Sinds 2011 zijn diverse studies verricht naar de beste oplossing voor de problematiek van de N280. Op basis van deze studies is gekozen voor een knelpuntgerichte aanpak. Voor de situatie rond Baexem is een onderzoekstraject, inclusief milieueffectrapportage, opgestart waarin diverse varianten zijn onderzocht. Op 7 februari 2014 hebben Provinciale Staten gekozen voor het voorkeursalternatief 3C om Baexem. In februari 2016 hebben Provinciale Staten gekozen voor een scopewijziging, waarbij er een algehele reconstructie van de N280 Leudal[1] plaatsvindt. Ook de keuze voor het voorkeurstracé 3C rondom Baexem is toen herbevestigd. Eind 2019/Begin 2020 is tenslotte een heroverweging van de verschillende mobiliteitsopgaven en -ambities op het gebied van spoor, fiets en wegen uitgevoerd. Op basis hiervan hebben Provinciale Staten op 14 februari 2020 ingestemd met het voorstel om de inhoudelijke scope van het project N280 Leudal niet te wijzigen. De reconstructie van de N280 Leudal past niet binnen de ter plaatse geldende bestemmingsplannen. Dit is de aanleiding voor het opstellen van dit inpassingsplan.

1.1.1 Provinciaal Inpassingsplan (PIP)

Het project N280 Leudal had van oorsprong betrekking op een knelpuntgerichte aanpak op het tracé tussen Weert en het Lateraalkanaal bij Horn. Het plangebied doorkruiste daarmee drie gemeentes, te weten Leudal, Weert en een klein deel Maasgouw. De N280 Leudal is een belangrijke oost-west verbinding binnen het totale provinciale wegennet. Het is van provinciaal belang dat deze weg een verkeersveilige route is met een goede doorstroming en kansen biedt voor regionale gebiedsontwikkeling binnen Midden-Limburg. Bovenstaande redenen hebben ertoe geleid dat voor de planologische verankering van de reconstructie gekozen is voor een provinciaal inpassingsplan.

Gelijktijdig met het besluit van Provinciale Staten in februari 2016 is tevens gekozen voor een scopewijziging. In plaats van een knelpuntgerichte aanpak werd gekozen voor een algehele herinrichting van de weg. Het wegvak A2-Weert werd niet meegenomen omdat er veel weerstand bestond tegen de omvang van de reconstructie en de daarmee gepaard gaande bomenkap in relatie tot de verkeersdruk op dit wegvak. Ook het deel dat over Maasgouw's grondgebied liep kon met een ander ontwerp op Leudal's grondgebied worden opgelost. Daarmee was er (met uitzondering van natuurcompensatie elders) geen sprake meer van een gemeentegrensoverschrijdend plan. Het provinciaal belang bleef echter overeind. Voor de gemeente Leudal en voor de Provincie Limburg bleef daarmee ook de oorspronkelijke keuze voor een PIP in plaats van een bestemmingsplan overeind.

[1] Eerder in het planvormingsproject werd ook de term "N280-West, wegvak Leudal" voor dit project gehanteerd. Daar waar deze in bijvoorbeeld specialistische onderzoeken voorkomt, dient hier "N280 Leudal" te worden gelezen.

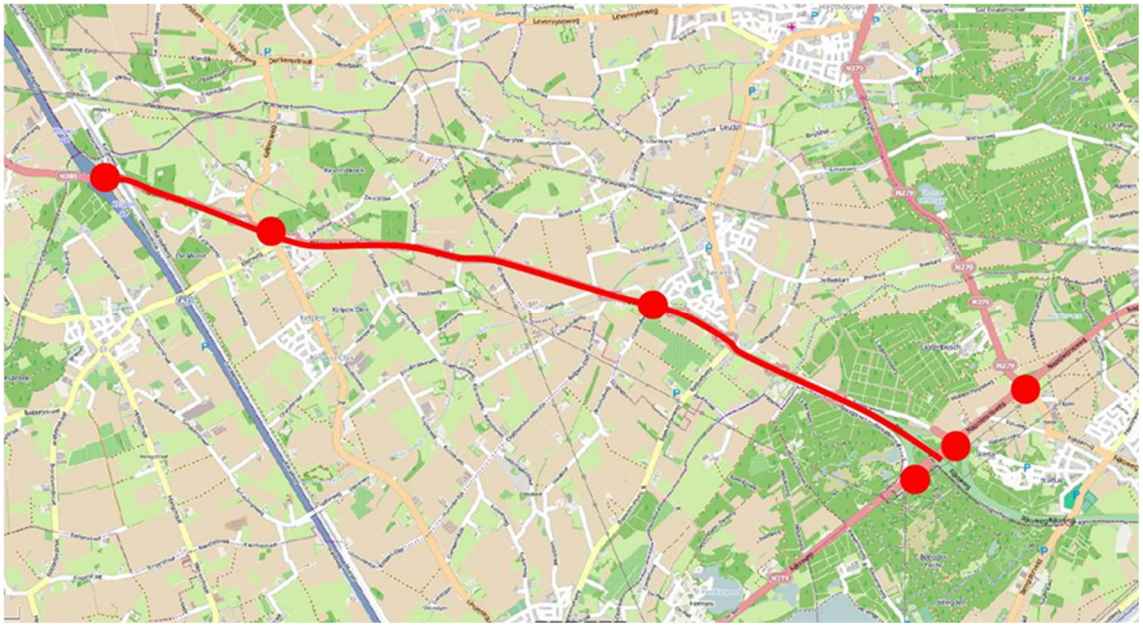
1.2 Huidige situatie

Het plangebied bestaat uit de N280 tussen de brug over het kanaal Wessem-Nederweert, nabij de A2, en de aansluitingen op de Napoleonsweg (N273) in het oosten. Ook het kruispunt N273-N279 en enkele compensatiepercelen (vanwege beïnvloeding Goudgroene natuurzone[2] en stikstofdepositie), vallen binnen het plangebied.



Afbeelding 1: Ligging N280 Leudal in omgeving

De N280 heeft een gebiedsontsluitende functie voor de regio Roermond-Weert, onder andere voor verkeer van en naar de A2.



Afbeelding 2: Globale ligging plangebied inpassingsplan N280 Leudal

De begrenzing van het plangebied van dit inpassingsplan is gebaseerd op het definitief ontwerp dat is opgesteld. Ook zijn de gronden opgenomen waar natuurcompensatie plaatsvindt. Deze is nodig omdat de voorgenomen reconstructie leidt tot beïnvloeding van goudgroene natuurzone (NNL) en leidt tot extra stikstofdepositie.

[2] Met de inwerkingtreding van de Provinciale Omgevingsvisie zal de term Goudgroene natuurzone worden vervangen door Natuur Netwerk Limburg, NNL

Ter plaatse van delen van het plangebied is al sprake van een passende bestemming en is het herzien van deze bestemming in principe niet noodzakelijk. Omwille van de duidelijkheid en uniformiteit is het volledige traject van de N280 Leudal opgenomen in dit inpassingsplan en voorzien van een passende juridisch-planologische regeling.

Het plangebied houdt niet direct op buiten het wegvak van de N280. Ook zijn, daar waar nodig, de aansluitingen of aanpassingen op het onderliggende wegennet meegenomen in de scope van dit inpassingsplan. Ook deze gronden (onder andere wegen) zijn meegenomen om de aanpassingen die nodig zijn ter plaatse daadwerkelijk juridisch-planologisch mogelijk te maken en (in eerste instantie) een goede afwikkeling van het verkeer richting het aansluitende wegennet te garanderen. Daarnaast zijn de gronden in het inpassingsplan meegenomen die als het ware 'vrij komen' ten gevolge van het opheffen van de (nu nog) bestaande N280. Deze gronden zijn eveneens voorzien van een passende bestemming.

De locaties/gronden waar verbetering van de goudgroene natuurzone (NNL) plaatsvindt, zijn in de huidige situatie in gebruik als weiland of akkerland.

1.2.1 Verkeerskundige situatie

In deze paragraaf wordt ingegaan op verschillende verkeerskundige aspecten. Na een meer algemene verkeerskundige omschrijving van het traject wordt ingegaan op fietsverkeer, landbouwverkeer, openbaar vervoer en verkeersveiligheid. Zie ook hoofdstuk 6 in het MER (bijlage 1 bij deze toelichting) waarin de huidige verkeerskundige situatie wordt omschreven.

Algemene verkeerskundige situatie

Dit inpassingsplan heeft betrekking op de N280 Leudal. Dit is het gedeelte tussen de A2 en de N273. In de huidige situatie is de N280 een belangrijke verbindende en ontsluitende weg voor auto- en vrachtverkeer. De N280 is van belang voor de bereikbaarheid van de regio tussen Roermond en Weert en is daarnaast van belang voor verkeer uit het gebied van en naar bijvoorbeeld Eindhoven en verder. De functie van de N280 in de regio is daarom op zowel lokaal als (boven)regionaal niveau van belang voor een goede verkeersafwikkeling. Vanaf de N280 vormen de Grathemerweg en de Kelperweg de verbinding naar respectievelijk Kelpen-Oler en Leveroy/Heythuysen. De Dorpstraat in Baexem vormt de primaire verbinding vanaf de N280 door het dorp Baexem en naar Heythuysen en de Kasteelweg vormt de verbinding vanaf de N280 naar Grathem. De overige aansluitende wegen hebben hoofdzakelijk een functie om woningen en bedrijven in het buitengebied te ontsluiten.

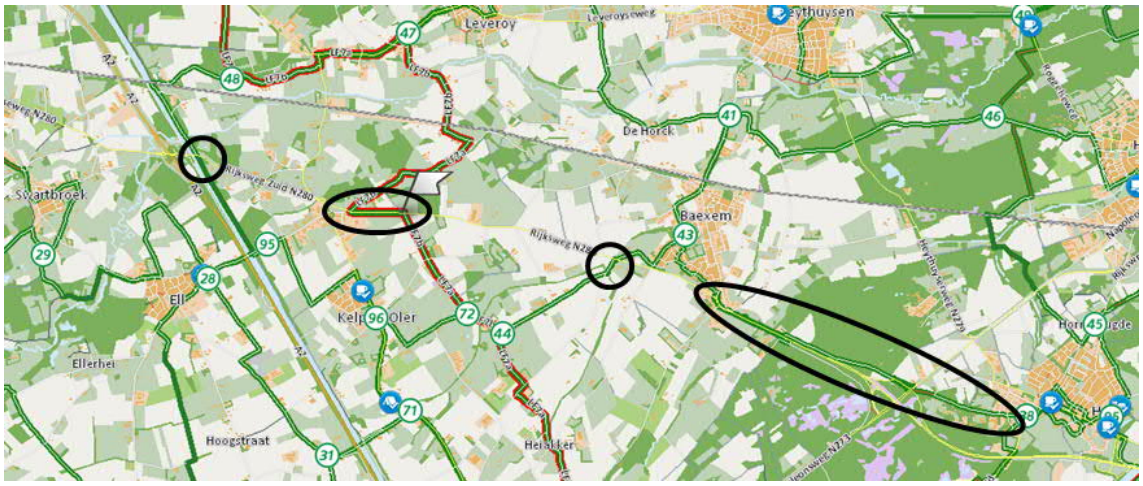
De weg heeft in de huidige situatie een wisselend wegprofiel:

- Het gedeelte tussen de oostelijke kluifrotonde A2 (en de Kelperbrug over het kanaal Wessem-Nederweert) en Baexem gaat door een gebied waar relatief weinig bebouwing aanwezig is. Hier heeft de weg 1*2-rijstroken en er geldt een maximumsnelheid van 80 km/uur;
- Ter hoogte van Baexem ligt de N280 Leudal deels binnen en deels buiten de bebouwde kom. De weg kent hier 1*2 rijstroken en de maximumsnelheid bedraagt respectievelijk 50 en 80 km/uur;
- Het wegvak ten oosten van Baexem (tot aan de op- en afrit met de N273 / Napoleonsweg) is een autoweg en heeft vanaf het AZC Exaten in oostelijke richting 2x2-rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en er geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur.

Fietsverkeer

Voor het fietsverkeer zijn meerdere fietsstructuren te onderscheiden ter hoogte van de N280 Leudal. Het volledige wegvak Leudal maakt onderdeel uit van het primaire fietsnetwerk van de provincie Limburg. Dit geldt ook voor de noord-zuid verbindingen Grathemerweg-Kelperweg, Kasteelweg-Dorpstraat, Napoleonsbaan en de Heythuyserweg. Voor lokale fietsroutes voor schoolgaande jeugd naar Heythuysen is de Bosstraat een veelgebruikte route vanuit Ell/Kelpen-Oler. Vanuit Grathem is dit de Hunselerdijk/Reijndersstraat. Beide routes kruisen de N280.

Door het gebied rondom de N280 leiden daarnaast enkele lokale en landelijke recreatieve fietsroutes, die gebruik maken van de N280 of deze moeten kruisen. In de afbeelding hierna blijkt dat deze fietsroutes op een aantal locaties de N280 kruisen.



Afbeelding 3: lokale en landelijke recreatieve fietsroutes ter hoogte van de N280 Leudal

Het gaat om de volgende locaties ter hoogte van het plangebied van dit inpassingsplan:

- Ter plaatse van de Kanaalweg kruist een fietsroute de N280.
- Ter plaatse van de Zandstraat en Keversbroek komen uit noordelijke richting fietsroutes, die via de Graetheideweg in zuidelijke richting verder gaan.
- Ter hoogte van de Oude Weerterweg en de Vogelshofweg kruist een fietsroute de N280.
- Vanaf de Dorpstraat loopt er parallel aan de N280 een fietsroute in oostelijke richting naar Horn/Roermond.

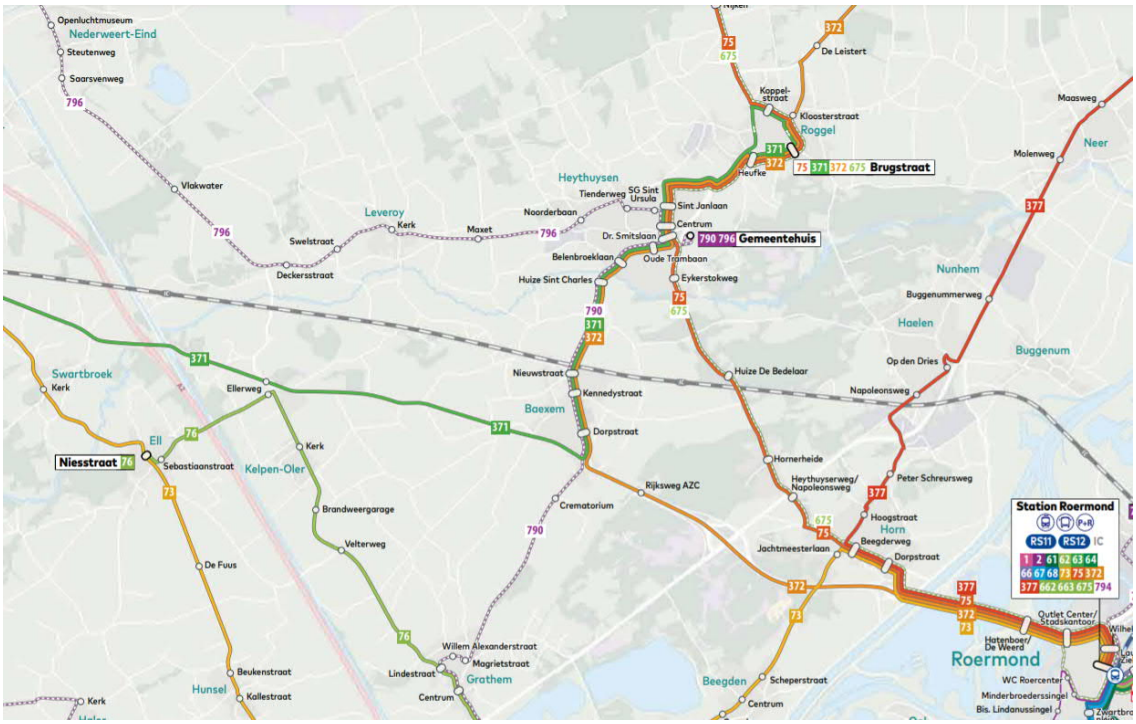
Agrarisch verkeer

Nagenoeg de volledige N280 Leudal kan en mag gebruikt worden door agrarisch verkeer, met uitzondering van het wegvak met 2*2 rijstroken. De omgeving, zowel ten noorden als ten zuiden van de N280 is daardoor goed bereikbaar voor agrarisch verkeer. Agrarisch verkeer kan nagenoeg van alle zijwegen gebruik maken en diverse akkers en weilanden ontsluiten direct op de N280. Dit betekent dat de huidige N280 in het netwerk voor agrarisch verkeer goed functioneert. Alleen de situatie ter hoogte van de Rijksweg-Zuid, nabij de Kelperbrug wordt gezien als een knelpunt. Agrariërs vinden bijvoorbeeld de rijbaan te smal ter plaatse van de Kelperbrug.

Openbaar vervoer

Verschillende openbaar vervoer-lijnen maken gebruik van of kruisen de N280 Leudal. Zie afbeelding hierna.

- Tussen Weert en Roggel rijdt Limburgliner 371 via Baexem, met een halte nabij kruispunt Kelpen-Oler en meerdere haltes in de kern Baexem. Het betreft een uursdienst.
- Tussen Panningen en Roermond rijdt Limburgliner 372 via Baexem, met enkele haltes in Baexem en een halte nabij Exaten. Het betreft een 2-uursdienst, m.u.v. zon- en feestdagen (uursdienst)
- Buurtbus 790 rijdt via de Kasteelweg en Dorpstraat door Baexem en kruist zodoende de N280 over een klein gedeelte. Het betreft een uursdienst.



Afbeelding 4: Openbaar vervoerroutes ter hoogte van de N280 Leudal (bron: www.arriva.nl)

Verkeersveiligheid

Voor de inrichting van gebiedsontsluitingswegen zoals de N280 Leudal wordt een aantal basiskenmerken aanbevolen waaraan een duurzaam veilige weginrichting bij voorkeur dient te voldoen.

Duurzaam Veilig is een initiatief van verschillende Nederlandse overheden om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten. Binnen Duurzaam Veilig draait het om het voorkomen van ongelukken. Duurzaam Veilig kent principes voor het ontwerpen van wegen. Het idee achter een duurzaam veilig ontwerp van een weg is dat de weg zo wordt ingericht dat duidelijk is wat van de weggebruiker wordt verwacht. Zo worden fouten en ook ongevallen zoveel mogelijk voorkomen.

De N280 Leudal voldoet nu niet aan bijna de helft van de basiskenmerken van een duurzaam veilige weginrichting, dit leidt tot onveilige situaties. Zie tabel hierna voor deze basiskenmerken.

Wegkenmerken	*CROW norm*	*Huidige vorm N280-West*	*Voldoet*
Verharding / profielelementen	Gesloten	Gesloten	Ja
Rijrichtingscheiding			
- Fysiek (ideaal)	6,00 m berm	Nee	Nee
- Visuele middenbaanscheiding (minimaal)	0,80 m	Nee	Nee
Lengtemarkeringen	0,15 m	0,15 m	Ja
Redresseerstroken	0,30 m	< 0,30 m	Nee
Obstakelafstand	6,00 m	< 6,00 m	Nee
Openbare verlichting t.p.v. discontinuïteiten	Ja	Ja	Ja
Voorzieningen landbouwverkeer	Ja	Nee	Nee
Oversteken (langzaam) verkeer	Nee	Ja	Nee
Erfaansluitingen op rijbaan	Nee	Ja	Nee
Menging verkeerssoorten	Nee	Ja	Nee
Fietsvoorzieningen	Ja	Ja	Ja
OV haltes	Ja	Ja	Ja
Parkeervoorziening	Nee	Nee	Ja
Horizontaal alignement (ontwerpsnelheid 80km/h)	Ja	Nee	Nee
Hectometerpaaltjes	Ja	Ja	Ja

Wegkenmerken	*CROW norm*	*Huidige vorm N280-West*	*Voldoet*
Reflectorpaaltjes	Ja	Ja	Ja
Pechvoorzieningen (vlucht- en bergingszone)	Ja	Nee	Nee
Draagkrachtige bermen	Ja	Nee	Nee
Helling talud	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.

Tabel 1: Basiskenmerken van een duurzaam veilig wegontwerp

1.2.2 Ruimtelijke structuur

Het plangebied van dit inpassingsplan valt grotendeels samen met de reeds bestaande N280 binnen de gemeente Leudal. In de huidige situatie voert de N280 voornamelijk door het buitengebied met een relatief open karakter en agrarisch grondgebruik. Ter hoogte van Baexem ligt de N280 binnen de bebouwde kom.
De N280 voert door een gebied dat is ontstaan onder invloed van de Maas. Het bestaat uit Maasterrassen, Maasmeanders en beekdalen. Uit de landschappelijke gebiedsanalyse die is opgesteld ten behoeve van de beleidsregel duurzame energie, blijkt de het meest westelijk deel van het plangebied is van oorsprong te typeren als Kampenlandschap, het gedeelte tussen Kelpen-Oler en Baexem bestaat uit Bolle open velden, en de Beegderheide in het oostelijk deel is aangemerkt als oud Bosmozaïek.
De N280 Leudal kruist daarnaast drie (open) beekdalen: de Berkven, de Rijdtbeek en de Haelensebeek. Deze zijn niet altijd zichtbaar in het landschap aanwezig vanaf de N280. Aan de westzijde van het plangebied kruist de N280 het kanaal Wessem-Nederweert middels de Kelperbrug.

Naast deze karakteristieken van het landschap is sprake van enkele grotere bospercelen (bijvoorbeeld Keversbroek), die het relatief open agrarische landschap opsplitsen in kleinere ruimtelijke eenheden. Zo is er sprake van een afwisselend gesloten en meer open landschapsbeeld aan de noordzijde van de N280 Leudal. Kenmerkend zijn verder de aansluiting van de toegangsweg van het dorp Kelpen-Oler op de N280, het doorsnijden van de zuidelijke dorpsrand van Baexem (vroeger oud Baexem), het zuidelijk daarvan gelegen kasteel Baexem en het passeren van het voormalige klooster Exaten aan de zuidzijde van de N280 Leudal.

De laanbeplanting aan weerszijden van de weg is karakteristiek voor de N280. Vaak zijn het eiken en op een enkele plek (ter plaatste van het jonge ontginningenlandschap) staan berken. In de loop der jaren zijn er meerdere 'gaten' in de laanboomstructuur ontstaan. Op een enkele plek is langs de N280 een eik uitgegroeid tot een monumentale solitaire boom met een hoge belevingswaarde en/of markante verschijningsvorm.

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Ter plaatse van het plangebied van dit inpassingsplan (exclusief de compensatiepercelen) gelden de volgende bestemmingsplannen van de gemeente Leudal:

1. Reparatie- en veegplan buitengebied Leudal (vastgesteld op 3 juli 2018).
2. Bedrijventerrein Kelpen-Oler (vastgesteld, 5 februari 2013).
3. Woonkernen Leudal 2017 (vastgesteld op 14 november 2017).
4. Gasleiding ter hoogte van Kelperbrug (vastgesteld op 9 februari 2021).

Het Reparatie- en veegplan is opgesteld, mede naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State met betrekking tot het bestemmingsplan Buitengebied dat in juni 2013 is vastgesteld.

Het plangebied van dit inpassingsplan valt samen met gronden met diverse bestemmingen. Het gaat om gronden die reeds de bestemming 'Verkeer' hebben en onder andere de bestemmingen 'Groen', 'Agrarisch', 'Agrarisch met waarden – 4', 'Wonen', 'Bedrijf', 'Horeca' en 'Natuur'. Daarnaast geldt ter hoogte van het plangebied van deze bestemmingsplannen een aantal dubbelbestemmingen. Het gaat om dubbelbestemmingen vanwege aanwezige waarden (zoals archeologie) en ter bescherming van leidingen (zoals een gasleiding en hoogspanningsleidingen).

Ter hoogte van het plangebied is ook een aantal aanduidingen opgenomen. Het gaat om aanduidingen vanwege onder andere de ligging in een milieuzone (zoals boringsvrije zone en Roerdalslenk) en aanduidingen vanwege bijvoorbeeld de ligging in een beekdal of binnen een molenbiotoop.

De reconstructie van de N280 Leudal past niet overal binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Op sommige plaatsen, waar in de huidige situatie al sprake is van de bestemming 'Verkeer', is de reconstructie van de N280 wel al mogelijk. Toch is ervoor gekozen om een inpassingsplan op te stellen voor de gehele reconstructie van de N280 binnen de gemeente Leudal. Het gaat immers om een totaal project, waarbinnen de provincie Limburg een uniforme regeling voorstaat.

Op een aantal locaties zijn (delen van) percelen van derden nodig om de realisatie van de N280 Leudal mogelijk te maken. Daar waar de percelen nodig zijn voor de realisatie van de N280 Leudal en de bermen zijn deze percelen voorzien van een bestemming 'Verkeer', 'Water' en / of 'Groen'. De delen van de percelen die niet nodig zijn voor de realisatie van de N280 Leudal zijn voorzien van een passende bestemming, die recht doet aan het toekomstige gebruik. Veelal is aangesloten op de bestemming van aangrenzende gronden, en zoveel als mogelijk conform de reeds (ter plaatse) geldende bestemmingen.

Vier van de zes locaties waar natuurcompensatie (vanwege beïnvloeding van de goudgroene natuurzone/NNL) plaatsvindt of waar geen mest meer mag worden uitgereden (vanwege voorkomen toename van stikstofdepositie), liggen op het grondgebied van de gemeente Nederweert. Ter plaatse van deze locaties gelden de volgende bestemmingsplannen:

- Gebied 1, 2 (deels) en 4: Buitengebied Nederweert, vastgesteld op 24 november 2011.
- Gebied 2 en 3 (beiden deels): Buitengebied, deellocaties, vastgesteld op 16 december 2020.
- Gebied 3 (deels): Buitengebied Nederweert 1e Herziening, vastgesteld op 24 april 2012.

De volgende bestemmingsplannen gelden ook voor de vier gebieden in de gemeente Nederweert, maar voorzien enkel in beperkte specifieke herzieningen die niet relevant zijn voor deze gebieden:

- Buitengebied Nederweert 2e herziening, vastgesteld op 13 mei 2015: herziening n.a.v. uitspraak Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Invoering Wabo, wijziging beleid rondom plattelandswoningen en een specifieke wijziging.
- Buitengebied Nederweert 5e herziening - geitenhouderijen, vastgesteld op 9 juli 2019: wijziging specifieke regels m.b.t. geitenhouderijen.
- Buitengebied Nederweert 6e herziening – fijnstofknelpunten, vastgesteld op 8 oktober 2019: herziening n.a.v. uitspraak Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State m.b.t. fijnstof van specifieke veehouderijen.

Ter plaatse van de vier locaties in de gemeente Nederweert gelden de enkelbestemmingen 'Agrarisch' of 'Agrarisch met waarde – Ontwikkelzone groen'. Daarnaast zijn er de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie', 'Waarde – Bufferzone hydrologisch gevoelige gebieden' en 'Leiding – Hoogspanningsverbinding' opgenomen. Ook zijn de locaties voorzien van een aantal gebiedsaanduidingen: 'milieuzone – boringsvrije zone', 'reconstructiewetzone – extensiveringsgebied', 'wro-zone – wijzigingsgebied' en 'vrijwaringszone – spoor'. Het realiseren van natuur op deze gronden past niet binnen de ter plaatse geldende bestemmingen. Daarom zijn deze locaties ook meegenomen in dit inpassingsplan.

1.4 Leeswijzer

Naast deze toelichting bestaat het Provinciaal Inpassingsplan N280 Leudal uit een set regels en een verbeelding (10 bladen). De verbeelding en de regels vormen het juridisch-bindende plan. Deze toelichting onderbouwt en motiveert het voorgenomen initiatief. Onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van de planvorming zijn in complete vorm als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 2 van deze toelichting bevat de planbeschrijving. Doel en probleemstelling zijn verwoord in dit hoofdstuk, waarna de planbeschrijving (verkeerskundig en ruimtelijk) is opgenomen. Een aantal specifieke locaties wordt uitgelicht. Een intensief planvormingsproject is vooraf gegaan aan dit inpassingsplan. Hoofdstuk 3

omschrijft de procesverantwoording dat ten grondslag ligt aan dit inpassingsplan. Hoofdstuk 4 behandelt het (met name) ruimtelijke, relevante beleid. Per beleidsdocument is aangegeven hoe dit zich verhoudt tot dit inpassingsplan. De verschillende onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van de planvorming worden toegelicht in hoofdstuk 5, waarin slechts een korte samenvatting per onderzoek gegeven en is aangegeven wat de relevantie van dit onderzoek voor dit inpassingsplan is of wat de consequenties van dit onderzoek zijn voor dit inpassingsplan. De complete onderzoeksrapporten met achtergrondinformatie zijn als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Hoofdstuk 6 gaat in op de juridische aspecten van dit inpassingsplan. Per bestemming is een korte uitleg opgenomen van de essentie van deze bestemming. De uitvoerbaarheid, zowel economisch als maatschappelijk komt in het laatste hoofdstuk van deze toelichting aan bod.

2 PLANBESCHRIJVING

2.1 Inleiding

In de paragrafen hierna wordt ingegaan op het plan om de N280 Leudal aan te passen. Voordat de verkeerskundige en landschappelijke kenmerken worden omschreven, wordt ingegaan op het 'waarom' van deze aanpassingen. In de paragraaf hierna komen de knelpunten in de huidige situatie, nut en noodzaak en de doelen aan de orde.

Bij het omschrijven van de toekomstige situatie wordt eerst een omschrijving op hoofdlijnen gegeven van de toekomstige situatie. Voor een aantal locaties is een meer gedetailleerde omschrijving van de toekomstige situatie opgenomen omdat het hier om een bijzondere situatie gaat.

2.2 Doel- en probleemstelling

2.2.1 Achtergronden en probleemstelling

De N280 tussen Weert en Roermond (zie afbeelding hierna) is de belangrijkste oost-westverbinding in de regio Midden-Limburg. Ook vormt de N280 de verbinding richting Duitsland vanuit Roermond.



Afbeelding 5: ligging N280 West

Midden-Limburg is een regio met veel kansen voor de toekomst. De unieke mogelijkheden op het gebied van wonen, werken, leven en recreëren zetten Midden-Limburg onderscheidend op de kaart. Goede verbindingen zijn hierbij van doorslaggevend belang. Verbindingen tussen plaatsen én verbindingen tussen mensen. De N280 is zo'n verbinding en heeft zowel een ontsluitende als een verbindende functie. De weg verbindt Weert met Roermond en het Duitse achterland en vormt samen met de A2 en A73 de verbinding van Roermond met de regio Eindhoven en grote delen van Midden- en West Nederland. Het is daarnaast een belangrijke schakel tussen de Midden-Limburgse steden en kernen.

De weg heeft namelijk een ontsluitende functie voor onder andere de kernen Swartbroek, Kelpen, Baexem en Horn. Het functioneren van deze verbinding staat echter al geruime tijd onder druk.

Op basis van verkeersgegevens en op basis van diverse (verkeers)onderzoeken die in de afgelopen jaren zijn uitgevoerd, is een aantal conclusies te trekken. Deze zijn in de loop der jaren mede basis geweest voor de vervolgstappen die in de planvorming zijn gezet.

- Op de volgende wegvakken zijn doorstromingsproblemen, zowel in de huidige als toekomstige situatie:
    - Wegvak Baexem, met name vanwege de rotonde in Baexem en de komingangen.
    - Wegvak N280 Leudal tussen A2 en Baexem, met name ter hoogte van Kelpen-Oler en de Kelperbrug/A2.
- De volledige N280 staat hoog in de ranking van meest onveilige wegen in Limburg, zowel wat betreft verkeersslachtoffers als beleving van verkeersonveiligheid.
- Er zijn geen parallelwegen voor landbouwverkeer en vele zijaansluitingen van kleine (landbouw)wegen. Dit leidt tot onveilige situaties en doorstromingsproblemen.
- (Vracht)verkeer levert overlast (akoestiek, luchtkwaliteit en trillingen) op in woongebieden aan weerszijden van de weg.

Naar aanleiding van het voorgaande, hebben de gemeenten in de regio Midden-Limburg en de provincie Limburg besloten samen te werken aan een regionale gebiedsontwikkeling: GOML (Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg). Het doel is om gezamenlijk de gewenste ontwikkelingen in Midden-Limburg vorm te geven. De visie van de gemeenten en de provincie op Midden-Limburg is verwoord in de regiovisie 'Het oog van Midden-Limburg' (2008). In deze visie zijn destijds de strategische keuzes voor de regio benoemd: benutten en versterken van de regionale economie, versterking van de sociale structuur en verbetering van het vestigingsklimaat. Een oplossing van de verkeerskundige en leefbaarheidsproblemen op en langs de N280 is een cruciaal onderdeel om de gebiedsontwikkeling tot een succes te maken.

2.2.2 Nut en noodzaak

Verkeersafwikkeling

In 2019 is het regionale verkeersmodel geactualiseerd en in 2020 is een extra actualisatie voor dit project uitgevoerd vanwege de 100 km/h maatregel van het Rijk. Hierin zijn onder andere de verkeersgegevens van het basisjaar 2021 en het prognosejaar 2030 opgenomen. Op basis van dit verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten voor 2021 op wegvakniveau (zie afbeelding 6.4 en tabel 6.1) bepaald (zie afbeelding en tabel hierna).



Afbeelding 6: N280 Leudal, ligging van wegvakken waarvoor intensiteiten zijn bepaald in tabel 1

Nr.	Straatnaam	Wegvak	Etmaalintensiteit basisjaar 2021
1.	N280	A2 – Kelpen-Oler	18.500
2.	Kelperweg	N280 – Begijnhofweg	4.200
3.	Ellerweg	Grathemerweg – Leemvenweg	2.900
4.	Grathemerweg	Ellerweg – Ijsheiligestraat	2.200
5.	N280	Kelpen-Oler – Baexem	18.300
6.	Heideweg	N280 - Heideweg	400
7.	Bosstraat	N280 – Bosstraat	1.500
8.	Reijndersstraat	N280 – Reijndersstraat	600
9.	Hunselerdijk	N280 – Vogelshofweg	300
10.	H. Cuyperslaan	N280 – Gielkenserf	500
11A.	N280 (bestaand)	Bestaande tracé, t.h.v. huidige komgrens	17.400
11B.	N280 (nieuw)	Nieuw verdiept tracé, t.h.v. huidige komgrens	n.v.t.
12.	Kasteelweg	N280 – Kasteel Baexem	1.900
13.	Dorpstraat	N280 - Tramweg	4.600
14.	N280	Baexem – Exaten	20.000
15.	Defensieweg	Exaten – N273	100
16.	N273	N280 – Heythuyserweg (N279)	15.100

Tabel 2: Verkeersintensiteiten per wegvak, N280 Leudal (etmaalintensiteiten basisjaar 2021, gem. werkdag)

Op het drukste deel van de N280 Leudal, vanuit Baexem naar het oosten richting Roermond, en vice versa, rijden per etmaal circa 20.000 voertuigen per etmaal in de huidige situatie. Dit is een hoog aantal voor een dergelijke weg, maar leidt in principe niet tot grote doorstromingsproblemen op de wegvakken. Op kruispuntniveau is dit nadrukkelijk wel het geval. Met name ter plaatse van de rotonde in Baexem is dagelijks sprake van wachtrijvorming omdat de rotonde onvoldoende capaciteit heeft om al het verkeer goed te verwerken. Ook ter hoogte van het kruispunt in Kelpen-Oler zorgen de verkeerslichten voor extra reistijd en wachtrijvorming op zowel de N280 als de zijwegen. De kruispunten zonder verkeerslichten ter plaatse van de aansluitingen van de N280 op de N273 zorgen ervoor dat met name verkeer op de afritten met extra reistijd te maken krijgt. De doorgaande verkeersstromen zijn groot. Dit leidt ertoe dat er regelmatig onvoldoende hiaten in de verkeersstroom zijn om veilig de N273 op te rijden.

I/C-verhoudingen

I/C verhoudingen geven de verhouding weer tussen intensiteit en capaciteit van een weg. In onderstaande tabel zijn de I/C -verhoudingen opgenomen voor de drukste aansluitende wegen ter hoogte van kruispunten tijdens de ochtend- en avondspits. Een verhouding van circa 0,80 of hoger betekent dat er is van een overbelasting van het kruispunt.

Kruispuntlocatie	*I/C-verhouding ochtendspits*	*I/C-verhouding avondspits*
Toe en afrit A2	0,77	0,71
Kruispunt Kelpen-Oler	0,79	1,00
Rotonde Baexem*	0,59	0,72
Zuidelijke toe- en afrit N280-N273	0,74	0,75
Noordelijke toe- en afrit N280-N273	0,44	0,46
Kruispunt N273-N279	0,48	0,51

Tabel 3: I/C-verhoudingen kruispuntlocaties N280 Leudal

** De I/C-verhouding op deze rotonde lijkt erg laag. De berekeningen kunnen echter de invloed van fietsverkeer niet meenemen. Aangezien de rotonde binnen de bebouwde kom ligt en er aanliggende fietsstroken zijn, hebben deze aanzienlijk negatief effect op de capaciteit. Als gevolg daarvan is in de praktijk vaak dagelijks sprake van onvoldoende capaciteit en als gevolg daarvan wachtrijvorming.*

Uit de tabel blijkt duidelijk dat met name ter hoogte van de toe- en afrit van de A2, ter hoogte van Kelpen-Oler, ter hoogte van Baexem en bij de zuidelijke toe- en afrit N280-N273 sprake is van onvoldoende capaciteit om het verkeer goed af te kunnen wikkelen. De I/C-verhouding op de rotonde Baexem lijkt laag, maar in het model is de invloed van fietsverkeer niet meegenomen die er in de praktijk wel is. Aangezien de rotonde binnen de bebouwde kom ligt en er aanliggende fietsstroken zijn, hebben deze een aanzienlijk negatief effect op de feitelijke capaciteit, waardoor in de praktijk vaak sprake is van wachtrijvorming. Onder andere vanuit deze analyse van de verkeersafwikkeling zijn nut en noodzaak aangetoond om de afwikkelcapaciteit van de N280 Leudal te verhogen. In hoofdstuk 6 van het MER is hier dieper op ingegaan.

Verkeersveiligheid

De registratie van ongevallen liet in het verleden een sterke afname zien in de databases. Sinds 2016 is weer een duidelijke stijging van de registratiegraad zichtbaar, ook de databases worden weer beter gevuld met ongevallendata, al is de beschikbare informatie nog zeker niet volledig. De huidige N280 voldoet op 10 van de 19 basiskenmerken van het CROW niet aan de eisen voor een duurzaam veilige inrichting (zie tabel 1, paragraaf 1.2.1). Dit draagt bij aan een verminderde verkeersveiligheid, die tot uitdrukking komt in de ongevallenstatistieken. Uit een analyse van alle ongevallen die zijn geregistreerd blijkt dat er vooral veel kop/staartongevallen plaatsvinden op wegvakniveau of nabij kruisingen als gevolg van achterop rijden bij stilstaande voertuigen. Uit de in het MER opgenomen analyse van verkeersongevallencijfers is duidelijk te herleiden dat er een noodzaak is om de verkeersveiligheid op de N280 sterk te verbeteren. In hoofdstuk zes van het MER, dat is bijgevoegd als bijlage bij dit inpassingsplan, is dieper ingegaan op de mate van verkeersonveiligheid.

Omgevingshinder

Naast verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid, vormt ook omgevingshinder een belangrijke aanleiding voor de voorgenomen herinrichting van de N280 Leudal. Met name inwoners in Baexem geven aan hinder en overlast te ervaren als gevolg van wegverkeersgeluid, trillingen en uitlaatgassen. In paragraaf 12.1 van het MER wordt nader ingegaan op de woon- en leefklimaat (geluid, trillingen, luchtkwaliteit, externe veiligheid) ter plaatse van het plangebied in de huidige situatie.

2.2.3 Doelen N280 Leudal

Voor het project N280 Leudal zijn de volgende programmadoelstellingen vastgesteld:

1. Stimulans van de regionaal-economische ontwikkeling en ambities voor de regio Midden-Limburg.
2. Stimulans van een aantal specifieke projecten en ambities.
3. Oplossen doorstromingsproblemen.
4. Oplossen leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen.
5. Overkoepelende doelstelling/randvoorwaarden:
   a. Realistisch;
   b. Bijdragen aan behoud en verdere ontwikkeling van natuur en landschap;
   c. Beperkte effecten voor de natuur, land- en tuinbouw.
   d. Voldoen aan de richtlijnen voor een duurzaam veilige inrichting conform Duurzaam Veilig.

Doelen aanpassing / optimalisatie N280:

- De voorkeursoplossingsrichting voor de N280-West moet een stimulans geven aan de regionaal-economische ontwikkeling van Midden-Limburg.
- De voorkeursoplossingsrichting voor de N280-West moet een stimulans geven aan een aantal specifieke projecten en ambities voor Midden-Limburg.
- De voorkeursoplossingsrichting moet de doorstromingsproblemen op en rond de N280-West oplossen.
- De voorkeursoplossingsrichting moet de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen op en rond de N280-West oplossen.

In aanvulling hierop geldt een aantal overkoepelende doelstellingen: de voorkeursoplossingsrichting moet realiseerbaar zijn, kosteneffectief zijn, de maatschappelijke welvaart verhogen, duurzaam van karakter zijn, bijdragen aan behoud en verdere ontwikkeling van natuur en landschap, en de effecten voor de land- en tuinbouw moeten beperkt zijn. Daarnaast geldt dat de voorkeursoplossingsrichting vergunbaar moet zijn.

2.3 Planbeschrijving op hoofdlijnen

Hierna wordt het initiatief in hoofdlijnen omschreven. Ook in deze paragraaf wordt een onderscheid gemaakt tussen zowel de toekomstige verkeerskundige als landschappelijke (ruimtelijke) situatie. Hierbij passeren dezelfde onderdelen de revue als bij de omschrijving van de huidige situatie.

2.3.1 Verkeerskundige beschrijving

In deze paragraaf wordt ingegaan op verschillende verkeerskundige aspecten. Na een meer algemene verkeerskundige omschrijving van het traject wordt ingegaan op fietsverkeer, landbouwverkeer, openbaar vervoer en verkeersveiligheid. Zie ook hoofdstuk 6 in het MER dat als bijlage is toegevoegd bij deze toelichting waarin de toekomstige verkeerskundige situatie wordt omschreven.

Algemene verkeerskundige situatie

De N280 Leudal wordt uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg wegtype II, bestaande uit twee rijbanen, welke door een middenberm gescheiden worden, met daarop voor beide rijrichtingen een separate rijstrook. Op de weg geldt een snelheidsregime van 80 kilometer per uur. Daarnaast worden parallelwegen en vrijliggende fietspaden aangelegd. De parallelwegen worden uitgevoerd als erftoegangsweg, type I. Hier geldt een snelheid van 60 kilometer per uur.

De middenberm van de weg is drie meter breed. Over het hele traject wordt de drie meter brede middenberm gerealiseerd. Er zal geen sprake zijn van versmallingen van de middenberm. Zo ontstaat een uniform wegbeeld dat niet onderbroken wordt door fysieke en/of visuele versmallingen. Dit betekent dat de middenberm ook over de nieuwe Kelperbrug en in de verdiepte ligging wordt gerealiseerd. Omwille van de verkeersveiligheid zijn in de middenberm ter plaatse van de civieltechnische kunstwerken geleiderails, barriers en/of middensteunpunten voor kunstwerken geplaatst. Ook bijvoorbeeld licht- en bewegwijzeringsmasten worden door middel van geleiderails afgeschermd. De bermen aan de buitenzijde van de hoofdrijbaan zijn 4,5 meter breed vanaf de binnenkant van de belijning.

Doorstroming staat centraal. Om die reden wordt het aantal gelijkvloerse kruisingen met de hoofdrijbaan beperkt. Dit heeft ook tot gevolg dat potentiële conflictpunten (in de verkeersveiligheid) worden gereduceerd. De resterende, noodzakelijke gelijkvloerse verbindingen met de hoofdrijbaan worden vormgegeven als (turbo)rotondes. Deze zijn voorzien ter hoogte van de oostelijke toe- en afrit A2, ter hoogte van Kelpen-Oler en Baexem en ter plaatse van de aansluitingen op de N273. Overige verbindingen tussen gebieden aan weerszijden van de nieuwe N280 Leudal worden in de vorm van viaducten of tunnels gerealiseerd of worden gesaneerd. Er worden fysieke maatregelen getroffen op kritische locaties om ongeoorloofd gelijkvloers oversteken of doorsteken van de parallelbaan naar de hoofdrijbaan onmogelijk te maken. Landbouwverkeer is niet langer toegestaan op de hoofdrijbaan, om die reden worden parallelstructuren aangelegd.

(Brom) fietsers en landbouwverkeer worden zoveel mogelijk van elkaar gescheiden, waarbij als principe wordt gehanteerd dat landbouwverkeer via een parallelstructuur aan de noordzijde van de N280 wordt afgewikkeld en (brom)fietsverkeer gebruik maakt van een (brom)fietspad aan de zuidzijde. Dit is echter niet op het gehele tracé mogelijk, waardoor op enkele locaties maatwerk is toegepast.

De nieuwe weg wordt landschappelijk ingepast op basis van de kenmerken en structuren van de deellandschappen die worden doorkruist. Hierbij wordt rekening gehouden met de eisen die vanuit natuurbehoud en -ontwikkeling worden gesteld, bijvoorbeeld ten aanzien van faunapassages onder de nieuwe weg.

Fietsverkeer

Voor fietsverkeer is de volledige oost-west verbinding ook in de toekomstige situatie gewaarborgd. Over de volledige lengte van het tracé is voorzien in een (brom)fietspad. Ook de belangrijke primaire noord-zuid relaties uit het provinciale fietsroutenetwerk blijven bestaan. Dit betreft de Grathemerweg-Kelperweg waar een fietstunnel wordt aangelegd en de Kasteelweg-Dorpstraat middels het viaduct Kasteelweg over de verdiepte ligging. Ook de belangrijke fietsroutes voor schoolgaande jeugd via de Bosstraat-Heideweg en de Hunselerdijk-Reijndersstraat blijven in stand. Daarom worden er viaducten aangelegd. De tracés zijn zo direct mogelijk om de mate van omrijden te beperken.

Een aantal landelijke recreatieve fietsroutes wordt gewijzigd vanwege de aanpassingen aan de N280. De N280 kan niet meer overal worden overgestoken, zoals in de huidige situatie het geval is. Hierna is opgesomd welke aanpassingen plaats vinden aan deze fietsroutes.

- Ter plaatse van de Kanaalweg kruist een fietsroute de N280. In de nieuwe situatie blijft deze route behouden. De Kanaalweg gaat onder de Kelperbrug door, waardoor de route zelfs verbetert.
- Ter plaatse van de Zandstraat en Keversbroek komen uit noordelijke richting fietsroutes, die via de Graetheideweg in zuidelijke richting verder gaan. Beide routes kunnen worden aangepast. Als alternatieve route wordt gebruik gemaakt van de parallelweg naar het viaduct Bosstraat-Heideweg. Hier kan de N280 worden gekruist en de route worden vervolgd via de Heideweg naar de Graetheideweg of via het zuidelijke parallelle fietspad naar de Graetheideweg.
- Ter hoogte van de Oude Weerterweg en de Vogelshofweg kruist een fietsroute de N280. De fietsroute wordt omgeleid via het viaduct Hunselerdijk-Reijndersstraat om de verbinding tussen de Oude Weerterweg en de Vogelshofweg te maken.
- Vanaf de Dorpsstraat in Baexem loopt er parallel aan de N280 een fietsroute in oostelijke richting naar Horn/Roermond. Deze route blijft intact.

De aanpassingen aan de N280 Leudal leiden zodoende voor een drietal recreatieve routes tot een aanpassing. De aanpassingen van de fietsroutes leiden tot een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid voor overstekende fietsers.

Agrarisch verkeer

Na de herinrichting van het wegvak N280 Leudal is agrarisch verkeer niet meer toegestaan op de hoofdrijbaan. Het ontwerp voor de N280 Leudal voorziet over de volledige lengte van het tracé in een parallelstructuur voor agrarisch verkeer. Ook is in het ontwerp rekening gehouden met de belangrijke noord-zuid relaties. De route via Kelperweg-Grathemerweg/Ellerweg blijft volledig intact via de turborotonde. De verbinding via de Hunselerdijk-Reijndersstraat blijft intact via het nieuwe viaduct. Met de toevoeging van het viaduct Bosstraat-Heideweg is een wens van de agrarische sector vervuld door hier een verbinding toe te voegen in de vorm van een viaduct. Ook het viaduct Kasteelweg kan worden gebruikt door agrarisch verkeer. Met deze maatregelen wordt het Kwaliteitsnet agrarisch verkeer gewaarborgd.

Omdat de directe perceel aansluitingen komen te vervallen door de aanpassingen aan de N280 moet agrarisch verkeer gebruik maken van de parallelweg aan de noordzijde van de N280 en/of het onderliggende wegennet aan de zuidzijde van de N280. Met name voor de bereikbaarheid van de percelen aan de zuidzijde is dit voor enkele relaties nadelig omdat hier omrijafstanden ontstaan.

Openbaar vervoer

Wat betreft het openbaar vervoer verandert er weinig door de aanpassingen aan de N280 Leudal.

- Tussen Weert en Roggel rijdt Limburgliner 371 via Baexem, met een halte nabij kruispunt Kelpen-Oler en meerdere haltes in de kern Baexem. Het ontwerp voorziet in de realisatie van halteplaatsen langs en/of nabij de N280. De halteplaatsen in Kelpen-Oler worden vervangen door een klein bustransferium nabij de turborotonde. De reistijd op deze lijn verbetert echter als gevolg van de eerder beschreven maatregelen die zijn voorzien in het kader van de totale herinrichting (betere doorstroming).
- Tussen Panningen en Roermond rijdt Limburgliner 372 via Baexem, met haltes in Baexem en een halte nabij Exaten. Tussen Baexem en de N273 wordt langs de hoofdrijbaan, ter hoogte van Exaten, voorzien in de aanleg van nieuwe halteplaatsen. Voor de lijnvoering heeft deze aanpassing zodoende nauwelijks extra reistijd tot gevolg. Weliswaar moet de bus vanuit Baexem via de verdiepte ligging rijden, maar vertragingen ter hoogte van de bestaande rotonde treden niet meer op.
- Buurtbus 790 rijdt via de Kasteelweg en Dorpstraat door Baexem. Deze lijn kan volledig worden gehandhaafd.

Verkeersveiligheid

Een van de doelen van de herinrichting van de N280 is het verbeteren van de verkeersveiligheid door de inrichting van de weg te verbeteren conform de algemeen geaccepteerde uitgangspunten van Duurzaam Veilig (CROW-richtlijnen uit het handboek wegontwerp). In de huidige situatie voldoet de N280 maar aan 10 van de 19 basiskenmerken. Zie tabel in paragraaf 1.2.1 van deze toelichting. In de toekomstige situatie voldoet de N280 in aan alle basiskenmerken[3].

De nieuwe inrichting van de N280 heeft een positieve invloed op de objectieve verkeersveiligheid. Dit betekent dat het aantal ongevallen als gevolg van de herinrichting naar verwachting afneemt. Hierna is een aantal verwachtingen omschreven:

1. Uit de ongevallenanalyse blijkt dat op de aansluiting van zijwegen diverse ongevallen zijn geregistreerd. Het daadwerkelijke totaal aantal ongevallen op zijwegen zal echter hoger zijn, aangezien niet alle ongevallen worden geregistreerd (zeker in de periode vóór 2016). In het kader van de reconstructie van de N280 Leudal zullen alle directe aansluitingen van de zijwegen op de hoofdrijbaan worden gesaneerd. Deze aanpassingen betekenen dat geen ongevallen meer kunnen plaatsvinden op de hoofdrijbaan bij kruispunten met zijwegen. Op kruispunten van zijwegen met de parallelweg is de snelheid en de hoeveelheid verkeer aanzienlijk lager.
2. Uit de ongevallenanalyse is gebleken dat minimaal zes ongevallen zijn geregistreerd ter plaatse van tankstation De Haan, hoofdzakelijk als gevolg van linksafslaand verkeer uit westelijke richting. In de toekomstige situatie, na herinrichting van de N280 Leudal is het niet meer mogelijk deze afslaande beweging te maken, waardoor dergelijke ongevallen niet meer kunnen plaatsvinden.
3. Kop/staart ongevallen vinden veelal plaats als gevolg van snelheidsverschillen met achteropkomend verkeer, bijvoorbeeld als wachtrijen of rembewegingen nabij kruispunten en/of zijwegen optreden of door langzaam rijdend landbouwverkeer op de hoofdrijbaan. Met de capaciteitsverhoging van zowel de turborotonde Kelpen-Oler als Baexem, het aanleggen van parallelwegen voor landbouwverkeer en het saneren van de aansluitingen van zijwegen op de hoofdrijbaan treden minder snel kop/staart ongevallen (of bijvoorbeeld flankongevallen) op.

---

3. De CROW standaard schrijft een middenberm van 6 meter voor. Middels de afpelmethodiek mag deze teruggebracht worden naar 3 meter. Dan wordt nog steeds voldaan aan de CROW-richtlijnen voor de fysieke rijrichtingscheiding maar is de minimale maat gerealiseerd. De middenberm wordt over de volle lengte gerealiseerd en er zullen geen versmallingen worden gerealiseerd. Hierdoor ontstaat een uniform wegbeeld dat niet onderbroken wordt door fysieke en/of visuele versmallingen. Dat betekent dat de middenberm ook over de nieuwe Kelperbrug en in de verdiepte ligging wordt gerealiseerd. Alleen ter plaatse van viaducten wordt voorzien in middensteunpunten, die worden afgeschermd door geleiderail/barriers.
- De buitenbermen (obstakelvrije zones) krijgen een breedte van 4,5 meter, (gemeten vanaf binnenkant belijning). Volgens de CROW norm is de ideale maat hiervoor 6 meter, maar mag deze via de afpelmethodiek teruggebracht worden naar de minimale maat van 4,5 meter. Daarmee wordt nog steeds voldaan aan de richtlijnen.
Provinciale Staten hebben besloten om de maatvoering van de hiervoor genoemde basiskenmerken te beperken met het oog op zo min mogelijk aantasting van natuur- en landbouwareaal.

4. Momenteel staan de bomen erg dicht op de rijbaan, wat mede heeft geleid tot zes ongevallen met vaste voorwerpen in de periode 2016-2020. In het nieuwe wegprofiel staan de bomen op minimaal 4,50 m obstakelvrije afstand, waardoor de kans op het ontstaan van ongevallen met bomen aanzienlijk zal afnemen.

Effecten van de herinrichting

De aanpassingen aan de N280- West, wegvak Leudal leiden tot een lichte afname van het verkeer op de hoofdrijbaan. Dit komt door het feit dat de directe erfaansluitingen en zijwegen niet meer aansluiten op de hoofdrijbaan, maar op de parallelwegen. Dit betekent dat woningen, bedrijven en het buitengebied worden ontsloten via de nieuwe parallelwegen en/of dat er andere routes worden gereden om op de gewenste bestemming te komen. Het gebruik van de parallelwegen zal relatief beperkt zijn.

Door de afname van verkeer op de hoofdrijbaan neemt ook de I/C verhouding op de hoofdrijbaan af. De meest positieve ontwikkeling als gevolg van de voorgenomen activiteit is zichtbaar op de kruispunten. De drie grootste knelpunten in de huidige situatie, de rotondes in Baexem en bij de A2 en het kruispunt ter hoogte van Kelpen-Oler, worden omgebouwd tot (turbo)rotondes. De capaciteit neemt hierdoor aanzienlijk toe. Dit heeft een positief effect op de doorstroming. Bijkomend voordeel in Baexem is dat auto- en vrachtverkeer geen voorrang meer hoeft te verlenen aan fietsverkeer, waardoor de doorstroming aanzienlijk verbetert. De tabel hierna laat zien dat als gevolg van de nieuwe kruispuntvormen ruimschoots voldoende capaciteit beschikbaar is om het verkeer op een vlotte en veilige wijze te kunnen afwikkelen. Op geen enkele locatie is de I/C verhouding 0,8 of groter, waardoor geen sprake is van onvoldoende afwikkelingscapaciteit.

Kruispuntlocatie	*I/C-verhouding ochtendspits*	*I/C-verhouding avondspits*
Toe- en afrit A2	0,52	0,67
Kruispunt Kelpen-Oler	0,45	0,51
Turborotonde Baexem	0,37	0,41
Zuidelijke toe- en afrit N280-N273	0,53	0,63
Noordelijke toe- en afrit N280-N273	0,57	0,79
Kruispunt N273-N279	0,60	0,74

Tabel 4: I/C-verhoudingen na planrealisatie

Als gevolg van de aanpassingen aan zowel kruispunten als de wegvakken wordt de reistijd verbeterd. Het wegvak in Baexem wordt volledig 80 km/h, waardoor tijdwinst optreedt. Ook treedt er tijdverlies op omdat de maximaal toegestane snelheid op het meest oostelijke gedeelte van de N280 Leudal (tussen de N273 en Baexem) teruggaat van 100 km/h naar 80 km/h. Naar verwachting zal de gemiddelde winst in reistijd per voertuig meer dan een minuut bedragen, wanneer het volledige traject wordt afgelegd. In de spitsperiodes is de tijdswinst aanzienlijk meer. Dit komt door een aanmerkelijk betere doorstroming ter hoogte van de huidige verkeerslichten bij Kelpen-Oler en de rotondes in Baexem en bij de A2, het weren van agrarisch verkeer op de hoofdrijbaan en het opheffen van erfaansluitingen en zijwegen. Het doorgaand verkeer heeft zo minder hinder van versnellend en afremmend verkeer.

In de toekomstige situatie worden de aanliggende percelen aangesloten op de parallelstructuren en/of het onderliggend wegennet. Dit betekent in de meeste gevallen dat aanwonenden en bedrijven te maken krijgen met omrijafstanden om van/naar hun bestemming te gaan. Met name voor verkeer met herkomst/bestemmingen aan de noord- en zuidzijde van de N280 is dit het geval. In de toekomstige situatie kan de N280 Leudal nog maar op een beperkt aantal locaties worden gekruist. Het gaat om de volgende locaties:

- Wessemerdijk en Kanaalweg nabij de Kelperbrug.
- Turborotonde Kelpen-Oler (fietstunnel voor langzaam verkeer).
- Viaduct Bosstraat-Heideweg.
- Viaduct Hunselerdijk-Reijndersstraat.
- Turborotonde Baexem (voetgangerstunnel Hubert Cuyperslaan).
- Viaduct Kasteelweg.

Aanvullend wordt voor langzaam verkeer de mogelijkheid geboden om op drie extra locaties de N280 Leudal te kruisen:

- Fietstunnel Kelpen-Oler.
- Voetgangerstunnel Hubert Cuyperslaan.
- Voetgangerstunnel Exaten.

Het aantal locaties om over te steken wordt kleiner. Dit heeft ook voordelen. Met uitzondering van de twee turborotondes vinden alle overige oversteekbewegingen ongelijkvloers plaats. Dit betekent dat kruisend verkeer gewoon door kan rijden. Met name voor vracht- en autoverkeer is dit positief. Dit verkeer ondervindt nauwelijks hinder van de te overbruggen hoogteverschillen. Voor langzaam verkeer is dit anders. Voor het passeren van fietstunnels en viaducten moeten extra inspanningen worden geleverd. Dit geldt ook voor de voetgangerstunnels. De verkeersveiligheid wordt hierdoor aanzienlijk verbeterd.

2.3.2 Principes landschappelijke inpassing

Hierna wordt ingegaan op de principes die zijn toegepast bij de landschappelijke inpassing. Ook wordt nog separaat stilgestaan bij de beplanting die wordt toegepast.

Bij de keuze voor het 'nieuwe' tracé van de N280 Leudal is zoveel mogelijk het tracé van de bestaande weg gekozen. Hierdoor is de ingreep in het landschap beperkt. Ter hoogte van Baexem is gekozen voor een omleiding buiten de kern om, maar wel zo dicht mogelijk tegen de kern aan en grotendeels verdiept aangelegd. Zo wordt het landschap in de omgeving zo min mogelijk aangetast. Verder wordt alleen nabij het Kanaal Wessem-Nederweert de weg over grotere afstand verplaatst om een verkeersveilige aansluiting op een nieuwe Kelperbrug (en de aansluiting op de A2) te kunnen maken, rekening houdend met de eisen die door Rijkswaterstaat zijn gesteld aan een nieuwe brug. De oude Kelperbrug wordt vervangen door een nieuwe brug en een deel van het oude tracé van de N280 wordt een parallelweg.

Ter hoogte van Baexem wordt het tracé in zuidelijke richting verplaatst ten opzichte van het huidige tracé om zo woningen in de kern Baexem te ontzien. Op het traject tussen Baexem en de N273 worden de aansluiting van de op- en afritten van de N280 Leudal op de N273 heringericht. Bij het ontwerp van de N280 Leudal zijn bestaande bomen langs de N280 zoveel mogelijk behouden en ingepast in het wegontwerp. Hierbij is nadrukkelijk gekeken naar het ruimtebeslag van de nieuwe weg en de toekomstwaarde (vitaliteit) en ecologische waarde van de bomen. Vanwege de voorgenomen verbreding van de weg en de aanleg van parallelwegen en kunstwerken, is meer ruimte nodig dan in de huidige situatie. Daarom kan niet alle laanbeplanting gehandhaafd blijven. De vernieuwde N280 Leudal wordt grotendeels aan weerszijden voorzien van nieuwe bomen zodat het groene lint door het landschap wordt hersteld. Uitzondering hierop vormt het wegvak tussen Kelpen-Oler en A2, waar alleen aan de noordzijde een bomenrij is voorzien. De vrijkomende ruimte van het huidige grondlichaam van de huidige Kelperbrug wordt ingepast met bomen en andere beplanting. Vanaf de turborotonde Kelpen-Oler tot aan de turborotonde in Baexem is een tweezijdige bomenrij voorzien. Tussen Baexem en Exaten wordt het wegvak deels vrijgehouden van beplanting in verband met het open landschap.

In de huidige situatie zijn er verschillende 'gaten' in de laanstructuur aanwezig, waardoor een rommelig beeld is ontstaan. De reconstructie van de N280 Leudal biedt de mogelijkheid om aan weerszijden van de weg een volledig nieuwe robuuste groenstructuur te realiseren. Aanvankelijk is deze kleiner van omvang dan in de huidige situatie, omdat de bomen nog moeten groeien. In de loop der jaren wordt deze structuur echter steeds robuuster. Rondom de molen van Baexem ligt een zogenoemde molenbiotoop. Een molenbiotoop bestaat uit de omgeving van een molen, waarbinnen deze functioneert. Een molenbiotoop kent een aantal elementen, waarbij de open ruimte en de vrije toegankelijkheid een grote rol spelen. De molen dient immers voldoende wind te kunnen vangen. Vanwege deze molenbiotoop en de hier te behouden openheid, wordt de laanstructuur hier onderbroken.

Waar de N280 hoogspanningsleidingen en viaducten kruist, wordt de laanbeplanting eveneens onderbroken. Parallel aan de hoogspanningsleidingen is immers sprake van een strook waarbinnen het laten groeien van hoge bomen en hoge beplanting vanuit het oogpunt van veiligheid en vanwege onderhoud niet gewenst en niet toegestaan is. Het gaat om de volgende locaties waar dit aan de orde is:

- Ter plaatse van de kruising van de hoogspanningsleidingen zijn binnen de betreffende beschermingszones geen bomen toegestaan, zodat de bomenrijen hier worden onderbroken. Ter hoogte van de hoogspanningsverbinding Buggenum-Nederweert (150kV) bedraagt deze zone 20 meter aan weerszijden vanaf de hartlijn en ter hoogte van de hoogspanningsverbinding Maasbracht-Eindhoven (380kV) bedraagt de zone 36 meter aan weerszijden van de hartlijn. Onder de hoogspanningsleidingen zijn hagen voorzien, mede om verblinding en misleiding voor het verkeer te voorkomen.
- Ter plaatse van het viaduct Bosstraat-Heideweg vindt ook een onderbreking plaats. Dit is een viaduct voor een veilige oversteek voor schoolgaande kinderen en recreatief fietsverkeer. Langs de op- en afritten naar dit viaduct komt geen hoge beplanting zodat dit zo min mogelijk opvalt.
- Ter plaatse van het viaduct Hunselerdijk-Reijndersstraat is de onderbreking ruimer, vanwege de parallelwegen die onder het viaduct doorlopen. Dit is ook een viaduct voor een veilige oversteek voor schoolgaande kinderen en recreatief fietsverkeer. Ook langs de op- en afritten naar dit viaduct komt geen hoge beplanting zodat dit viaduct zo min mogelijk opvalt.
- De bomenrij eindigt ter hoogte van de Hubert Cuyperslaan, in verband met het vrijhouden van beplanting vanwege de molenbiotoop.
- Ter plaatse van de verdiepte ligging van Baexem is qua bomenrijen alleen sprake om de achtertuinen van de woningen tussen de oude en de nieuwe N280 af te schermen.

Hierbij is aangesloten op het 'toekomstig raamwerk' zoals dat is opgenomen in de beleidsregel duurzame energie van de gemeente Leudal. De huidige open- en beslotenheid van het gebied worden nauwelijks of niet aangetast. De verdiepte ligging van de N280 ter hoogte van Baexem draagt hier aan bij. In de huidige situatie zijn beekdalen niet altijd zichtbaar vanaf de N280. In de toekomstige situatie wordt ter hoogte van de kruising van de beekdalen beplanting aangebracht die past bij een beekdal. Hierdoor zijn de beekdalen beter herkenbaar in het landschap dan nu. Historische waarden worden hersteld. Het wegvak tussen Baexem en Exaten wordt grotendeels vrij gehouden van bomenrijen om de openheid van het landschap te behouden. Alleen aan de zuidzijde is het laatste deel nabij Exaten voorzien van een bomenrij en aan de noordzijde is een aantal bomen nabij de uitvoeger van tankstation de Haan behouden. Aan de zuidzijde zijn hagen voorzien tussen hoofdrijbaan en parallelweg.

Behoudens de een- en tweezijdige bomenrijen voorziet het ontwerp van de N280 Leudal eveneens in landschappelijke inpassing van bijzondere locaties, voornamelijk bij kruisingen van wegen. Ook wordt op diverse locaties getracht bestaande bomen(rijen) te handhaven.

Beplanting

Het hoofddoel van de bomenrijen langs de N280 Leudal is het creëren van een herkenbaar, zogenaamd 'groen lint' door het landschap, waarmee de betekenis van de N280, als belangrijke verbindende infrastructuur, zichtbaar wordt gemaakt in het landschap. Maar ook vanuit de wegbeleving is het van belang het tracé te begeleiden met bomen, zodat een vanzelfsprekende begeleiding van het lineaire wegprofiel wordt versterkt.

Ook in de huidige situatie wordt de N280 landschappelijk begeleid door bomen, veelal eiken. Echter zijn er in de loop der tijd gaten gevallen in dit 'groene lint'. Deze historische situatie en betekenis van de N280 wordt weer in ere hersteld door de aanplant van nieuwe bomenrijen. Daarnaast hebben de bomen een positief effect op het voorkomen van lichtverblinding tussen verkeersgebruikers van de N280 en de parallelwegen/fietspaden. Niet op de laatste plaats bieden de bomen ook een 'overbrugging' voor fauna tussen de noordzijde en zuidzijde van de N280. Op sommige plaatsen is dit een 'must' voor routes van vleermuizen, op ander plaatsen heeft het een algemeen ecologisch positief effect voor meerdere diersoorten, zoals insecten en vogels.

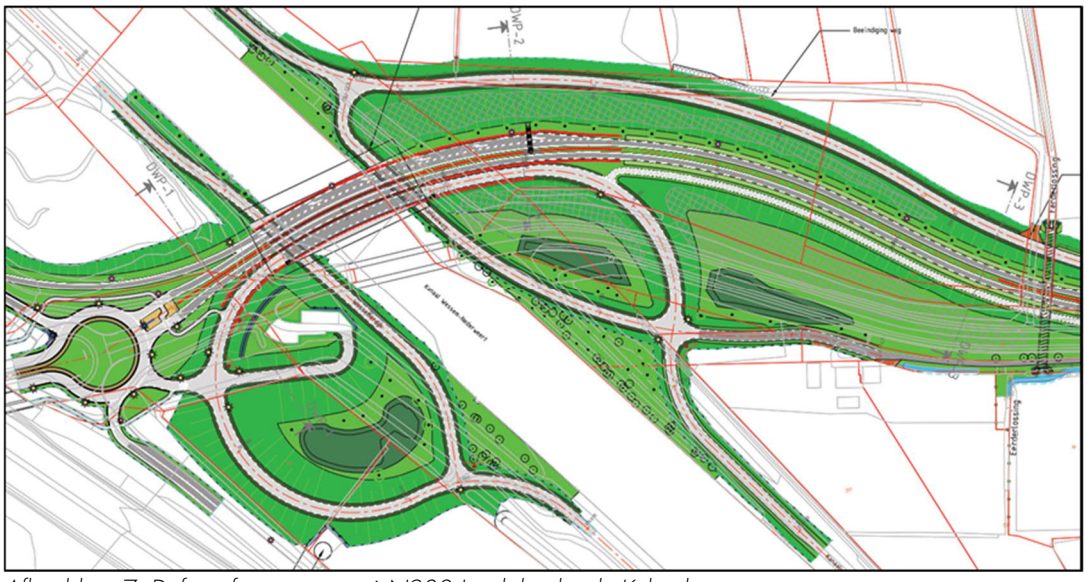
Gezien de zwaardere infrastructurele betekenis van de nieuwe N280 en landschappelijke begeleiding daarvan is er vooralsnog voor gekozen om het gehele tracé te begeleiden met bijvoorbeeld eiken (Quercus robur, zomereik). Hierbij kan worden gedacht aan selecties als 'Hemelrijk'. Om te voorkomen dat de nieuwe aanplant ten prooi valt aan de eikenspintkever of processierups moet er vooral veel aandacht geschonken worden aan de aanplant omstandigheden en groeiplaatskwaliteit. Aspecten als een kwalitatief hoogwaardig plantvak (omvang en grondsamenstelling en waterhuishouding), plantseizoen, watergeven, snoei etc. zijn zeer bepalend voor het goed aanslaan van de bomen en het voorkomen van plagen. Hier wordt bij de aanplant reeds rekening mee gehouden, om zo de N280 Leudal in te passen in het landschap.

2.4 Nadere uitwerking locaties

2.4.1 Kelperbrug

Het Kanaal Wessem-Nederweert kan op dit moment uitsluitend worden gebruikt door plezierjachten en duwvaart met een hoogtebeperking van één enkele bak. Dit heeft onder andere te maken met de doorvaarthoogte van de huidige Kelperbrug nabij de A2. Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat het kanaal in de toekomst geschikt moet zijn voor duwvaart met een hoogte van twee bakken. Dit betekent dat het profiel van vrije ruimte onder de Kelperbrug moet toenemen. Dit heeft als consequentie dat de brug en daarmee de ruimtelijke impact groter worden. Ook heeft Rijkswaterstaat eisen gesteld aan de toekomstige doorvaartbreedte. In de huidige situatie is er ter plaatse van de Kelperbrug een versmalling in het kanaal aanwezig. Een nieuwe brug moet het voor Rijkswaterstaat mogelijk maken om deze versmalling in de toekomst te verwijderen. Ook dit draagt bij aan de ruimtelijke impact van de brug. Dit vraagt namelijk om een grotere overspanning van de brug. Bovendien stelt Rijkswaterstaat ten behoeve van de scheepvaart als eis dat bij een nieuwe brug altijd sprake dient te zijn van een (nagenoeg) haakse kruising van het kanaal. Ten opzichte van de huidige ligging schuift de brug in de toekomst beperkt op in noordelijke richting. Naast het feit dat deze optie relatief goedkoop is heeft het verleggen van de brug de volgende voordelen:

1. Door het verleggen van de brug kan de nieuwe N280 op een betere manier worden aangesloten op de rotonde bij de A2. Dit heeft een positieve invloed op de doorstroming en de verkeersveiligheid.
2. Sluipverkeer via de toekomstige parallelstructuren tussen de A2 en Kelpen-Oler wordt ontmoedigd, omdat er omrijdbewegingen moeten worden gemaakt. Hierdoor wordt de N280 optimaal benut.
3. Tijdens de aanleg van de nieuwe brug kan de bestaande route gewoon open blijven. Dit beperkt de bouwhinder tot een minimum en waarborgt de doorstroming tijdens de aanlegfase.
4. De bestaande woning (Rijksweg-Zuid 8) wordt ontzien, waardoor de bedrijfsvoering niet wordt gefrustreerd.
5. Het handhaven van de N280 op de huidige locatie is vanuit het oogpunt van een Duurzame Veilige inrichting van de weg niet mogelijk. Bij een snelheidsregime van 80 km/uur is het niet mogelijk om aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig met betrekking tot bochtstralen te voldoen.



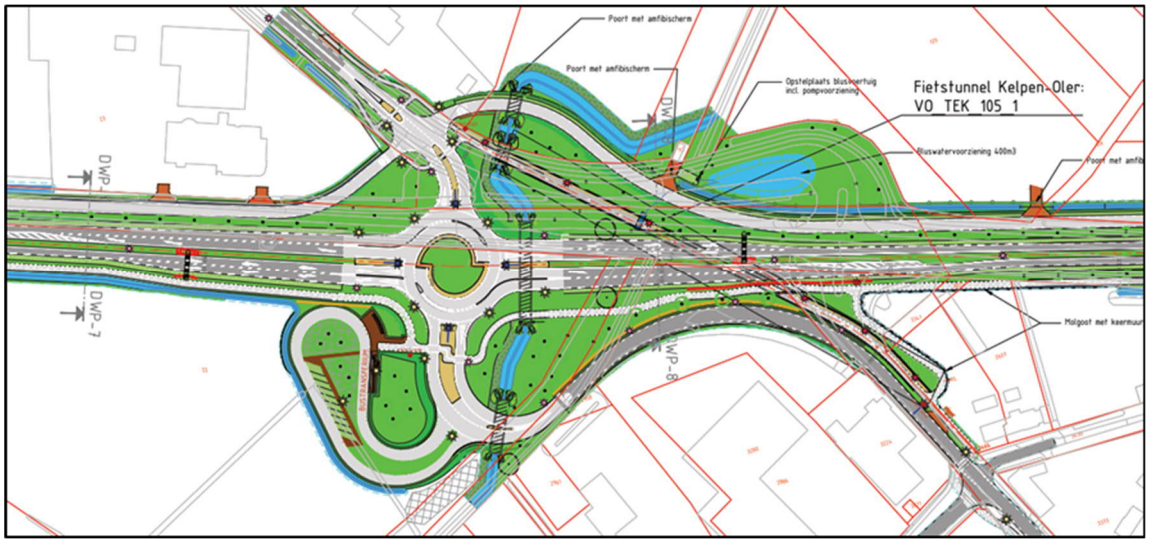
Afbeelding 7: Definitief ontwerp tracé N280 Leudal nabij de Kelperbrug



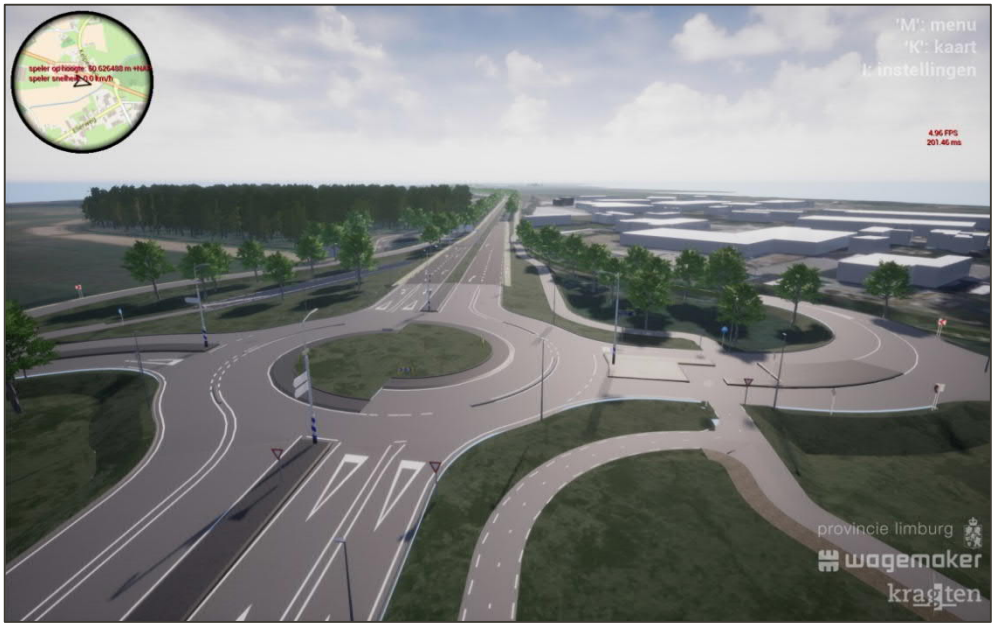
Afbeelding 8: Visualisatie nieuwe Kelperbrug

2.4.2 Kruising N280 – Kelperweg – Grathemerweg

Ter plaatse van de kruising N280 - Kelperweg - Grathemerweg wordt een turborotonde gerealiseerd. Deze rotonde ligt ten westen van de beek Berkven. Het huidige kruispunt verschuift hiervoor ongeveer 150 meter in westelijke richting. Hierdoor kan een logische en vloeiende aansluiting van de Kelperweg op de rotonde worden gemaakt. Om de N280 ongelijkvloers te kunnen kruisen door (brom)fietsers zijn de mogelijkheden van ongelijkvloerse kruisingen onderzocht. Daarbij zijn viaducten en tunnels bekeken. Vanwege de hoogteligging van de omgeving en de voordelen voor de fietsers qua snelheid is gekozen voor een tunnel. Fietsers krijgen bij het inrijden van de tunnel een hogere snelheid, die ze mee kunnen nemen om aan de andere zijde weer omhoog te kunnen rijden. Bij een viaduct moet je energie leveren om boven te komen om vervolgens aan de andere zijde snelheid te krijgen waardoor het kruispunt met (té) hoge snelheid wordt benaderd. Dit laatste is onveilig. In de fietstunnel worden eveneens voorzieningen getroffen voor voetgangers. Nabij de turborotonde wordt een klein bustransferium gerealiseerd voor het halteren van het openbaar vervoer.



Afbeelding 9: Definitief ontwerp turborotonde N280 - Kelperweg – Grathemerweg

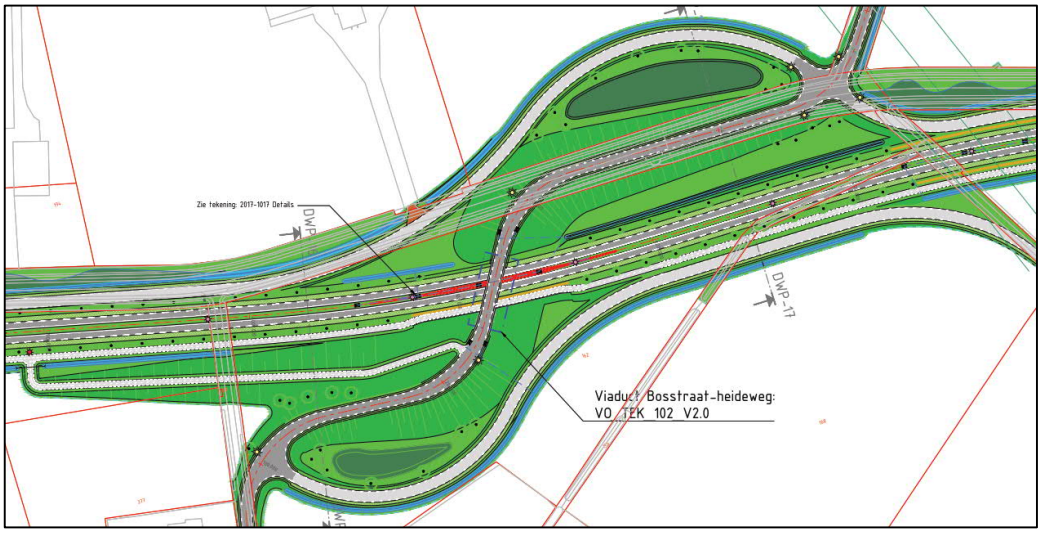


Afbeelding 10: Visualisatie rotonde Kelpen-Oler

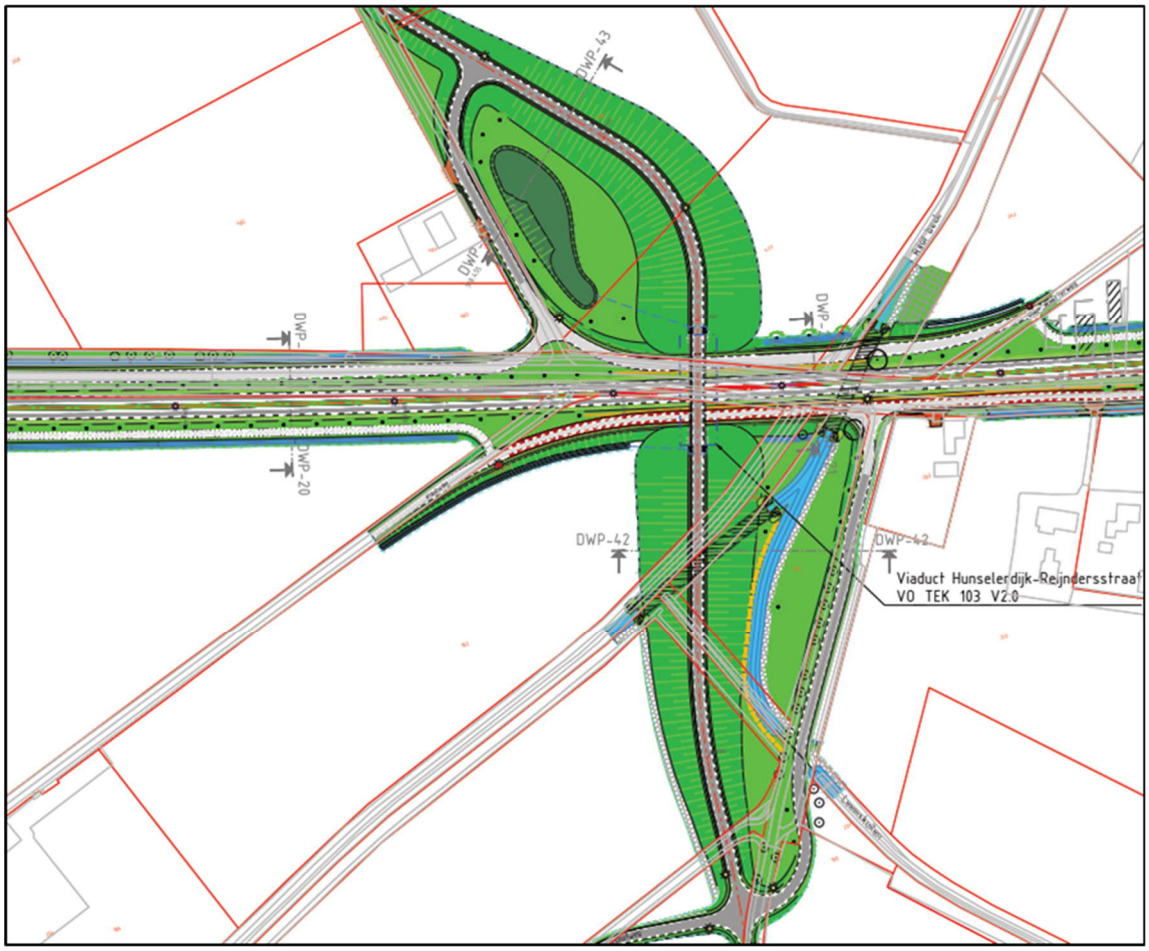
2.4.3 Ongelijkvloerse kruisingen Heideweg – Bosstraat en Hunselerdijk – Reijndersstraat

De Heideweg-Bosstraat en de Hunselerdijk-Reijndersstraat kruisen de N280 in de toekomstige situatie door middel van een viaduct. Met de omgeving is afgesproken dat deze verbindingswegen over de volle lengte de mogelijkheid moeten bieden voor twee elkaar tegemoetkomende landbouwvoertuigen om elkaar te kunnen passeren. Dit dient dus ook mogelijk te zijn op het viaduct.

Daarom is ervoor gekozen om het asfalt op de wegen naar het viaduct 5,5 meter breed te maken met aan weerszijden een strook halfverharding van 0,75 meter. Hierdoor ontstaat een totale berijdbare breedte van 7,00 meter voor landbouwvoertuigen. Door de stroken aan weerszijden uit te voeren in halfverharding wordt het totale dwarsprofiel niet breder. Deze stroken maken onderdeel uit van de obstakelvrije berm. Het viaduct wordt zo vormgeven dat voor het landbouwverkeer een obstakelvrije breedte aanwezig is van 7,00 meter. Ook hier blijft de rijbaanbreedte beperkt tot 5,50 meter. Voor beide locaties geldt dat schoolgaande jeugd van de ongelijkvloerse kruisingen gebruik zal maken. Hier wordt in het ontwerp van de parallelstructuren en verbindingswegen rekening mee gehouden.



Afbeelding 11: Definitief ontwerp viaduct Bosstraat – Heideweg



Afbeelding 12: Definitief ontwerp viaduct ReijndersstraatHunselerdijk

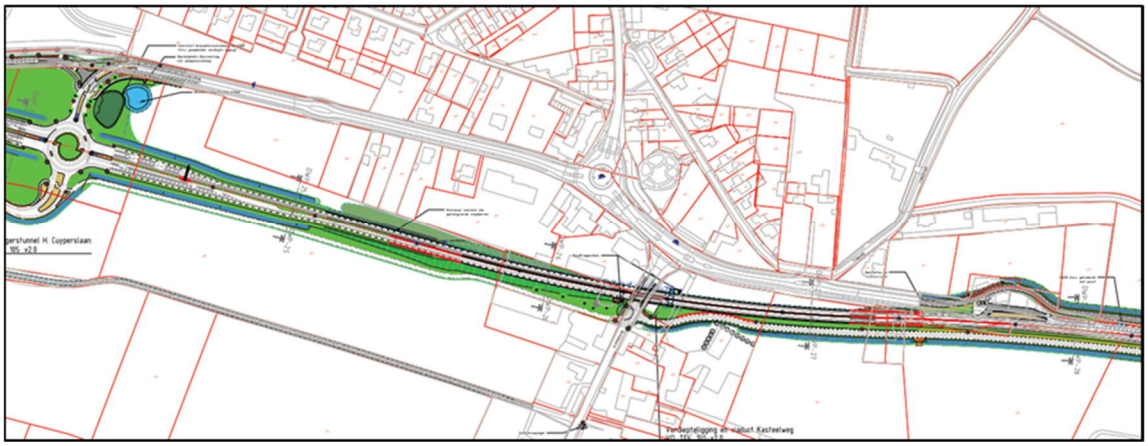
2.4.4 Omlegging N280 bij Baexem

Tussen de Hubert Cuyperslaan en het tankstation 'De Haan' wordt de N280 verlegd. Een van de knelpunten van de huidige N280 is de filevorming bij de rotonde Baexem en de hinder voor de bewoners van de aangrenzende woningen. In het Plan-MER N280-wegvak Baexem zijn diverse alternatieven en varianten voor de omlegging van de N280 onderzocht op doelbereik en milieueffecten. Op basis hiervan is ervoor gekozen om de N280 zo dicht mogelijk tegen de kom aan te leggen om zo het buitengebied zo min mogelijk aan te tasten (Alternatief 3C). Deze keuze is op 7 februari 2014 door Provinciale Staten gemaakt. Op 5 februari 2016 is door Provinciale Staten besloten deze keuze niet te heroverwegen. Tevens is besloten voor de omlegging om Baexem in de gecombineerde Plan- en Project-MER-fase voor de N280-Leudal niet nog eens meerdere alternatieven te onderzoeken. De effecten zijn in beeld gebracht (zie ook paragraaf 5.3 van het bijgevoegde MER).

Ter hoogte van de Hubert Cuyperslaan buigt de nieuwe N280 af naar het zuiden. Ten oosten van de Auroramolen wordt een nieuwe (turbo)rotonde aangelegd. Op de turborotonde sluit een verbindingsweg aan op het huidige tracé van de N280, die als gebiedsontsluitingsweg naar Baexem wordt ingericht.
Vanaf de turborotonde wordt de N280 op een afstand van een kleine 100 meter zuidelijk van de huidige N280 achter de woningen aan de Rijksweg langs geleid. Om een ongelijkvloerse kruising met de Kasteelweg te maken en de visuele impact van de nieuwe N280 te verkleinen, wordt de weg hier verdiept aangelegd. Dit leidt ook tot een lagere geluid belasting vanwege het verkeer. De Kasteelweg kruist de verdiepte N280 met een breed viaduct, zodat de situatie landschappelijk kan worden ingepast op het viaduct. Ter hoogte van tankstation De Haan volgt de N280 nagenoeg weer het huidige tracé.

Ten zuiden van de nieuwe N280 wordt een in twee richtingen te berijden fietspad aangelegd. Dit fietspad sluit aan op de Kasteelweg. Tussen de Kasteelweg en de Exatenweg (aan de zuidzijde) wordt een voor alle verkeer te berijden parallelweg aangelegd.

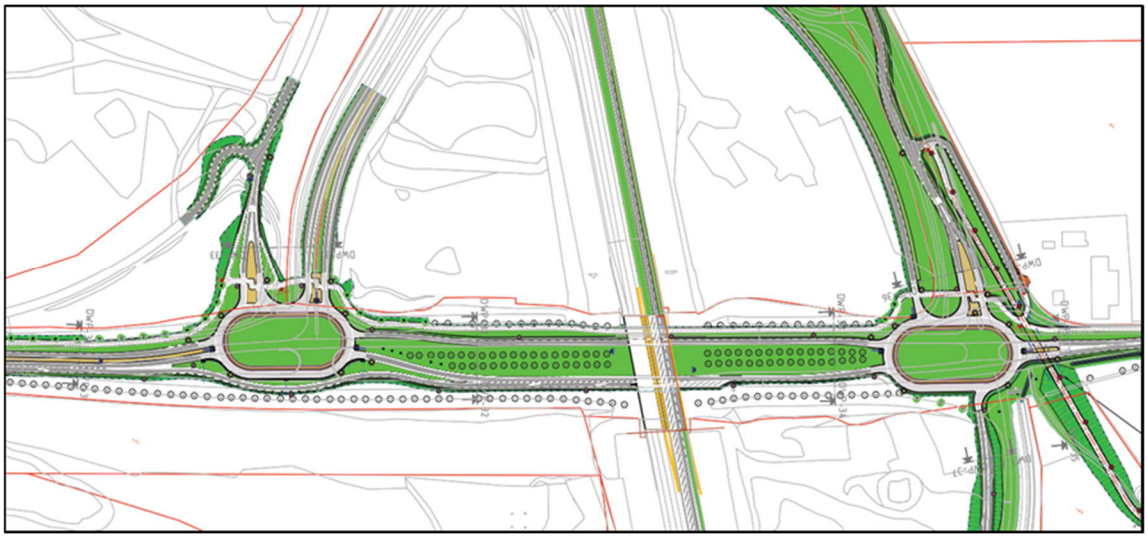
Aan de noordzijde wordt een parallelweg achter het tankstation De Haan aangelegd, die ter hoogte van hoeve Exaten overgaat in een (brom)fietspad en zodoende voor gemotoriseerd verkeer doodlopend is. Vanuit de Hubert Cuyperslaan wordt een verbinding gemaakt naar de bestaande N280, die nabij de turborotonde Baexem aansluit. Deze verbindingsweg is in twee richtingen berijdbaar voor alle verkeer.



Afbeelding 13: Definitief ontwerp tracé bij Baexem

2.4.5 Aansluitingen N280 – N273

De bestaande voorrangskruispunten zonder tussen de toe- en afritten van de N280 en de N273 (Napoleonsweg) worden omgebouwd tot ovondes, zodat zowel de verkeersafwikkeling als de verkeersveiligheid worden verbeterd op deze locaties. De toe- en afritten van de N280 Leudal worden op deze ovondes als aparte aansluitingen opgenomen. Voor langzaam verkeer is een fietstunnel onder de N273 voorzien. De Baexemerweg krijgt eveneens een eigen aansluiting en voor de Defensieweg wordt een nieuwe aansluiting gerealiseerd. Het ontwerp van deze ovondes is in de afbeelding hierna weergegeven.



Afbeelding 14: Definitief ontwerp aansluitingen N280 – N273

3 PROCESVERANTWOORDING

Zoals gezegd loopt het planvormingstraject voor de N280 Leudal reeds enkele jaren. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het proces wat in dit kader is doorlopen. Eerst wordt kort stilgestaan bij de aanleiding voor de planvorming waarna in chronologische volgorde de verschillende stappen in beeld worden gebracht.

3.1 Bestuurlijke afspraken en besluiten

De N280–West tussen Weert en Roermond is de belangrijkste oost-westverbinding in de regio Midden-Limburg. Het functioneren van deze verbinding staat al ruime tijd onder druk. In paragraaf 2.2 van deze toelichting is reeds uitgebreid bij de inhoudelijke aanleiding voor de herontwikkeling van de N280 Leudal stilgestaan. Hierna wordt ingegaan op de meer procesmatige stappen die zijn genomen en hebben geleid tot voorliggend inpassingsplan.

Het vaststellen van het inpassingsplan N280 Leudal vormt het sluitstuk van een lang onderzoeks- en planvormingstraject naar een optimale inrichting van dit gedeelte van de weg.

In het planproces zijn tot nu toe onder andere de volgende stappen gezet:

- *Verkeersstudie Midden-Limburg*. In 2009 is een brede studie naar de verkeersproblematiek op de N280 gepubliceerd. De N280 is hierin als ontwikkelas aangemerkt voor de gebiedsontwikkeling Midden-Limburg. Tegen dit perspectief zijn zeventien opties afgewogen en zijn uiteindelijk zes alternatieven overgebleven.
- *Startdocument Ontwikkelas Weert – Roermond*. Op 7 december 2010 is de Startnotitie voor het Plan-MER Ontwikkelas Weert – Roermond gepubliceerd. In dit startdocument zijn zeven oplossingsrichtingen voor de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek op de N280 gepresenteerd.
- *Plan-MER N280-West*. Het Plan-MER is op 29 augustus 2011 gepubliceerd. In dit MER zijn de zeven oplossingsrichtingen uit de bovengenoemde startnotitie beoordeeld op hun (milieu)effecten, waaronder een knelpuntgerichte aanpak. Uitwerking van het planvoornemen zoals beschreven in voorliggend MER sluit aan op deze knelpuntgerichte aanpak.
- *Afwegingsdocument N280-West*. Gelijktijdig met het Plan-MER is een afwegingsdocument opgesteld. In dit afwegingsdocument is aan de hand van de projectdoelstellingen een beoordeling van de oplossingsrichtingen uitgevoerd. Naast een toets op doelbereik zijn ten behoeve van een meer integrale belangenafweging daarbij tevens een regionaal economische effectenstudie, (REES), een verkeerskundige studie, een kostenraming en een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) uitgevoerd.
- Gedeputeerde Staten hebben op 10 januari 2012 besloten om oplossingsrichting 2 als nader uit te werken voorkeursoplossing te benoemen. Hiermee is fase 1 afgerond. Voor het vervolgtraject is een knelpuntgerichte aanpak gevolgd. De uitwerking van de voorgenomen activiteit in voorliggend MER sluit aan bij genoemd besluit.
- *Startnotitie fase 2 – Ontwikkelas Weert – Roermond N280-West*. Op 3 april 2012 is de startnotitie voor fase 2 gepubliceerd. In de startnotitie wordt de N280 opgesplitst in twee deelprojecten:
    - Project 1: N280 wegvak Weert – Lateraalkanaal (project N280-west).
    - Project 2: N280 wegvak Roermond (separaat project).
- Voor het project 1 worden diverse varianten gepresenteerd binnen de knelpuntgerichte aanpak van de verkeersproblematiek.
- Op 8 juni 2012 hebben Provinciale Staten besloten tot de start van fase 2 van het project Ontwikkelas Weert – Roermond en wordt ingestemd met de Startnotitie N280-west.
- Gedurende 2012 zijn verschillende effectstudies op het gebied van onder andere verkeer, luchtkwaliteit en natuur uitgevoerd.
- *Notitie reikwijdte en detailniveau N280-West – wegvak Baexem*. Op 2 april 2013 is de NRD voor het gedeelte van de N280 nabij Baexem gepubliceerd. In deze NRD zijn 5 alternatieven en meerdere

varianten (per alternatief) gepresenteerd voor de inrichting van de N280 tussen het kruispunt Paalweg - Reijndersstraat en de locatie waar het wegvak over gaat van 2x1 naar 2x2 rijstroken (wegvak Baexem, nabij Exaten).

- *Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport N280-West – wegvak Baexem*. Op 19 augustus 2013 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie-m.e.r.) een tussentijds advies gegeven over het Plan-MER voor het wegvak Baexem.
- *MER N280 wegvak Baexem tussenrapportage*. In januari 2014 is de tussenrapportage van het MER voor het wegvak Baexem opgeleverd. In deze tussenrapportage wordt naar aanleiding van het tussentijds toetsingsadvies van de Cie-m.e.r. nader ingegaan op de alternatieven 2, 3 en 5.
- Keuze voorkeursalternatief. Op 7 februari 2014 hebben Provinciale Staten gekozen voor alternatief 3C (dicht langs de kern van Baexem) als voorkeursalternatief voor het Plan-MER N280-West, wegvak Baexem. Dit alternatief 3C maakt integraal onderdeel uit van het planvoornemen zoals beschreven en onderzocht in bijgevoegd MER.
- Scopewijziging. Op 5 februari 2016 hebben Provinciale Staten ingestemd met een scopewijziging voor dit project. Deze wijziging houdt in dat het wegvak tussen Weert en de A2 als projectonderdeel komt te vervallen evenals de herinrichting van de wegvakken op de N273 tussen de drie nieuw aan te leggen rotondes ter hoogte van de aansluiting met de N280 en de N279. Daarnaast is de keuze voor variant 3C herbevestigd en is besloten om voor het hele traject, tussen de A2 en de N273, één provinciaal inpassingsplan op te stellen. Ten behoeve van de besluitvorming over dit PIP wordt een m.e.r.-procedure doorlopen. Ook wordt een rotonde gerealiseerd, bij beide toe- en afritten van de N280 ter hoogte van de N273 en ter hoogte van de N279-N273. Uitwerking van dit besluit is middels het planvoornemen opgenomen in bijgevoegd MER.
- In 2016 is het regionale verkeersmodel geactualiseerd.
- De *Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau N280-West, wegvak Leudal*. Deze beschrijft welke effecten in het MER onderzocht worden alsmede de criteria waarop deze beoordeeld worden.
- De concept NRD heeft gedurende 6 weken ter visie gelegen en de Commissie m.e.r. heeft een advies uitgebracht over reikwijdte en detailniveau voor het MER. De ontvangen reacties zijn samengevat en beantwoord in een zienswijzenota die op 30 januari 2018 samen met de naar aanleiding daarvan aangepaste NRD door het college van Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg vastgesteld. Daarmee zijn de kaders voor het MER formeel vastgesteld en is besloten geen varianten of alternatieven voor de voorgenomen activiteiten te onderzoeken. Er is in het bijgevoegde MER sprake van een toetsend in plaats van een ontwerpend MER.
- Nadat reikwijdte en detailniveau door Gedeputeerde Staten (het bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure) is vastgesteld heeft de gemeenteraad van de gemeente Leudal op 6 februari 2018 de expliciete voorkeur uitgesproken om de Hubert Cuyperslaan niet in één richting berijdbaar te maken, maar in twee richtingen. Gelet op de reeds gestarte procedure, en de afwijking van dit standpunt van de raad ten opzichte van de vastgestelde NRD, is ervoor gekozen om alsnog een extra variant te onderzoeken in het MER, beiden gebaseerd op het voorkeursalternatief (tracé) zoals eerder beschreven. In feite vindt hierdoor een uitbreiding van het onderzoek plaats en géén wijziging van de onderzoeken ten opzichte van hetgeen is beschreven in de NRD.
- Op basis van de aanvullende Afwegingsnotitie Hubert Cuyperslaan (als bijlage 3 bij het MER (bijlage 1 bij deze toelichting gevoegd) heeft de gemeenteraad van Leudal in november 2018 het eerder genomen standpunt met betrekking tot het tweezijdig ontsluiten van de Hubert Cuyperslaan op de N280 bekrachtigd.
- Uit het MER en de aanvullende afwegingsnotitie is gebleken dat de effecten van het oorspronkelijke planvoornemen en de variant met tweerichtingenverkeer op de Hubert Cuyperslaan niet onderscheidend zijn. Het ruimtebeslag op onder andere landbouwgrond en effecten op natuurwaarden en milieuaspecten zijn niet afwijkend. Alleen op het gebied van verkeerscirculatie in Baexem is sprake van kleine verschillen, die in beide varianten niet leiden tot knelpunten. Gelet op deze constateringen en de nadrukkelijke gemeentelijke voorkeur voor het inrichten van de Hubert Cuyperslaan voor verkeer in twee richtingen, is ervoor gekozen om dit als basis te hanteren voor de nadere planuitwerking, het definitief ontwerp en het inpassingsplan. De nadere onderzoeken in het kader van dit inpassingsplan zijn zodoende allen gebaseerd op het plan waarbij de Hubert Cuyperslaan is ingericht voor verkeer in twee richtingen.

- Begin 2019 waren het MER en Ontwerp-PIP gereed om in procedure te brengen. Als gevolg van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake het PAS is de procedure echter vertraagd. Als gevolg van deze uitspraak en het besluit van het Rijk om gewijzigde snelheidsregimes toe te passen op de Rijkswegen is eind 2019/begin 2020 eveneens een nieuwe actualisatieronde van het verkeersmodel uitgevoerd. Deze meest actuele verkeersgegevens (die soms afwijken van de NRD) zijn gehanteerd bij de onderzoeken ten behoeve van dit MER.
- Eind 2019/Begin 2020 is een heroverweging van de verschillende mobiliteitsopgaven en -ambities op het gebied van spoor, fiets en wegen uitgevoerd op grond van diverse criteria, waaronder de beschikbare middelen. Op basis hiervan hebben Provinciale Staten op 14 februari 2020 ingestemd met het voorstel om de inhoudelijke scope van het project N280 Leudal niet te wijzigen.
- In april 2021 zijn de realisatieovereenkomsten tussen de provincie Limburg, de gemeente Leudal en Rijkswaterstaat ondertekend voor de aanpassingen aan de N280 Leudal en vervanging van de Kelperbrug.

3.2 Communicatie en draagvlak

In het kader van de planvorming en het ontwerp van de N280 Leudal wordt op verschillende manieren met verschillende belanghebbenden gecommuniceerd. Hierna wordt ingegaan op welke manier communicatie met de omgeving plaatsvindt om zo aanwonenden en belanghebbenden te betrekken bij het project en draagvlak te creëren.

3.2.1 Media

Op de website van de provincie Limburg is een aparte pagina ingericht waarop berichten worden geplaatst over het project N280- West, wegvak Leudal (www.N280verbindtleudal.nl). Belangstellenden kunnen hier nagaan wanneer er bijeenkomsten plaatsvinden en kunnen hier de nieuwsbrief downloaden. De provincie Limburg brengt deze nieuwsbrief uit. Belangstellenden kunnen zich aanmelden voor deze nieuwsbrief zodat zij deze toegestuurd krijgen. Ook is er een Facebook pagina aangemaakt door de provincie Limburg voor het project. Daarnaast wordt er ook informatie gedeeld op de website van de gemeente Leudal www.leudal.nl.

3.2.2 Omgevingsmanager

De provincie Limburg heeft, als onderdeel van de IPM-projectorganisatie, een omgevingsmanager aangesteld om zo het ontwerp- en planvormingsproces zo vloeiend mogelijk te laten verlopen, door belanghebbenden te benaderen, ze te bevragen en ze van informatie te voorzien. Door constructief samen te werken en elkaar over en weer van informatie te voorzien en te bevragen is getracht zoveel mogelijk draagvlak te creëren voor het ontwerp en de plannen voor de N280 Leudal.

3.2.3 Wegontwerp en planvorming

In het kader van het ontwerpproces is met diverse stakeholders, belanghebbenden en maatschappelijke organisaties gesproken om alle belangrijke eisen, randvoorwaarden en uitgangspunten in kaart te brengen. Mede aan de hand van deze gesprekken is het ontwerp tot stand gekomen dat de basis vormt van dit inpassingsplan. In de diverse gesprekken om te komen tot oplossingen voor knelpunten zijn technische haalbaarheid en kosten altijd van belang geweest. Onder andere de volgende organisaties en instanties zijn betrokken geweest bij het ontwerp en verdere planvorming van de N280 Leudal.

- Gemeente Leudal.
- Gemeente Nederweert.
- Rijkswaterstaat.
- Gasunie.
- TenneT Tso.
- Waterschap Limburg.
- Waterleidingmaatschappij Limburg (WML).
- Enexis.
- Veiligheidsregio Limburg – Noord.

- Natuurmonumenten.

Dit zijn organisaties die vanuit hun eigendom of directe belang (bijvoorbeeld in de vorm van een hoogspanningsverbinding, het kanaal Wessem Nederweert, etc.) betrokken zijn bij het ontwerpproces. Daarnaast heeft ook overleg en afstemming plaatsgevonden met een aantal belangenorganisaties. Deze zijn samengevoegd in een werkgroep stakeholders die sinds 2014 nauw betrokken is geweest bij en geïnformeerd is over het ontwerpproces. Het gaat om onder andere de volgende belangenorganisaties:

- Cumela
- Dorpsraad Hart voor Baexem
- Dorpsraad Kelpen-Oler
- Dorpsraad Buggenum
- Fietsersbond Midden Limburg
- Stichting Limburgs Landschap
- Milieufederatie Limburg
- Limburgse Land- en Tuinbouwbond (LLTB)
- Staatsbosbeheer
- Limburgse Werkgevers Vereniging (LWV)
- Fietsersbond
- Waterschapsbedrijf Limburg
- Rijkswaterstaat
- Transport en Logistiek Nederland (TLN)
- ANWB.

Ook met deze belangenorganisaties heeft regelmatig afstemming plaatsgevonden en hun inbreng is, wanneer relevant en mogelijk, meegenomen bij de uitwerking van het ontwerp. Dit overleg heeft in verschillende fases van het planproces plaatsgevonden, en niet uitsluitend in deze fase van de totstandkoming van het Provinciaal Inpassingsplan.

Naast overleg met deze organisaties en instanties is veel aandacht besteed aan burgerparticipatie. Er heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden met omwonenden en belanghebbenden die op verschillende manieren zijn geïnformeerd en geconsulteerd. In de periode sinds oktober 2017 zijn diverse bijeenkomsten met begeleidingsgroepen georganiseerd en zijn openbare inloopbijeenkomsten en informatiemarkten georganiseerd om het complete traject van de N280 Leudal nader toe te lichten.

4 BELEIDSKADER

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen het relevante ruimtelijke beleid en direct daar aan verwant beleid aan de orde. Specifieke beleidskaders en wetgeving met betrekking tot bijvoorbeeld natuur, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en archeologie zijn opgenomen in de betreffende onderzoeken die als bijlage bij deze toelichting zijn gevoegd. Per beleidsdocument is een korte omschrijving opgenomen van de inhoud van het document. Een paragraaf over een beleidsdocument eindigt met een omschrijving van de relevantie van dat beleidsdocument voor dit inpassingsplan.

4.2 Rijksbeleid

4.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities voor Nederland in 2040: een visie hoe Nederland er in 2040 voor moet staan. Uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk zijn de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028 en is aangegeven welke nationale belangen daarbij aan de orde zijn. De SVIR is vastgesteld op 13 maart 2012. Uitgangspunt van de SVIR is dat Nederland in 2040 concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig is. De ruimtelijke ordening wordt zo dicht mogelijk bij burgers en bedrijven gebracht. Provincies en gemeenten krijgen meer verantwoordelijkheden en beleidsvrijheid (decentraal, tenzij) en de gebruiker komt centraal te staan.
Het Rijk zet zich met name in op de drie hoofddoelen:

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

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

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

Door het benoemen van de kerndoelen en Rijksverantwoordelijkheden kan het Rijk de regie meer bij lagere overheden leggen. In alles wordt gestreefd naar regionaal maatwerk. De afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal wordt overgelaten aan de provincies en is niet langer een verantwoordelijkheid van het Rijk. Wel is in het Besluit ruimtelijke ordening een duurzame verstedelijkingsladder opgenomen om de zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten te kunnen waarborgen.

Relevantie voor het inpassingsplan

Het voorgenomen initiatief is in lijn met de structuurvisie en geeft invulling aan de duurzame mobiliteitsgedachte die hierin is opgenomen. Bij de planvorming wordt rekening gehouden met de diverse milieuaspecten, landschap, water, natuur en cultuurhistorie, geheel in lijn met de SVIR.

4.2.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet heeft het Rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld als opvolger van de SVIR. In dit strategisch beleidsdocument schetst de overheid een duurzaam perspectief voor de leefomgeving. Nederland staat de komende jaren voor grote opgaven: de bouw van 1 miljoen nieuwe woningen, duurzame energie opwekken, klimaatverandering, en de overgang naar een circulaire economie vragen meer ruimte dan er beschikbaar is. Daarom moeten er keuzes worden gemaakt om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig, gezond en welvarend te houden. In dit licht zijn de NOVI de nationale belangen opnieuw gedefinieerd:

1) Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving
2) Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit
3) Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties
4) Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving
5) Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften
6) Waarborgen en realiseren van een veilig robuust en duurzaam mobiliteitssysteem
7) In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit
8) Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving
9) Zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten
10) Beperken van klimaatverandering
11) Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening die in 2050 CO2-arm is en de daarbij benodigde infrastructuur
12) Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen
13) Realiseren van een toekomstbestendige circulaire economie
14) Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit)
15) Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater
16) Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat
17) Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit
18) Ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie
19) Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang
20) Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit
21) Ontwikkelen van een duurzame visserij.

Relevantie voor het inpassingsplan

Het voorgenomen initiatief is in lijn met de omgevingsvisie en geeft invulling aan de duurzame mobiliteitsgedachte en het in stand houden van de belangrijke hoofdinfrastructuur die hierin is opgenomen. Er wordt ingezet op de ontwikkeling van een land met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast; waar het aantrekkelijk wonen en werken is, met een productief en aantrekkelijk platteland. Het planvoornemen is bedoeld ter verbetering van de doorstroming op een

belangrijke verbindingsas in Midden-Limburg. Bij de planvorming wordt rekening gehouden met de diverse milieuaspecten, landschap, water, natuur en cultuurhistorie, geheel in lijn met de NOVI.

4.2.3 Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP)

In het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) "Van A naar Beter" schetst het kabinet het Nederlandse verkeers- en vervoersbeleid voor de periode 2004-2020. In het NVVP wordt aandacht besteed aan mobiliteitsmanagement. Mobiliteitsmanagement is een pakket van maatregelen om optimaal gebruik te maken van bestaande infrastructuur en om de bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets te verbeteren.

Mobiliteitsmanagement wordt vooral ingezet door lokale en regionale overheden en omvat de volgende instrumenten:

- Locatiebeleid: situering van woonwijken en locaties voor bedrijven wordt meer geïntegreerd met het verkeers- en vervoersbeleid en met aandacht voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets. Zo worden reizigers minder afhankelijk van de auto. Bij bedrijvenplanning wordt aandacht gegeven aan ontsluiting via meerdere vervoerwijzen (auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer).
- Parkeerbeleid: er komt meer regionale afstemming en samenwerking in het parkeerbeleid.
- Vervoermanagement: het vervoermanagement bij bedrijven krijgt een nieuwe impuls in regionale programma's, waarbij aansluiting wordt gezocht bij arbeidsomstandigheden en milieuzorg binnen bedrijven. Bevordering van het gebruik van fiets, openbaar vervoer en carpoolen maken deel uit van het programma. ICT- ontwikkelingen bieden kansen voor de toepassing van flextijden en teletoepassingen.

Relevantie voor het inpassingsplan

Het NVVP doet geen gebiedspecifieke uitspraken. Het voorgenomen initiatief is in lijn met de uitgangspunten uit het NVVP door daar waar mogelijk gebruik te maken van bestaande infrastructuur.

4.2.4 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

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

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

Aan bovengenoemde onderwerpen zijn in het Barro regels gekoppeld. De SVIR bepaalt welke kader stellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij

zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen of inpassingsplannen. Zo zijn op nationaal niveau regels in het Barro opgenomen met betrekking tot Rijksvaarwegen. Deze dienen in een bestemmingsplan/inpassingsplan te worden overgenomen.

Relevantie voor het inpassingsplan

Het kanaal Wessem – Nederweert is in het Barro opgenomen als Rijksvaarweg. Het plangebied kruist dit kanaal. De regels die vanuit het Barro (vrijwaringszone vaarweg) ter plaatse en in de directe omgeving gelden zijn overgenomen in voorliggend inpassingsplan. Het tracé van de N280 Leudal doorsnijdt het Natuurnetwerk Nederland (ook wel Limburgs Natuurnetwerk genoemd). Daarom vindt verbetering van goudgroene natuur (NNN) middels compensatiegebieden plaats. Zie paragraaf 5.6 van deze toelichting en bijlage 6 om inzicht te krijgen in hoe hiermee om wordt gegaan.

4.2.5 Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro)

De Rarro geeft uitwerking aan enkele bepalingen in het Barro. Het Barro voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken.
In de Rarro zijn (onder andere) reserveringsgebieden voor nieuwe hoofdwegen, radargebieden en militaire terreinen aangewezen.

Relevantie voor het inpassingsplan

De Rarro heeft geen consequenties voor voorliggend inpassingsplan. De in de Rarro opgenomen gebieden vallen niet samen met het plangebied van dit inpassingsplan.

4.2.6 Structuurvisie Ondergrond

Gezien het belang van bodem en ondergrond voor het functioneren van onze maatschappij en de wens om een beleidsvisie op te stellen voor het toekomstig gebruik daarvan, hebben de gezamenlijke overheden het volgende doel centraal gesteld: 'Duurzaam, veilig en efficiënt gebruik van bodem en ondergrond, waarbij benutten en beschermen met elkaar in balans zijn.' De bodem en de ondergrond kunnen in principe benut worden voor maatschappelijke doeleinden, mits dit veilig en zorgvuldig gebeurt.
In deze structuurvisie worden de begrippen bodem en ondergrond naast elkaar gebruikt. Daarbij gaat het bij bodem meestal om de bovenste meters van de aardkorst, waarin zich bodemvormende processen afspelen. Ondergrond heeft betrekking op alles wat zich tot op grotere diepte beneden maaiveld bevindt. Waar nodig wordt onderscheid gemaakt tussen de ondiepe en de diepe ondergrond. Het toenemend gebruik van de ondergrond heeft invloed op de kwaliteit van bodem en grondwater en het functioneren van de bodem als ecosysteem. Om duurzaam te kunnen profiteren van de waarden in de bodem (incl. cultuurhistorie) heeft het Rijk de Structuurvisie Ondergrond opgesteld. Doel is het benutten van de bodem mogelijk te maken, maar om tegelijkertijd de kwaliteit van de bodem en de processen die de bodem als ecosysteem ondersteunen en te beschermen.

Relevantie voor het inpassingsplan

Bij het vaststellen van het inpassingsplan dient te worden voldaan aan de beleidsregels uit de Structuurvisie Ondergrond. Rond Baexem is een gebied aangewezen ter bescherming van de huidige grondwaterwinning en tevens is een gebied aangewezen waar de in de ondergrond aanwezige kleilaag (op een diepte van meer dan 80 meter) wordt beschermd. De regels van dit inpassingsplan zorgen voor de bescherming van dit gebied door hier een omgevingsvergunningenstelsel aan te koppelen.

4.2.7 Nationaal Waterplan 2016 - 2021

Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en

voldoende mogelijkheden openlaten om op langere termijn verdere stappen te zetten. Zo wordt aangesloten bij de resultaten van het Deltaprogramma. Met deze handelwijze is Nederland koploper en toonaangevend voorbeeld in de wereld.
Met dit Nationaal Waterplan wordt een ambitieuze stap gezet in het robuust en toekomstgericht inrichten van het watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. In het Nationaal Waterplan 2016-2021 zijn verwerkt:

- Hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid
- Gewenste ontwikkelingen, de werking en de bescherming van de watersystemen in Nederland
- Benodigde maatregelen en ontwikkelingen
- Beheerplannen voor de stroomgebieden
- Beheerplannen voor de gebieden met overstromingsrisico
- Mariene Strategie
- Beleidsnota Noordzee
- Functies van de Rijkswateren

Relevantie voor het inpassingsplan

Ter hoogte van het kanaal is sprake van een vrijwaringszone vanwege de vaarweg-functie van het kanaal en het mogelijke vervoer van gevaarlijke stoffen over het kanaal. Deze vrijwaringszone is conform de reeds geldende regeling ter plaatse overgenomen in voorliggend inpassingsplan om zo onveilige situaties te voorkomen. In het kader van de watertoets voor dit project is gekeken naar onder andere waterkwaliteit en watergebruik. In paragraaf 5.3 en bijlage 3 wordt nader ingegaan op het aspect water en de watertoets. Het initiatief sluit aan en geeft invulling aan het Nationaal Waterplan.

4.2.8 Waterbeleid 21ste eeuw

Het Waterbeleid 21ste eeuw beschrijft de relatie tussen water en ruimtelijke ordening, natuur, landbouw en verstedelijking. Een andere sturing en regie van het waterbeheer wordt bepleit, samen met het kweken van een grotere maatschappelijke betrokkenheid. Ook gaat het beleid in op de kosten en baten, geeft het aanbevelingen en bevat het een actieprogramma. Kernpunten in het waterbeleid zijn: meer ruimte voor water, met als gedachteleidraad de drietrapsstrategie: vasthouden, bergen, afvoeren.

Relevantie voor het inpassingsplan

In het ontwerp voor de N280 Leudal is rekening gehouden met de wateropgaven en is voldoende ruimte aanwezig voor de opvang van hemelwater. Ook bij het toekennen van de bestemmingen is hiermee rekening gehouden. Het initiatief sluit aan en geeft invulling aan het Waterbeleid 21ste eeuw. Voor de meer technische motivering en onderbouwing van de drietrapsstrategie in het kader van voorliggend initiatief wordt hier verwezen naar paragraaf 5.3 en bijlage 3 van deze toelichting.

4.3 Provinciaal en regionaal beleid

4.3.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL 2014)

In december 2014 heeft Provinciale Staten het POL2014, met bijbehorend Plan-MER, de omgevingsverordening Limburg 2014 en het Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma vastgesteld.
Het POL 2014 omvat een visie waarin wat nodig is om de kwaliteit van onze fysieke leefomgeving te verbeteren centraal staat voor de komende 10 jaar. Het is een visie waarin uitnodiging en inspiratie centraal staan. De ambitie is een voortreffelijk leef- en vestigingsklimaat, dat eraan bijdraagt dat burgers en bedrijven kiezen voor Limburg.

Het POL 2014 gaat uit van 2 Limburgse principes: Kwaliteit centraal en Uitnodigen centraal. De uitgangspunten van 'kwaliteit centraal' zijn: 'meer stad, meer land', 'van scheiden naar verweven van functies', 'inspiratie door kwaliteitsbewustzijn', 'een grens die verbindt' en 'zorgvuldig omgaan met onze voorraden'.

De uitgangspunten van 'uitnodigen centraal' zijn: 'uitnodigen en inspireren', 'een selectieve provincie', 'dynamisch voorraadbeheer', stimuleren van voorlopers', kwaliteitsbewust ontwikkelen', instrumenten op maat' en 'ruimte om te experimenteren'.

Gebiedstypen

Het overgrote deel van het plangebied ligt binnen het gebied dat in het POL 2014 is opgenomen als 'Buitengebied'. Thema's die hier centraal staan zijn economie, infrastructuur, landbouw, landschap en wonen. Ter hoogte van de kern Baexem valt het plangebied voor een klein deel samen met de aanduiding 'overig bebouwd gebied'. Thema's die hier relevant zijn, zijn: bedrijven, economie, infrastructuur, verstedelijking en wonen. Ter hoogte van de Kelperweg (Ellerweg / Kelperheide) is het bedrijventerrein aangeduid als 'Bedrijventerrein'. De thema's bedrijven, economie en infrastructuur staan hier centraal. Het huidige tracé doorsnijdt deze gebieden reeds en zal dit ook in de toekomstige situatie doen. Het aanpassen van de weg sluit tevens aan bij de thema's die centraal staan in deze gebieden en faciliteert deze.

Het plangebied van dit inpassingsplan valt volgens het POL 2014 verder samen met onder andere de goudgroene natuurzone (tevens Natuurnetwerk Nederland / NNN). Ondersteunend voor deze gebieden zijn de zilvergroene natuurzone en de bronsgroene landschapszone aangewezen. In overeenstemming met belanghebbenden is in 2014 besloten dat voor het project N280 de saldobenaderingssystematiek zal worden gevolgd in het kader van de reconstructie van de N280. Deze aanpak is hier mogelijk doordat bij de uitvoering van het PIP de belangen: doorstroming, verkeersveiligheid, waterkwaliteit, waterhuishouding, landbouwkundig gebruik en natuurontwikkeling bij elkaar komen. Compensatie van de aantasting van de hier aanwezige waarden vindt plaats. Hoe hier invulling aan wordt gegeven, komt aan de orde in paragraaf 5.6 en bijlage 6 van deze toelichting.

Verder zijn er in het POL / Povi vanuit andere aspecten nog gebieden en zones aangeduid. Denk hierbij bijvoorbeeld aan waterberging, etc. Deze gebieden/aanduidingen en hoe hiermee om is/wordt gegaan, komen bij het betreffende aspect aan de orde.

Infrastructuur en bereikbaarheid

De ambitie voor Limburg is dat Limburg uitstekend bereikbaar is, mede door een goede aansluiting op (inter)nationale en (eu)regionale netwerken (weg, spoor, water, lucht, buis). Het vervoer van mensen en goederen is betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam. Het mag geen al te grote inbreuken maken op de leefomgeving en de milieukwaliteit.

Alle wegen behorend tot het regionaal verbindend wegennet voldoen in 2045 aan de landelijke basiskenmerken duurzaam en veilig.

De bereikbaarheid van Limburg is in het algemeen redelijk op orde. Deze gunstige bereikbaarheid wil de provincie in ieder geval behouden. Onbereikbare plekken zijn er niet, met het realiseren van enkele grote (infrastructuur)projecten zijn de afgelopen jaren belangrijke stappen gezet om knelpunten aan te pakken en ontbrekende schakels te realiseren. De huidige verkeersdruk op de wegen leidt over het algemeen niet tot grootschalige, structurele congestie.

Op een aantal punten zijn nog verbeteringen gewenst. Die hebben vooral te maken met het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische topsectoren via het hoofdwegennet en de internationale bereikbaarheid via het OV. De logistieke sector vraagt in het bijzonder om een goede bereikbaarheid.

De provincie wil de beschikbare infrastructuurnetwerken en mobiliteitsvoorzieningen zo optimaal mogelijk benutten door een betere organisatie van het verkeer (bijv. door het zorgen voor goede doorstroming van het verkeer en verbeteren van de mogelijkheden van ketenmobiliteit). Door het beïnvloeden van burgers en bedrijven in hun mobiliteits- en vervoerkeuzes (bijv. door programma´s rond vervoersmanagement of via reisinformatie) wil zij sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten.

Wanneer er echter sprake blijft van een structureel tekort aan capaciteit in de infrastructuur of de vervoervoorzieningen, dan zet de provincie in op de optie bouwen c.q. uitbreiden.

Midden-Limburg / bereikbaarheid

In het POL 2014 is de provincie onderverdeeld in drie delen. Het plangebied ligt binnen 'Midden-Limburg'. De centrale ambitie voor Midden-Limburg is het behouden en versterken van een voortreffelijk vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven.
Voor het benutten en versterken van de regionale economie, is een goede ruimtelijke infrastructuur belangrijk. De aandachtspunten liggen in het regionaal ontsluiten en het (inter)nationaal verbinden. Voor de regio Midden-Limburg gaat het onder andere om:

- de structurele verbreding van de A2 Weert-Eindhoven (ten behoeve van optimale bereikbaarheid van Eindhoven, belangrijk gezien vanuit de oriëntatie van Weert op Eindhoven);
- N280 en N266 vormen aandachtspunten in het kader van verbetering van de bereikbaarheid;
- stations Baexem en Haelen (stations als ankerpunt ter versterking van het stedelijk interactiegebied).

Dit inpassingsplan geeft hier invulling aan door de bereikbaarheid te verbeteren.

Relevantie voor het inpassingsplan

De herinrichting van de N280 Leudal, die bijdraagt aan de bereikbaarheid, past ook bij het faciliteren van gebiedsontwikkelingen: "uitnodigen centraal". Ook past het, door een zorgvuldige omgang met het woon- en leefklimaat binnen het uitgangspunt "kwaliteit centraal". Aan de gebiedspecifieke beleidskaders die in het POL2014 zijn opgenomen, wordt voldaan. Het initiatief sluit aan en geeft invulling aan het POL 2014.

4.3.2 Provinciale Omgevingsvisie (POVI)

Net als het Rijk (zie paragraaf 4.2.2) werkt ook de provincie Limburg, vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet, aan een Omgevingsvisie. Deze is in december 2020 in ontwerp door Gedeputeerde Staten vastgesteld en zal na vaststelling door Provinciale Staten het POL 20104 vervangen.
In de visie geeft de provincie aan hoe ze wil inspelen op de belangrijkste hoofdopgaven voor de komende jaren:

- het realiseren van een aantrekkelijke, sociale gezonde en veilige leefomgeving in zowel stedelijk/bebouwd gebied als het landelijk gebied
- een toekomstbestendige innovatieve en duurzame economie en landbouwtransitie
- klimaatadaptatie en energietransitie.

Daarbij hanteert de provincie een aantal Limburgse principes

- streven naar een inclusieve gezonde en veilige samenleving die uitnodigt tot ontmoeten, recreëren en maatschappelijke betrokkenheid
- De kenmerken en identiteit van gebieden staan centraal. Een gebiedsgerichte aanpak is de basis voor samenwerking met andere partijen en initiatiefnemers en er is dus ruimte voor maatwerk.
- Meer stad, meer land. Variatie in gebieden moet gekoesterd worden. Stedelijke functies worden geconcentreerd in compacte steden en landelijke gebieden worden als tegenhanger van de drukke stedelijke gebieden ontwikkeld
- Zorgvuldig omgaan met de ruimte en voorraden, zowel onder- als bovengronds. Inzetten op sociaaleconomische ontwikkeling zonder vraagstukken af te wentelen naar volgende generaties (voorzorgsbeginsel).

Op basis van deze principes is vervolgens een aantal provinciale belangen gedefinieerd, waaronder ook voor mobiliteit: De provincie Limburg streeft naar een goede aansluiting op (inter)nationale en (eu)regionale netwerken (weg, spoor, water, lucht en buis). Een toekomstbestendige, toegankelijke, veilige, slimme, schone en grenzeloze mobiliteit zodat mensen zich naar wens en behoefte vrij kunnen bewegen. Mobiliteit is daarbij breder dan alleen bereikbaarheid. Ook veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid zijn mobiliteitsdoelen. Conform het mobiliteitsplan voert de provincie samen met medeoverheden en maatschappelijke partners gebiedsverkenningen uit.

De ruimtelijke opgave vormt daarin de basis om te komen tot een integrale aanpak van de mobiliteitsopgave in een gebied en er wordt ingezet op een evenwichtige mix van maatregelen. Daarbij heeft het beter benutten van bestaande netwerken de voorkeur boven het realiseren van nieuwe infrastructuur.

Relevantie voor het inpassingsplan

De herinrichting van de N280 Leudal, draagt bij aan de verbetering van de mobiliteit (bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid) waarbij de bestaande infrastructuur wordt opgewaardeerd en er een goede aansluiting op de nationale en (eu)regionale netwerken ontstaat. Met de inwerkingtreding van het POVI verandert de naamgeving van de provinciaal beschermde natuurgebieden. De term goudgroene natuurzone wordt vervangen door Natuurnetwerk Limburg (NNL) en de zilvergroene natuurzone en de bronsgroene landschapszones worden samengevoegd in de Groenblauwe mantel.

4.3.3 Omgevingsverordening (2014)

De Omgevingsverordening Limburg was een samenvoeging van de Provinciale milieuverordening, de Wegenverordening, de Waterverordening en de Ontgrondingenverordening. De Omgevingsverordening Limburg is op 1 januari 2011 in werking getreden. In 2014 is de Omgevingsverordening gewijzigd, vanwege de vaststelling van POL 2014, waarin is bepaald dat er een nieuw hoofdstuk Ruimte aan de Omgevingsverordening wordt toegevoegd. Dat hoofdstuk Ruimte is gericht op de doorwerking van het ruimtelijke beleid van POL 2014 naar gemeentelijke ruimtelijke plannen. Behalve de toevoeging van het hoofdstuk Ruimte zijn in de Omgevingsverordening Limburg 2014 ook de verordeningen Veehouderijen en Natura 2000 (van oktober 2013) en Wonen Zuid-Limburg (van juli 2013) opgenomen. Hiermee zijn alle verordeningen die betrekking hebben op het omgevingsbeleid ondergebracht in één document.

Met de Omgevingsverordening Limburg 2014 wordt beoogd om de doorwerking van het provinciaal beleid naar gemeenten en andere partners te borgen.

Het hoofdstuk Ruimte van de Omgevingsverordening Limburg 2014 is gebaseerd op artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). In 2008 is het ruimtelijk ordeningsrecht grondig gewijzigd, met name waar het de onderlinge verhoudingen tussen de drie overheidslagen gemeente, rijk en provincie betreft. Eén van de meest in het oog springende veranderingen was het wegvallen van de goedkeuringsbevoegdheid van bestemmingsplannen. Met die goedkeuringsbevoegdheid kon de Provincie rechtstreeks invloed uitoefenen op de inhoud van bestemmingsplannen. Onder de huidige Wro is dat alleen nog mogelijk ten aanzien van die onderdelen van het ruimtelijk beleid, die in een zogenaamde ruimteverordening zijn ondergebracht. Dat betekent dat Provinciale Staten bewust moeten kiezen welke onderwerpen voor doorwerking via de verordening in aanmerking komen. In het hoofdstuk Ruimte (hoofdstuk 2) van de Omgevingsverordening 2014 zijn voor een beperkt aantal onderdelen van het POL-beleidsregels opgenomen.

De ruimteverordening richt zich tot de gemeentebesturen. De instructies die in dit hoofdstuk staan moeten door de gemeentebesturen in acht worden genomen bij het opstellen van bestemmingsplannen en beheersverordeningen en bij het verlenen van omgevingsvergunningen. De ruimteverordening heeft dus geen rechtstreekse werking naar burgers en bedrijven, zoals dat voor de meeste andere hoofdstukken van de Omgevingsverordening 2014 wel het geval is.

Het plangebied is aangemerkt als landelijk gebied en valt deels binnen de zone 'goudgroene natuurzone' en voor beperkte delen binnen de 'zone Natuurbeek'. Hoe is omgegaan met de ligging binnen de 'goudgroene natuurzone' komt aan de orde in paragraaf 5.6 van deze toelichting. Voor het plangebied volgen verder uit de verordening vanuit deze zonering geen specifieke regels die door dienen te werken in dit bestemmingsplan.

Ook maakt het plangebied deels onderdeel uit van het extensiveringsgebied intensieve veehouderij. Binnen deze zone is uitbreiding van een intensieve veehouderij niet toegestaan. Het extensiveringsgebied intensieve veehouderij is niet meer op de verbeelding van het inpassingsplan aangeduid omdat dat in relatie tot voorliggend plan niet relevant is.

Het plangebied valt deels samen met de boringsvrije zone Roerdalslenk III. Het is verboden de grond te roeren of een boorput of een bodem energiesysteem te maken dieper dan 80 meter. De bijbehorende regeling is opgenomen in voorliggend inpassingsplan. Daarnaast valt het plangebied deels samen met het grondwaterbeschermingsgebied van de winplaats Beegden.

Binnen de gemeente Leudal zijn 4 stiltegebieden gelegen. Het betreft de 'Groote en Kleine Moost', 'Widdonk-Waterbloem-Weyenhout-Doorbrand', 'Asbroekerheide' en 'Leudal'. Dit zijn rustige en geluidarme gebieden, belangrijk voor de rustzoekende mens en voor dieren die weinig verstoring kunnen verdragen. De meeste luidruchtige activiteiten worden in die gebieden verboden.

Op grond van de Omgevingsverordening Limburg geldt voor het plangebied de 'normering regionale waterlast' met een diversiteit aan normeringen. Dit houdt in dat de bergings- en afvoercapaciteit van de regionale wateren moeten zijn ingericht op deze normering. Het is aan de beheerder van de regionale wateren om te zorgen dat deze wateren aan de normering voldoen. De beheerder brengt, vanwege de zorg die op hem rust voor de handhaving van de veiligheidsnorm, periodiek verslag uit aan gedeputeerde staten over de algemene waterstaatkundige toestand van de regionale waterkeringen onder zijn beheer. Het waterschap Limburg is beheerder van deze regionale wateren.

Op basis van kaart 11 'Grondwaterontrekking' is het zuidelijke deel van het plangebied gelegen binnen de Roerdalslenk. Tevens is een klein deel aangeduid als 'bufferzone verdrogingsgevoelige natuurgebieden'. Op basis van de Keur van het waterschap gelden voor deze gebieden nadere regelingen voor grondwateronttrekkingen en infiltratie van water beneden de bovenkant van de Bovenste Brunssumklei.

De provincie streeft ernaar dat Limburg uitstekend bereikbaar is en blijft en daarbij speelt een goed functionerend Regionaal Verbindend WegenNet (RVWN) en spoorwegnet een belangrijke rol. De verkeersdruk op het RVWN leidt op dit moment over het algemeen niet tot duidelijke knelpunten of congestie. Slechts op een beperkt aantal deeltrajecten van enkele wegen is er sprake van een kritische belasting. Niettemin is er vanwege het belang van de bereikbaarheid van Limburg aanleiding om voor de bovenregionaal verbindende wegen van het RVWN via monitoring 'de vinger aan de pols te houden' om tijdig knelpunten te kunnen signaleren en te agenderen.
Deze bovenregionaal verbindende wegen zijn voorzien van een reserveringszone om te voorkomen dat zich in de tussentijd op de voor een verbreding benodigde grondstroken ruimtelijke ontwikkelingen voordoen die een dergelijke verbreding in de toekomst bij voorbaat onmogelijk maken of ernstig kunnen belemmeren. Zo wordt zoveel mogelijk voorkomen dat nieuwe bestemmingen worden gerealiseerd die een toekomstige wegverbreding verhinderen en dus weer teniet zouden moeten worden gedaan, met alle planologische procedures van dien. Voorliggend plan voorziet juist in een herinrichting (verbreding) van de N280 Leudal. Daarom is de reserveringszone uit de Omgevingsverordening niet over genomen.

Relevantie voor het inpassingsplan

Geconcludeerd wordt dat vanuit de Omgevingsverordening Limburg 2014 een aantal zoneringen ter plaatse van het plangebied van toepassing is. Deze zoneringen zijn, voor zover relevant, overgenomen en van een passende regeling voorzien. De N280 Leudal behorende tot het plangebied heeft een reserveringszone waar middels dit inpassingsplan gebruik van wordt gemaakt. Het inpassingsplan voorziet niet in een nieuwe reserveringszone.
Met de komst van de Omgevingswet zal ook de Omgevingsverordening worden gewijzigd. Hierin wordt de POVI juridisch verankerd. De behandeling van de ontwerp-Omgevingsverordening met nota van zienswijzen door het college van Provinciale Staten is thans voorzien voor december 2021.

4.3.4 Provinciaal Verkeers- en vervoersprogramma

Het POL2014 bevat de hoofdlijnen van het provinciaal verkeers- en vervoersbeleid. Deze zijn verder geconcretiseerd in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma 2014 (PVVP 2014). Het PVVP is een aanvulling op het POL in de vorm van een programma. Het gaat om thema's als regionale infrastructuur, waaronder het provinciale wegennet, regionaal openbaar vervoer (trein- en busdiensten), verkeersveiligheid, verkeers- en vervoersmanagement, fietsverkeer, logistiek en goederenvervoer.

De provincie Limburg heeft de ambitie om in Limburg naar een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen en goederen te willen, door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen van de zijde van de overheid en door een efficiënt gebruik van deze vervoersvoorzieningen door burgers en bedrijven.

Dit betekent een afgewogen keuze van maatregelen en aanpakken:

- Selectief. De economische bereikbaarheid en de veiligheid van het verkeer staan voorop.
- Duurzaam. De mobiliteit mag bovendien geen verslechtering van de leefkwaliteit opleveren en moet toekomstbestendig zijn.
- Gevarieerd. Afhankelijk van het probleem wordt ingezet op benutting, beïnvloeding of facilitering.
- Afgewogen. De ruimtelijk-economische noodzaak en de politieke bereidheid om middelen in te zetten bepalen de aanpak.
- Gebiedsgericht. Dat wil zeggen: toegespitst op verschillen tussen regio's en behoeften uit regio's.
- Flexibel. Het bieden van ruimte, om op grond van de actualiteit nadere accenten te kunnen zetten.

Met behulp van het PVVP wil de provincie de bereikbaarheid van Limburg in stand houden en waar nodig verbeteren.

Er is nog aan bereikbaarheid te winnen door een betere benutting van de infrastructuurnetwerken en vervoersvoorzieningen die er zijn. Daarnaast valt er echter in een aantal gevallen, waar we een structureel tekort constateren, ook niet te ontkomen aan investeringen. Onze prioriteit in het mobiliteitsbeleid ligt bij de economische bereikbaarheid. De doorontwikkeling van de Limburgse economie en arbeidsmarkt naar nieuwe, moderne richtingen en sectoren kan in belangrijke mate worden ondersteund door adequate infrastructuurvoorzieningen en mobiliteitsmogelijkheden. Een goede bereikbaarheid en (verkeers)leefbaarheid zijn positieve vestigingsplaatsfactoren voor bedrijven en werknemers.

Om de regionale en (inter)nationale bereikbaarheid op termijn op peil te houden moet het gehele mobiliteitssysteem dat tot onze beschikking staat op een optimale manier worden gebruikt. De infrastructuurnetwerken moeten daarvoor op orde zijn, en goed op elkaar afgestemd en met elkaar verbonden zijn. De verschillende modaliteiten moeten in voldoende mate beschikbaar zijn, zodat er goede alternatieven zijn voor de nog altijd dominante (vracht)auto. Het hoofdwegennet (HWN) en regionaal verbindend wegennet (RVWN) moet goed met elkaar zijn verknoopt. Via verkeersmanagement kan het wegverkeer vervolgens zo slim en optimaal mogelijk over dit netwerk worden geleid met technische middelen en actuele reisinformatie.

Om de mobiliteitsvraagstukken van de komende decennia aan te pakken, blijft de provincie de eerder gekozen drieslag hanteren. De provincie wil de beschikbare infrastructuurnetwerken en mobiliteitsvoorzieningen allereerst zo optimaal mogelijk benutten door een betere (technische) organisatie van het verkeer (bijv. door dynamisch verkeersmanagement en voorzieningen voor ketenmobiliteit). Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en bedrijven in hun mobiliteitskeuzes (bijv. door programma's rond vervoersmanagement, door modal shift, of reisinformatie) wil de provincie sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Wanneer er echter sprake blijft van een structureel tekort aan capaciteit in de infrastructuur of de vervoervoorzieningen dan zet de provincie in op de optie bouwen. Dat zal naar de toekomst toe, in het licht van de relatieve compleetheid van het mobiliteitsnetwerk (met uitzondering van de grensoverschrijdende verbindingen), dan vooral gaan om de optimalisering van het bestaande (wegen)netwerk en het versterken van de andere vervoerswijzen.

Relevantie voor het inpassingplan

Het voornemen is in lijn met bovenstaand programma; het initiatief voorziet in de nadere uitwerking van dit beleid.

4.3.5 Provinciaal Waterplan Limburg 2016 – 2021

Het Provinciaal Waterplan Limburg bevat de ambities, opgaven en op hoofdlijnen de maatregelen die inde periode 2016-2021 worden uitgevoerd, op gebied van de hoogwaterbescherming in de Maasvallei, de aanpak van regionale wateroverlast en watertekort, mede in het licht van de klimaatverandering en het Nationale Deltaprogramma, de inrichting van de beken en waterrijke natuurgebieden als ook de verbetering van de ecologische en chemische waterkwaliteit, en de drinkwatervoorziening en het grondwaterbeheer, mede als opdracht vanuit de Kaderrichtlijn Water.
Vanuit het Provinciaal waterplan is het volgende van belang: in stand houding van een duurzaam watersysteem na aanleg van de N280 Leudal, rekening houdend met de doelstellingen voor de te kruisen watergangen en een duurzame omgang met hemelwater.

Relevantie voor het inpassingsplan

Om invulling te geven aan het voorgaande is in het ontwerp van de weg en daarmee ook in het ruimtebeslag van dit inpassingsplan rekening gehouden met de ruimte die nodig is voor onder andere waterberging. Binnen het ontwerp en het inpassingsplan is voldoende ruimte voor waterberging aanwezig en zijn watergangen voorzien van een passende regeling.

4.3.6 (ontwerp) Waterbeheerprogramma 2022-2027

Waterschap Limburg werkt aan een nieuw waterbeheerprogramma, ter opvolging van het Waterplan uit de vorige paragraaf. Het ontwerp waterbeheerprogramma 2022-2027 is inmiddels in procedure gebracht en de vaststelling is voorzien voor december 2020. In de komende periode zet het waterschap in op vier speerpunten:

- Hoogwaterbescherming in de maasvallei: beschermingen tegen overstromingen vanuit de Maas, onder andere door het aanleggen, onderhouden en versterken van waterkeringen.
- Klimaatadaptatie: een balans tussen water afvoeren en water vasthouden, rekening houdend met zowel extremere regenval als droogte.
- Waterkwaliteit en ecologie: het water is schoon en wateren zijn natuurlijk ingericht.
- Zuiveren en waterketen: zuiveren rioolwater en terugwinnen en hergebruiken van grondstoffen.

Relevantie voor het inpassingsplan

Het nieuwe nog vast te stellen waterbeheerprogramma zal geen specifieke gevolgen hebben voor onderhavig plan. Zoals in de vorige paragraaf is aangegeven, is in het ontwerp van de weg en daarmee ook in het ruimtebeslag van dit inpassingsplan rekening gehouden met de ruimte die nodig is voor onder andere waterberging. Binnen het ontwerp en het inpassingsplan is voldoende ruimte voor waterberging aanwezig en zijn watergangen voorzien van een passende regeling.

4.3.7 Landschapskader Noord- en Midden Limburg

Het Landschapskader Noord- en Midden Limburg biedt een hulpmiddel voor verbetering van landschappelijke kwaliteit bij ontwikkelingen in het landelijk gebied. Kwaliteiten zijn aardkundige en cultuurhistorische waarden en open/gesloten landschappen. Bij het ontwerp van de N280 Leudal is zoveel als mogelijk rekening gehouden met de aanwezige kwaliteiten. Hoe met de openheid en geslotenheid is omgegaan en hoe deze zijn benadrukt bij het ontwerp van de weg is terug te lezen in de paragraaf 2.3.2 en 5.6 van deze toelichting.
Het ruimtebeslag van de 'nieuwe' weg is zo beperkt mogelijk gehouden om zo het aanwezige landschap zo veel mogelijk te sparen.

Relevantie voor het inpassingsplan

Bij de inpassing is rekening gehouden met de landschappelijke waarden. Zie ook paragrafen 2.3.2, 2.4 en 5.6 van deze toelichting.

4.3.8 Limburgs Kwaliteitsmenu

Het Limburgs Kwaliteitsmenu (LKM) is een instrumentarium dat bijdraagt aan het behoud en versterking van de kwaliteit van de omgeving, door bij ontwikkeling van bebouwing buiten het bestaand bebouwd gebied een tegenprestatie te vragen vanwege het verlies van omgevingskwaliteiten. In 2009 is aan de Limburgse gemeenten gevraagd om dit beleid uit te werken in een gemeentelijk kwaliteitsmenu.

Per 1 januari 2012 heeft de provincie de verantwoordelijkheid neergelegd bij de diverse gemeenten om het provinciale LKM nader te concretiseren in een 'Gemeentelijk Kwaliteitsmenu' (GKM). Gemeenten hebben – binnen de randvoorwaarden van het LKM – hun kwaliteitsbeleid vervolgens uitgewerkt. Sommigen zelfstandig, sommigen in samenwerkingsverband. De beoordeling ligt bij 'gemeentelijke of regionale kwaliteitscommissies'.

Het LKM is niet van toepassing op de reconstructie van de N280 Leudal. In de meest recente evaluatie (eind 2014) is gekozen voor de continuering van de huidige lijn. Binnen de huidige lijn van het Limburgs Kwaliteitsmenu is er geen module opgenomen voor infrastructuur omdat het hier gaat om een voorziening van algemeen belang. Daarbij is het voor infrastructuur moeilijk om te voldoen aan de voorwaarde om deze in de nabijheid van bestaande bebouwing aan te leggen.
De provincie Limburg is derhalve op basis van haar eigen beleid niet gehouden tot een kwaliteitsbijdrage als gevolg van de aanpassingen aan de weg. Vanuit natuurcompensatieoogpunt is echter wel invulling gegeven aan de inrichting van nieuwe natuurgebieden, als integraal onderdeel van het inpassingsplan. In nauwe samenwerking met een onafhankelijk landschapsarchitect is de landschappelijke inpassing zoals voorzien tot stand gekomen om zo de weg goed in te passen en een duurzame kwaliteitsimpuls te geven aan de nabije omgeving..

Relevantie voor het inpassingsplan

Uit het voorgaande blijkt dat geen invulling hoeft te worden gegeven aan het Limburgs Kwaliteitsmenu.

4.3.9 Beleidsplan fiets 2014 – 2022

Het primaire doel in het Beleidsplan fiets 2014-2022 is om mensen meer te laten fietsen. Om dit te realiseren heeft de Provincie Limburg de volgende werkdoelstellingen geformuleerd die de komende jaren bereikt dienen te worden:

- Veiliger fietsen: minder ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn.
- Makkelijker fietsen: meer comfort voor de fietser in verschillende opzichten.
- Leuker fietsen: meer sfeer en beleving voor de fietser.
- Sneller fietsen: kortere reistijden om de concurrentiepositie te vergroten
- Slimmer fietsen: inzetten van innovaties in relatie tot fietsgebruik.

Relevantie voor het inpassingsplan

Langs de huidige N280 liggen fietspaden die onderdeel zijn van het fietsroutenetwerk (utilitair en recreatief). Na herinrichting van de N280 Leudal wordt dit netwerk veiliger.

4.3.10 Investeringsprogramma Toerisme en Recreatie 2016 – 2019

Met het Investeringsprogramma wil de Provincie Limburg het volgende bereiken:

- Samen met partners werken aan een toekomstbestendige werkgelegenheid in Limburg.
- Stimuleren van en investeren in ondernemerschap.
- Prioriteren van projecten met hefboomeffect.

De doelstellingen zijn uitgewerkt in drie investeringslijnen:

1. Versterken van het ondernemerschap.
2. Versterken van de Limburgse kracht en infrastructuur.
3. Versterken van één Limburg, marketing en promotie.

Relevantie voor het inpassingsplan

De Limburgse infrastructuur wordt versterkt door onder andere de maatregelen die dit inpassingsplan mogelijk maakt. Recreatieve voorzieningen zoals Jazz City en het Designer Outlet blijven bereikbaar en worden zelfs beter ontsloten door de maatregelen aan de N280 Leudal.

4.3.11 Beleidskader bodem 2016

In juli 2016 is het geactualiseerde Beleidskader bodem vastgesteld. Dit beleidskader omvat het provinciale beleid voor de aanpak van bodemverontreiniging in Limburg. Het beleidskader is het toetsingskader voor de invulling van de rol van Gedeputeerde Staten als bevoegd gezag Wet bodembescherming, Wet ruimtelijke ordening, Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en Besluit bodemkwaliteit. Het beleidskader heeft een tweeledig doel:

- het geven van invulling aan de beleidsvrijheid en interpretatieruimte die wet- en regelgeving bieden;
- het bijdragen aan een, op hoofdlijnen, uniform beleid binnen de provincie.

De provincie heeft in dit beleidskader bepaald dat er op saneringslocaties en vermoedelijke saneringslocaties buiten de gemeenten Heerlen, Maastricht en Venlo sprake is van een provinciaal belang in het kader van het Wet ruimtelijke ordening waarover vooroverleg noodzakelijk is over het ruimtelijke plan. Mede in dit kader, wordt dit bestemmingsplan voorgelegd aan de provincie.

Op de website www.bodemloket.nl zijn voor een groot deel van het plangebied geen gegevens bekend ten aanzien van lopende onderzoeken en/of saneringen. Voor het deel ter plaatse van de Maasplassen is onderzoek uitgevoerd waarbij voor een deel geldt: 'geen noodzaak tot verder onderzoek of sanering' en voor een deel 'verder onderzoek kan noodzakelijk zijn'.

Relevantie voor het inpassingplan

De provincie Limburg is bevoegd gezag in het kader van de Wet bodembescherming. In het kader van dit bestemmingsplan zijn de benodigde bodemonderzoeken uitgevoerd. Voor de conclusie en het onderzoeksrapport wordt verwezen naar paragraaf 5.3 en bijlage 4 van deze toelichting.

4.3.12 Verklaring van Roermond

Zuinig zijn op vruchtbare landbouwgrond en tegelijkertijd ruimte bieden aan natuur, landschap en al die andere gebruiksmogelijkheden van het platteland. Dát is de kern van de Verklaring van Roermond. De provincie Limburg en de Limburgse Land en Tuinbouwbond (LLTB) bereiden concrete maatregelen voor om dit te bereiken. Dat is uniek, want Limburg is de eerste provincie in Nederland die de gestage afname van landbouwareaal wil stoppen. Allereerst wordt een einde gemaakt aan de vanzelfsprekendheid waarmee landbouwgrond wordt opgekocht voor andere doeleinden. In het kader van de planvorming is getracht om de aantasting van het agrarisch areaal te beperken en agrariërs daarmee zo min mogelijk nadelig te beïnvloeden in hun bedrijfsvoering. Desondanks is aantasting van agrarisch gebied onontkoombaar.

Om de voorgenomen activiteiten te kunnen uitvoeren, hoeven geen agrarische bedrijven te worden geamoveerd. Wel is er vanwege het bredere wegprofiel extra ruimte nodig die op dit moment door agrariërs wordt gebruikt. Omdat de nieuwe N280 Leudal zoveel mogelijk op het tracé van de bestaande weg ligt, is het ruimtebeslag op agrarische landbouwgrond zo beperkt mogelijk gehouden.

Relevantie voor het inpassingsplan

Bij het ontwerp van de N280 Leudal is rekening gehouden met de ligging ten opzichte van landbouwareaal. De aantasting, doorsnijding van landbouwareaal is zo beperkt mogelijk gehouden.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Structuurvisie Leudal

Op 2 februari 2010 heeft de gemeenteraad van de gemeente Leudal de structuurvisie vastgesteld. Met deze structuurvisie wil de gemeente regie voeren op de ontwikkelingen en processen die voor de toekomst van Leudal van belang zijn. In de structuurvisie ligt bewust de nadruk op de visie van de gemeente op de functionele ontwikkelingen van de diverse, ruimtelijk relevante onderwerpen. Hiermee is de structuurvisie een regie-instrument voor de dagelijkse gang van zaken. Bij grote projecten is steeds sprake van projectcondities gerelateerde, integrale, complexe afwegingen.

In de structuurvisie is het beleid voor de vijf hoofdfuncties 'wonen', 'voorzieningen', 'werken', 'omgevingskwaliteit' en 'mobiliteit' weergegeven. Voor elke functie wordt een vierdeling gemaakt:

- Ontwikkelingen die altijd mogelijk moeten zijn;
- Ontwikkelingen die de gemeente wil realiseren;
- Ontwikkelingen die zouden moeten kunnen;
- Ontwikkelingen die voorkomen moeten worden.

In deze Structuurvisie geeft de gemeente Leudal aan achter de gedachte van het Kwaliteitsmenu van Limburg (LKM) te staan. Zij geeft hier in deze Structuurvisie haar invulling aan. De wijze waarop de bijdrage per ontwikkeling wordt berekend wordt vastgelegd in de Nota Kwaliteit van de gemeente Leudal. Uitgangspunt bij deze nota zijn de bouwstenen van het Kwaliteitsmenu van de provincie Limburg.

Deze structuurvisie is uitsluitend zelfbindend voor het orgaan dat de structuurvisie heeft vastgesteld. Aan een structuurvisie zijn burgers noch andere overheden gebonden. Ook de provincie Limburg is derhalve niet gebonden aan deze structuurvisie.

In het kader van de mobiliteitsstructuur van Leudal is de toekomstige opwaardering van de N280 van belang voor de gemeente. De N280 Leudal is een project dat aanzienlijke investeringen vergt en de veiligheid in zijn algemeenheid en de bereikbaarheid van Leudal ten goede komt. Daarnaast biedt de opwaardering van de N280 nieuwe kansen voor ontwikkelingen bij Kelpen-Oler en Baexem en draagt ze bij aan de versterking van de ecologische zuid-noord verbinding langs het kanaal. De weg vormt van oudsher een barrière. Door toepassing van uitwisselpunten in de vorm van rotondes en oversteekpunten in de vorm van viaducten en tunnels is er geen toename van de barrièrewerking maar wel een toename van de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid bewerkstelligd. Voor landbouwverkeer is een route gecreëerd separaat van de hoofdrijbaan N280 en de fietsers kunnen straks over een bredere en veiligere route hun weg vervolgen. De N280 wordt op landschappelijke wijze ingepast en worden er in brede zin verbeteringen toegepast ten behoeve van flora en fauna. In Kelpen-Oler wordt een transferium voor openbaar vervoer gerealiseerd.

De Provincie Limburg is van mening dat er sprake is van een noodzakelijke maatschappelijke ontwikkeling en een extra kwaliteitsbijdrage voor de aanleg van infrastructuur in dit geval niet aan de orde is.

Relevantie voor het inpassingplan

De gemeente Leudal is betrokken bij het proces om te komen tot voorliggend inpassingsplan. Hierbij is er aandacht voor een goede inpassing van de weg in het buitengebied van de gemeente Leudal om zo de aanwezige omgevingskwaliteiten zoveel als mogelijk te behouden. Het LKM biedt geen basis voor het vragen van een kwaliteitsbijdrage vanwege het project N280 Leudal.

4.4.2 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan

In 2015 heeft de gemeente Leudal het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) geactualiseerd. Een duurzaam veilige inrichting van het wegennet en een goede bereikbaarheid van de dorpen onderling en leefbaarheid in de dorpen staat hierbij voorop. De N280 is in dit GVVP ook opgenomen als gebiedsontsluitingsweg in beheer en eigendom van de provincie. De opgave voor herinrichting van deze weg

ligt dan ook primair bij de provincie Limburg. De gemeente waakt voor een goede inpassing van de nieuwe weg in de omgeving en volgt daarbij de beleidsnotitie 'kansen gebiedsontwikkeling N280 Leudal uit 2014.

Relevantie voor het inpassingsplan

Bij het ontwerp van de weg is continue aandacht geweest om te komen tot een duurzame, veilige inrichting. Hierbij is rekening gehouden met de bereikbaarheid en leefbaarheid in de kernen.

4.4.3 Geldende bestemmingsplannen

In paragraaf 1.3 van deze toelichting wordt ingegaan op de ter plaatse van het plangebied van dit inpassingsplan geldende bestemmingsplannen.

5 OMGEVINGSASPECTEN

Ingevolge artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening wordt in dit hoofdstuk een beschrijving opgenomen van het verrichte onderzoek naar relevante feiten en belangenafweging (artikel 3.2. Algemene wet bestuursrecht).

Om tot een gedegen planontwikkeling te komen zijn diverse onderzoeken uitgevoerd, die inzicht geven in de ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied. Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van de verschillende onderzoeken die zijn uitgevoerd. Voor uitgebreidere informatie wordt verwezen naar de feitelijke onderzoeken in de bijlagen.

5.1 M.e.r.

Hierna wordt ingegaan op het MER dat is opgesteld in het kader van de planvorming. De resultaten van de m.e.r. en het onderzoekskader komen aan de orde, waarna de relevantie voor het inpassingsplan wordt aangegeven. Het MER is opgenomen als bijlage 2 van deze toelichting. Deze rapportage bevat het volledige MER met bijbehorende onderzoeken en achtergronddocumenten.

Onderzoekskader

In de Wet milieubeheer (hoofdstuk 7) en in het Besluit m.e.r. is geregeld dat plannen of besluiten (zoals een PIP) met mogelijk significante negatieve gevolgen voor het milieu moeten worden getoetst op hun effecten. Op 1 juli 2010 is de Wet Modernisering m.e.r. in werking getreden. Deze wet wijzigt de Wet milieubeheer daar waar het gaat om de procedures en de wettelijke bepalingen aangaande het (al dan niet verplicht) opstellen van een milieueffectrapport (MER) en heeft tot doel de regelgeving te vereenvoudigen. Samenhangend hiermee is op 1 april 2011 het besluit tot wijziging van het Besluit m.e.r. in werking getreden.

De nieuwe N280 wordt geen autoweg in termen van de ontwerprichtlijnen van het CROW, zijnde 'een regionale stroomweg met een snelheidsregime van 100 km/h', maar wel een autoweg zoals bedoeld in het Besluit m.e.r. Het ontwerp voor de gewijzigde N280 Leudal is namelijk zodanig dat dit in het PIP moet worden aangeduid als een autoweg. Op basis van interpretaties van de toelichtingen bij de teksten van wet- en regelgeving alsmede jurisprudentie[4] moet worden vastgesteld dat in dit geval de huidige weg (lees: de huidige N280) in het kader van het Besluit m.e.r. volledig wordt vervangen door een autoweg en dat derhalve in de zin van het Besluit m.e.r. sprake is van de aanleg van een autoweg. Dit valt dus onder categorie C 1.2, zonder ondergrens, zodat wordt geconcludeerd dat het inpassingsplan voor het gehele tracé moet worden aangemerkt als een m.e.r.-plichtig besluit. Omdat voorliggend inpassingsplan de reconstructie van de N280 Leudal concreet bestemt en de realisering ervan direct en rechtstreeks mogelijk zal maken, is sprake van een Project-m.e.r.-plicht.

Daarnaast geldt er een directe Plan-MER-plicht in gevolge artikel 7.2a Wm. In de uitgevoerde voortoets Natura 2000 (zie bijlage 6) is namelijk geconcludeerd dat als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N280 Leudal significante effecten op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden in de omgeving (zie ook paragraaf 9.2.3 van bijgevoegd MER) niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. Hierdoor is het uitvoeren van een passende beoordeling aan de orde (zie bijlage 6).

Onderzoeksresultaat

In het MER is een nadere analyse van de huidige en toekomstige situatie op de N280 tussen Weert en Roermond uitgewerkt. Die analyse laat de noodzaak zien voor maatregelen die de doorstroming bevorderen, aangezien deze op diverse wegvakken en kruispunten momenteel al wordt belemmerd en deze problemen in de toekomst, zonder aanvullende maatregelen, zullen verergeren. De weg staat bovendien hoog in de ranking van meest onveilige wegen in de Provincie Limburg. Er zijn geen parallelwegen voor landbouwverkeer, waardoor onveilige situaties en doorstromingsproblemen optreden en de oversteekbaarheid plaatselijk beperkt is.

[4] Uit uitspraak Europees Hof van Justitie HvJ EG 25 juli 2008 C 142/07 blijkt dat begrip 'aanleg' ruim moet worden geïnterpreteerd.

Het (vracht)verkeer levert hinder op (akoestiek, luchtkwaliteit en trillingen) in de nabijgelegen woongebieden aan weerszijden van de weg. Vooral inwoners van Baexem geven aan overlast te ervaren. Op basis van de probleemanalyse zijn de volgende projectdoelstellingen voor het project gedefinieerd:

- Het stimuleren van de regionaal-economische ontwikkeling en ambities voor de regio Midden-Limburg;
- Het stimuleren van een aantal specifieke projecten en ambities;
- Het oplossen van de doorstromingsproblemen;
- Het oplossen van de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen.

Daarbij gelden enkele randvoorwaarden:

- De maatregelen moeten realistisch zijn;
- De maatregelen moeten bijdragen aan behoud en verdere ontwikkeling van natuur en landschap;
- Negatieve effecten voor de natuur, land- en tuinbouw moeten zo beperkt mogelijk zijn;
- Het wegontwerp moet voldoen aan de richtlijnen voor een duurzaam veilige inrichting conform Duurzaam Veilig.

Op grond van de toetsing van de verschillende milieuaspecten die in het kader van de m.e.r. heeft plaatsgevonden wordt geconcludeerd dat met het plan grotendeels aan de geformuleerde doelstellingen wordt voldaan en er vanuit milieuoogpunt geen waarneembaar verschil in effect bestaat tussen het planvoornemen en de variant met de Hubert Cuyperslaan in twee richtingen. In beide gevallen speelt het milieubelang met dit MER een volwaardige rol in de besluitvorming over het PIP voor de nieuwe N280 Leudal. In paragraaf 16.2 van het MER is aangegeven in welke mate de verschillende projectdoelstellingen worden behaald. Hieruit blijkt dat alle projectdoelstellingen ten aanzien van het stimuleren van de regionale economie en de verbetering van de doorstroming worden bereikt. Voor het oplossen van de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsdoelstellingen is geconstateerd dat een aantal doelstellingen wel wordt behaald, en voor een aantal criteria de doelstellingen niet volledig worden behaald.

- Voor de barrièrewerking van de N280 voor Baexem is gesteld dat ook in de toekomstige situatie een weg door de kern blijft lopen, al wordt deze weg wel een stuk rustiger.
- Voor luchtkwaliteit blijkt dat nauwelijks verschillen waarneembaar zijn tussen de berekende luchtkwaliteit voor de toekomstige situatie (na realisering van de voorgenomen activiteit) en de referentiesituatie. Uit het verkeersmodel blijkt een afname van de verkeersintensiteiten binnen de bebouwde kom van Baexem. Lokaal zal de luchtkwaliteit verbeteren, maar de berekende concentraties zijn echter zodanig dat deze op objectniveau niet waarneembaar zijn en de achtergrondconcentraties niet beïnvloeden. De doelstelling 'verbetering van de luchtkwaliteit in de bebouwde kom van Baexem' is daarom niet aantoonbaar behaald.
- Ook de doelstelling het reduceren van trillingshinder in het plangebied wordt niet behaald. Uit het trillingsonderzoek blijkt dat bij een aantal woningen de trillingssterkte in de toekomstige situatie (na realisering van de nieuwe N280 West, wegvak Leudal) beperkt toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie. Dit komt doordat de weg in de toekomstige situatie dichter bij deze woningen komt te liggen. Berekend is dat zowel in de huidige als de toekomstige situatie sprake is van een goed woon- en leefklimaat voor het aspect trillingen.

Uit het MER en de aanvullende afwegingsnotitie is gebleken dat de effecten van het oorspronkelijke planvoornemen en de variant met tweerichtingenverkeer op de Hubert Cuyperslaan niet onderscheidend zijn. Gelet op deze constateringen en de nadrukkelijke gemeentelijke voorkeur voor het inrichten van de Hubert Cuyperslaan voor verkeer in twee richtingen, is ervoor gekozen om dit als basis te hanteren voor de nadere planuitwerking, het definitief ontwerp en het inpassingsplan. De nadere onderzoeken in het kader van dit inpassingsplan zijn zodoende allen gebaseerd op het plan waarbij de Hubert Cuyperslaan is ingericht voor verkeer in twee richtingen.

Mede op basis van dit MER hebben Provinciale Staten in de ogen van de initiatiefnemer voldoende inzicht in de milieueffecten van het planvoornemen om tot besluitvorming over te gaan.

Relevantie voor het inpassingsplan

Het aspect milieu is in de volle breedte meegenomen in het besluit tot het vaststellen van het inpassingsplan N280 Leudal.

5.2 Waterparagraaf

Hierna wordt ingegaan op het aspect 'water', de resultaten van het uitgevoerde onderzoek, het onderzoekskader en de relevantie voor het inpassingsplan. De rapportage van het uitgevoerde onderzoek is opgenomen als bijlage 3 van deze toelichting. Deze rapportage bevat het volledige onderzoek.

Onderzoekskader

Grondwaterbeschermingsgebied winning Beegden

De N280 doorkruist het grondwaterbeschermingsgebied van de winning Beegden van WML. In dit gebied dat als beschermingszone voor grondwater bedoeld voor de productie van drinkwater is aangeduid gelden regels ten aanzien van de activiteiten die hier niet uitgevoerd mogen worden. Deze regels zijn vastgelegd in de Omgevingsverordening van Provincie Limburg (2014), hoofdstuk 4 Milieubeschermingsgebieden. Een belangrijk punt uit deze regels is dat het verboden is de grond dieper dan drie meter beneden maaiveld te roeren. Daarnaast mag eventueel toegepaste grond de maximale waarde van de kwaliteitsklasse wonen niet overschrijden.

In het kader van de planvorming gaat het om het verkrijgen van de ontheffing ten aanzien van infiltratie van afstromend hemelwater en hieraan gestelde eisen. Conform de Omgevingsverordening kunnen namelijk ontheffingen voor de onder 'relevante wetgeving' genoemde artikelen worden verleend. Deze ontheffingen worden verleend door Gedeputeerde Staten. De eisen die aan het verlenen van een ontheffing worden gesteld zijn besproken met de provincie Limburg. Nadere detaillering vindt plaats bij de ontheffingsaanvraag en –verlening. Ter plaatse van de verdiepte ligging te Baexem komt de weg op ongeveer 7 m-mv te liggen. Dit is besproken met de provincie en geconcludeerd dat voor het dieper graven dan 3 m geen aanvullende extra eisen gesteld worden bovenop de eisen die reeds gelden.

Boringsvrije Zone Roerdalslenk

Het tracé van de N280 ligt in de Roerdalslenk, zone III. In de Omgevingsverordening van Provincie Limburg (2014), hoofdstuk 4 Milieubeschermingsgebieden is vastgelegd welke regels binnen deze zone gelden.

Deze regels betreffen met name het roeren van de grond en het slaan van boorputten dieper dan de bovenkant van de Bovenste Brunssumklei. Voor de N280 Leudal geldt dat de grond niet dieper dan 80 m-mv (tot aan de Bovenste Brunssumklei) geroerd mag worden. Deze dieptes worden op het tracé, met de werkzaamheden aan de N280 Leudal niet bereikt. De ligging van het tracé in de Roerdalslenk heeft daarom geen gevolgen voor de werkzaamheden.

Leggerwatergangen

Het te reconstrueren gedeelte van de N280 Leudal kruist een aantal leggerwatergangen. Deze watergangen zijn in het beheer van Waterschap Limburg. Vooralsnog gelden hier echter de regels uit de keur van het voormalig Waterschap Peel en Maasvallei. De kruisingen nemen de vorm aan van overkluizingen of bruggen.

Regenwaterbergingseisen

Het projectgebied van N280 Leudal valt in het beheergebied van voormalig Waterschap Peel en Maasvallei (het huidige Waterschap Limburg). Wat betreft regenwaterberging gelden hier de eisen van dit waterschap. De Eisenbibliotheek Provincie Limburg, Asset – Afwatering (16-06-2016) heeft deze eisen wat betreft afwatering overgenomen van het waterschap. De Provincie Limburg heeft deze als volgt in de Eisenbibliotheek opgenomen:

- De afwatering in het beheersgebied van Waterschap Peel en Maasvallei dient hemelwater tot een neerslaggebeurtenis (regenbui) van eens per 10 jaar (T=10, 50 mm), te kunnen bergen. Hierbij dient een waakhoogte van 0,5m te worden gehanteerd."

- "De afwatering in het beheersgebied van Waterschap Peel en Maasvallei dient wateroverlast te voorkomen tot een neerslaggebeurtenis (regenbui) van eens per 100 jaar (T=100, 84 mm)."

Eisenbibliotheek Provincie Limburg

De Provincie Limburg heeft voor de waterhuishouding van de door hun beheerde assets een eisenbibliotheek opgesteld. Deze eisenbibliotheek is opgesteld ten behoeve van de contractvoorbereiding van UAV-GC en RAW - contracten. Bij het opstellen van het waterhuishoudkundig plan dat als bijlage is toegevoegd is gebruik gemaakt van deze eisenbibliotheek. Voor de waterhuishouding wordt door de provincie de volgende voorkeursvolgorde gehanteerd:

- Infiltratie in berm(sloot).
- Infiltratie via infiltratievoorziening.
- Afvoeren via rioleringsstelsel.

Voor de watertoets relevante eisen met betrekking tot de waterhuishouding en de bermsloten:

- Het hemelwatersysteem dient zodanig te functioneren dat geen plasvorming op wegen ontstaat als gevolg van de maatgevende regenbui met herhalingstijd T=10. De afvoercapaciteit van het hemelwatersysteem moet daarom gedimensioneerd worden met een continue neerslagintensiteit van ten minste 184 l/s/ha.
- (Berm)sloten dienen voorzien te zijn van een talud 1:1.
- De bodembreedte van de (berm-) sloten naast de provinciale weg [N280] dient minimaal 0,50 m te bedragen.
- (Berm)sloten dienen hemelwater te verzamelen, te bergen en te infiltreren en/of af te voeren.
- Infiltratievoorzieningen moeten binnen 24 uur beschikbaar zijn voor een volgende neerslaggebeurtenis.
- De infiltratievoorzieningen moeten open voorzieningen worden en op natuurlijke wijze ingepast worden in de beschikbare ruimte.
- De infiltratievoorzieningen moeten een talud hebben tussen de 1:1 en 1:5. Minimaal één zijde moet een talud hebben van 1:5 zodat de buffer toegankelijk is voor beheer en onderhoud.

Betreffende de drooglegging: verhardingen dienen te zijn voorzien van een drooglegging van minimaal 0,6 meter boven de capillaire opstijging van het grondwater (GHG) gerekend vanaf de bovenzijde van de verhardingsconstructie.

Grondwaterstanden bij verdiept aan te leggen locaties en effecten daarvan

Binnen de scope van het project vallen enkele onderdelen met een verdiepte ligging. Het betreft enkele kunstwerken (fiets- en voetgangerstunnels) en de verdiepte ligging van de N280 bij Baexem. Aangezien deze onderdelen een verdiepte ligging hebben zijn voor deze onderdelen de grondwaterstanden nader beschouwd. De nadruk ligt hierbij op de GHG en de historisch hoogste grondwaterstanden. Per kunstwerk is inzichtelijk gemaakt wat de consequenties zijn voor de grondwaterstanden en wat eventuele consequenties zijn voor de kunstwerken. Hieruit blijkt dat de aanleg van de kunstwerken wat betreft de gemeten grondwaterstanden en grondwaterstromingen niet op bezwaren stuit. Wanneer er onverhoopt sprake blijkt te zijn van een dunne ondoorlatende laag, nabij de kunstwerken, waardoor water niet lijkt weg te kunnen stromen, dan kunnen maatregelen worden getroffen. Met behulp van drainage en/of begreppeling valt een eventuele stijging te mitigeren (als die al niet aanwezig is).

Oppervlaktewater

De N280 Leudal kruist een aantal leggerwatergangen. Bij het bepalen van de inpassing van deze leggerwatergangen is de Keur van het waterschap in acht genomen. Alle kruisende leggerwatergangen worden voorzien van een ecoduiker. Hierover heeft overleg plaats gevonden met Waterschap Limburg. De aangereikte uitgangspunten per kruisende watergang zijn in het waterhuishoudkundig plan weergegeven. De watergangen zijn in dit inpassingsplan voorzien van een passende regeling.

Bergingsopgave

Het regenwater dat op het te reconstrueren gedeelte van de N280 valt komt tot afstroming en wordt opgevangen. Op het merendeel van het traject worden aan weerszijde van de te reconstrueren N280

bermsloten aangebracht. De bermsloten moeten minimaal 50 mm kunnen bergen (uitgaande van het aangesloten verharde oppervlak). Daarnaast mag bij een neerslaggebeurtenis waarbij in relatief korte tijd 84 mm neerslag valt geen wateroverlast ontstaan op percelen van derden. Omdat bij 84 mm de sloten niet tot wateroverlast mogen leiden, toetsen we het ontwerp op de bergingseis van 84 mm. Op basis van de oorspronkelijke principeprofielen is de bergingsopgave bepaald. De verdiepte ligging komt vanwege de GHG in een waterdichte bak te liggen. Afstromend regenwater wordt middels een pomp naar een hoger gelegen bergingsvoorziening (greppel) gepompt. Ook voor de fiets- en voetgangerstunnels worden dergelijke voorzieningen getroffen.
Op een aantal plaatsen kunnen in aansluiting met andere wegen de greppels niet (helemaal) gerealiseerd worden, óf wordt meer verharding aangebracht waardoor de greppels niet voldoende bergingscapaciteit hebben. Bijvoorbeeld nabij de viaducten en nabij Kelperbrug zijn voorzieningen (wadi's) voorzien om extra regenwater op te vangen. Dit geldt ook op enkele wegvakken, waar binnen de groenzones extra regenwater kan worden opgevangen.

Relevantie voor het inpassingsplan

In het kader van het uitgevoerde waterhuishoudkundig onderzoek is gekeken naar de (mogelijke) veranderingen van de grondwaterstromen ter hoogte van de verdiepte ligging van de N280 bij Baexem en de verschillende fiets- en voetgangerstunnels. De aanleg van de kunstwerken stuit wat betreft de gemeten grondwaterstanden niet op bezwaren.
De realisering van de voorgenomen activiteiten beïnvloedt de grondwaterkwaliteit niet. De N280 Leudal kruist verschillende watergangen. In het ontwerp zijn aanpassingen aan de watergangen meegenomen zodat het systeem in stand kan blijven. In het waterhuishoudkundig onderzoek is voor elk van deze watergangen de toekomstige situatie beschreven. Ook de waterkwaliteit van de regionale oppervlaktewateren zal niet worden beïnvloed als gevolg van de voorgenomen reconstructie van de weg.
In de regels van het inpassingsplan is binnen de verschillende bestemmingen rekening gehouden met de mogelijkheden voor het (eventueel) bergen van hemelwater. Watergangen die zijn of worden opgenomen in de Keur van het Waterschap Limburg zijn (weer) voorzien van de bestemming 'Water' en zijn op deze manier beschermd. In lijn met de reeds geldende regeling voor de grondwaterbeschermingsgebieden is deze regeling ook in dit inpassingsplan opgenomen. In het voortraject heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden met provincie en Waterschap Limburg. Het aspect water staat de aanleg van de N280 Leudal niet in de weg.

5.3 Bodem

Hierna wordt ingegaan op het aspect 'bodem', de resultaten van het uitgevoerde onderzoek, het onderzoekskader en de relevantie voor het inpassingsplan. De rapportage van het uitgevoerde onderzoek is opgenomen als bijlage 4 van deze toelichting. Deze rapportage bevat het volledige onderzoek.

Onderzoekskader

In het kader van de planvorming voor dit inpassingsplan is een vooronderzoek conform NEN 5725 uitgevoerd vanuit milieukundig oogpunt. Het doel van het vooronderzoek is het verzamelen van gegevens over de bodemkundige opbouw, de geohydrologie en over de milieu-hygiënische kwaliteit van de grond en het grondwater. Op basis van de verzamelde gegevens worden verwachtingen (hypothesen) opgesteld ten aanzien van de aan- of afwezigheid, de plaats van voorkomen en de ruimtelijke verspreiding van chemische bodemverontreiniging én asbest in de grond.

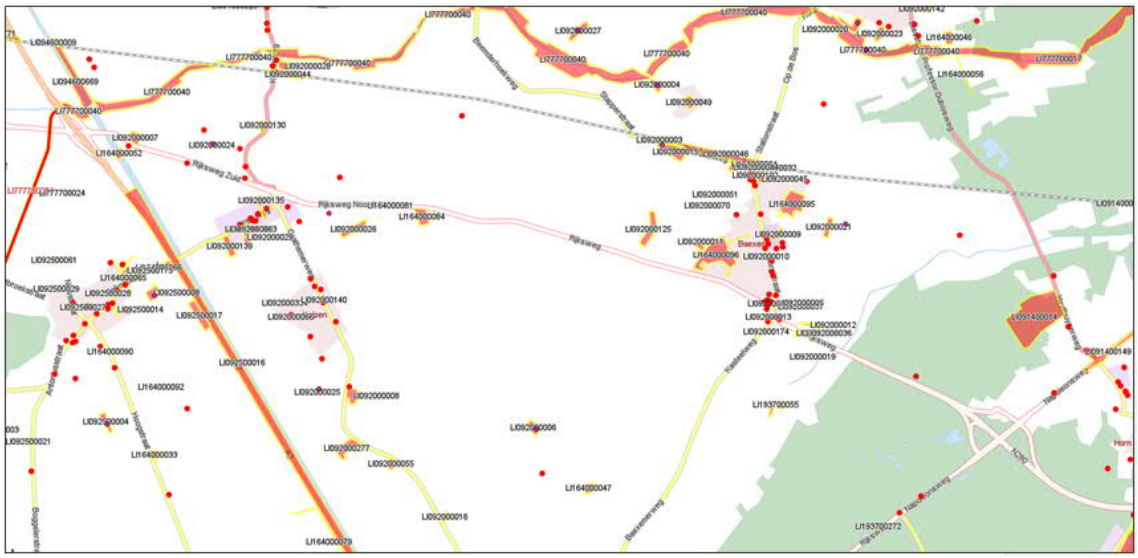
Voor het verkrijgen van de gegevens zijn allerhande informatiebronnen geraadpleegd, zoals literatuur, internetsites, eerder uitgevoerde onderzoeken en eventuele milieu- en vergunningendossiers. De noodzakelijke diepgang van het vooronderzoek is afhankelijk van het historisch grondgebruik en de mate van verdenking van verontreiniging. Voor historisch onverdachte (deel-)locaties (met onverdacht grondgebruik) volstaat een beperkt vooronderzoek. Voor deellocaties met een langdurig, bodembedreigend grondgebruik moet een uitgebreid vooronderzoek worden uitgevoerd. Het vooronderzoek heeft niet alleen betrekking op het plangebied maar ook op de directe omgeving daarvan (tot een afstand van circa 25 meter). Het vooronderzoek conform NEN 5725 vormt het uitgangspunt voor eventueel uit te voeren verkennend milieukundig bodemonderzoek conform NEN 5740 (naar de chemische kwaliteit van de grond en het grondwater), nader bodemonderzoek conform de NTA

5755 (naar de mate en omvang van chemische bodemverontreiniging) en/of verkennend of nader onderzoek conform NEN 5707 (naar asbest in de grond).

In aanvulling op het historisch vooronderzoek is een aanvullend vooronderzoek uitgevoerd om te bepalen of de grond verdacht is op de aanwezigheid van PFAS en GenX in de (water)bodems ter plaatse. Hierbij is rekening gehouden met het Tijdelijk handelingskader voor hergebruik van PFAS-houdende grond en baggerspecie (juli 2020).

Onderzoeksresultaat

Op basis van het vooronderzoek (bureaustudie) en uitgevoerde terreininspecties zijn de volgende conclusies getrokken, met betrekking tot de bodemkwaliteit binnen de onderzoek locatie. Binnen de begrenzing van het plangebied zijn op basis van het vooronderzoek verschillende verdachte locaties en bodembedreigende activiteiten aanwezig of bekend die mogelijk hebben geleid tot verontreiniging van de bodem (grond en grondwater). Overige woon- en bedrijfspercelen worden vooralsnog aangemerkt als onverdacht.
Op basis van de resultaten van dit onderzoek is voor een aantal locaties aanvullend bodemonderzoek aanbevolen, maar de resultaten daarvan zijn niet bepalend voor de besluitvorming die thans voorligt. Daarnaast is aanvullend onderzocht of ter plaatse van de bestaande N280 teerhoudend asfalt aanwezig is en wat de aard van het funderingsmateriaal onder de asfaltwegen is. Resultaten zijn gebruikt voor het bepalen van de investeringskosten. In de afbeelding hierna zijn de locaties opgenomen waar onderzoek heeft plaatsgevonden. In de tabel na de afbeelding is een overzicht opgenomen van verdachte locaties binnen het plangebied en directe omgeving.



Afbeelding 15: Locaties waar bodemonderzoek heeft plaatsgevonden. Bron: Ondergrondportaal Provincie Limburg

Locatie adres	li-code	Verdacht / onverdacht	parameters
Rijbanen en fietspaden (verharding)	n.v.t.	**Verdacht** (teerhoudend asfalt)	PAK
Funderingsmateriaal	n.v.t.	**Verdacht**, vanwege onbekend aard en onbekende milieuhygienische kwaliteit	Zware metalen, PAK, minerale olie, asbest
Ondergrond (t.p.v. verhardingen)	n.v.t.	**Verdacht**, vanwege verontreinigd bovenliggend funderingsmateriaal	Zware metalen, PAK, minerale olie,
Landbouwgronden	n.v.t.	Onverdacht	-
Toeritten naar landbouwpercelen	n.v.t.	**Verdacht** (vanwege aanwezigheid van puin)	Zware metalen, PAK, minerale olie en asbest
Bermen	n.v.t.	**Verdacht** (als gevolg van het wegverkeer)	Zware metalen, PAK, minerale olie

Locatie adres	Li-code	Verdacht / onverdacht	parameters
Watergangen (kanaal, beken)	n.v.t.	**Verdacht** (als gevolg van verontreinigd slib)	Zware metalen, PAK, minerale olie, PCB
Watergangen (greppel, lossing en/of sloten) langs wegen	n.v.t.	**Verdacht** (als gevolg van verontreinigd afstromend regenwater)	Zware metalen, PAK, minerale olie
Natuur- en bosgebied	n.v.t.	Onverdacht	-
Rijksweg Zuid 2, Kelpen (half-verharding)	n.v.t.	**Verdacht**, a.g.v. bedrijfsactiviteiten (parkeren) en half verhardingsmateriaal	Zware metalen, PAK, minerale olie en asbest
Rijksweg Zuid 2, Kelpen (Cafe Vossen)	n.v.t.	**Verdacht** (a.g.v. bedrijfactiviteiten)	Zware metalen, PAK, minerale olie en asbest
Rijksweg zuid 3, Kelpen (Restaurant de Molshoof)	Li 092000128	**Verdacht** (parkeerplaats, onbekend funderings-materiaal en historisch gebruik)	Zware metalen, PAK, minerale olie en asbest
Rijksweg zuid 4, Kelpen (woonperceel)	n.v.t.	**Verdacht** (olietanks, asbesthoudend plaatmateriaal, teerhoudend asfalt)	Zware metalen, PAK, minerale olie en asbest
Rijksweg zuid 4, Kelpen (akkerland)	n.v.t.	onverdacht	-
Rijksweg zuid 8, Kelpen	Li 092000272	Onverdacht	-
Kelperweg 45, Kelpen	n.v.t.	Onverdacht	-
Kelperheide 26, Kelpen (bedrijfsterrein den Ouden)	n.v.t.	**Verdacht** (opslag grond en onbekend funderingsmateriaal)	Zware metalen, PAK, minerale olie en asbest
Kelperheide 38, Kelpen	n.v.t.	**Verdacht** (aanwezigheid onbekend gronddepot en ligging aan de N280)	Zware metalen, PAK en minerale olie
Kelperheide 55, Kelpen	n.v.t.	**Verdacht** (astbesthoudende golfplaten en historische acitviteiten)	Zware metalen, PAK, minerale olie en asbest
Kelperheide 57, Kelpen	n.v.t.	**Verdacht** (asbesthoudende golfplaten)	Asbest
Ellerweg 2b, Kelpen	n.v.t.	**Verdacht** (onbekende kwaliteit grond in wal)	Zware metalen, PAK en minerale olie
Rijksweg Noord 6, Kelpen	n.v.t.	Onverdacht	-
Kasteelweg 1, Baexem	n.v.t.	Onverdacht	-
Kasteelweg 2, Baexem	Li 092000013	**Verdacht** (landbouwmachine-fabriek en brandstoftanks)	Zware metalen, PAK, PCB en minerale olie
Kasteelweg 5,Baexem	n.v.t.	**Verdacht** (asbesthoudende golfplaten)	Asbest
Rijksweg 2a, Baexem (noordelijk)	Li 092000036	Onverdacht (huidig tankstation, bodemsanering uitgevoerd	-

Tabel 5: Overzicht verdachte locaties binnen het plangebied en directe omgeving

In het aanvullend vooronderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van PFAS en GenX in de (water)bodems ter plaatse van het plangebied is geconcludeerd dat:

- Landbouw en natuurpercelen in het plangebied als onverdacht zijn te beschouwen op de aanwezigheid van PFAS en GenX. Diffuse verontreinigingen door het gebruik van landbouwbestrijdingsmiddelen kunnen echter niet worden uitgesloten, maar verwacht wordt dat de PFAS-gehalten echter lager zijn dan de landelijke achtergrondwaarden.
- Particuliere en bedrijfspercelen in het algemeen als onverdacht zijn te beschouwen op de aanwezigheid van PFAS en GenX. Ter plaatse van het perceel aan de rijksweg 3-5B is de bodem aangemerkt als potentieel verdacht op PFAS vanwege een calamiteit (blussen van een buitenbrand in 2011).
- Wegbermen binnen het plangebied zijn als onverdacht te beschouwen ten aanzien van de aanwezigheid van PFAS en GenX.
- De ondergrond ter plaatse van bestaande verhardingen (rijbaan, fietspaden, bushalten) zijn vanwege de aanwezigheid van een duurzame aaneengesloten verharding onverdacht ten aanzien van de aanwezigheid van PFAS en GenX.

- De aanwezigheid van verhoogde gehalten aan PFAS in de bodem van de watergangen wordt niet uitgesloten, maar de gehalten in het slib zullen naar verwachting lager zijn dan de waarden voor functieklassen 'wonen en industrie'. GenX wordt in de waterbodem niet verwacht.
- De grond in de aanwezige (geluids)wallen is als onverdacht te beschouwen ten aanzien van de aanwezigheid van verhoogde gehalten aan PFAS en GenX.

Aanvullend onderzoek

Bedrijfs- en woonpercelen

Aan de hand van het vooronderzoek is geadviseerd om uitsluitend de woon- en bedrijfspercelen te onderzoeken die worden aangekocht of waar daadwerkelijk (graaf-) werkzaamheden worden uitgevoerd. Vooralsnog is niet voorzien dat ook percelen aanwezig zijn die een gevoeligere functie krijgen dan op dit moment het geval is. Indien dit het geval zou zijn zou onderzoek mede in het kader van de herziening van het ter plaatse geldende bestemmingsplan noodzakelijk zijn. Het onderzoek dient uitgevoerd te worden conform de NEN 5740+A1. Voor zover zich binnen of direct naast het definitieve tracé asbesthoudende bebouwing bevindt, moet ter plaatse verkennend onderzoek worden uitgevoerd conform NEN 5707 om vast te stellen of een verontreiniging met asbest in de grond aanwezig is. Hoewel de bodem ter plaatse van het voormalig tankstation aan de Rijksweg 2a te Baexem is gesaneerd, wordt geadviseerd om ter verificatie nog wel bodemonderzoek uit te voeren.

Wegen en fietspaden(verharding, fundering en ondergrond)

De teerhoudendheid van het asfalt van de wegen en de fietspaden moet worden vastgesteld conform de CROW publicatie 210 (richtlijn omgaan met vrijgekomen asfalt). De funderingsmaterialen moeten worden onderzocht op de milieuhygiënische kwaliteit. Indien het funderingsmateriaal bestaat uit puin of puin met grond dan is het materiaal verdacht ten aanzien van een verontreiniging met asbest. Het funderingsmateriaal moet dan worden onderzocht conform de NEN 5707 (asbest in grond) of conform de NEN 5897 (asbest in puin). De ondergrond (bodem) dient milieuhygiënisch te worden onderzocht conform de NEN 5740+A1.

Watergangen

Indien met de herinrichting en de aanleg van de N280 watergangen worden gedempt of vergraven, dan dient de waterbodem onderzocht te worden middels een verkennend waterbodemonderzoek conform de NEN 5720 (bodem-Waterbodem, strategie voor het uitvoeren van verkennend waterbodemonderzoek en baggerspecie). Bij eventuele ingrepen in de waterbodem van het kanaal Wessem-Nederweert, de Rhijdt of de Haelense beek, moeten deze eveneens worden onderzocht middels een verkennend waterbodem-onderzoek. Vooralsnog worden uitsluitend die watergangen onderzocht die op de BGT (Basisregistratie Grootschalige Topografie) zijn opgenomen.

Landbouwgrond, natuur- en bosgebieden

De landbouwgronden en het natuur- en bosgebied binnen het plangebied zijn onverdacht. In de bovengrond (tot circa 0,5 m –mv) worden geen of hoogstens marginaal verhoogde gehalten verwacht met zware metalen.
In de ondergrond (van 0,5 tot 2,0 m –mv) worden geen verontreinigingen verwacht. Een verontreiniging met asbest wordt niet verwacht. Een uitzondering hierop zijn de inritten (veelal dammen) naar landbouwpercelen. De inritten zijn in het verleden mogelijk aangevuld met puinhoudende grond en derhalve asbest verdacht.

Grondwater

Het grondwater binnen het plangebied (met uitzondering van de verdachte locaties) is vooralsnog onverdacht ten aanzien van verontreinigingen. Wel kunnen in het grondwater van nature licht tot sterk verhoogde gehalten aan zware metalen (met name nikkel) worden verwacht.

Grondverzet

Bij afvoer van grond of bij hergebruik van vrijkomende grond elders binnen het plangebied kunnen aanvullende kwaliteitsgegevens vereist zijn, bijvoorbeeld ten aanzien van PFAS. Hierbij wordt rekening gehouden met de Nota bodembeheer, en eisen van acceptanten.

Relevantie voor het plan

Hiervoor aangehaalde, geadviseerde nadere onderzoeken worden, zoals besproken met de provincie Limburg, te zijner tijd (ten behoeve van de uitvoering) uitgevoerd. Het aspect bodem staat de verdere planvorming en realisatie van het initiatief niet in de weg.

5.4 Archeologie

Hierna wordt ingegaan op het aspect 'archeologie', de resultaten van het uitgevoerde onderzoek, het onderzoekskader en de relevantie voor het inpassingsplan. De rapportage van het uitgevoerde onderzoek is opgenomen als bijlage 5 van deze toelichting. Deze rapportage bevat het volledige onderzoek. In bijlage 5 zijn de achtergrondrapporten met betrekking tot archeologie opgenomen.

Onderzoekskader

Met de inwerkingtreding van de Wet op de archeologische Monumentenzorg (2006) en de Erfgoedwet (2015) is de zorg voor de archeologische belangen grotendeels een verantwoordelijkheid van de gemeente geworden. Het doel hiervan is de archeologische waarden op verantwoorde wijze te integreren in het ruimtelijk beleid. De gemeente Leudal heeft dit verwoord in het Beleidsprogramma Archeologie 2020-2023.

Onderzoeksresultaat

In het kader van de planvorming voor dit inpassingsplan zijn een bureauonderzoek en verkennend booronderzoek uitgevoerd langs de N280 in de gemeente Leudal. Het plangebied ligt op Maasterrassen die doorsneden worden door oude Maasgeulen. In het zuidoostelijke deel van het plangebied ligt een zone met lage landduinen. De Maasafzettingen zijn afgedekt met dekzand, fluvioperiglaciale afzettingen en beekafzettingen. Er zijn diverse vindplaatsen bekend in het plangebied. Het gaat om vindplaatsen uit de Steentijd, Bronstijd, IJzertijd, Romeinse tijd, Middeleeuwen en Nieuwe tijd. Westelijk van Baexem ligt een AMK-terrein uit de Steentijd binnen het plangebied. Vooral in het dal van de Haelensebeek liggen veel vindplaatsen, wat mogelijk deels met de hoge onderzoeksintensiteit te maken heeft. Hier liggen maar liefst vier omgrachte terreinen: kasteel Baexem, kasteel Exaten, Huis Brias en De Borg. Het dorp Baexem wordt voor het eerst vermeld in de 13e eeuw; het plangebied doorsnijdt de historische kern ervan. Ten zuidwesten van Baexem op de westelijke oever van de Haelensebeek lagen de uitgestrekte akkers, terwijl in het beekdal van de Haelensebeek meer sprake was van weilanden. Op de oostelijke oever was eveneens sprake van een kleine zone met akkers, terwijl verder naar het oosten richting Horn sprake was van heide. In het westen van het plangebied ligt het dorp Kelpen-Oler, dat voor het eerst in de 14e eeuw vermeld wordt.

Het historische landschap wordt hier door kampontginningen met houtwallen gekenmerkt: een afwisseling van akkers op de hoge landschapsdelen en weilanden in de wat lager gelegen landschapsdelen. De zone tussen Kelpen-Oler en Baexem bestond tot in de 19e eeuw bijna helemaal uit heide. In de loop van de 19e eeuw wordt de provinciale weg aangelegd op de plek waar hij nu ligt.

Het veldonderzoek heeft de archeologische verwachting die naar aanleiding van het bureauonderzoek werd opgesteld grotendeels bevestigd. Zones met een hoge verwachting voor vindplaatsen van landbouwers bestaan met name uit bekende vindplaatsen en plekken waar enkeerdgronden werden vastgesteld: grote zones rondom de historische kernen van Kelpen en Baexem. Een middelhoge verwachting voor vindplaatsen van landbouwers geldt op plekken met vorstvaaggronden en zeer droge gooreerdgronden, zones die maar een klein deel van het plangebied uitmaken. De hoge verwachting voor jager -verzamelaars kwam voor grote gebieden te vervallen vanwege een lage gaafheid. Toch zijn er ook enkele zones aangetroffen met een hoge bodemgaafheid waar dus nog steeds een hoge verwachting voor vindplaatsen van jager - verzamelaars geldt.

Naast de vindplaatsen gerelateerd aan droge landschapsdelen, is een hoge verwachting toegekend aan zones waar een historische weg (van vóór 1800) een natte laagte of beek kruist. Aan de overige natte landschapsdelen werd een middelhoge verwachting toegekend.

De exacte ligging, aard, diepte en omvang van de ingrepen is nog niet bekend. Het is daarom niet mogelijk om gerichte adviezen te geven. Het is niet duidelijk of behoud in situ tot de mogelijkheden behoort. Indien behoud in situ niet tot de mogelijkheden behoord, gelden de volgende adviezen:

- Middelhoge en hoge verwachting voor landbouwers: proefsleuvenonderzoek.
- Middelhoge verwachting voor natte landschappen: extensieve archeologische begeleiding.
- Hoge verwachting voor natte landschappen: intensieve archeologische begeleiding.
- Hoge verwachting voor jager-verzamelaars (verkennend booronderzoek reeds uitgevoerd): karterend booronderzoek voor het opsporen van eventuele vindplaatsen.
- Hoge verwachting voor jager-verzamelaars (verkennend booronderzoek nog niet uitgevoerd): verkennend booronderzoek.

Onder de huidige weg kon vanwege praktische redenen geen verkennend booronderzoek worden uitgevoerd. Omdat de weg veel hoger ligt dan het omliggende maaiveld, bestaat de kans dat de bodem onder de weg beter bewaard is dan op aangrenzende percelen. Dat zal zeker gelden voor vindplaatsen van landbouwers, die onder de recente ophoging én een dik akkerdek waarschijnlijk goed bewaard zullen zijn. Voor vindplaatsen van jager -verzamelaars is de bodemgaafheid onder de weg moeilijk in te schatten. Het verdient daarom de aanbeveling, mocht de bodem onder de huidige weg dieper geroerd worden dan het omliggende maaiveld, een machinaal verkennend booronderzoek uit te voeren om de gaafheid van de bodem vast te stellen in zones met een hoge verwachting voor jager-verzamelaars. Dit booronderzoek kan gecombineerd worden met een milieukundig onderzoek. Waar onder de huidige weg sprake is van een middelhoge of hoge verwachting voor vindplaatsen van landbouwers, kan indien het potentiële archeologische niveau bedreigd wordt, ook meteen gekozen worden voor een proefsleuvenonderzoek of intensieve archeologische begeleiding.

Relevantie voor het inpassingsplan

Uit het voorgaande blijkt dat er nog archeologisch onderzoek dient plaats te vinden ter hoogte van delen van het plangebied. Op deze plaatsen zijn de ter plaatse geldende dubbelbestemmingen 'Waarde-archeologie' conform het geldende bestemmingsplan buitengebied van de gemeente Leudal overgenomen. Een aantal gebieden hoeft niet nader te worden onderzocht. De dubbelbestemming 'Waarde-archeologie' uit het geldende bestemmingsplan buitengebied is hier komen te vervallen. Ook is een aantal gebieden dat niet voorzien was van een dubbelbestemming 'Waarde-archeologie' toch archeologisch 'interessant' gebleken. Deze gebieden hebben in dit inpassingsplan ook een dubbelbestemming 'Waarde-archeologie' gekregen, met bijbehorende regeling. Zolang aanvullend onderzoek niet is uitgevoerd, blijven deze dubbelbestemmingen gehandhaafd ter bescherming van eventueel aanwezige archeologische waarden.
Het aspect archeologie staat de verdere planvorming niet in de weg.

5.5 Natuur

Hierna wordt ingegaan op het aspect 'Natuur', de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken, het onderzoekskader en de relevantie voor het inpassingsplan. De rapportages van het uitgevoerde onderzoek zijn opgenomen als bijlage 6 (voortoets en passende beoordeling) en bijlage 7 (soortenonderzoeken en compensatieplan) van deze toelichting.

Onderzoekskader

Hierna wordt eerst in gegaan op de Wet natuurbescherming en de verschillende aspecten die hieronder vallen. Daarna komt het Natuurnetwerk Nederland aan de orde.

Wet natuurbescherming

Bij elk ruimtelijk plan dient, met het oog op de natuurbescherming, rekening te worden gehouden met de Wet natuurbescherming. Deze wet vormt het wettelijk kader voor het behoud van de biologische diversiteit en een duurzaam gebruik van de bestanddelen daarvan en dient ter uitvoering van richtlijnen inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats, de wilde flora en fauna en de vogelstand. Ook bevat deze wet diverse verdragen inzake de biologische diversiteit en de bescherming van bedreigde dier- en plantensoorten en hun natuurlijke leefomgeving. Hierna wordt ingegaan op de verschillende aspecten uit de Wet natuurbescherming.

Achtereenvolgens komen de bescherming van natuurgebieden, bescherming plant- en diersoorten en bescherming van houtopstanden aan de orde.

Bescherming natuurgebieden
Hoofdstuk 2 van de Wet natuurbescherming regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden). Deze gebieden vormen, samen met Natura 2000-gebieden in andere Europese landen, een samenhangend geheel van natuurgebieden voor behoud, ontwikkeling en herstel van de Europese biodiversiteit. In Nederland zijn ruim 160 Natura 2000-gebieden aangewezen. De ecologische doelen (instandhoudingsdoelstellingen) die in deze gebieden worden nagestreefd, zijn vastgelegd in de Aanwijzingsbesluiten.

In paragraaf 2.3 van de Wet natuurbescherming (Wnb) zijn regels opgenomen voor de beoordeling van effecten van plannen, projecten en andere handelingen op Natura 2000-gebieden. Artikel 2.7, eerste lid stelt dat een bestuursorgaan een plan dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied en dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied uitsluitend vast stelt indien is voldaan aan artikel 2.8 Wnb.
Ten behoeve van voorliggend inpassingsplan, is een passende beoordeling uitgevoerd, waarmee is voldaan aan artikel 2.8 Wnb. De instandhoudingsdoelstellingen die voor de betreffende Natura 2000-gebieden zijn vastgesteld, zijn leidend bij de beoordeling van de effecten. Voorliggend plan is (indien aan de orde / relevant) getoetst aan de verschillende storingsfactoren voor Natura 2000-gebieden.

Bescherming plant- en diersoorten
Hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming regelt de bescherming van planten- en diersoorten. De wet maakt onderscheid tussen drie beschermingsregimes: Vogelrichtlijnsoorten, Habitatrichtlijnsoorten en andere soorten. De ecologische doelen (instandhoudingsdoelstellingen) die in deze gebieden worden nagestreefd, zijn vastgelegd in de Aanwijzingsbesluiten. In paragraaf 2.3 van de Wet natuurbescherming zijn regels opgenomen voor de beoordeling van effecten van plannen, projecten en andere handelingen op Natura 2000-gebieden.
Voor het realiseren van projecten of verrichten van andere handelingen - ongeacht of zij plaatsvinden binnen of buiten de begrenzing van Natura 2000-gebied - is een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming nodig, wanneer zij de kwaliteit van de natuurlijke habitattypen of de habitattypen van soorten kunnen verslechteren of een verstorend effect kunnen hebben op soorten waarvoor het gebied is aangewezen. De instandhoudingsdoelstellingen die voor het gebied zijn opgesteld zijn leidend bij de beoordeling van de effecten.

Bescherming houtopstanden
Hoofdstuk 4 van de Wet natuurbescherming regelt de bescherming van houtopstanden. Het hoofdstuk ziet alleen toe op houtopstanden van minimaal 10 are of rijbeplantingen van meer dan twintig bomen, gelegen buiten de door de gemeenteraad vastgestelde grenzen van de bebouwde kom. Houtopstanden op erven en in tuinen, fruitbomen, windschermen om boomgaarden, kerstbomen en kweekgoed en populieren- en wilgenopstanden langs (water)wegen en landbouwgronden en ten behoeve van biomassaproductie (onder voorwaarden) vallen niet onder de werking van de Wet natuurbescherming.
Kap van (delen van) houtopstanden dient vooraf gemeld te worden bij Gedeputeerde Staten. De provincie stelt bij verordening eisen aan de manier waarop deze melding moet worden gedaan. De gevelde houtopstand moet binnen drie jaar na kap worden herplant. Ook aan de wijze van herplant kunnen provincies bij verordening eisen stellen. Tevens kunnen provincies ontheffing verlenen van de herplantplicht. Daarnaast stellen gemeenten veelal aanvullende regels op ten aanzien van de kap van bomen (kapvergunningplicht). Deze regels betreffen meestal alleen de kap van bomen binnen de bebouwde kom en/of de kap van waardevolle of monumentale bomen.

<u>Natuurnetwerk Nederland (NNN)</u>
In het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro), Structuurvisie Infrastructuur & Ruimte (SVIR) en diens opvolger, de NOVI, is het Natuurnetwerk Nederland (NNN) vastgelegd. Het NNN is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk van het NNN bestaat uit verbindingszones en beschermde reservaten en Natura 2000-gebieden. Het doel van het NNN is het vergroten en verbinden van natuurgebieden. Door deze verbindingen vindt uitwisseling plaats van planten en dieren tussen gebieden. Het

NNN is begrensd en planologisch vastgelegd. Ruimtelijke ingrepen met significant negatieve effecten zijn niet toegestaan. Het nee, tenzij-regime laat alleen onder bepaalde voorwaarden ontwikkelingen toe.
Dit Natuurnetwerk Nederland is ook opgenomen in de Omgevingsverordening 2014 van de provincie Limburg. In de Omgevingsverordening zijn deze gebieden aangeduid als Goudgroene natuurzone. Zoals eerder is aangegeven, wordt deze term met de inwerkingtreding van de POVI vervangen door Natuurnetwerk Limburg (NNL)

Onderzoeksresultaat

Hierna komen in lijn met de paragraaf hiervoor de onderzoeksresultaten voor het aspect natuur aan de orde. Hierbij wordt ook eerst ingegaan op de verschillende aspecten uit de Wet natuurbescherming, waarna de onderzoeksresultaten voor het Natuurnetwerk Nederland worden behandeld. De paragraaf sluit af met de compensatieopgave en de relevantie van het onderzoek voor dit inpassingsplan.

Wet natuurbescherming

Bescherming natuurgebieden

Naast beschermde NNN-gebieden binnen het plangebied liggen in de omgeving enkele Natura 2000-gebieden met hoge waarden voor natuur. De meest nabij gelegen Natura 2000-gebieden zijn het Leudal en Sarsven en De Banen, beide gelegen op circa 2,5 kilometer afstand van de N280 Leudal.

Het Natura 2000-gebied Leudal, gelegen tussen Heythuysen, Roggel, Neer en Haelen, bestaat uit de beekdalen van de Zelsterbeek of Roggelsebeek en de Leubeek of Tungelroysebeek. Beide beken kennen een meanderende, relatief snelstromende loop. Deels betreft het een gerenatureerde loop, deels zijn de beken nooit gekanaliseerd geweest. Binnen het Natura 2000-gebied komen zeer diverse vegetaties voor. Bij afgesneden beekmeanders zijn soortenrijke moerasvegetaties aanwezig en ten oosten van het St. Elisabethklooster komen veldrusschraallanden voor. De bossen binnen het Leudal bestaan uit elzenbroekbos, berkenbroekbos, vogelkers-essenbos en haagbeukenbos met op de flanken van de beekdalen drogere bostypen, zoals eiken-beukenbossen en eiken-berkenbossen. Tot slot zijn enkele kleinere heideterreinen aanwezig en komen gagelstruwelen voor.

Ten noordwesten van het projectgebied in de gemeente Nederweert bevindt zich het Natura 2000-gebied Sarsven en De Banen. Dit zijn twee naast elkaar gelegen heidevennen in Midden-Limburg. Het is een Peelrestant. Gezoneerd en in mozaïek met elkaar komen gemeenschapen voor van zeer zwak gebufferde wateren en van zwak gebufferde wateren. De vennen worden deels gevoed met kwelwater uit omliggende hoge gronden. Het gebied is gelegen in één van de laagten die worden aangetroffen in de voedselarme zandafzettingen van het middenterras van de Maas. Plaatselijk komt moerasveen voor, variërend in diepte. Het bestaat uit een samenstel van vennen, wilgen- en gagelstruweel, elzen- en berkenbroekbos en zowel natte als drogere graslanden.

In een voortoets (zie bijlage 6) is onderzocht of significant negatieve effecten als gevolg van het planvoornemen op de instandhoudingsdoelen van nabijgelegen Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. De resultaten zijn samengevat opgenomen in onderstaande tabel. Hieruit blijkt dat er mogelijk sprake zou kunnen zijn van vermesting en verzuring door stikstofdepositie. Daarom is in vervolg op de voortoets een passende beoordeling met daarbij een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 6).

Storingsfactor	Mogelijk effect van vaststelling plan	Toelichting
Oppervlakteverlies	Geen effect	Geen ruimtebeslag binnen Natura 2000-gebieden.
Versnippering	Geen effect	Geen doorsnijding van Natura 2000-gebieden.
Verzuring door stikstofdepositie	Mogelijk effect	Vanwege (vracht)autoverkeer binnen het plangebied met stikstofemissie tot gevolg. Zowel Natura 2000-gebied Sarsven en De Banen als Leudal zijn gevoelig voor stikstof.
Vermesting door stikstofdepositie	Mogelijk effect	Vanwege (vracht)autoverkeer binnen het plangebied met stikstofemissie tot gevolg. Zowel Natura 2000-gebied Sarsven en De Banen als Leudal zijn gevoelig voor stikstof.
Verzoeting	Geen effect	Geen beïnvloeding van chemische samenstelling van grond- of oppervlaktewater.

Storingsfactor	Mogelijk effect van vaststelling plan	Toelichting
Verzilting	Geen effect	Geen beïnvloeding van chemische samenstelling van grond- of oppervlaktewater in Natura 2000-gebieden.
Verontreiniging	Geen effect	Geen beïnvloeding van kwaliteit van bodem en/of grond- of oppervlaktewater in Natura 2000-gebieden.
Verdroging	Geen effect	Geen beïnvloeding van kwantiteit van grond- of oppervlaktewater in Natura 2000-gebieden.
Vernatting	Geen effect	Geen beïnvloeding van kwantiteit van grond- of oppervlaktewater in Natura 2000-gebieden.
Verandering stroomsnelheid	Geen effect	Geen beïnvloeding van oppervlaktewatersysteem in Natura 2000-gebieden.
Verandering overstromingsfrequentie	Geen effect	Geen beïnvloeding van oppervlaktewatersysteem in Natura 2000-gebieden.
Verandering dynamiek substraat	Geen effect	Geen beïnvloeding van bodemstructuur in Natura 2000-gebieden.
Verstoring door geluid	Geen effect	Enkel Natura 2000-gebied Leudal is gevoelig (i.v.m. voorkomen bever). Geen uitstraling van geluid wegverkeer tot in Natura 2000-gebieden. Voor de weg door het Natura 2000-gebied Leudal (Sint Elisabethsdreef en Roggelseweg) wordt een verkeersafname verwacht.
Verstoring door licht	Niet relevant	Geen gevoelige habitatrichtlijnsoorten.
Verstoring door trillingen	Geen effect	Enkel Natura 2000-gebied Leudal is gevoelig (i.v.m. voorkomen bever). Geen uitstaling van trillingen van wegverkeer tot in Natura 2000-gebieden. Voor de weg door het Natura 2000-gebied Leudal (Sint Elisabethsdreef en Roggelseweg) wordt een verkeersafname verwacht.
Optische verstoring	Geen effect	Geen verandering in bestaande menselijke activiteit binnen Natura 2000-gebied.
Verstoring door mechanische effecten	Geen effect	Geen verandering in bestaande menselijke activiteit binnen Natura 2000-gebied.
Verandering in populatiedynamiek	Geen effect	Geen beïnvloeding van populaties binnen Natura 2000-gebied.
Bewuste verandering soortensamenstelling	Geen effect	Geen sprake van uitzetten/herintroductie van soorten binnen Natura 2000-gebied.

Tabel 6: Mogelijke effecten van vaststelling van het PIP en MER N280-west in relatie tot de storingsfactoren voor Natura 2000-gebieden.

Passende beoordeling

Omdat significant negatieve effecten als gevolg van verzuring en/of vermesting door stikstofdepositie uit de lucht op basis van de voortoets niet op voorhand konden worden uitgesloten, is in vervolg hierop een passende beoordeling opgesteld. Ten behoeve van deze passende beoordeling is tevens een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd. Uit deze berekeningen (zie tabel 7) is gebleken dat de aanlegfase een tijdelijke depositietoename veroorzaakt op vier Natura 2000-gebieden. Daarnaast is voor de gebruiksfase een permanente toename in stikstofdepositie berekend op twee Natura 2000-gebieden, te weten Leudal en Sarsven en De Banen.

Natura 2000-gebied	*Aanlegfase (Mol N/ha/jaar)*	*Gebruiksfase (Mol N/ha/jaar)*
Roerdal	*+1,31 (+0,63)*	*-0,01*
Leudal	*-0,04 (-0,06)*	*+0,08*
Meinweg	*+0,40*	*-0,01*
Sarsven en de Banen	*+0,08*	*+0,19*
Swalmdal	*+0,05*	*-0,03*

Tabel 7: Toename stikstofdepositie aanleg- en gebruiksfase incl. mitigerende maatregelen

Vervolgens is in de passende beoordeling per Natura 2000-gebied voor elk van de aangewezen stikstofgevoelige habitats nader beoordeeld of deze stikstofdepositie leidt tot significant negatieve effecten [94]:

- *Effecten aanlegfase, Natura 2000-gebied Roerdal*

Het effect van stikstofdepositie door de realisering van het planvoornemen in de aanlegfase is niet significant negatief aangemerkt doordat regulier (maai)beheer zorgt voor een grotere afvoer van voedingsstoffen waaronder stikstof. Voor een groot deel van de hexagonen in het Roerdal waar sprake is van een tijdelijke (en veelal geringe) toename, wordt de KDW niet overschreden. Als de beheermaatregelen elk jaar zorgvuldig worden afgestemd op de kwetsbare periode van onder meer het donker pimpernelblauwtje (dus pas na de zomer maaien) en de beoogde uitbreidingen volgens de beheerplannen worden gerealiseerd, dan staat het planeffect het bereiken van de instandhoudingsdoelen in het Natura 2000-gebied Roerdal niet in de weg.

- *Effecten aanlegfase, Natura 2000-gebied Meinweg*

Voor dit Natura 2000-gebied is in de Passende beoordeling geconcludeerd dat door het uitvoeren van de beheerplanmaatregelen, de tijdelijke en veelal geringe toename op een klein percentage van de hexagonen binnen de habitattypen en leefgebieden geen significant negatief effect heeft op het behalen van de instandhoudingsdoelen.

- *Effecten aanlegfase, Natura 2000-gebied Sarsven en De Banen*

De habitattypen in Sarsven en De Banen zijn zeer kwetsbaar. Door het uitgebruik nemen van agrarische gronden (danwel het toepassen van agrarisch natuurbeheer) nabij dit Natura 2000-gebied, zijn negatieve effecten op de aangewezen habitattypen minimaal en is de tijdelijke toename op een zeer klein deel van H3130 (zwakgebufferde vennen) als niet-significant beoordeeld.

- *Effecten aanlegfase, Natura 2000-gebied Swalmdal*

Voor dit Natura 2000-gebied is in de passende beoordeling geconcludeerd dat de tijdelijke toename op gedeeltelijk overbelaste locaties in de aanlegfase van het plan N280 Leudal het behalen van de instandhoudingsdoelen niet in de weg staat. Daarnaast gaat het om zeer geringe toenamen die conform de landelijke richtlijn voor effecten in de aanlegfase zijn vrijgesteld van vergunningverlening. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de Passende beoordeling.

Conclusie aanlegfase:

Gezien de minimale toename van het plan en de over het algemeen geringe aantal hexagonen waarop de toename plaatsvindt, en de reeds uitgevoerde herstelmaatregelen worden samenvattend in de aanlegfase geen significante negatieve effecten van het plan verwacht. Bovendien vinden er ook lokaal afnames van stikstofdepositie plaats door het uitgebruik nemen van agrarische percelen, wat zelfs een positief effect heeft op de instandhoudingsdoelen.

- *Effecten gebruiksfase, Sarsven en De Banen.*

Voor de gebruiksfase is bepaald dat er sprake is van een permanente toename van de stikstofdepositie op 12% van de hexagonen waar zwakgebufferde vennen voorkomen. Op de overige 88% vindt een afname van stikstofdepositie plaats. Doordat in het plan ook wordt ingezet op verbetering van de goudgroene natuurzone (NNN), wordt een significant negatief effect voorkomen.

- *Effecten gebruiksfase, Leudal*

De effecten van het plan op het Natura 2000-gebied Leudal zijn in de gebruiksfase als niet significant beoordeeld. Het plan veroorzaakt toenames en afnames op drie stikstofgevoelige habitattypen. Tegelijkertijd wordt met beheermaatregelen gezorgd voor herstel en versterking van de robuustheid van deze habitattypen. Op ruim driekwart van de hexagonen met deze drie habitattypen is er bovendien sprake van afname van de stikstofdepositie.

In de passende beoordeling is samenvattend geconcludeerd dat zowel voor de aanlegfase als de gebruiksfase geen significant negatieve effecten worden verwacht op de aangewezen instandhoudingsdoelen in de Natura 200-gebieden Roerdal, Meinweg, Sarsven en De Banen, Swalmdal en Leudal. Het gaat veelal om zeer geringe toenamen van de stikstofdepositie ten gevolge van het planvoornemen en/of om zeer geringe oppervlakten waar een overbelasting plaatsvindt. Daarnaast is een groot deel van de Natura 20000-beheerplannen reeds uitgevoerd, wat voor een robuust systeem zorgt.

In de berekeningen is uitgegaan van de inzet van materieel Stage klasse IV. In het kader van de aanbesteding kunnen eisen gesteld worden aan de inzet van (of een percentage) volledig elektrisch materieel. De ontwikkelingen hiervan gaan momenteel snel, en zijn mogelijk eenvoudig toe te passen in de uitvoeringsperiode. Hierdoor kunnen tijdens de aanlegfase nog lagere waarden voor stikstofdepositie worden bereikt.

Bescherming plant- en diersoorten
Binnen het plangebied komen meerdere zeldzame en beschermde planten- en diersoorten voor. De voorkomende soorten in dit gebied zijn in beeld gebracht aan de hand van diverse flora- en faunaonderzoeken die gedurende het planproces meerdere malen zijn geactualiseerd. In onderstaande tabel zijn de aangetroffen soorten samengevat weergegeven.

Soort(groep)	Voorkomen
Vogels	
Algemeen voorkomende broedvogels	Diverse broedgelegenheden (bebouwing, bomen, ruigte en struweel)
Huismus	Twee nesten in te slopen woning Rijksweg 1, Baexem
	Vijf nesten in te slopen woning Rijksweg 32, Baexem
Torenvalk	Nestplaats aanwezig nabij plangebied: Oude Weerterweg 6, Baexem
Roofvogelhorst	In het Exatenbos is een roofvogelhorst aanwezig op circa 330 meter afstand van de N280.
Steenuil	Op circa 300 meter afstand van de N280 is een steenuilenterritorium aanwezig ter hoogte van de Paalweg te Baexem.
Kerkuil	Nestplaats op ca. 120 meter afstand (Kasteelweg 7 te Baexem)
Ransuil	In het Exatenbos is een ransuilenterritorium aanwezig.
Zoogdieren	
Algemeen voorkomende zoogdiersoorten	Verspreid in omgeving N280
Eekhoorn	Bomen binnen het plangebied zijn geschikt als nestboom voor eekhoorns.
Steenmarter	Geschikt leefgebied binnen N280. Te slopen bebouwing vormt potentieel verblijfsbiotoop.
Das	Van de meest nabij gelegen dassenverblijven zijn twee vluchtpijpen en een burcht gelegen binnen 200 meter afstand van de N280.
	De gehele omgeving van de N280 maakt deel uit van het totale leefgebied van de das. De N280 vormt hierin een barrière.
Bever	De Haelensebeek vormt een jaarronde verblijfplaats van de bever. Het meest nabijgelegen hol bevindt zich op circa 85 meter afstand van de N280.
	Het Berkven vormt leefgebied voor de bever. Jaarrond gebruik valt er niet te verwachten. Het meest nabijgelegen hol bevindt zich op circa 90 meter afstand van de N280.
Vleermuizen	

Soort(groep)	Voorkomen
Gewone dwergvleermuis	Kraamverblijfplaats in te slopen woning Rijksweg Zuid 4, Kelpen-Oler
	Zomer-/paarverblijfplaats in te slopen woning Rijksweg Zuid 4, Kelpen-Oler
	Paarverblijf in te slopen woning Rijksweg 1, Baexem
	Paarverblijf in te slopen woning (stal) Rijksweg 32, Baexem
	In totaal 7 vliegroutes over of parallel aan de N280
Ruige dwergvleermuis	Paarverblijf in boomholte nabij Kanaal Wessem-Nederweert
Laatvlieger	In totaal 2 vliegroutes over of parallel aan de N280
Rosse vleermuis	Paarverblijf in boomholte nabij Rijksweg 2, Baexem
Watervleermuis	Zomerverblijfplaatsen in kanaalbrug Kanaal Wessem-Nederweert
Amfibieën	
Algemeen voorkomende amfibiesoorten	Verspreid in omgeving N280
Alpenwatersalamander	Twee poelen nabij Kanaal Wessem-Nederweert vormen voortplantingswater. Omliggend grasland en bos vormt landhabitat.
Poelkikker	Twee poelen nabij Kanaal Wessem-Nederweert vormen voortplantingswater. Omliggend grasland en bos vormt landhabitat.
	Voorkomen ter plaatse van Beegderheide. Geen voortplantingswater binnen plangebied.
Heikikker	Voorkomen ter plaatse van Beegderheide. Geen voortplantingswater binnen plangebied.
Reptielen	
Levendbarende hagedis	Leefgebied ter plaatse van de Beegderheide.

Tabel 8: Beschermde diersoorten in het plangebied en omgeving.

In het compensatieplan (zie bijlage 7) is per soortgroep een uitgebreide beschrijving opgenomen van de effecten op beschermde soorten en de te treffen mitigerende en/of compenserende maatregelen om deze effecten te beperken (zie ook later). Ondanks het nemen van deze mitigerende maatregelen is het aanvragen van een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming voor enkele soorten noodzakelijk vanwege het feit dat het overtreden van enkele verbodsbepalingen zoals het vernielen van een vaste rust- en verblijfplaats niet altijd voorkomen kan worden.

Bescherming houtopstanden
Binnen het plangebied bevinden zich diverse bomenrijen en bossen, die vallen onder de bescherming van de Wet natuurbescherming. Dit betreft bomenrijen met meer dan 20 bomen en bossen/houtopstanden met een oppervlakte van meer dan 10 are (1.000 m^2). Zodra de werkzaamheden in uitvoering gaan, wordt minimaal 6 weken voorafgaand aan de werkzaamheden een melding bij de provincie Limburg gemaakt van de te kappen bomen binnen deze elementen. De provincie is hierbij bevoegd om een herplantplicht op te leggen voor de te kappen bomen.
Hoewel een melding nog niet aan de orde is, is wel rekening gehouden met een compensatieverplichting van de te kappen bomen. Hiervoor geldt in principe een 1:1 verplichting, waarbij hetzelfde aantal of dezelfde oppervlakte aan te kappen bomen wordt gecompenseerd.

De bossen binnen het plangebied behoren allen tot het NNN. Compensatie van deze oppervlakten is daarom direct meegenomen met de compensatie van de oppervlakteaantasting van NNN-gebieden. Aan te tasten bomenrijen vallen niet overal onder het NNN. Dit betreft de kap van circa 970 bomen. In het definitief ontwerp van de toekomstige N280 wordt echter voorzien in 838 stuks nieuwe laanbomen, 6 nieuwe bomen van groot formaat ten behoeve van de hopovers voor vleermuizen en 15.380 m^2 aan bosplantsoen voorzien, waarmee ook ruimschoots voldaan kan worden aan de compensatieverplichting voor bomenrijen. Het huidige plan voorziet daarom in voldoende herplantmogelijkheden ter compensatie van de te kappen bomen of bossen.

Natuurnetwerk Nederland

Het gevarieerde landschap van open en gesloten gebieden, doorsneden door verschillende beekdalen biedt waarde voor de in het gebied voorkomende natuur. Een deel van het gebied valt onder het natuurnetwerk Nederland (NNN). De landschappen binnen dit netwerk zorgen voor robuuste verbindingen tussen gebieden met hoge natuurwaarden. De natuurbeheertypen die voorkomen in de NNN gebieden in de omgeving van het tracé zijn: kruidenrijk en faunarijk grasland, rivier- en beekbegeleidend bos, droog schraalgrasland, haagbeuken- en essenbos, dennen- eiken- en beukenbos en droog bos met productie.

Compensatietaakstelling

In het compensatieplan dat ook als bijlage 7 bij deze toelichting is gevoegd zijn de diverse mitigerende en compenserende maatregelen omschreven. In dit compensatieplan zijn randvoorwaarden geconcretiseerd naar te treffen maatregelen binnen het project N280 Leudal. Om te kunnen borgen dat de reconstructie van de N280 Leudal conform de Wet natuurbescherming verloopt, wordt bij de maatregelen daarom regelmatig verwezen naar de minimale eisen voor mitigatie en compensatie. Om echter wel al inzicht te geven in mogelijk te treffen maatregelen, met name vanwege optredend ruimtebeslag van deze maatregelen, is per soort(groep), waar van toepassing, beschreven welke compenserende maatregelen aanbevolen worden voor het project.

Uit ervaring blijkt dat het praktisch is om het compensatieplan enigszins flexibel op te stellen, zodat er bij de uitvoering eventueel ruimte is voor kleine wijzigingen in de compensatie, wanneer werkzaamheden anders lopen dan gepland. Om toch te kunnen borgen dat de reconstructie van de N280 Leudal conform de Wet natuurbescherming verloopt, wordt in onderstaande maatregelen daarom regelmatig verwezen naar de minimale eisen voor mitigatie en compensatie. Om wel al inzicht te geven in mogelijk te treffen maatregelen, met name vanwege optredend ruimtebeslag van deze maatregelen, is per soort(groep), waar van toepassing, beschreven welke compenserende maatregelen aanbevolen worden voor het project. Mede aan de hand van deze informatie zijn inrichtingstekeningen gemaakt voor de gebieden waar compensatie plaats vindt.

Soort(groep)	Maatregel(en)	Ontheffing	Gewennings-/ realisatieperioden
Vogels			
Huismus	- Aanbrengen van 14 vervangende verblijfplaatsen binnen een afstand van 500 meter van de huidige nestplaats op een geschikte locatie. - Indien geen geschikt leefgebied aanwezig is nabij de vervangende verblijfplaatsen, dient dit gerealiseerd te worden. - Werkzaamheden met betrekking tot het huidige nest of directe omgeving uitvoeren buiten kwetsbare periode en buiten vorstperioden.	Ontheffing nodig voor: Verloren gaan van nestplaats van de huismus, inclusief bijbehorend leef-/foerageergebied (Wnb artikel 3.1.2 en 3.1.4.). Dankzij het treffen van de in dit natuurcompensatieplan beschreven mitigerende maatregelen, wordt het overtreden van overige verbodsbepalingen, zoals het doden van huismussen, voorkomen en is een ontheffing hiervoor niet aan de orde.	De vervangende verblijfplaatsen dienen minimaal drie maanden voor de start van de werkzaamheden aanwezig te zijn om vogels te laten wennen.
Zoogdieren			
Eekhoorn	- Kapwerkzaamheden uitvoeren in vrijgestelde periode (maart – april of	N.v.t.	

Soort(groep)	Maatregel(en)	Ontheffing	Gewennings-/ realisatieperioden
	juli tot en met november).		
Steenmarter	- Sloopwerkzaamheden uitvoeren in vrijgestelde periode (15 augustus tot en met februari).	N.v.t.	
Das	- Werken buiten kwetsbare nachtelijke periode. - Behouden functionaliteit faunatunnel Haelensebeek.	N.v.t.	
Bever	- Werken buiten kwetsbare nachtelijke periode. - Werkzaamheden met betrekking tot het leefgebied van de bever vinden plaats buiten de kwetsbare voortplantingsperiode (mei tot en met augustus) en buiten momenten in de winterperiode dat er ijs op het water ligt. - Behouden functionaliteit doorgang Haelensebeek en Berkven.	N.v.t.	
Vleermuizen			
Vleermuizen	- Er worden circa een jaar voorafgaand aan de sloop twee nieuwe vleermuistorens gerealiseerd en vleermuisverblijven aangebracht aan de huismussentil. - Nieuw te plaatsen verlichting langs de N280 wordt voorzien van armaturen om verstrooiing van licht te voorkomen. - Huidige hop-overs worden behouden middels het behoud/plaatsen van grote bomen. - De werkzaamheden worden uitgevoerd	Ontheffing nodig voor: Verlies van: - Kraamverblijfplaats gewone dwergvleermuis - Zomer-/paarverblijfplaats gewone dwergvleermuis - Twee paarverblijfplaatsen gewone dwergvleermuis - Paarverblijfplaats ruige dwergvleermuis - Twee zomerverblijfplaatsen watervleermuis (Wnb artikel 3.5.2 en 3.5.4.).	Vervangende vleermuisverblijfplaatsen dienen minimaal één jaar voor de start van de werkzaamheden gerealiseerd te zijn.

Soort(groep)	Maatregel(en)	Ontheffing	Gewennings-/ realisatieperioden
	buiten de kwetsbare periode van vleermuizen.	Dankzij het treffen van de in dit natuurcompensatieplan beschreven maatregelen, wordt het overtreden van overige verbodsbepalingen, zoals het doden van vleermuizen of het aantasten van vliegroutes, voorkomen en is een ontheffing hiervoor niet aan de orde.	
Amfibieën			
Alpenwatersalamander en Poelkikker (nabij kanaal W-N)	- Middels de realisatie van zowel voortplantingswater als landbiotoop, wordt het verlies aan landbiotoop gecompenseerd. - De werkzaamheden ter plaatse van geschikt landhabitat worden uitgevoerd buiten de meest kwetsbare periode van de poelkikker.	Ontheffing nodig voor het (tijdelijk) aantasten van landbiotoop van Alpenwatersalamander en Poelkikker (Wnb artikel 3.5.4 en 3.10.b). Dankzij het treffen van de in dit natuurcompensatieplan beschreven maatregelen, wordt het overtreden van overige verbodsbepalingen, zoals het doden van Alpenwatersalamanders en poelkikkers voorkomen en is een ontheffing hiervoor niet aan de orde.	Compenserend leefgebied voor Alpenwatersalamander en poelkikker dient functioneel te zijn voor aantasting van het huidige leefgebied. Functioneel wil hier zeggen dat aangeplant materiaal dermate van omvang is en gegraven poelen geschikt zijn dat de betreffende amfibieën er gebruik van kunnen maken. Dit heeft doorgaans minimaal een jaar nodig, maar kan ook langer duren.
Heikikker en poelkikker (nabij Beegderheide)	- Ter voorkoming van slachtoffers wordt op de grens van het plangebied een amfibieënscherm geplaatst.	N.v.t.	
Reptielen			
Levendbarende hagedis	- Werkzaamheden rondom Beegderheide (de aansluiting op de Napoleonsbaan) uitvoeren binnen vrijgestelde periode (15 augustus tot en met 15 oktober).	N.v.t.	

Soort(groep)	Maatregel(en)	Ontheffing	Gewennings-/ realisatieperioden
Overige soorten			
Algemeen voorkomende zoogdieren en amfibieën	- Rekening houden met de zorgplicht.	N.v.t.	
Algemeen voorkomende broedvogels	- Rekening houden met het broedseizoen	N.v.t.	
Algehele maatregelen			
Diverse soorten	- Middels het intensief beheren van de bermen direct langs de N280, wordt een toename aan verkeersslachtoffers voorkomen. - Faunarasters dienen (verkeers)slachtoffers te voorkomen. - De werkzaamheden ten behoeve van de N280 vinden bij voorkeur enkel overdag (tussen zonsopkomst en zonsondergang) plaats. Indien noodzakelijk kan in het ecologisch werkprotocol onderbouwd afgeweken worden.	N.v.t.	

Tabel 9: Resumé compensatiemaatregelen

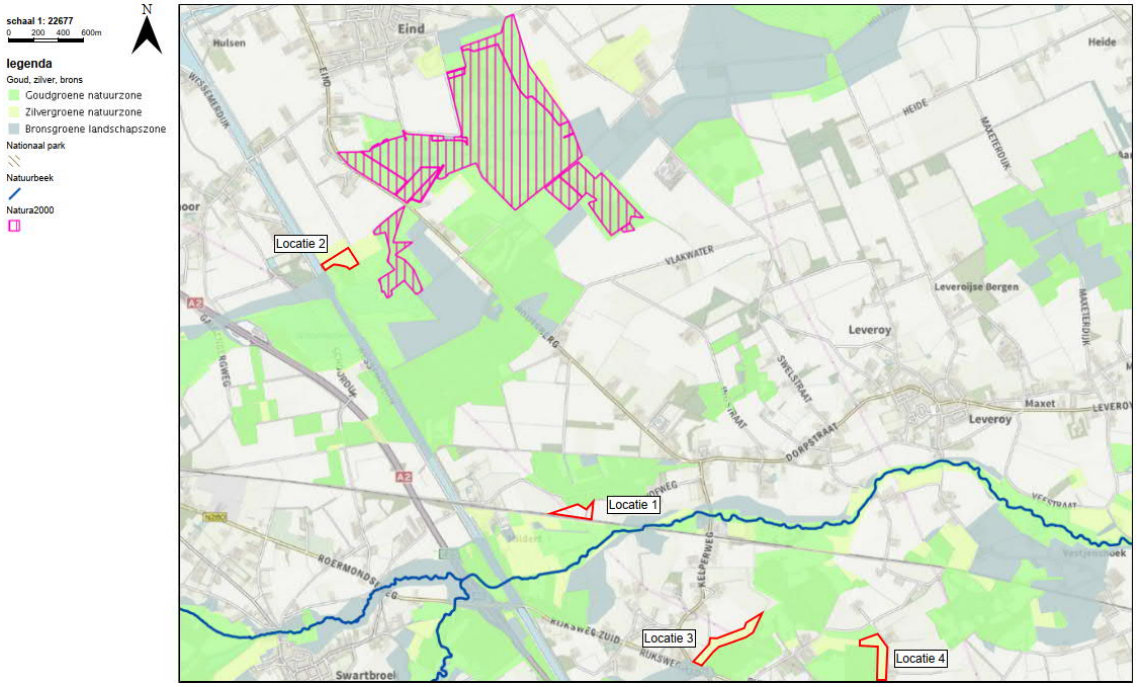
Compensatiepercelen

In de huidige en in de toekomstige situatie van de N280 Leudal is er sprake van vernietiging en verstoring van diverse delen van de goudgroene natuurzone (NNL). In overeenstemming met belanghebbenden is besloten dat voor het project N280 de saldobenaderingssystematiek zal worden gevolgd in het kader van de reconstructie van de N280. Deze aanpak is hier mogelijk doordat bij de uitvoering van het PIP de belangen: doorstroming, verkeersveiligheid, waterkwaliteit, waterhuishouding, landbouwkundig gebruik en natuurontwikkeling bij elkaar komen. De toelichtende nota die ook als bijlage bij deze toelichting is gevoegd, gaat in op de aan te tasten natuurwaarden (NNN) en is bedoeld als een toelichting op welke oppervlakte verbetering van de goudgroene natuurwaarden (NNN) plaatsvindt, waar dit plaatsvindt en hoe hier invulling aan wordt gegeven.

De totale opgave voor de herinrichting van de N280 Leudal als gevolg van directe en indirecte aantasting is afhankelijk van de locatie waar deze gerealiseerd wordt. De opgaves voor directe aantasting en indirecte aantasting mogen gecombineerd worden, wanneer aan voldoende compensatieoppervlak wordt voldaan binnen 'stil' gebied. De definitie van 'stil' gebied hierbij is dat het beoogde perceel buiten de begrenzing van een geluidsverstoring van 48 dB als gevolg van het plan dient te liggen. Afhankelijk van de locatie bedraagt de totale opgave 118.492 m^2 wanneer er hiervan minstens 37.625 m^2 binnen 'stil' gebied is gelegen, tot maximaal 156.117 m^2 (118.492 + 37.625) wanneer geen (delen) van de locaties buiten de begrenzing van 48 dB zijn gelegen.

Locaties ter verbetering van de goudgroene natuurzone (NNL)

Ten behoeve van de compensatie van aan te tasten goudgroene natuur (NNL) wordt gebruik gemaakt van artikel 2.6.4 van Provinciale Omgevingsverordening Limburg 2014 (POL 2014). Artikel 2.6.4 beschrijft de saldobenadering bij samenhangende ontwikkelingen. Het toepassen van dit artikel heeft geleid tot het aanwijzen van een viertal percelen die ter verbetering van de goudgroene natuurzone (NNN) worden ingezet. Deze percelen zijn in dit inpassingsplan voorzien van de bestemming 'Natuur' (Perceel 1 t/m 4 in navolgende afbeelding, eveneens opgenomen in de Verbeelding met een bestemming 'Natuur').



Afbeelding 16: ligging beoogde gebieden ten opzichte van N280, Goudgroene natuurzone, Zilvergroene natuurzone en Bronsgroene landschapszone

Een tweetal aanvullende percelen behoudt de bestemming 'Agrarisch', maar ter voorkoming van mogelijk negatieve invloed op stikstofdepositie is het niet langer toegestaan hier te bemesten. Betreffende twee percelen zijn reeds provinciaal eigendom en in de Verbeelding opgenomen met de restrictie qua bemesting.

Effecten en conclusie natuur

Wet natuurbescherming

In het plangebied en omgeving komt een breed scala aan natuurwaarden voor, onderverdeeld in beschermde gebieden en beschermde soorten. Van de soortgroepen, vogels, vleermuizen, grondgebonden zoogdieren, amfibieën en reptielen zijn beschermde soorten aangetroffen in het gebied. Om de natuurwaarden te behouden en het voorbestaan van soorten te beschermen, zijn er mitigerende en compenserende maatregelen opgesteld, zoals werken buiten kwetsbare periodes, het aanbieden van alternatieve verblijfplaatsen en verbeteren van habitat in nieuw leefgebied. In het compensatieplan worden de te verwachten effecten op de in het gebied voorkomende planten en diersoorten en de te nemen (mitigerende en compenserende) maatregelen toegelicht. Op basis van het uitgevoerde stikstofdepositie onderzoek en de uitgevoerde passende beoordeling blijkt dat ten gevolge van de her in te richten N280 Leudal, rekening houdend met de planeffecten, zowel voor de aanlegfase als de gebruiksfase geen significant negatieve effecten worden verwacht op de aangewezen instandhoudingsdoelen in de Natura 2000-gebieden Roerdal, Meinweg, Sarsven en De Banen, Swalmdal en Leudal. Het gaat veelal om zeer geringe toenamen van de stikstofdepositie ten gevolge van het planvoornemen en/of om zeer geringe oppervlakten waar een overbelasting plaatsvindt. Daarnaast is een groot deel van de Natura 2000-beheerplannen reeds uitgevoerd, wat voor een robuust systeem zorgt.

Natuurnetwerk Nederland
Daarnaast liggen er gebieden die vallen onder het NNN en door de provincie Limburg zijn aangewezen voor natuurontwikkeling. Negatieve beïnvloeding van de NNN-gebieden (vernietiging of verstoring) wordt gecompenseerd. Dit is uitgewerkt in het bijgevoegde compensatieplan (zie bijlage 7).

Relevantie voor het inpassingsplan
De compenserende en mitigerende maatregelen die nodig zijn vanwege de aantasting van natuurgebieden, flora en fauna en houtopstanden zijn op verschillende manieren meegenomen in de planvorming.

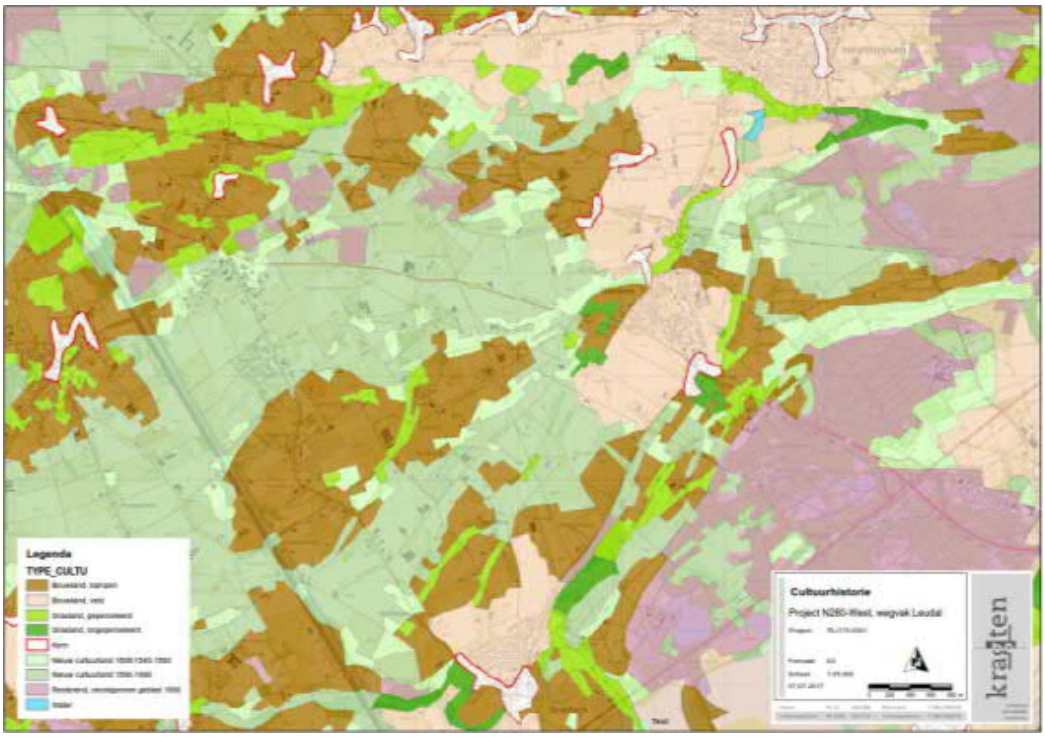
In de regels van dit plan is een aantal voorwaardelijke verplichtingen opgenomen zodat verzekerd is dat de volgende maatregelen ook daadwerkelijk worden getroffen en in stand worden gehouden: natuurcompensatie binnen het plangebied (incl. de specifieke inrichting van de compensatielocaties), de realisatie van twee vleermuistorens en een huismussentil en de realisatie van een vijftal voorzieningen voor de geleiding van vleermuizen. De gronden waar NNN-compensatie plaatsvindt, zijn opgenomen in dit inpassingsplan en voorzien van een passende bestemming: 'Natuur'. Tevens zijn voor deze compensatiegronden inrichtingsontwerpen opgenomen met de specifieke inrichting van de locaties. De faunatorens voor zowel de huismus (huismussentil) als de vleermuis(vleermuistorens) en de voorzieningen voor geleiding van vleermuizen zijn ook opgenomen in het bijgevoegde compensatieplan. De fauna torens zijn tevens in zowel de regels als op de verbeelding specifiek aangeduid in verband met de hoogte. Dit compensatieplan is ook gekoppeld aan de regels, waarin hier naar wordt verwezen (voorwaardelijke verplichting).

Daarnaast wordt conform het compensatieplan gewerkt en geacteerd. De benodigde vergunningen / ontheffingen worden aangevraagd. Aan de hand van de uitgevoerde onderzoeken en opgestelde mitigerende en compenserende maatregelen wordt er vanuit gegaan dat deze ook daadwerkelijk kunnen worden verkregen en dat er dus zicht is op verkrijging hiervan. De maatregelen zijn reeds opgesteld in samenspraak met het bevoegd gezag (Provincie Limburg). Zoals blijkt uit tabel 8 moet voor een aantal soorten een ontheffing worden aangevraagd, aangezien een verbodsbepaling uit de Wnb wordt overtreden. Middels de beschreven maatregelen wordt daarbij verzekerd (mede op basis van de vastgestelde kennisdocumenten van BIJ12) dat aan de gunstige staat van instandhouding van de betreffende soorten geen afbreuk wordt gedaan. Ook is er geen sprake van een andere bevredigende oplossing. In het kader van het ontwerpproces van de N280 Leudal zijn reeds diverse alternatieven multidisciplinair afgewogen, waaronder het aspect natuur, en hieruit is geen gunstiger alternatief gebleken. Doordat hiermee wordt voldaan aan de voorwaarden voor ontheffing verlening, zal dus redelijkerwijs ontheffing kunnen worden verkregen. De soortbeschermingsbepalingen van de Wnb staan het plan derhalve niet in de weg.

5.6 Landschap en cultuurhistorie

Hierna wordt ingegaan op het aspect 'landschap', de resultaten van de landschapsanalyse, het onderzoekskader en de relevantie voor het inpassingsplan. De meer uitvoerige analyse is opgenomen als bijlage 7 van deze toelichting. Deze rapportages bevatten het volledige onderzoek.

Onderzoekskader
Het Landschapskader Noord- en Midden Limburg zoals ook verwoord en toegelicht in paragraaf 4.3.6 van deze toelichting vormt het kader voor het aspect landschap. Daarnaast zijn de Cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Limburg en het monumenten inventarisatieproject het kader voor het aspect cultuurhistorie.

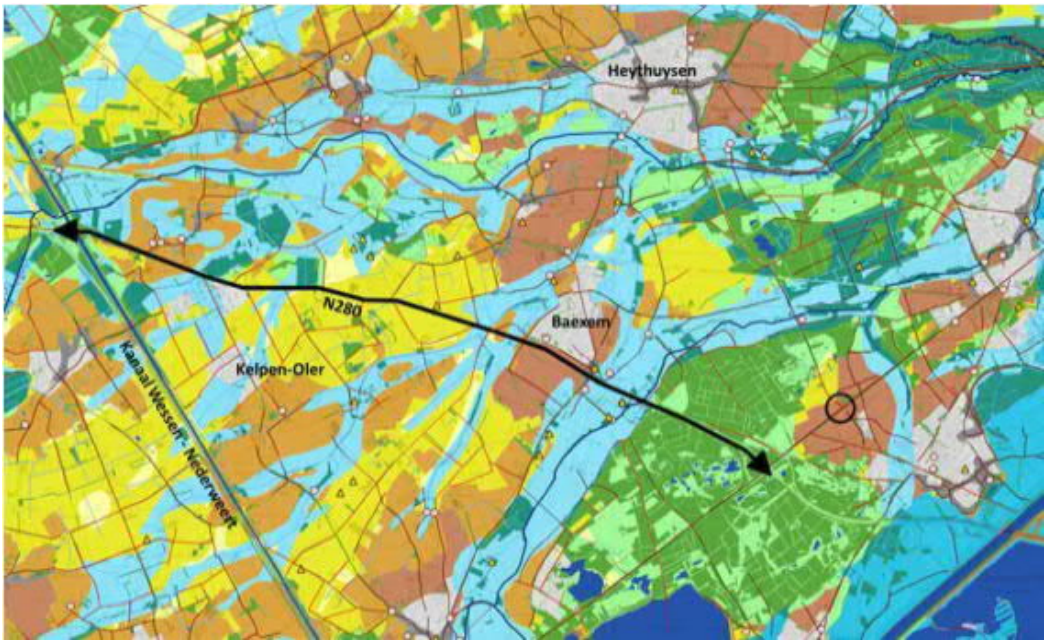


Afbeelding 14: Cultuurlandschappen in het studiegebied.

Onderzoeksresultaat

Landschap

De N280 Leudal loopt door een gebied met een relatief open karakter en een agrarisch grondgebruik. Het is een gebied dat ontstaan is onder invloed van de Maas. Het bestaat uit Maasterrassen, Maasmeanders en beekdalen. Een groot deel van het gebied is te typeren als jonge heideontginning-landschap; het meest westelijk deel van het plangebied is van oorsprong te typeren als Kampenlandschap. De N280 Leudal doorkruist een drietal beekdalen: de Berkven, de Rijdtbeek en de Haelensebeek, maar deze beken zijn thans vanaf de N280 niet altijd in het landschap waarneembaar.



Afbeelding 15: Landschapstypen in het studiegebied (Bron: Landschapskader Noord- en Midden-Limburg)

Ten oosten van Baexem is het beekdal van de Haelensebeek gelegen (lichtblauw in afbeelding hiervoor). Deze beek is circa 11 km lang en is vanuit cultuurhistorisch perspectief van belang vanwege de kastelen (Baexem, Exaten en Aldenghoor) die eraan gevestigd zijn. De oorspronkelijke beek is in het verleden gekanaliseerd, maar in 2016 heeft de beek weer een meer natuurlijk meanderende loop gekregen. Op de hoge zandrug (Exatenbosch), gelegen grond ten oosten van de beek, is een groot bos ontstaan. Dit bos was oorspronkelijk opgezet als productiebos (hakhoutbos) en heeft een vrij eenduidig gesloten karakter. Direct rondom het voormalige klooster Exaten, dat thans in gebruik is als AZC, en bij de hoeve staan enkele bijzondere en beeldbepalende bomen (eiken en beuken). Langs de Kasteelweg, bij de villa, staat een markante oude mammoetboom. Ten oosten en zuiden van de kern Baexem zijn oude bouwlanden (velden) aanwezig. Deze zijn in de afbeelding hiervoor met een bruine kleur aangegeven.

Het plangebied is te karakteriseren als agrarisch gebied met een relatief open karakter. Doordat bij de keuze voor het tracé van de nieuwe N280 Leudal zoveel mogelijk het tracé van de bestaande weg is gekozen, is de ingreep op het landschap beperkt. Ook de omleiding om Baexem is zo dicht mogelijk tegen de kern gelegen. Voor wat betreft de landschappelijke structuren langs de N280 Leudal is de bestaande boomstructuur aan weerszijden van de weg van belang. Bij het ontwerp van de N280 Leudal is getracht bestaande bomen langs de N280 zoveel mogelijk te behouden en deze in te passen in het wegontwerp. Als onderdeel van de landschappelijke inpassing van de vernieuwde N280 Leudal wordt het tracé aan weerszijden weer opnieuw aangeplant met bomen zodat het groene lint als nieuwe robuuste groenstructuur door het landschap weer wordt teruggebracht. Hiermee wordt zoveel mogelijk een uniform doorgaand groen lint door het landschap gecreëerd. Enkel ter plaatse van de molen Aurora (in verband met de aanwezige molenbiotoop) en bij het passeren van de hoogspanningslijnen wordt deze groenstructuur noodgedwongen onderbroken. Ook de belevingswaardes van de open- en geslotenheid van het achterliggende landschap worden door de geplande aanpassingen in het landschap niet aangetast. Zo neemt ter plaatse van de twee viaducten de kans op visuele hinder enigszins toe, maar het aantal gehinderde woningen is op deze plekken beperkt. Ter plaatse van de komomleiding Baexem wordt de weg verdiept aangelegd zodat ook hier visuele hinder voor woningen langs het bestaande tracé hier wordt verminderd. Met betrekking tot het criterium zichtlijnen is er zelfs sprake van een beperkt positief effect ten opzichte van de referentiesituatie. Door onderbreking van de bomenlaan ter plaatse van de beekdalen worden deze herkenbaarder in het landschap, waardoor historische waarden worden hersteld en versterkt.
Er is derhalve nauwelijks sprake van vernietiging van de huidige landschapswaarden.

<u>Cultuurhistorie</u>
De nieuwe N280 Leudal volgt met uitzondering van de verdiepte ligging ten zuiden van Baexem globaal het tracé van de bestaande N280. Daardoor is geen sprake van het aantasten van historische wegen en transportroutes. Langs de N280 is een laanbeplanting aanwezig in de vorm van volwassen eiken en berken. Vanwege de voorgenomen verbreding van de weg en de aanleg van parallelwegen en kunstwerken, is extra ruimte nodig en kan een deel van de bestaande laanbeplanting niet gehandhaafd blijven. Omdat het karakteristieke oorspronkelijke beplantingsstructuur betreft, is deze vernietiging, ondanks het feit dat deze op de CHW niet zijn aangegeven, toch als negatief effect aan te merken. Als onderdeel van de landschappelijke inpassing van de vernieuwde N280 Leudal wordt het tracé grotendeels aan weerszijden weer opnieuw aangeplant met bomen zodat het groene lint door het landschap weer wordt teruggebracht en dit negatieve effect wordt gemitigeerd. Ook worden plaatselijk bestaande bosopstanden geraakt, maar doordat het huidige tracé wordt gevolgd, is de omvang van dit negatieve effect beperkt. Tegelijkertijd worden aanwezige karakteristieke beken in het landschap weer beter zichtbaar gemaakt door de bomenlaan langs de N280 hier te onderbreken en in en rondom de beekpassage beekgerelateerde beplanting aan te brengen. Historische waarden worden zo hersteld en versterkt.

Ten aanzien van het thema historische bouwkunde is aangegeven dat in het studiegebied verschillende Rijksmonumenten aanwezig zijn. Deze worden als gevolg van de voorgenomen herinrichting van de N280-West, wegvak Leudal geen van allen fysiek aangetast. Wel worden vier woningen aangemerkt als MIP ten behoeve van de verbreding van de N280 Leudal geamoveerd. Daarnaast zijn zoals gezegd in het studiegebied meerdere (kruis)beelden aanwezig met historische waarde.

Het beeld 'onze lieve vrouw van de weg' ter plaatse van de kruising met de Grathemerweg kan blijven bestaan en ook in de toekomstige situatie een markante plek als toegang tot het dorp vormen. Overige kruisbeelden langs de N280 zullen in samenspraak met de belanghebbenden worden verplaatst.

Relevantie voor het inpassingsplan

Zoveel als mogelijk is rekening gehouden met het landschap ter plaatse en in de directe omgeving van het plangebied van dit inpassingsplan. Het ontwerp voorziet in een landschappelijke inpassing, zodat de N280 Leudal past in het landschap. Ook is zoveel als mogelijk rekening gehouden met aanwezige cultuurhistorische waarden.
De aspecten landschap en cultuurhistorie staan de verdere planvorming en de realisatie van het initiatief niet in de weg.

5.7 Geluid

Hierna wordt ingegaan op het aspect 'geluid', de resultaten van het uitgevoerde akoestische onderzoek, het onderzoekskader en de relevantie voor het inpassingsplan. De rapportage van het uitgevoerde onderzoek is opgenomen als bijlage 8 van deze toelichting. Deze rapportage bevat het volledige onderzoek.

Onderzoekskader

De geluidswetgeving vanwege wegverkeerslawaai is uitgewerkt in de Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit geluidhinder (Bgh). De geluidwetgeving is van toepassing op de aanleg van een nieuwe weg, de wijziging van een bestaande weg of de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen in de zone van een weg. Dit rapport heeft betrekking op de situatie 'aanleg van een nieuwe weg' en op de situatie 'wijziging van een bestaande weg'.

Wettelijke aftrek

Op grond van verdere ontwikkelingen in de techniek en het treffen van geluidreducerende maatregelen aan de motorvoertuigen is te verwachten dat het wegverkeer in de toekomst minder geluid zal produceren dan momenteel het geval is. Binnen de Wet geluidhinder is in artikel 110g juncto artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 de mogelijkheid geschapen om deze vermindering van de geluidproductie in de geluidbelasting door te voeren. Deze aftrek bedraagt:

a. 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 56 dB is;
b. 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 57 dB is;
c. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting afwijkt van de onder a en b genoemde waarden;
d. 5 dB voor de overige wegen;
e. 0 dB bij de bepaling van de geluidwering van de gevel.

Voor de nieuwe N280 is de aftrek snelheidsafhankelijk voor die wegvakken waarop de snelheid in de nieuwe situatie gelijk zijn aan of meer bedragen dan 70 km/uur. Voor kruisingen en rotondes, waar de feitelijke snelheid lager is, is met betrekking tot de te hanteren aftrek, worst case, aangesloten bij de aftrek die geldt voor de maximale toegestane snelheid ter plaatse. Voor de parallelwegen en aansluitende wegvakken waarop de snelheid in de huidige situatie minder dan 70 km/uur bedraagt, is een aftrek van 5 dB van toepassing.

Onderzoeksresultaat

Het onderzoek is, conform het gestelde in de Wet geluidhinder uitgevoerd en maakt de geluidbelasting inzichtelijk ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen (woningen) binnen het aandachtsgebied voor geluid, de wettelijk vastgestelde zone, vanwege de nieuw aan te leggen wegdelen en de vanwege de aanleg her in te richten wegdelen van het onderliggend wegennet.

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

Het onderzoek is uitgevoerd volgens de regels van het vigerende Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Uit de berekeningen voor de aanleg van het nieuwe wegvak van de N280 bij Baexem blijkt dat voor een aantal woningen de voorkeurswaarde van 48 dB wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt in geen enkel geval overschreden. Uit de doelmatigheidsafweging blijkt dat het toepassen van het stiller wegdektype SMA NL8 G+ doelmatiger is dan het toepassen van het stiller wegdektype DDB. Het toepassen van schermen stuit op overwegende bezwaren van landschappelijke aard. Na het toepassen van het stiller wegdektype SMA NL8 G+ resteren nog overschrijdingen van de voorkeurswaarde. Hiervoor wordt een hogere waardenprocedure doorlopen.

Uit de berekeningen voor die delen van de weg waaraan een fysieke wijziging plaatsvindt, is bij een aantal woningen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (2 dB of meer toename). Uit de doelmatigheidsafweging blijkt dat het toepassen van het stiller wegdektype SMA NL8 G+ doelmatiger is dan het toepassen van het stiller wegdektype DDB. Voor de woningen waarvoor, zonder maatregelen een reconstructie wordt bepaald, wordt na het toepassen van maatregelen een geluidbelasting berekend die lager is dan de heersende waarde.

De cumulatieve geluidbelasting bedraagt ten hoogste 62 dB ter plaatse van de woning Rijksweg 4. Het akoestisch woon- en leefklimaat is bij een aantal woningen te beoordelen als matig, bij één woning als tamelijk slecht. Er is niet automatisch bij alle woningen sprake van een goede ruimtelijke ordening. De geluidbelasting is eveneens bepaald ter plaatse van de gevel met de laagste geluidbelasting. Deze geluidbelastingen zijn te beoordelen als goed tot redelijk. Dit houdt in dat er een buitenruimte is met een geluidbelasting waarvoor geldt dat sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Er is derhalve sprake van een goed woon- en leefklimaat voor het aspect geluid. Daarmee is ook sprake van een goede ruimtelijke ordening. Daarnaast hebben alle woningen waarvoor een hogere waarde dient te worden verleend, een geluidluwe gevel danwel verslechtert het woon- en leefklimaat in de woning niet.

Relevantie voor het inpassingsplan

Uit het onderzoek blijkt dat het toepassen van het stille wegdektype SMA NL8 G+ conform het Actieplan omgevingslawaai doelmatig is.

In de regels van dit inpassingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om ervoor te zorgen dat daadwerkelijk het genoemde stille wegdektype (of vergelijkbare maatregelen) wordt toegepast en in stand wordt gehouden. Hierbij wordt ook verwezen naar het uitgevoerde akoestisch onderzoek. Het aspect geluid staat de verdere planvorming en de realisatie van het initiatief niet in de weg.

5.8 Luchtkwaliteit

Hierna wordt ingegaan op het aspect 'luchtkwaliteit', de resultaten van het uitgevoerde onderzoek, het onderzoekskader en de relevantie voor het inpassingsplan. De rapportage van het uitgevoerde onderzoek is opgenomen als bijlage 9 van deze toelichting. Deze rapportage bevat het volledige onderzoek.

Onderzoekskader

De eisen waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen zijn opgenomen in titel 5.2 ("luchtkwaliteitseisen") van de Wet milieubeheer. Hierin is opgenomen dat een project doorgang kan vinden indien aan minimaal één van de volgende eisen wordt voldaan:

- Het project resulteert niet in een overschrijding van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.
- Het project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Saldering moet plaatsvinden in een gebied dat een functionele of geografische relatie heeft met het plan. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. Meer informatie over projectsaldering is te vinden in de Handreiking 'Projectsaldering luchtkwaliteit 2007'.
- Het project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is sinds 1 augustus 2009 in werking. In het NSL is het begrip NIBM gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO_2 en PM_{10}. In het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteit)' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteit)' zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.
- Een project past binnen het NSL of binnen een regionaal programma van maatregelen.

De onder het eerste aandachtstreepje genoemde grenswaarden in de Wet milieubeheer geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit dat op een aangegeven tijdstip moet zijn bereikt.
Conform de Wet milieubeheer dient rekening te worden gehouden met de concentraties van verschillende stoffen in de lucht. De achtergrondconcentraties in Nederland van zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen, ozon, arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen zijn dusdanig laag dat geen overschrijding van de luchtkwaliteit aangaande deze stoffen is te verwachten.

In het uitgevoerde onderzoek zijn alleen de maatgevende stoffen stikstofdioxide en fijn stof beschouwd.
De grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide zijn hierna weergegeven.

<u>Zwevende deeltjes (fijn stof)</u>
De Wet milieubeheer geeft de volgende grenswaarden voor zwevende deeltjes:
PM10:

- 40 $\mu g/m^3$ als jaargemiddelde concentratie;
- 50 $\mu g/m^3$ als 24-uurgemiddelde concentratie, die 35 keer per jaar mag worden overschreden.

PM2,5:

- 25 $\mu g/m^3$ als jaargemiddelde concentratie;

<u>Stikstofdioxide</u>
De Wet milieubeheer geeft de volgende grenswaarden voor stikstofdioxide (NO2):

- 40 $\mu g/m^3$ als jaargemiddelde concentratie;
- 200 $\mu g/m^3$ als uurgemiddelde concentratie, die 18 keer per jaar mag worden overschreden.

Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl) is getoetst in het jaar waarin activiteiten mogelijk worden vergund dan wel een plan wordt vastgesteld, terwijl tevens aangegeven wordt of de beschouwde situatie in de toekomst past binnen de normen voor luchtkwaliteit.

Onderzoeksresultaat

In het geval van de realisatie van een nieuwe weg wordt een mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit veroorzaakt door de mogelijke toename van verkeersbewegingen over de weg en de hierop aansluitende verkeersaders. De emissies vanwege het plan zijn berekend aan de hand van emissiefactoren uit de literatuur en specifieke plangegevens. Met een verspreidingsmodel is de immissie ten gevolge van het plan berekend. Het onderzoek is uitgevoerd conform de van toepassing zijnde regels zoals die volgen uit de Wet milieubeheer. Uit de berekeningsresultaten blijkt dat ruimschoots wordt voldaan aan de normstelling overeenkomstig het gestelde in de Wet milieubeheer.

Relevantie voor het inpassingsplan

Voorgaande betekent dat de consequenties op het gebied van luchtkwaliteit geen belemmering vormen voor de realisatie van het plan.

5.9 Externe veiligheid

Hierna wordt ingegaan op het aspect 'externe veiligheid', de resultaten van het uitgevoerde onderzoek, het onderzoekskader en de relevantie voor het inpassingsplan. De rapportage van het uitgevoerde onderzoek is opgenomen als bijlage 10 van deze toelichting. Deze rapportage bevat het volledige onderzoek.

Onderzoekskader

Transport gevaarlijke stoffen over de weg

De regelgeving rond de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen volgt per 1 april 2015 uit de gewijzigde Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) (Stb. 2013, nr. 307). De Wet vervoer gevaarlijke stoffen vervangt de nota en de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvgs). In de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) worden normwaarden gegeven voor twee verschillende typen risico's: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. In het Basisnet is de maximale omvang voor de verschillende transportmodaliteiten vastgelegd. Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen bepaalde grenzen wordt dit vervoer over weg, binnenwater en spoor gegarandeerd. Het Basisnet heeft betrekking op de Rijksinfrastructuur: hoofdwegen (snelwegen), hoofdwaterwegen (binnenwateren) en hoofdspoorwegen. In de Regeling basisnet is opgenomen waar risicoplafonds liggen langs transportroutes en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkeling.

In de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) is vastgelegd hoe de risico's van transport van gevaarlijke stoffen berekend en geanalyseerd moeten worden. Overeenkomstig het Bevt (artikel 8, lid 1) en de HART (paragraaf 2.1) hoeven geen beperkingen aan het ruimtegebruik van een plan te worden gesteld in het gebied dat op meer dan 200 meter van een route of tracé ligt. Indien de risicobron op minder dan 200 meter afstand van het plangebied is gelegen, is de ligging van de plaatsgebonden risicocontouren en de (toename van de) hoogte van het groepsrisico een aandachtspunt.

Risiconormen

Het begrip risico wordt in beeld gebracht door middel van twee begrippen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer van gevaarlijke stoffen. De hoogte van het GR representeert de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van de transportroute in één keer het dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval op die transportroute.

Transport gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het begrip risico wordt in beeld gebracht door middel van twee begrippen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een buisleiding verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het transport van gevaarlijke stoffen door die buisleiding. De hoogte van het GR representeert de kans per jaar per kilometer buisleiding dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van de buisleiding in één keer het dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval met die buisleiding. Voor hogedruk aardgasleidingen is sinds 1 mei 2010 het rekenpakket CAROLA beschikbaar voor het berekenen van de externe veiligheidsrisico's van ondergrondse hogedruk aardgastransportleidingen. CAROLA staat voor: Computer Applicatie voor Risicoberekeningen aan Ondergrondse Leidingen met Aardgas. Het rekenpakket is gebaseerd op een rekenmethodiek die is ontwikkeld door Gasunie en het RIVM.

Onderzoeksresultaten

Hierna komen de verschillende onderzoeksresultaten / beschouwingen aan de orde zoals ook opgenomen in bijlage 10.

Gebleken is dat het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) als gevolg van de N280 binnen het wegvak blijft en daarnaast geen PAG geldt voor het wegvak te hoogte van het plangebied. Geconcludeerd wordt dat deze veiligheidsafstanden géén belemmering opleveren voor de planontwikkeling.

Naast het plaatsgebonden risico is de hoogte van het groepsrisico een aandachtspunt bij de planvorming. Aangetoond is dat de hoogte van het groepsrisico als gevolg van de N280, zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie lager is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Wel vindt er een toename van de hoogte van het groepsrisico plaats.

Ten westen van het plangebied is een hogedruk aardgasleiding aanwezig, die verlegd wordt. Op grond van de toekomstige ligging is uit berekeningen gebleken dat de verlegging niet leidt tot een toename van de hoogte van het groepsrisico. Voor de verlegging van deze leiding is in februari 2021 een separaat bestemmingsplan vastgesteld om er zo voor te zorgen dat de nieuwe gasleiding, vooruitlopend op de werkzaamheden ter hoogte van de Kelperbrug, kan worden aangelegd en in gebruik kan worden genomen. De huidige leiding wordt te zijner tijd verwijderd. Het inpassingsplan N280 Leudal en het bestemmingsplan voor de gasleiding ter hoogte van de Kelperbrug zijn op elkaar afgestemd.

Eventuele overige externe veiligheidsrelevante risicobronnen zijn eveneens beschouwd. Gebleken is dat er geen inrichtingen in de nabijheid van het tracé zijn die van invloed zijn op het plangebied. Daarnaast is een verantwoording van het groepsrisico uitgevoerd die Gedeputeerde Staten gebruiken om te komen tot een verantwoording van het groepsrisico. Zie hiervoor bijlage 10 van deze toelichting. Het bevoegd gezag heeft in het kader van deze ruimtelijke procedure advies ingewonnen bij de Veiligheidsregio Limburg-Noord. Het onderzoek, aangevuld met het advies van de Veiligheidsregio en de verantwoording van de hoogte van het groepsrisico, wordt ter besluitvorming van de acceptatie van het restrisico aan Provinciale Staten voorgelegd.

Bij een ongeval met toxische stoffen kan de brandweer, optreden door de gaswolk neer te slaan of te verdunnen/op te nemen met water. Hiertoe dienen voldoende bluswatervoorzieningen nabij de risicobron aanwezig te zijn. De bereikbaarheid van de risicobron is bij een toxisch scenario maatgevend.
In geval van een plasbrand zal de inzet van de brandweer vooral gericht zijn op blussen van de plasbrand en eventuele secundaire branden. Opgemerkt wordt dat voor deze weg geen sprake is van een plasbrandaandachtsgebied. Gebleken is dat voor de voornoemde scenario's een bluswatercapaciteit benodigd is van 180 m^3/uur, uitgevoegd als 2 voorzieningen van elk 90 m^3/uur. Deze capaciteit blijkt langs de N280 (nog) niet voorhanden te zijn. Door de brandweer wordt geadviseerd bij de rotondes ter hoogte van Baexem en Kelpen extra bluswatervoorzieningen met een capaciteit van 90 m^3/uur te treffen. Deze bluswatervoorzieningen zullen op de door de brandweer geadviseerde posities gerealiseerd worden.

Relevantie voor het inpassingsplan

Het aspect externe veiligheid staat de planvorming en de realisatie van het initiatief niet in de weg. Op grond van het onderzoek externe veiligheid en de verantwoording groepsrisico is geconcludeerd dat de bluswatervoorzieningen op twee locaties aangevuld moeten worden. In het PIP is hier rekening mee gehouden.

5.10 Trillingen

Hierna wordt ingegaan op het aspect 'Trillingen', de resultaten van het uitgevoerde onderzoek, het onderzoekskader en de relevantie voor het inpassingsplan. De rapportage van het uitgevoerde onderzoek is opgenomen als bijlage 11 van deze toelichting. Deze rapportage bevat het volledige onderzoek.

Onderzoekskader

Bij de beoordeling van trillingen ten gevolge van wegen wordt aangesloten bij de richtlijn "Hinder voor personen - Deel B uit de Meet- en beoordelingsrichtlijn: Trillingen" uit 2013 van de Stichting Bouwresearch (SBR). In deze publicatie wordt voor de beoordeling van de gewijzigde situatie van wegverkeer aangegeven dat als uitgangspunt geldt dat de wijziging niet mag leiden tot een verhoging van de aanwezige trillingssterkte, waarbij de trillingssterkte niet lager hoeft te zijn dan de streefwaarden die gelden voor de nieuwe situatie. Dit betekent dat de trillingssterkte in de ongewijzigde situatie bekend moet zijn voordat de wijziging plaatsvindt.

Onderzoeksresultaat

In de huidige situatie wordt ter plaatse van alle beoordelingslocaties voldaan aan de streefwaarden voor trillinghinder. De te verwachten trillingsniveaus ten gevolge van de nieuwe weg zijn getoetst aan de criteria die hieraan worden gesteld in de genoemde SBR-richtlijn. Ten behoeve van de aanleg wordt een aantal wegdelen van het onderliggend wegennet fysiek gewijzigd (verlegd). Voor deze wegdelen is bepaald of er sprake is van een toename van de te verwachten trillingsniveaus. Dit is met name relevant voor die locaties waar de weg na herinrichting op kleinere afstand van woningen komt te liggen. De woningen met de grootste toename van de trillingssterkten in de situatie vóór en ná herinrichting zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Locatie	V_{max} huidig	V_{max} toekomstig	Toename
Rijksweg Zuid 8	0,0313	0,0532	0,0219
Rijksweg Zuid 8a	0,03	0,0493	0,0193
Rijksweg Noord 4	0,0437	0,0599	0,0162
Rijksweg 15	0,0706	0,086	0,0154
Rijksweg Zuid 9	0,0445	0,0562	0,0117
Baexemerweg 2	0,0776	0,0856	0,008
Rijksweg Noord 8	0,0451	0,0509	0,0058
Rijksweg 26	0,0811	0,0855	0,0044
Rijksweg Zuid 5	0,0769	0,0794	0,0025
Keversbroek 3	0,0226	0,024	0,0014
Rijksweg 10	0,079	0,0804	0,0014
Keversbroek 3	0,022	0,0233	0,0013
Rijksweg Zuid 5	0,0635	0,0646	0,0011
Rijksweg 24	0,0679	0,0689	0,001

Tabel 10: Rekenresultaten

Uit de berekeningen (zie ook bijlage 2 van het onderzoek in bijlage 11 van deze toelichting) blijkt dat bij een aantal woningen de trillingssterkte in de toekomst toeneemt. Deze toename wordt berekend doordat de weg in de toekomst na herinrichting op kleinere afstand van deze woningen wordt gesitueerd. De afstandswijziging is echter zeer gering, waardoor de toenames ook zeer gering zijn.

Ter plaatse van de woningen waar een toename wordt berekend, is de trillingssterkte getoetst aan de streefwaarden voor nieuwe situaties. De streefwaarden worden gerespecteerd. De trillingssterkte V_{per} bedraagt in alle gevallen 0.

Relevantie voor het inpassingsplan

De trillingsniveaus voldoen aan het gestelde in de SBR-richtlijn "Hinder voor personen - Deel B uit de Meet- en beoordelingsrichtlijn: Trillingen". Er is derhalve sprake van een goed woon- en leefklimaat voor het aspect trillingen en dus van een goede ruimtelijke ordening.
Het aspect trillingen als gevolg van de aanleg van de N280 Leudal en de aanpassingen aan het aangrenzende / onderliggende wegennet staat de verdere planvorming niet in de weg.

5.11 Duurzaamheid

Duurzaamheid speelt op diverse aspecten in de plan- en uitvoering van de voorgenomen reconstructie van de N280 Leudal een rol. In het uitvoeringscontract dat wordt aanbesteed wordt vastgelegd welke eisen er aan de uitvoerende aannemer worden gesteld ten behoeve van bijvoorbeeld CO_2-reductie tijdens de uitvoeringsfase, bijvoorbeeld door de inzet van een percentage elektrisch materieel in de wegenbouw. Deze maatregelen zijn op dit moment in de planvorming nog niet allemaal bekend.

In de planvormingsfase is duurzaamheid gedefinieerd als het ontwerpen van een robuuste, toekomstvaste oplossing. Uit de verkeerskundige analyse en de toets op doelbereik, blijkt dat dat in dit project bij het uitgewerkte Definitief Ontwerp het geval is. Een duurzaam ontwerp betekent ook dat al in de planvormingsfase wordt nagedacht over de kosten voor het toekomstig beheer. Naast de initiële investeringskosten, zijn ook de toekomstige beheerkosten bepalend voor de Total Cost of Ownership (TCO) die aan de orde zijn in dit project. Om die reden is er bijvoorbeeld in het DO voor gekozen om de parallelwegen, fietspaden en (turbo)rotondes in beton uit te voeren en niet in asfalt. Hierdoor hoeft minder frequent onderhoud te worden uitgevoerd. Dit is niet alleen kostentechnisch interessant, maar heeft eveneens een positieve invloed op omgevingshinder (minder omgevingshinder). Langs de N280 Leudal wordt spaarzaam omgegaan met verlichting. Enkel daar waar dat ten behoeve van de veiligheid nodig is, bijvoorbeeld op kruispunten en kruisingen, worden verlichtingsarmaturen geplaatst. Deze worden voorzien van LED-verlichting. In de huidige situatie is langs nagenoeg de volledige weg verlichting aangebracht.

Relevantie voor het inpassingsplan

Bij de verdere uitwerking wordt rekening gehouden met de duurzaamheidsambities en met gezondheidsaspecten zoals hiervoor omschreven.

5.12 Explosieven

Hierna wordt ingegaan op het aspect ‘niet gesprongen explosieven’ (NGE), de resultaten van het uitgevoerde onderzoek, het onderzoekskader en de relevantie voor het inpassingsplan. De rapportage van het uitgevoerde onderzoek is opgenomen als bijlage 12 van deze toelichting. Deze rapportage bevat het volledige onderzoek.

Onderzoekskader

Bij het indicatieonderzoek dienen volgens het WSCS-OCE een aantal bronnen verplicht te worden geraadpleegd. In het navolgende overzicht staat schematisch weergegeven welke bronnen dit zijn en of hieraan bij dit onderzoek gehoor is gegeven. Aanvullende bronnen dienen in bepaalde in het certificatieschema vastgelegde situaties te worden gehanteerd. De conclusie ‘verdacht’ wordt bij voorkeur vastgesteld op basis van twee of meer onafhankelijke bronnen.

BRON:	RAADPLEGEN:		GERAADPLEEGD:
	Verplicht	*Optioneel*	
Literatuur	Y		Ja
Gemeente- en provinciaal archief	Y		Ja
Nederlands Instituut voor Militaire Historie		Y	Ja
Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie		Y	Ja
Explosieven Opruimingsdienst Defensie	Y		Ja
Luchtfotocollectie Universiteit Wageningen	Y		Ja
Luchtfotocollectie Topografische Dienst Zwolle	Y		Ja
Luchtfotocollectie The Aerial Reconnaissance Archives (Edinburgh)		Y	Ja
The National Archives (Londen)		Y	Ja
Bundesarchiv-Militärarchiv (Freiburg)		Y	Ja
The National Archives (Washington)		Y	Nee
Getuigen		Y	Nee
AANVULLEND BRONNENONDERZOEK ECG:			
Semistatische archiefdiensten Ministerie Defensie te Rijswijk	*Nvt.*		Ja
Nationaal Archief te Den Haag	*Nvt.*		Ja

Tabel 11: overzicht geraadpleegde bronnen.

Onderzoeksresultaat

Uit het vooronderzoek blijkt het volgende.
Het doel van de studie is het verkrijgen van een, door middel van het verzamelen en verwerken van relevant historisch feitenmateriaal, gefundeerd antwoord op de volgende drie kernvragen:

1. Is het onderzoeksgebied of een deel hiervan betrokken geweest bij oorlogshandelingen (indicaties) en is er daardoor sprake van een verhoogde kans op het aantreffen van Conventionele Explosieven oftewel van verdacht gebied?

Op basis van archiefonderzoek en luchtfoto-interpretatie zijn er binnen en nabij het onderzoeksgebied indicaties achterhaald van oorlogshandelingen in de vorm van de aanwezigheid van loopgraven, militaire stellingen en inslagkraters als gevolg van artilleriebeschietingen. Hierdoor is er sprake van een verhoogde kans op het aantreffen van Conventionele Explosieven en is het onderzoeksgebied als VERDACHT aangemerkt.

2. Zijn er gebeurtenissen (contra-indicaties) die een aanwijzing vormen dat een (mogelijk verdacht) gebied als onverdacht kan worden aangemerkt?

Er zijn contra-indicaties achterhaald binnen het als verdacht aangemerkte gebied in de vorm van de aanleg van verhardingen in het oostelijk deel van het onderzoekstracé. Deze grondroerende activiteiten worden als contra-indicatief aangemerkt, met andere woorden: deze naoorlogse geroerde bodemlagen zijn als ONVERDACHT aangemerkt.

3. Indien er sprake is van verdacht gebied wat is dan de (sub)soort, hoeveelheid en verschijningsvorm van de vermoede Conventionele Explosieven?

Naar aanleiding van voorgaande deelconclusies kan worden opgemaakt dat er binnen het onderzoeksgebied sprake is van twee verschijningsvormen: gedumpt en verschoten. Bij de (sub)soort bij de verschijningsvormen verschoten en gedumpt worden met name (dus niet uitsluitend) brisantgranaten van het kaliber 3.7inch en 25-ponder vermoedt. Binnen de locaties 'gedumpt' worden tevens munitieartikelen van Duitse infanterie vermoed. De hoeveelheid kan op basis van de beschikbare gegevens niet feitelijk worden vastgesteld.

Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden en de mogelijk- en onmogelijkheden binnen het als verdacht aangemerkte onderzoeksgebied, wordt in overleg met een gecertificeerd opsporingsbureau bepaald welke uitvoeringsprocedures dienen te worden gehanteerd met betrekking tot een veilige omgang met explosieven. De detectie- en eventuele benaderwerkzaamheden worden door een WSCS-OCE gecertificeerd bedrijf uitgevoerd.

Relevantie voor het inpassingsplan

Bij de verdere planvorming en realisatie van het initiatief wordt rekening gehouden met de resultaten van het vooronderzoek. De resultaten van het vooronderzoek staan de verdere planvorming en realisatie van het initiatief niet in de weg.

6 JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Opzet provinciaal inpassingsplan

Provincies hebben op basis van de Wro de bevoegdheid om bestemmingsplannen te maken. In die situaties wordt in de Wro gesproken van inpassingsplannen. Met dit instrument kunnen de provinciale belangen ruimtelijk vastgelegd worden. Dit is in paragraaf 3.5.1 van de Wro geregeld voor provinciale inpassingsplannen.
De inhoudelijke en procedurele aspecten van een inpassingsplan zijn vrijwel gelijk aan die van het bestemmingsplan zoals beschreven in de afdelingen 3.1, 3.2 en 3.3. Er bestaat wel een extra verplichting om de gemeenteraad te horen. Hoe een provincie dit doet is vormvrij.

Ingevolge het Besluit ruimtelijke ordening bestaat een bestemmingsplan en ook dit inpassingsplan uit (plan)regels en de verbeelding. Deze twee onderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden beschouwd. Het inpassingsplan gaat vergezeld van een toelichting waarin de achtergronden en motivatie uiteen worden gezet.

Het provinciaal inpassingsplan is een provinciaal instrument waarin regels zijn opgenomen voor het gebruik (in de ruime zin van het woord) van gronden en bouwwerken. Zowel de burger als de overheid moet zich houden aan het inpassingsplan. Door middel van dit inpassingsplan geeft de provincie handen en voeten aan haar doelstellingen voor de N280 Leudal. Dit geschiedt door het leggen van bestemmingen en daarbij aan te geven wat wel en niet is toegestaan.

In de planopzet is aansluiting gezocht bij de recente uitgave "Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen", kortweg SVBP. De van het bestemmingsplan deel uitmakende planregels worden - voor zo ver nodig geacht - van een nadere toelichting voorzien. De planregels geven inhoud aan de op de verbeelding gegeven bestemmingen. De regels geven aan waarvoor de gronden al dan niet mogen worden gebruikt en wat en hoe er mag worden gebouwd.

Conform de landelijke standaard zijn de regels ondergebracht in vier hoofdstukken:
Hoofdstuk 1: In dit hoofdstuk worden de in de planregels gehanteerde begrippen nader verklaard, zodat interpretatieproblemen zoveel mogelijk worden voorkomen. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze bepaalde afmetingen dienen te worden gemeten.
Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsregels. Hierin worden de op de verbeelding aangegeven bestemmingen omschreven en wordt bepaald op welke wijze de gronden en opstallen gebruikt mogen worden.
Hoofdstuk 3 bevat bepalingen die van toepassing zijn op meerdere bestemmingen, zodat het uit praktische overwegingen de voorkeur verdient deze in een afzonderlijk hoofdstuk onder te brengen.
Hoofdstuk 4 bevat de overgangs- en slotregels. Hierin is het overgangsrecht geregeld alsmede de titel.

Voor de enkelbestemmingen en dubbelbestemmingen geldt een vaste opbouw. Niet alle elementen hoeven hierbij steeds te worden opgenomen. De volgende onderdelen komen (deels) terug bij de diverse bestemmingen:

- Bestemmingsnaam: Aangesloten is bij de voorgeschreven benamingen uit de SVBP 2012. De bestemmingen staan in alfabetische volgorde.
- Bestemmingsomschrijving: Hierin komt tot uiting welke doeleinden aan de betreffende gronden zijn toegekend. Het betreft een verdere uitwerking van de bestemmingsnaam.
- Bouwregels: Hierin zijn de situerings- en maatvoeringseisen opgenomen voor bouwwerken.
- Afwijken van de bouwregels: Onder dit kopje worden mogelijkheden geboden voor kleine afwijkingen in maatvoering en situering.
- Specifieke gebruiksregels: Deze regeling geeft een nadere invulling aan de gebruiksmogelijkheden.
- Afwijken van de gebruiksregels: Onder dit kopje zijn regels opgenomen onder welke voorwaarden van verboden gebruik kan worden afgeweken.
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden: Via dit instrument wordt voorkomen dat de bestemming wordt gefrustreerd door werken en

werkzaamheden binnen het bestemmingsgebied. Activiteiten die een nadeel kunnen toebrengen zijn slechts toegestaan indien hiervoor een vergunning is verkregen. Het verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden die worden uitgevoerd in het kader van de uitvoering van het inrichtingsplan of de werkzaamheden in het kader van het inrichtingsplan overschrijden de archeologische ondergrenzen. Bij overschrijding van de archeologische ondergrenzen zijn deze werkzaamheden vergunning- en (archeologisch) onderzoeksplichtig.

- Wijzigingsbevoegdheid: Dit instrument biedt de mogelijkheid om grotere afwijkingen van het inpassingsplan door te voeren.

6.2 Toelichting op bestemmingsregeling

Hierna wordt een toelichting gegeven op de verschillende bestemmingen die zijn opgenomen in regels en verbeelding. Veelal zijn deze bestemmingen overgenomen conform het reeds ter plaatse geldende bestemmingsplannen (Nederweert en Leudal).

Agrarisch

Gronden, aangrenzend aan het tracé, zijn of worden aangekocht. De nu geldende (soms woon) bestemming komt te vervallen. Deze gronden hebben een bestemming gekregen, aansluitend aan de bestemming van aangrenzende gronden. Dit is vaak de agrarische bestemming. De agrarische bestemming is zoveel mogelijk overgenomen conform de geldende bestemmingsplannen. Bepalingen die niet relevant zijn, of ontwikkelingen mogelijk maken die niet reëel zijn, direct naar een weg, zijn achterwege gelaten.

Voor de twee percelen die ingezet worden ter voorkoming van negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie is een specifieke gebruiksregel opgenomen, waarmee bemesting wordt uitgesloten.

Agrarisch met waarden – 4

Dit betreffen de gronden, direct grenzend aan de N280 Leudal die zijn voorzien van de bestemming 'Agrarisch met waarden – 4', conform de agrarische bestemming van aangrenzende percelen. Deze bestemming heeft als doel het behoud en de versterking van de natuurlijke waterhuishouding, en de daarvan afhankelijke landschappelijke en natuurlijke waarden, alsmede de realisering van een veerkrachtig watersysteem (conservering, opvang hoge waterafvoer) en versterking van de landschappelijke structuur.

Bedrijf

Deze bestemming is opgenomen voor het tankstation binnen het plangebied. Bedrijfsactiviteiten in milieucategorie 1 en 2 van de lijst van bedrijfsactiviteiten (lichte bedrijvigheid) zijn bij recht toegestaan. Het tankstation is specifiek aangeduid als verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd. Het volledige bouwvlak mag worden bebouwd.
In het artikel zijn nog enige afwijkingsmogelijkheden opgenomen.

Groen

De bestemming 'Groen' is onder andere toegekend aan de bermen langs de weg. Zo wordt de groene inpassing gegarandeerd en inzicht geboden in de ligging van de weg. Binnen deze bestemming zijn naast groen ook waterhuishoudkundige voorzieningen, kunstwerken en diverse ander voorzieningen toegestaan.

Natuur

De gronden waar natuurcompensatie plaatsvindt hebben in dit inpassingsplan de bestemming Natuur gekregen om er voor te zorgen dat natuurcompensatie ook daadwerkelijk plaats kan vinden. In de bestemming 'Verkeer' is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten behoeve van de realisatie van deze natuur conform bijgevoegd compensatieplan.

Verkeer

De bestemming Verkeer is toegekend aan de aan te leggen / her in te richten weg en bijbehorende parallelwegen, fietspaden, kunstwerken, rotondes, aansluitende wegdelen, etc. Binnen deze bestemming wordt

de herinrichting / aanleg van de weg voorzien. Om inzicht te bieden in de ligging van de weg, hebben bermen de 'Groen'-bestemming gekregen. Het ontwerp van de weg heeft als basis gediend voor de begrenzing van deze bestemming.

Water
De waterlopen (A-watergangen) binnen het plangebied, zijn conform geldende regeling in het bestemmingsplan buitengebied van de gemeente Leudal bestemd.

De volgende dubbelbestemmingen en aanduidingen zijn zoveel als mogelijk conform het geldende bestemmingsplan buitengebied overgenomen.

Leiding - Gas
Voor de hoofdaardgastransportleiding is de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' opgenomen conform de huidige en de nieuw beoogde ligging nabij de Kelperbrug. Deze dubbelbestemming waarborgt een ongestoorde ligging van de leiding en daarmee tevens de externe veiligheid.

Leiding – Hoogspanningsverbinding
De hoogspanningsverbinding in het plangebied is conform de regeling in het Reparatie- en veegplan Buitengebied Leudal 2016, met de dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' bestemd. Deze dubbelbestemming waarborgt de bescherming van de hoogspanningsleiding.

Waarde – Archeologie en Waarde - Archeologie1, 4, 5, en 6
In lijn met ter plaatse geldende dubbelbestemmingen zijn de eventueel aanwezige archeologische waarden beschermd middels deze dubbelbestemmingen. Voor het plangebied binnen de gemeente Nederweert (gronden natuurcompensatie) is aangesloten bij de ter plaatse geldende regeling voor 'Waarde – Archeologie'. Voor de overige dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie' is aangesloten bij de regelingen uit het Reparatie- en veegplan Buitengebied Leudal 2016.
Binnen de gemeente Leudal zijn de gebieden met een archeologische verwachtingswaarden conform de gemeentelijke archeologische beleidskaart bestemd als 'Waarde - Archeologie'. Per onderzoekscategorie van de bodemingrepen (oppervlakte en diepte) is een aparte bestemming opgenomen. Deze nummering komt overeen met de nummering van de archeologische beleidskaart.
Om te toetsen of het uitvoeren van archeologisch onderzoek benodigd is, is de oppervlakte leidend. De dieptemaat geeft aan dat tot die diepte de bodem reeds verstoord is.

Waarde – Bufferzone hydrologisch gevoelige gebieden
Ter bescherming van hydrologisch gevoelige gebieden is een beschermende dubbelbestemming opgenomen. In de dubbelbestemming zijn beperkende bouwregels opgenomen en een vergunningstelsel om af te wijken van de bouwregels. De dubbelbestemming is conform de regeling in het Reparatie- en veegplan Buitengebied Leudal 2016.

Waterstaat – Beschermingszone watergang
Langs een aantal waterlichamen die in beheer van Waterschap Limburg zijn, geldt een zone waar beperkingen gelden voor activiteiten die niet vallen onder het beheer en onderhoud van de waterloop. Ook gelden er beperkingen voor activiteiten anders dan ontwikkeling en bescherming van de ecologische waarden van de waterloop. Deze regeling is opgenomen conform Bestemmingsplan Buitengebied Nederweert.

Waterstaat – Waterlopen
Langs een aantal waterlichamen die in beheer van Waterschap Limburg zijn, geldt een zone waar beperkingen gelden voor activiteiten die niet vallen onder het beheer en onderhoud van de waterloop. Ook gelden er beperkingen voor activiteiten anders dan ontwikkeling en bescherming van de ecologische waarden van de waterloop. Deze regeling is opgenomen conform Reparatie- en veegplan Buitengebied Leudal 2016.

Ook voor de gebiedsaanduidingen geldt, dat deze in verbeelding en regels zijn opgenomen conform Reparatie- en veegplan Buitengebied Leudal 2016 of Bestemmingsplan Buitengebied Nederweert. Hierna is een korte toelichting opgenomen op de regelingen.

Gebiedsaanduiding milieuzone – boringsvrije zone

Voor de boringsvrije zone is een gebiedsaanduiding opgenomen. Deze gebiedsaanduiding heeft een signaleringsfunctie. Ter plaatse geldt primair het bepaalde in de Omgevingsverordening Limburg.

Gebiedsaanduiding milieuzone – extensiveringsgebied intensieve veehouderij

Gebieden waarin uitbreiding, hervestiging, nieuwvestiging en omschakeling van intensieve veehouderij niet mogelijk is, danwel onmogelijk wordt gemaakt zijn met specifiek aangeduid op de verbeelding.

Gebiedsaanduiding milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied

Ter plaatse van het grondwaterbeschermingsgebied is een gebiedsaanduiding opgenomen. Deze gebiedsaanduiding heeft een signaleringsfunctie. Ter plaatse geldt primair het bepaalde in de Omgevingsverordening Limburg.

Gebiedsaanduiding overige zone – kernrandzone

Rond de kernen geldt een kernrandzone van 200 m. Deze zone is geïntroduceerd om een scheiding aan te brengen tussen mens- en dierconcentraties. Binnen deze aanduiding mag geen uitbreiding plaatsvinden van de bestaande intensieve veehouderij en zijn geen agrarische bedrijven mogelijk met een bouwvlak groter dan 2,5 hectare.

Gebiedsaanduiding overige zone – landschappelijke elementen

De kleinschalige landschapselementen zijn allen aangeduid met de gebiedsaanduiding 'Landschappelijke elementen'. Ter plaatse dient het type landschapselement behouden te blijven. In de regels is hiertoe een bijlage opgenomen met een kaart waarop de type landschapselementen staan aangegeven. Het betreft de volgende elementen: groep bomen, poel, bomenrij, knotbomenrij, gemengd bos, graft, houtsingel, houtwal, loofbos, naaldbos, populierenopslag en steilrand. Ter plaatse van deze aanduiding moet voor het uitvoeren van de genoemde werken, geen bouwwerken zijnde of van werkzaamheden een omgevingsvergunning worden verleend.

Gebiedsaanduiding overige zone – openheid

Gebieden waar de aanwezige openheid een belangrijke waarde vormt, is de gebiedsaanduiding 'Openheid' opgenomen. Ter plaatse dient de openheid van het landschap zoveel mogelijk behouden en waar mogelijk versterkt te worden. Dit houdt in dat nieuwvestiging van agrarische bedrijven en het aanbrengen van beplanting is onder voorwaarden toegestaan. Ter plaatse van deze aanduiding moet voor het uitvoeren van de genoemde werken, geen bouwwerken zijnde of van werkzaamheden een omgevingsvergunning worden verleend.

Gebiedsaanduiding veiligheidszone – bevi

Rond het lpg-tankstation bij Baexem, is een veiligheidszone opgenomen. Binnen deze zone zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toegestaan.

Gebiedsaanduiding vrijwaringszone – hoogspanningsverbinding

Ter plaatse van de (bovengrondse) hoogspanningsverbinding binnen het plangebied geldt een vrijwaringszone, waarbinnen geen gevoelige objecten mogen worden gerealiseerd.

Gebiedsaanduiding vrijwaringszone – molenbiotoop

Ter bescherming van de instandhouding en belangen van de molen, zijn binnen een zone van 400 meter rondom de molen nadere regels ten aanzien van de bouwhoogte van nieuw op te richten gebouwen en bouwwerken van toepassing. Deze maximaal toegestane bouwhoogte is mede afhankelijk van de afstand van de bebouwing tot de molen. Met een formule wordt deze maximale bouwhoogte berekend. In een bijlage bij de regels is deze formule nader toegelicht en uitgeschreven.

Gebiedsaanduiding vrijwaringszone – spoor
Ter plaatse van deze aanduiding mag geen bebouwing worden opgericht.

Gebiedsaanduiding vrijwaringszone – vaarweg
De gronden ter plaatse van deze aanduiding zijn conform het Barro bestemd voor de veilige doorvaart van de scheepvaart. Daarom mogen ter plaatse geen gebouwen worden gebouwd.

Gebiedsaanduiding vrijwaringszone – weg 0 – 50 m
Ter plaatse van deze aanduiding mag geen bebouwing worden opgericht anders dan met de Rijksweg A2 verband houdende bouwwerken, zoals geluidswerende en ecologische voorzieningen.

Gebiedsaanduiding vrijwaringszone – weg 50 – 100 m
Ter plaatse van deze aanduiding mag geen bebouwing worden opgericht anders dan met de Rijksweg A2 verband houdende bouwwerken, zoals geluidswerende en ecologische voorzieningen.
Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het voorgaande voor het bouwen van een bouwwerk, mits door de bouw van dit bouwwerk de verkeersbelangen niet onevenredig worden geschaad. Daartoe dient vooraf de betrokken wegbeheerder te worden gehoord.

7 UITVOERBAARHEID

7.1 Economische uitvoerbaarheid

In deze paragraaf wordt ingegaan op de financiële uitvoerbaarheid van de reconstructie van de N280 Leudal, zoals juridisch-planologisch mogelijk gemaakt in dit inpassingsplan.

Economische uitvoerbaarheid is een criterium dat met name in de beoordeling van ruimtelijke plannen aan de orde is. In het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) is bepaald dat in de toelichting op het bestemmingsplan (in deze het inpassingsplan) in ieder geval 'de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan' moeten zijn opgenomen. Dit volgt uit artikel 3.1.6 Bro. Het gaat daarbij over de financiële uitvoerbaarheid, waaronder planschade, de vraag of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om het plan te realiseren, maar ook over economische uitvoerbaarheid, of het plan in de planperiode gerealiseerd kan worden. In het geval van de N280 Leudal is er sprake van een besluit op het gebied van ruimtelijke ordening en dient voor de vaststelling van het plan de economische uitvoerbaarheid getoetst te worden.

De voorgenomen reconstructie van de N280 Leudal is mogelijk dankzij bijdragen van de Provincie Limburg, de gemeente Leudal en Rijkswaterstaat. Hiervoor zijn inmiddels overeenkomsten getekend. Volledigheidshalve wordt opgemerkt (zie ook paragraaf 3.1 van deze toelichting) dat eind 2019/begin 2020 een heroverweging van de verschillende mobiliteitsopgaven en -ambities op het gebied van spoor, fiets en wegen is uitgevoerd op grond van diverse criteria, waaronder de beschikbare middelen. Op basis hiervan hebben Provinciale Staten op 14 februari 2020 ingestemd met het voorstel om de inhoudelijke scope van het project N280 Leudal niet te wijzigen. Het plan wordt geheel met overheidsgelden verwezenlijkt. Met de ondertekening van de financiële afspraken is de economische uitvoerbaarheid geborgd.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Deze paragraaf beschrijft het proces dat is doorlopen voor de planvorming van de N280 Leudal. Hierin zijn twee sporen te onderscheiden: een formeel spoor in de vorm van de procedure van dit inpassingsplan en een spoor waarin overleg en afstemming heeft plaatsgevonden met de omgeving. Hierna wordt ingegaan op het formele spoor. Voor een omschrijving van het overleg en de afstemming die hebben plaatsgevonden wordt hier verwezen naar hoofdstuk 3 van deze toelichting.

7.2.1 Vooroverleg

Het ontwerp van de N280 Leudal is besproken met diverse instanties zoals betrokken gemeenten, Rijkswaterstaat, Waterschap Limburg, Gasunie, Veiligheidsregio etc. Verkregen informatie, op- en/of aanmerkingen vanuit deze overleggen zijn meegenomen en integraal verwerkt in het definitief ontwerp van de weg dat wordt mogelijk gemaakt in dit inpassingsplan.

7.2.2 Ter visie legging

Het ontwerp inpassingsplan wordt ter visie gelegd in het gemeentehuis van Leudal (te Heythuysen) en Nederweert en op het provinciehuis te Maastricht en is tevens digitaal raadpleegbaar. Een ieder heeft dan de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Alle zienswijzen worden van een antwoord voorzien. De zienswijzennota met daarbij (eventueel) een nota van wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen, worden toegevoegd aan de toelichting van het inpassingsplan. Vervolgens wordt het inpassingsplan met daarbij onder andere de nota van zienswijzen en eventueel de nota wijzigingen vastgesteld door provinciale staten van Limburg.

BIJLAGEN

B1 OVERZICHT PLANGEBIED

B2 MILIEUEFFECTRAPPORT N280 LEUDAL

B3 WATERHUISHOUDKUNDIG ONDERZOEK

B4 BODEMONDERZOEKEN

B5 ARCHEOLOGISCH ONDERZOEK

B6 VOORTOETS EN PASSENDE BEOORDELING

B7 FLORA EN FAUNA EN COMPENSATIEPLAN

B8 AKOESTISCH ONDERZOEK

B9 ONDERZOEK LUCHTKWALITEIT

B10 ONDERZOEK EXTERNE VEILIGHEID EN VERANTWOORDING GROEPSRISICO

B11 ONDERZOEK TRILLINGEN

B12 ONDERZOEK NIET GESPRONGEN EXPLOSIEVEN