



**Royal
HaskoningDHV**
Enhancing Society Together

Bestemmingsplan Verbindingsweg Milsbeek

Toelichting

Documenttitel: Bestemmingsplan Verbindingsweg Milsbeek
Toelichting

Status: Vastgesteld

Datum: 22 september 2021

Projectnaam:

Projectnummer: BG8082

Opdrachtgever: Gemeente Genneep

Referentie:

Auteur(s): M. Kieboom, J. Woolderink

Collegiale toets: F. Baarslag

Datum/paraaf toets:

Vrijgegeven door: K. Bruijsten

Datum/paraaf vrijgave:

Verbindingsweg Milsbeek

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	7
1.3 Vigerende plannen	8
1.4 Bij het plan behorende stukken	9
1.5 Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2 Huidige situatie	11
2.1 Historie	11
2.2 Ruimtelijke karakteristiek omgeving en cultuurhistorie	12
Hoofdstuk 3 Beleidskader	17
3.1 Rijksbeleid	17
3.2 Provinciaal beleid	21
3.3 Regionaal beleid	27
3.4 Gemeentelijk beleid	30
Hoofdstuk 4 Planbeschrijving	35
4.1 Uitgangspunten	35
4.2 Nut en noodzaak	36
4.3 Vormgeving Verbindingsweg	38
4.4 Landschappelijke inpassing	40
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten	47
5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)	47
5.2 Luchtkwaliteit	49
5.3 Geluidhinder	50
5.4 Externe veiligheid	52
5.5 Bodemkwaliteit	53
5.6 Water	54
5.7 Ecologie	56
5.8 Stikstofdepositie	61
5.9 Archeologie	62
5.10 Trillingen	65
5.11 Overige	66
Hoofdstuk 6 Juridische planopzet	69
6.1 Standaard en plansystematiek	69
6.2 Toelichting op de regels	69
Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid	73
7.1 Economische uitvoerbaarheid	73
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	73

Bijlagen bij toelichting

Bijlage 1 Verkeersintensiteit prognosejaar 2030 excl. Verbindingsweg

Bijlage 2 Verkeersintensiteit prognosejaar 2030 incl. Verbindingsweg

Bijlage 3	Telrapport najaar 2019
Bijlage 4	Landschappelijk inpassingsplan
Bijlage 5	Vormvrije m.e.r.-beoordeling
Bijlage 6	Onderzoek luchtkwaliteit
Bijlage 7	Akoestisch onderzoek
Bijlage 8	Externe veiligheid onderbouwing
Bijlage 9	Advies Veiligheidsregio Limburg-Noord
Bijlage 10	Actualiserend bodem-vooronderzoek
Bijlage 11	Onderzoek waterhuishouding
Bijlage 12	Actualisatie rapport waterhuishouding
Bijlage 13	Verkennd flora- en faunaonderzoek
Bijlage 14	Nader soortenonderzoek
Bijlage 15	Mitigatie- en compensatieplan
Bijlage 16	Oplegnotitie Soortenbescherming en provinciale gebiedsbescherming
Bijlage 17	Onderzoek stikstofdepositie
Bijlage 18	Stikstofbeoordeling
Bijlage 19	Archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek
Bijlage 20	Onderzoek trillingen
Bijlage 21	Vooronderzoek Conventionele Explosieven
Bijlage 22	Nota van Zienswijzen

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 21 maart 2018 zijn er raadsverkiezingen geweest. In het coalitieakkoord 2018-2022 dat in vervolg op de gehouden verkiezingen tot stand is gekomen, is het belang van verkeer voor de leefbaarheid en de vitaliteit van de gemeente als speerpunt benoemd. In dat kader en tegen deze achtergrond is de verkeerssituatie op de Zwarteweg opnieuw tegen het licht gehouden.

De Zwarteweg is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom van Milsbeek. De van oorsprong provinciale weg heeft een duidelijke verkeersontsluitende functie en heeft een maximumsnelheid van 50km/u. De weg heeft geen vrijliggende fietsvoorzieningen en fietsers worden op de rijbaan afgewikkeld. De weg heeft voor een gebiedsontsluitingsweg een relatief smal profiel met aan weerszijden woningen dicht op de rijbaan. De Zwarteweg is onderdeel van de route tussen de N271 en Groesbeek. Naast het doorgaande verkeer in de richting van Groesbeek wordt de Zwarteweg binnen de kern Milsbeek ook als ontsluitingsweg gebruikt voor het zandtransport van en naar zandwinlocatie Koningsven - De Diepen.

Uit diverse verkeerstellingen, voor het laatste in het najaar van 2019, blijkt dat er circa 5.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik maken van de Zwarteweg. Van de totale hoeveelheid verkeer is circa 14% (middel) zwaar verkeer. Dit is voor een weg binnen de bebouwde kom meer dan een aandeel van 10% dat wenselijk is.

Op basis van de specifieke situatie met relatief veel vrachtverkeer, fietsers op de rijbaan en een smal wegprofiel staat de verkeersveiligheid en de leefbaarheid voor de omwonenden van de Zwarteweg onder druk. De verkeerssituatie voor fietsers kan niet verbeterd worden, omdat er vanwege de aanwezige woningen onvoldoende ruimte beschikbaar is om vrijliggende fietspaden aan de leggen. Daarbij komt dat een aantal woningen dicht op de weg staat. Hoewel aan de wettelijke geluids- en trillingsnormen wordt voldaan, is er door de hoeveelheid geluid en trillingen wel sprake van een verminderd woon- en leefklimaat.

De gemeente is daarom voornemens een nieuwe Verbindingsweg om Milsbeek te realiseren. Door de toevoeging van de Verbindingsweg aan het wegennet wordt een beter alternatief voor het verkeer dat nu gebruik maakt van de Zwarteweg, geboden. Het planvoornemen wordt planologisch mogelijk gemaakt middels voorliggend bestemmingsplan.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De Verbindingsweg vormt een rechtstreekse verbinding tussen de Ringbaan in Milsbeek en de N271. De weg is voorzien aan de zuidoostzijde van de kern Milsbeek. Van noord naar zuid takt de Ringbaan af en loopt de Verbindingsweg dan deels parallel aan de Kroonbeek in zuidelijke richting. Vervolgens kruist de Verbindingsweg de Kroefsestraat ter hoogte van de Kromsteeg, waarna deze ten oosten van de gebouwen van CNC aansluit op de plek waar nu de Driekronenstraat aansluit op de N271. De Verbindingsweg zal gerealiseerd worden op gronden die momenteel voor agrarische doeleinden gebruikt worden.



Figuur 1.1: Ligging plangebied Verbindingsweg

1.3 Vigerende plannen

Het bestemmingsplan Verbindingsweg Milsbeek vervangt gedeeltelijk de voorgaande bestemmingsplannen:

Naam voorgaande plannen	Vaststelling door Raad
Buitengebied Gennepe	3 april 2012
Reparatie- en veegbestemmingsplan Buitengebied	19 maart 2014
Paraplubestemmingsplan Kwetsbare gebiedskwaliteiten Gemeente Gennepe	23 september 2019

Het gehele plangebied is gelegen binnen het vigerende plan Buitengebied Gennepe. Het plangebied is bestemd als 'Agrarisch', 'Agrarisch met waarden – Natuur en Landschap', 'Water' en 'Verkeer'.

Voor delen van het plangebied is een dubbelbestemming van toepassing:

- 'Waarde – Archeologie 4'. Hierbij geldt een onderzoeksgrens bij verstoringen groter dan 2500 m² en/of dieper dan 50 cm.
- 'Waarde – Ontwikkelingszone groen'. Deze gronden zijn bestemd voor behoud, bescherming, herstel en versterking van de ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden. Op deze gronden mag niet worden gebouwd.
- 'Waterstaat – Bergend regime'. Deze gebieden dienen te worden getoetst aan de Beleidsregels grote rivieren, als onderdeel van het waterbergend en stroomvoerend rivierbed. Deze dubbelbestemming geldt voor het gehele plangebied.

Ter plaatse van het paraplubestemmingsplan is een dubbelbestemming 'Waarde - Gebiedskwaliteiten' van toepassing, deze geldt niet voor het gehele plangebied. Deze gronden zijn bestemd voor behoud, het herstel en de versterking van de op deze gronden voorkomende cultuurhistorische en/of aardkundige waarden zoals vervat in het 'Beleidskader Hoogwaterveiligheid en het borgen van kwetsbare gebiedskwaliteiten Gemeente Gennepe'. Dit beleidskader wordt nader toegelicht in Hoofdstuk 3 Beleidskader.

1.4 Bij het plan behorende stukken

Dit bestemmingsplan bestaat uit drie delen:

- een verbeelding, waarop de bestemmingen in het plangebied zijn aangegeven;
- regels, waarin de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de op de verbeelding vermelde bestemmingen zijn opgenomen;
- en voorliggende toelichting, waarin de keuzes die in het bestemmingsplan worden gemaakt nader gemotiveerd en verantwoord worden. Hierin staat ook beschreven wat het vigerend beleid inhoudt en hoe bij de ontwikkeling met (milieu)planologische aspecten rekening is gehouden.

De verbeelding vormt samen met de regels het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van de toelichting wordt de huidige situatie in het plangebied beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het beleidskader van het Rijk, de provincie en gemeente Gennep uiteen gezet. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de doelstelling en uitgangspunten. Hoofdstuk 5 gaat over de omgevingsaspecten die voor dit plangebied relevant zijn. Hoofdstuk 6 beschrijft de juridische opzet waarbij de plankaart en planregels worden besproken. Tot slot volgt in hoofdstuk 7 een beschrijving van de uitvoerbaarheid van het plan en de resultaten van de inspraak en overleg.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Historie

De Ringbaan en het nieuwe deel van de Verbindingsweg zijn gesitueerd in een vrij open gebied met in de ondergrond rivierklei en veenachtige lagen tussen het Reichswald en de Maas. Het gebied kent een agrarisch gebruik en er zijn diverse woningen en agrarische bedrijfspanden aanwezig langs overwegend rechte wegen die het gebied doorkruisen. De Zwarteweg is gelegen in het oostelijke deel van de kern Milsbeek. De Zwarteweg sluit aan op de N271. Verdere ontsluiting vindt plaats via de A73 en A77.

Het grootste deel van het gebied heeft nu hoofdzakelijk een agrarische functie (landbouw). Er lopen diverse wegen door het gebied en er staan een aantal woningen. Langs het plangebied loopt de Kroonbeek. Deze beek heeft een drainerende werking om het uittredend kwelwater van het Reichswald ten behoeve van de landbouw af te voeren. Het landschap ten noorden van Gennep kent door ontginningen en de daarop volgende ruilverkaveling (jaren '50) een sterk rationeel en functioneel karakter. Het landschappelijk hoofdpatroon wordt in grote lijnen bepaald door het halfbesloten landschap rond Milsbeek, het dal van de Maas en het open agrarische ontginningslandschap tussen Maas en stuwwal. De verschillende landschapstypen worden doorsneden door de N271.

De stuwwal ten noorden van het plangebied stamt uit de laatste IJstijd (Saale IJstijd), toen het landijs grote zandmassa's op stuwde. De hoogte van de stuwwal bedraagt maximaal circa 70 meter boven NAP. Vanuit het gehele plangebied is door het open karakter een duidelijk zicht op de beboste stuwwal.

Het dal van de Maas is een open agrarisch gebied. Waarlangs, op hoger gelegen grond, verschillende grotere bewoningskernen liggen zoals Gennep en Milsbeek. Het landschap rond Milsbeek, gelegen op dekzandruggen en lage landduinen, kent in tegenstelling tot het grootschalige ontginningsland een meer besloten karakter.



Situatie rond 1850, bron www.topotijdreis.nl



Situatie rond 1900, bron www.topotijdreis.nl



Situatie rond 1950, bron www.topotijdreis.nl

Situatie rond 2019, bron www.topotijdreis.nl

2.2 Ruimtelijke karakteristiek omgeving en cultuurhistorie

Het plangebied voor het tracé van de Verbindingsweg is gelegen aan de oostzijde van de kern Milsbeek, te midden van akkers en weilanden, tussen de Ringbaan en de Rijksweg N271. Het tracé kruist respectievelijk van noord naar zuid; de Kroonbeek, twee keer de Aaldonksebeek, de Kroefsestraat en de Kroonbeek alvorens aan te sluiten op de Driekronenstraat, nabij de kruising met de Rijksweg.

De Rijksweg, de Kromsteeg en de Kroefsestraat zijn oude ontsluitingswegen gelegen in een half open agrarisch landschap. De hier gelegen velden, tot aan de Aaldonkse beek, zijn oude gronden die al voor 1800 in cultuur zijn gebracht. Kenmerkend is de (onregelmatige) blokverkaveling, de lichte glooiing in het maaiveld, de kronkelende wegen met de hieraan gelegen boerderijen -veelal omgeven door erfbeplanting-, kleine bosschages, laanbeplanting en de solitaire bomen in de velden.

De gronden ten noorden van de Aaldonkse beek tot aan de Ringbaan zijn tussen 1800 en 1900 in cultuur zijn gebracht. De Oudedijk en Horsestraat/Hondsiepsebaan zijn oude ontsluitingswegen waar vanuit de ontginning van de gronden heeft plaatsgevonden. De blokverkaveling is regelmatig van vorm en kent grotere maten, het reliëf is vlakker. Het gebied heeft een meer open karakter, maar kent nog wel kleine bosschages, houtsingels, laanbeplanting en solitaire bomen in het veld.

Het landschap tussen de Ringbaan en de stuwwal is in cultuur gebracht na 1900 en heeft de karakteristiek van een open agrarisch landschap met een rechtlijnige langwerpige verkaveling haaks op de ontginningswegen. De maten van de percelen zijn ruim met lange zichtlijnen. Enkele ontginningswegen worden begeleid door laanbeplanting. Op ruime afstand van elkaar zijn enkele boerderijen met erfbeplanting langs de wegen gelegen.



Figuur 2.1: situatie rond 2020

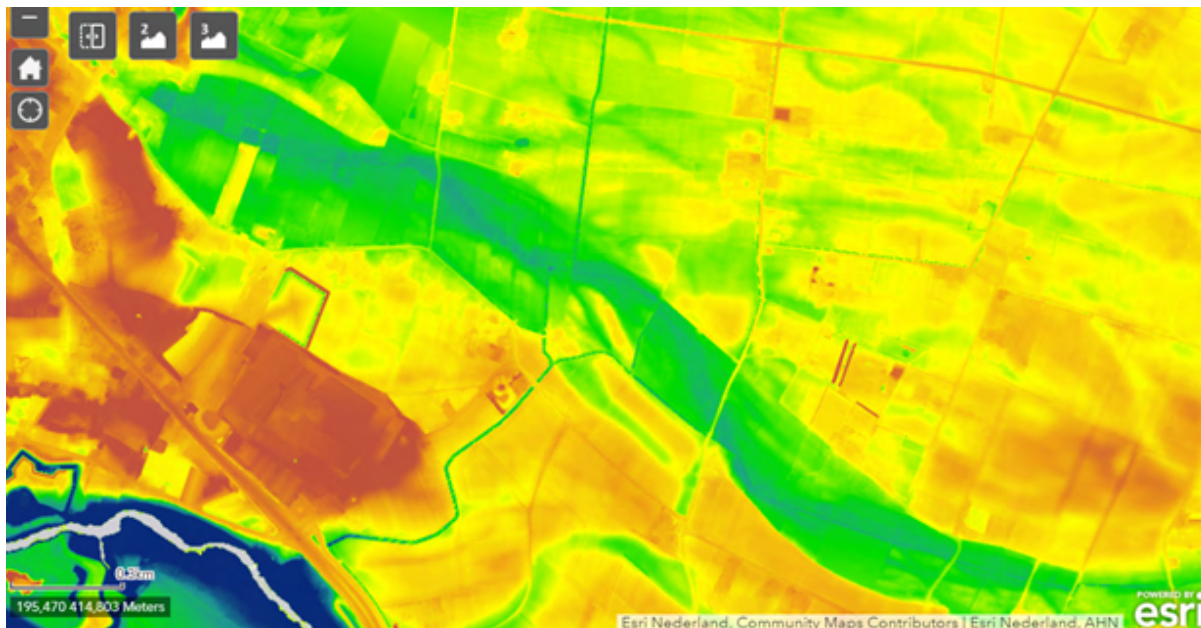
Het gebied kent een aantal kleine waterlopen. De Teelebeek en de Kroonbeek zijn beide gegraven om het kwelgebied aan de voet van de stuwwal te ontwateren en geschikt te maken voor agrarisch gebruik. Kwelwater aan de voet van de stuwwal zorgt voor waardevolle natuur. Bij de Banen, de Diepen en het Koningsven vindt natuurontwikkeling plaats.

De Kroonbeek

De Kroonbeek is een waterloop met een specifiek ecologische functie (SEF-beek). Op basis van het Ontwerp Provinciaal Waterprogramma 2022 – 2027 (Provincie Limburg) is gebleken dat deze status als natuurbeek voor de Kroonbeek komt te vervallen. De waterloop is gegraven en heeft een rechtlijnige vorm. De beek stroomt volledig door landbouwgebied en mondt ten zuidoosten van Milsbeek uit in de Niers. De oevers van de Kroonbeek hebben geen bijzondere natuurwaarden, maar dienen wel als verbinding tussen de omliggende gebieden, zoals de zandafgraving De Banen, welke in de toekomst als natuurgebied ingericht en beheerd zal worden. Als zodanig heeft de Kroonbeek een specifiek ecologische functie. Ondanks de steile grastaluds en de rechte beekloop, die weinig natuurlijk aandoen, zitten er bevers in de Kroonbeek. Ze zitten ter plaatse van het perceel met kerstbomen (Driekronenstraat 7) dat grenst aan de Kroonbeek. Ook kan de Beekprik voorkomen in de Kroonbeek.

De Aaldonkse beek

De Aaldonkse beek ligt in een oude rivierbedding van de Rijn. Rond de Wurmijstijd (ca. 10.000 jaar geleden) had de Rijn een zuidelijkere loop en kwam via onder meer de huidige Niers en Aaldonkse beek rond Milsbeek en Ottersum samen met de Maas. De Aaldonkse beek heeft hierdoor nog een bochtig karakter, maar kent ook veel rechtgetrokken delen. De aangrenzende gronden kenden in eerste instantie een verkaveling dwars op de beek, met houtsingels en ooibosjes, zoals dat karakteristiek is voor beekdalen. In de loop van de tijd is dit kleinschalige landschap ter plaatse verloren gegaan door samenvoeging van percelen. Een deel van deze karakteristiek is beter behouden gebleven langs de Ossenbergse beek, net ten westen van het plangebied, in het verlengde van de Aaldonkse beek.



Figuur 2.2: Ligging Aaldonkse beek en Ossenbergse beek in oude, laaggelegen, rivierbedding Rijn. Bron: Afbeelding Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN3)

Resumerend wordt de ruimtelijke structuur van het landschap in de directe omgeving van het plangebied bepaald door:

- Een afwisselend blokvormige en strookvormige verkaveling
- Ten zuiden van de Ringbaan; een afwisseling in weilanden, akkers, bosschages, houtsingels, laanbeplanting en solitaire bomen in het veld
- Ten noorden van de Ringbaan, een open agrarisch landschap
- De losse bebouwingslinten langs de Hondsiepsebaan, de Oudedijk, de Driekronenweg en De Ringbaan
- De Kroonbeek
- De Aaldonkse en Ossenbergse beek gelegen in een oude riviergeul van de Rijn

Foto's plangebied en omgeving



Kroonbeek A-watgang nabij Rijksweg



Nijmeegse weg laanbeplanting linden



Kromsteeg, zandpad oude ontsluitingsweg



Kroefsestraat laanbeplanting eiken



Kroonbeek nabij Kroefsestraat



Aaldonkse beek nabij Kroefsestraat



Ringbaan, laanbeplanting eiken



Kroonbeek en bomenrij in veld nabij Ringbaan

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. De Omgevingswet zal naar verwachting in 2022 in werking treden. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervalt geheel (uitgezonderd Caribisch Nederland en Caribische Exclussieve Economische Zone). De NOVI geldt verder als wijziging van enkele onderdelen van het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP) op grond van de Waterwet.

De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Denk aan het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving.

De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het rijk.

Nationale belangen

Met de NOVI benoemt het Rijk 21 nationale belangen. De eerste drie nationale belangen zijn van een ander, meer overkoepelend karakter, dan de overige. Deze nationale belangen zijn:

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 hoofdinfrastructuur.
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.

Beoordeling en conclusie

De ontwikkeling van de Verbindingsweg Milsbeek levert een bijdrage aan de toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied, een verbeterde bereikbaarheid en leefomgevingskwaliteit. Het initiatief draagt bij aan verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid bij de Zwarteweg. Het initiatief past bij de principes van de NOVI. Het bestemmingsplan in zijn huidige vorm past binnen

de voorgenomen denkrichting in de NOVI.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In het Barro zijn regels opgenomen ter bescherming van de nationale belangen. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen, bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen.

Onderwerpen waarvoor het Rijk ruimte vraagt, zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Ter bescherming van deze belangen zijn reserveringsgebieden, begrenzingen en vrijwaringszones opgenomen.

Hierbij wordt in titel 2.4 'grote rivieren' nader ingegaan op de relevante beleidsaspecten.

Beoordeling

Het plangebied is gelegen binnen de begrenzing van het rivierbed van de Maas conform het Barro, waarbij voldaan dient te worden aan de voorwaarden uit artikel 2.4.3. De aanwijzing van nieuwe bestemmingen in een rivierbed ten opzichte van het daaraan voorafgaande bestemmingsplan is hierbij alleen mogelijk indien er sprake is van:

- een zodanige situering van de bestemming dat het veilig en doelmatig gebruik van het oppervlaktewaterlichaam gewaarborgd blijft;
- geen feitelijke belemmering voor de vergroting van de afvoercapaciteit van de rivier;
- een zodanige situering van de bestemming dat de waterstandverhoging of de afname van het bergend vermogen zo gering mogelijk is, en
- een zodanige situering van de bestemming dat de ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam niet verslechtert;
- de compensatie van resterende waterstandeffecten of een afname van het bergend vermogen;
- het vastleggen, in een bestemmingsplan, van de effecten op de waterstand en de wijze waarop de afname van het bergend vermogen wordt gecompenseerd.



Figuur 3.1: Uitsnede bijlage 3 Barro (ligging plangebied in rivierbed Maas)

Conclusie

In paragraaf 5.6 is de waterparagraaf van het voorliggende plan voor realisatie van de Verbindingsweg Milsbeek opgenomen. Hierin heeft een toetsing plaatsgevonden ten aanzien van alle wateraspecten, waaronder de bovengenoemde ligging in het rivierbed van de Maas. Uit de toetsing is gebleken dat er geen bezwaren bestaan vanuit dit aspect voor de realisatie van de Verbindingsweg Milsbeek.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. De ladder is per 1 oktober 2012 ook als procesvereiste opgenomen in het Besluit

ruimtelijke ordening (Bro). Dat betekent dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten motiveren met oog voor de onderliggende vraag in de regio, de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied en een multimodale ontsluiting. Op 1 juli 2017 is een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening in werking getreden, waarbij ook de Ladder voor duurzame verstedelijking aangepast is.

De definitie voor een stedelijke ontwikkeling (artikel 1.1.1, lid 1 van het Bro) luidt als volgt:
Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Het doel van de Ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. De Ladder geeft daarmee invulling aan het nationaal ruimtelijk belang gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten. Dit belang staat beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte binnen een breder kader van een goed systeem van ruimtelijke ordening. Met de Ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Conclusie

Uit de voornoemde begripsbepaling is op te maken dat de beoogde ontwikkeling, in dit geval specifiek de aanleg van een Verbindingsweg, niet als een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt aangemerkt. Hierbij is toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking dan ook niet noodzakelijk.

Nationaal Waterplan

In december 2015 is het Nationaal Waterplan (NWP) 2016-2021 vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2016-2021 voert om te komen tot duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer, met een vooruitblik richting 2050. Met de vaststelling van het NWP voldoet Nederland tevens aan de Europese eisen om actuele plannen en maatregelenprogramma's op te stellen volgens de Kaderrichtlijn Water (KRW), Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM).

Voor een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem is het van belang bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met waterhuishoudkundige eisen op de korte en de lange termijn. Om een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem te bereiken moet het water meer bepalend zijn bij de besluitvorming over grote ruimtelijke opgaven dan voorheen. De mate van bepalendheid wordt afhankelijk gesteld van, onder meer, de omvang en de aard van de ingrepen, bestaande functies, nieuwe andere ruimteclaims en de bodemgesteldheid van een gebied.

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan, vervangt daarmee op onderdelen het beleid uit de Nota Ruimte. Specifiek gaat het over de gebieden die deel uitmaken van de ruimtelijke hoofdstructuur, het IJsselmeer, de Noordzee en de rivieren. Hiervoor geldt de AMvB Ruimte.

Conclusie

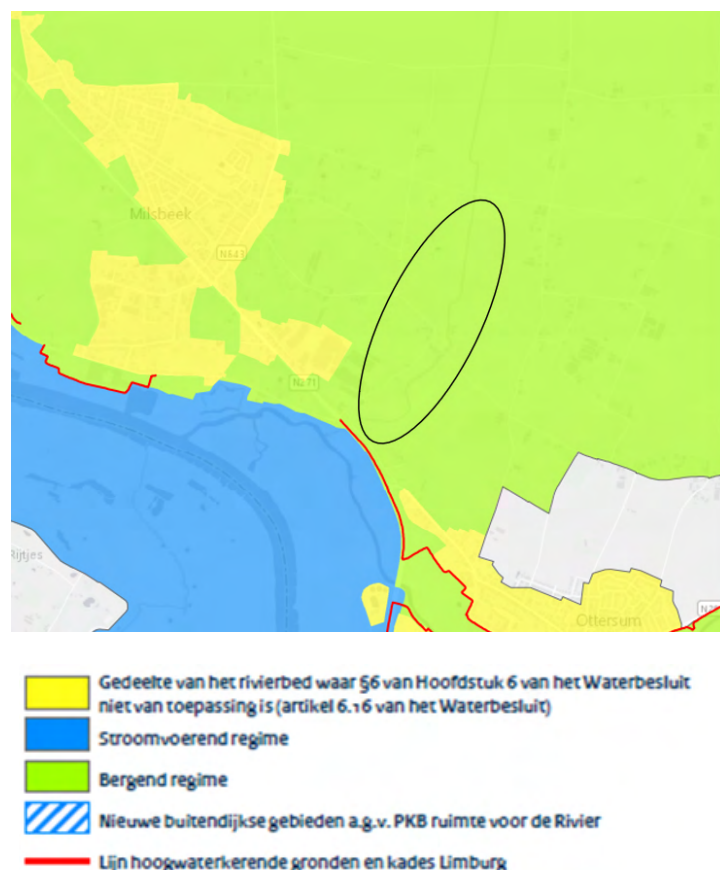
In paragraaf 5.6 is de waterparagraaf opgenomen. Hierin wordt onder meer ingegaan op de waterhuishoudkundige eisen op de korte en de lange termijn. Uit deze waterparagraaf blijkt dat het plan in overeenstemming is met het Nationaal Waterplan.

Waterwet - Beleidslijn Grote Rivieren

De Waterwet (2009) regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de Kaderrichtlijn Water (KRW) te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen.

De waterschappen krijgen een nieuwe bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekkingen, bemalingen en infiltraties, met uitzondering van onttrekkingen voor drinkwater, koude en warmteopslag en grote industriële onttrekkingen van meer dan

150.000 m³/jaar. Gemeenten krijgen verdergaande taken en bevoegdheden in het kader van de zorgplicht voor het inzamelen van afvalwater in de riolering en voor hemelwater en grondwater.



Figuur 3.2: Ligging plangebied in Bergend regime

Voor activiteiten in het gedeelte van het rivierbed waarop het bergend regime van toepassing is, wordt alleen toestemming gegeven indien sprake is van een zodanige situering en uitvoering van de activiteit dat het veilig functioneren van het waterstaatswerk gewaarborgd blijft; er geen sprake is van een feitelijke belemmering voor vergroting van de afvoercapaciteit en dat er sprake is van een zodanige situering en uitvoering van de activiteit dat de waterstandverhoging of de afname van het bergend vermogen zo gering mogelijk is. Tot slot dienen de resterende waterstandseffecten of de afname van het bergend vermogen duurzaam te worden gecompenseerd waarbij de financiering en de tijdige realisering van de maatregelen gezekerd zijn.

In het bestemmingsplan buitengebied zijn de gronden ter plaatse van de nieuwe Verbindingsweg Milsbeek voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Bergend regime'. Ter plaatse van deze dubbelbestemming gelden aanvullende bepalingen voor het realiseren van bouwwerken. Rijkswaterstaat heeft, als beheerder van het rijkswaterstaatswerk, een adviesrol bij het verlenen van omgevingsvergunningen voor het bouwen.

In paragraaf 5.6 is de waterparagraaf van het voorliggende plan voor realisatie van de Verbindingsweg opgenomen. Hierin heeft een toetsing plaatsgevonden ten aanzien van alle wateraspecten, waaronder de bovengenoemde ligging in het rivierbed van de Maas. Uit de toetsing is gebleken dat er geen bezwaren bestaan vanuit dit aspect voor de realisatie van de Verbindingsweg.

Conclusie

Het voorliggend initiatief sluit aan op de uitgangspunten en voorwaarden uit het waterbeleid. In paragraaf 5.6 is nader ingegaan op het aspect water en de desbetreffende onderzoeksaspecten die hiervoor zijn onderzocht. Hier wordt onder andere ingegaan op de gevolgen van het plan voor het bergend regime van het gebied.

3.2 Provinciaal beleid

Provinciaal omgevingsplan Limburg

In 2011 hebben de Limburgs Provinciale Staten opdracht gegeven om het huidige Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL), daterend uit 2006, integraal te herzien. Op 12 december 2014 is het herziene Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2014) definitief vastgesteld. POL2014 is vervolgens aangepast op basis van:

- het 'Erratum mei 2015';
- de aanpassingen in de begrenzing van de goudgroene natuurzone zoals die zijn doorgevoerd in het kader van de vaststelling van het Natuurbeheerplan Limburg 2016, 2017, 2018, 2019.

De geconsolideerde versie van het POL2014 is vervolgens vastgesteld op 13 augustus 2019.

Het geconsolideerde POL2014 schetst een visie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van de provincie Limburg, met een doorkijk naar de komende 10 jaar. Het POL2014 benoemt een aantal Limburgse kernprincipes, die een belangrijke rol spelen in het Limburgse omgevingsbeleid. Deze zijn als volgt:

- kwaliteit centraal;
- uitnodigen centraal.

Deze kernprincipes worden hieronder verder toegelicht.

Kwaliteit centraal

Dit kernprincipe richt zich voornamelijk op de kwaliteit van de fysieke omgeving in Limburg. De belangrijkste speerpunten binnen dit kernprincipe zijn daarom als volgt:

- meer stad, meer land;
- van scheiden naar verweven van functies;
- milieu: inspiratie door kwaliteitsbewustzijn;
- een grens die verbindt;
- zorgvuldig omgaan met voorraden;
- een onderscheid in zeven soorten gebieden.

Uitnodigen centraal

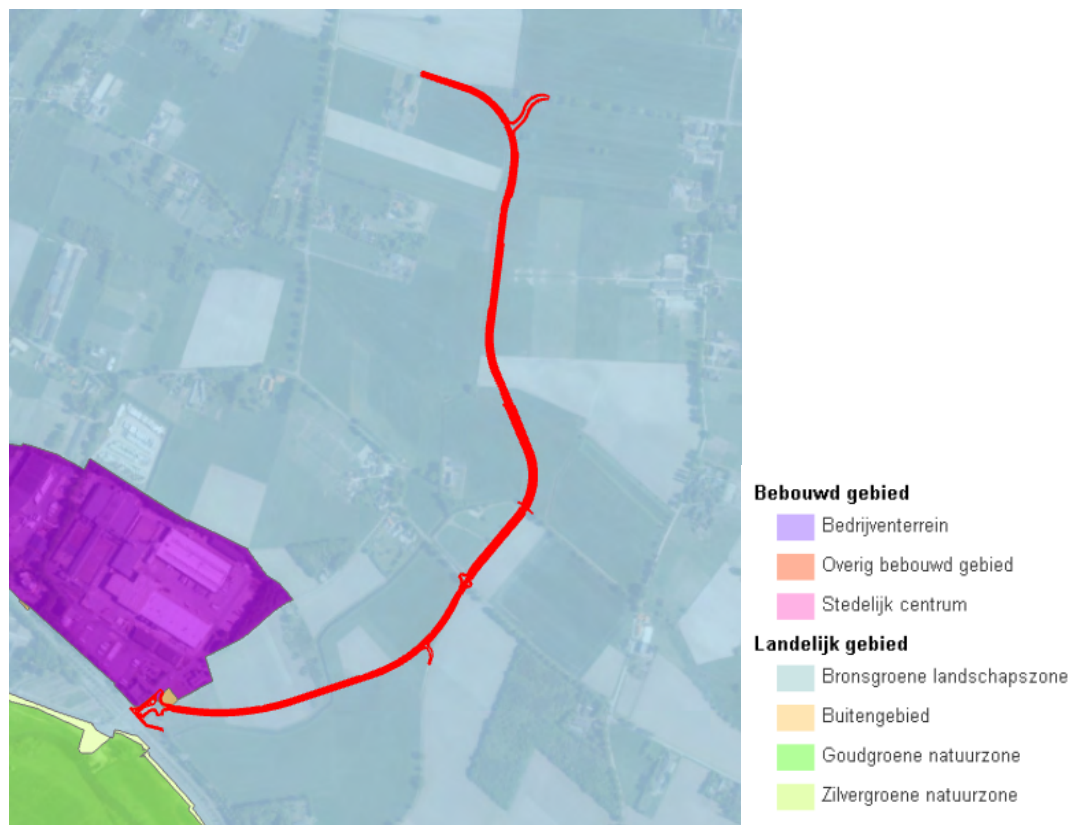
Dit kernprincipe onderstreept de verscheidenheid van instrumenten en werkwijzen om een goede omgevingskwaliteit tot stand te brengen in de provincie Limburg. Deze zijn als volgt:

- uitnodigen en inspireren;
- een selectieve provincie;
- dynamisch voorraadbeheer;
- stimuleren van voorlopers;
- kwaliteitsbewust ontwikkelen;
- instrumenten op maat;
- ruimte om te experimenteren.

De grote variatie in omgevingskwaliteiten is een kenmerk en sterk punt van Limburg. Om daaraan recht te doen, is in dit POL onderscheid gemaakt in zeven globaal afgebakende gebiedstypen. Dit zijn zones met elk een eigen karakter, herkenbare eigen kernkwaliteiten, en met heel verschillende opgaven en ontwikkelingsmogelijkheden. De gebiedstypen komen tot uitdrukking in kaart 1 'Zonering Limburg'.

Beoordeling

In kaart 1 'Zonering Limburg' van het POL2014 is het plangebied grotendeels aangemerkt als 'Bronsgroene landschapszone' en voor een klein gedeelte 'Buitengebied' (in het zuidelijkste puntje van het tracé).



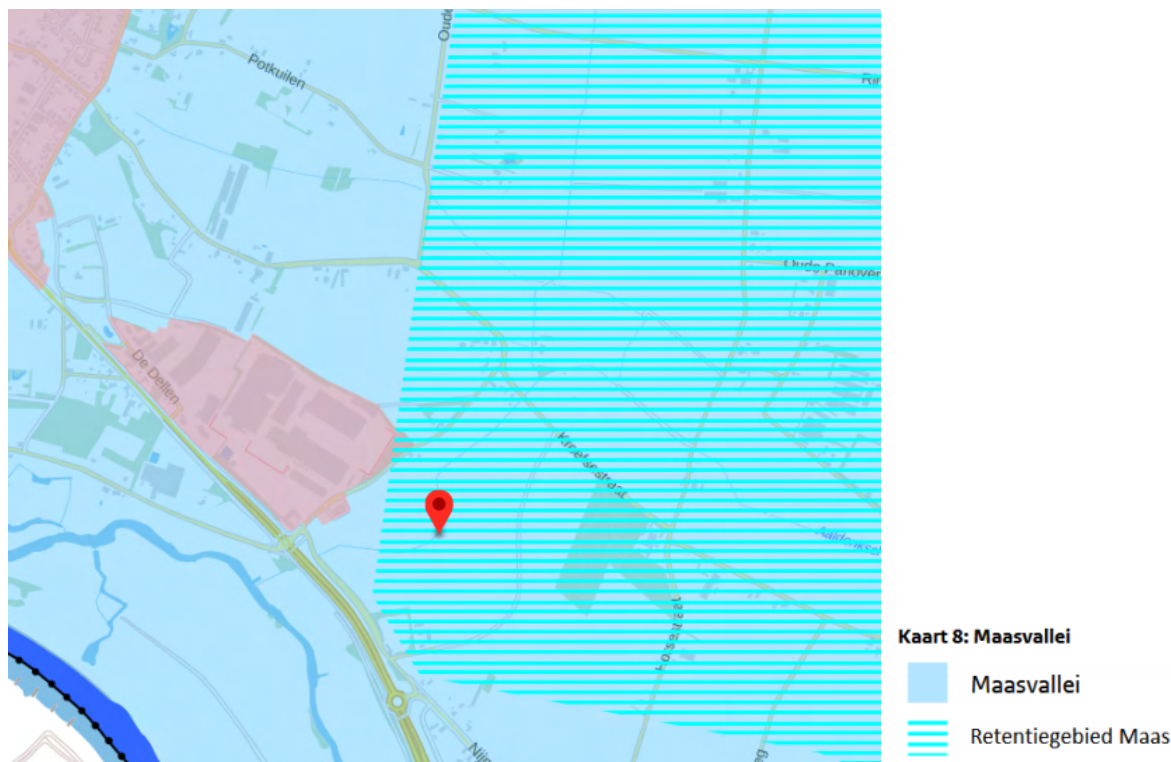
Figuur 3.3: Locatie plangebied (in rood) t.o.v. kaart 1 'zonering Limburg' van het POL2014

De bronsgroene landschapszone, veelal geconcentreerd in en rond beekdalen en langs steilere hellingen in Zuid-Limburg, bestaat uit landschappelijk aantrekkelijke gebieden met een veelheid aan functies. Ook omvat het winterbed van de Maas deze zone. Het betreft overwegend landbouwgronden maar ook andere functies als verblijfsrecreatieve terreinen, woningen en linten van bebouwing. In deze gebieden liggen de accenten op de kwaliteit en het functioneren van het regionaal watersysteem, het ontwikkelen van landbouw in samenhang met de omgeving, het versterken van de kernkwaliteiten van landschap en cultuurhistorie en het faciliteren van recreatief medegebruik.

Het beleid is er op gericht om de (huidige) landschappelijke kernkwaliteiten van de bronsgroene landschapszone te behouden, te beheren, te ontwikkelen en te beleven. Ontwikkelingen binnen de ruimte die het beleid voor de verschillende thema's biedt zijn mogelijk mits de kernkwaliteiten behouden blijven of versterkt worden ('ja-mits').

Het 'buitengebied' omvat een breed scala aan gebieden variërend van landbouwgebieden in algemene zin, glastuinbouwgebieden, ontwikkelingsgebieden intensieve veehouderij, verblijfsrecreatieve terreinen, stadsrandzones tot linten en cluster van bebouwing. Het buitengebied biedt ontwikkelingsmogelijkheden voor nieuwe bedrijfslocaties in de landbouwsector. Eveneens ligt het accent op het terugdringen van de milieubelasting vanuit de landbouw.

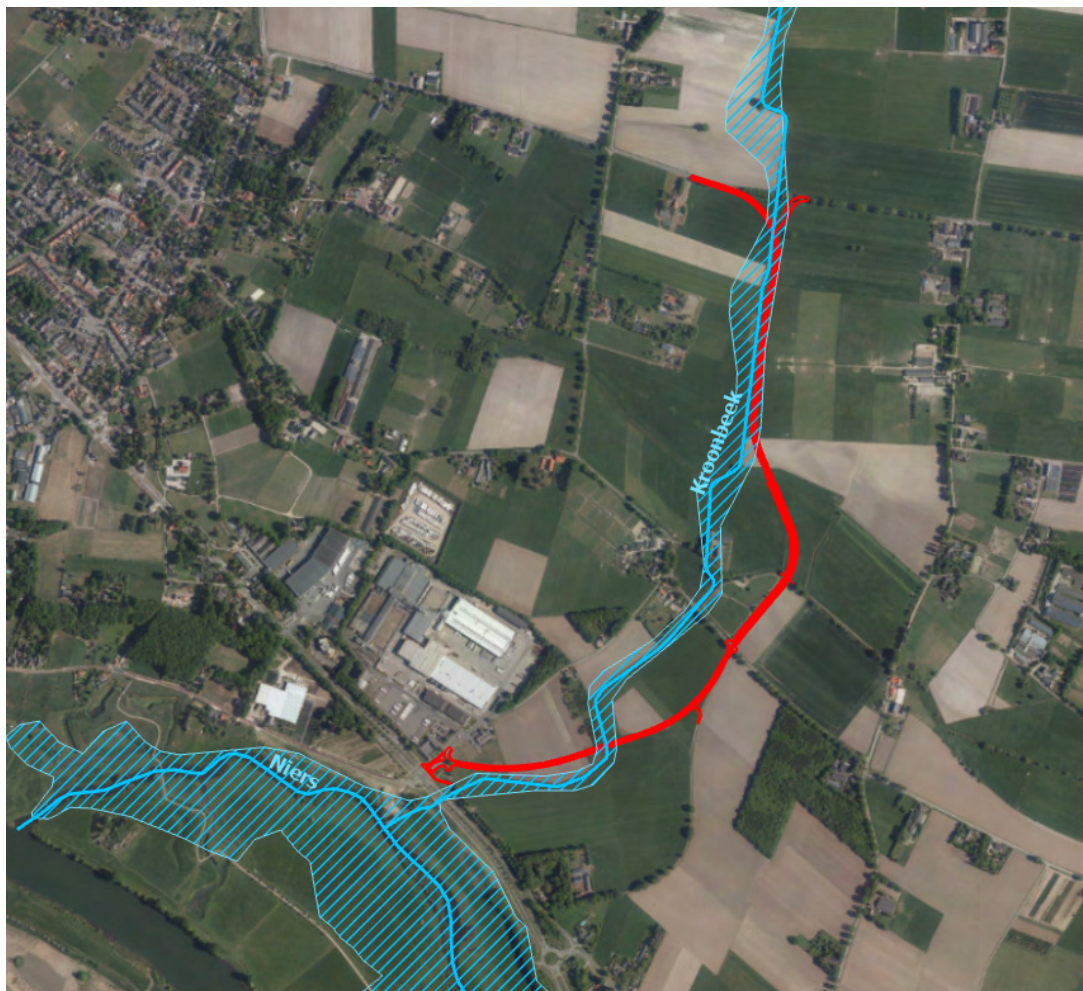
Daarnaast is het plangebied volgens themakaart 8 (Maasvallei) aangeduid als "Maasvallei" en "Retentiegebied Maas". De Limburgse Maasvallei is een aantrekkelijk woon-, werk- en leefgebied met een hoogwaterbescherming die voldoet aan de wettelijke eisen, ook op de lange termijn, rekening houdend met klimaatverandering en mogelijke herijking van normen voor hoogwaterveiligheid. Bij gebiedsontwikkelingen in de Maasvallei moet rekening gehouden worden met de hoofdfuncties van de rivier (afvoer van water en ijs, scheepvaart, drinkwatervoorziening, waterrecreatie en aquatisch ecologie) en ook de hoofdfuncties van het gebied (agrarisch, natuur, wonen, werken, oeverrecreatie e.d.).



Figuur 3.4: Kaart 8 "Maasvallei" van het POL2014

Themakaart 9 (regionaal watersysteem) laat zien dat de natuurbek "Kroonbeek" naast het plangebied is gelegen. In en rond de natuurbeken staat het ecologisch functioneren en de natuurfunctie centraal. Vanuit de Kaderrichtlijn Water (KRW) geldt er een resultaatsverplichting voor het herstel van deze beken, uiterlijk per 2027 dienen al deze beken te zijn heringericht. De reeds heringerichte natuurbeken worden beschermd door regelgeving vanuit de keur van het waterschap. Teneinde te voorkomen dat er in de nog her in te richten trajecten langs natuurbeken onomkeerbare ontwikkelingen plaatsvinden, geldt in de zone natuurbek (een indicatieve zone ter breedte van 25 meter aan weerszijden van de betreffende beektrajecten) bij nieuwe ontwikkelingen een motiveringsplicht.

Op basis van het Ontwerp Provinciaal Waterprogramma 2022 – 2027 (Provincie Limburg) is gebleken dat deze status als Natuurbek voor de Kroonbeek komt te vervallen. Ook verplichtingen vanuit het KRW-beleid zijn gezien de geringe omvang van de beek, niet van toepassing. De beek wordt aangemerkt als Omgevingsgericht water. Dit houdt in dat de beek nog steeds ecologische waarden bevat waar rekening mee gehouden dient te worden. Beleidsmatige beschermingszones gelden echter niet voor een Omgevingsgericht water. Er is derhalve geen sprake meer van een aantasting van de (ecologische) beschermingszone van de beek als gevolg van de realisatie van de Verbindingsweg. Wel gelden er voorwaarden vanuit het waterbeleid van het Waterschap Limburg, zoals het 'profiel van vrije ruimte'.



Figuur 3.5: Ligging natuurbek "Kroonbeek" incl. beekdal (blauwe arcering) t.o.v. het plangebied (in rood)

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat, met het opgestelde landschappelijk inpassingsplan, het treffen van waterhuishoudkundige maatregelen en het opnemen van een dubbelbestemming 'Waterstaat - Bergend regime' met bijbehorend vergunningenstelsel, dit bestemmingsplan aansluit op en in overeenstemming is met het in het POL2014 verantwoorde ruimtelijk beleid en voldoet aan de gestelde normen bij de gebiedskenmerken.

Omgevingsverordening Limburg

In de Omgevingsverordening Limburg 2014 staan de regels die nodig zijn om het omgevingsbeleid van het POL 2014 juridische binding te geven. De Omgevingsverordening is een samenvoeging van de Provinciale milieuverordening, de Wegenverordening, de Waterverordening en de Ontgrondingenverordening.

Op 1 januari 2011 is de Omgevingsordening in werking getreden. Naar aanleiding van POL2014 is de Omgevingsverordening in 2014 gewijzigd. Als gevolg van deze wijziging is ook een nieuw hoofdstuk ('Ruimte') toegevoegd. Dat hoofdstuk 'Ruimte' is gericht op de doorwerking van het ruimtelijke beleid van POL2014 naar gemeentelijke ruimtelijke plannen.

In het hoofdstuk 'Ruimte' geeft de Omgevingsverordening instructies die door gemeenten in acht dienen te worden genomen bij het opstellen van bestemmingsplannen en beheersverordeningen en bij het verlenen van omgevingsvergunningen. Hieronder zijn de relevante aanduidingen beschreven zoals aangegeven op de themakaarten behorende bij de omgevingsverordening.

Beoordeling

Landelijk gebied

Op kaart 2 'Duurzame verstedelijking en wonen' is het plangebied aangeduid als 'Landelijk gebied' en 'Regio Noord-Limburg'. De nieuwe Verbindingsweg is geen stedelijke ontwikkeling in de zin van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

Bronsgroene landschapszone

Op kaart 4 'Beschermingszones natuur en landschap' is het plangebied aangeduid als 'Bronsgroene landschapszone'. Conform artikel 2.7.2. van de Omgevingsverordening dient de toelichting bij een ruimtelijk plan in deze zone een beschrijving te bevatten van de in het plangebied voorkomende kernkwaliteiten, de wijze waarop met de bescherming en versterking van de kernkwaliteiten is omgegaan en hoe de negatieve effecten zijn gecompenseerd. De kernkwaliteiten in de Bronsgroene landschapszone zijn het groene karakter, het visueel-ruimtelijk karakter, het cultuurhistorisch erfgoed en het reliëf.

Voor de Verbindingsweg is een landschappelijk inpassingsplan opgesteld. In paragraaf 4.4 van de toelichting is de inhoud van het landschappelijk inpassingsplan omschreven. In deze paragraaf is per landschapstype een aantal te behouden en te ontwikkelen kernkwaliteiten aangegeven. Daarbij zijn ontwikkelvisies aangegeven per landschapstype. Het landschappelijk inpassingsplan geeft invulling aan het mitigatie- en compensatieplan voor behoud van ecologische soorten en landschapskwaliteiten in het gebied. Het landschappelijk inpassingsplan is afgestemd met de provincie Limburg. Indien er sprake is van een (mogelijk) negatief effect, is in het mitigatie- en compensatieplan beschreven hoe hiermee wordt omgegaan, zie hiervoor bijlage 15.

Ten behoeve van de landschappelijke inpassing is een voorwaardelijke verplichting in de regels opgenomen. Deze voorwaardelijke verplichting houdt in dat een weg enkel mag worden aangelegd als voorzien is in de landschappelijke inpassing zoals opgenomen in de bijlage van de regels.

Zone natuurbeek

De Kroonbeek heeft de status Natuurbeek. De wezenlijke kenmerken en waarden van gebieden die aangeduid zijn als 'Zone natuurbeek' zijn als volgt:

- het beschermen, behouden en verder ontwikkelen van de ecologische doelen;
- het beschermen van de daarvoor benodigde waterkwaliteit en ruimte voor natuurlijke hydromorfologische processen als meanderen en inundaties en het realiseren van de benodigde zo natuurlijk mogelijke waterpeilen in de natuurbeek en de aangrenzende 'Zone natuurbeek'.

Bij de toelichting van een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op een gebied gelegen in de Zone natuurbeek, dient daarom een omschrijving te bevatten hoe de toekomstige inrichting de wezenlijke kenmerken en waarden van de Zone natuurbeek bewerkstelligd.

Op basis van het Ontwerp Provinciaal Waterprogramma 2022 – 2027 (Provincie Limburg) is gebleken dat de status Natuurbeek voor de Kroonbeek komt te vervallen. De verplichtingen vanuit KRW-beleid zijn dus niet van toepassing.

De overige themakaarten behoeven verder geen aandacht in deze toelichting.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het planvoornemen aansluit op de beleidskaders van de Omgevingsverordening Limburg 2014.

Provinciaal waterplan Limburg 2016-2021

Het Provinciaal Waterplan 2016-2021 is een uitwerking en verdere detaillering van het waterbeleid in het eerder genoemde POL2014. Het geeft een verdere invulling aan het provinciale waterbeleid om aan de vereisten van de KRW en de Waterwet te voldoen. Het plan bevat specifieke ambities en beleidsregels die gericht zijn op rechtstreekse doorwerking en uitvoering van het provinciaal waterbeleid richting waterschap en gemeenten. Dit als kader voor het operationele Waterbeheerplan van Waterschap Limburg en het gemeentelijk waterbeleid. Het Provinciaal Waterplan 2016-2021 heeft de status van een regionaal waterplan, als bedoeld in artikel 4.4 van de Waterwet en is daarmee voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie op grond van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

In het Provinciaal Waterplan Limburg 2016-2021 staan de belangrijkste opgaves van het regionale

waterbeleid beschreven:

- Veilige en aantrekkelijke Maasvallei
- Veerkrachtige klimaatbestendig regionaal watersysteem
- Behoud en herstel van natte natuur en verbetering waterkwaliteit
- Duurzame drinkwatervoorziening en grondwaterbeheer

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de beoogde ontwikkeling aansluit op het provinciale waterbeleid zoals uitgewerkt in het Provinciaal Waterplan 2016-2021. Voor dit project is met name rekening gehouden met behoud en ontwikkeling van ruimte voor water in het beekdal van de "Kroonbeek". De waterparagraaf (paragraaf 5.6) in dit bestemmingsplan gaat hier verder op in.

Ontwerp Provinciaal Waterprogramma 2022-2027

Het waterbeleid van de provincie Limburg voor de jaren 2022-2027 staat in het Provinciaal Waterprogramma dat Gedeputeerde Staten van Limburg op 30 maart 2021 in ontwerp hebben vastgesteld. De geplande vaststelling door Provinciale Staten is november 2021.

Het ontwerp waterprogramma gaat over de hoogwaterprojecten langs de Maas waar de Provincie bij betrokken is, over droogte en wateroverlast, over voldoende water, schoon water van een goede kwaliteit, over de beken en beekdalen en over een duurzaam gebruik en bescherming van het grondwater.

Doelstelling van het waterbeleid is het realiseren van een duurzaam, robuust en ecologisch gezond watersysteem dat kan omgaan met wateroverlast en droogte en dat voorziet in voldoende water van goede kwaliteit.

Rijk en provincies leggen op grond van de Waterwet de gebruiksfuncties van het rijkswater en het regionaal water vast in hun waterprogramma's. Het rijk doet dit voor de rijkswateren (in het Nationaal Waterprogramma) en de provincie voor de regionale wateren (in het Provinciaal Waterprogramma). Voor inrichting en beheer is het nodig dat uitdrukkelijk wordt bepaald welke functies het watersysteem bediend. Functietoekenning dient derhalve om te komen tot een bepaalde inrichting, beheer en verdere ontwikkeling van het betreffende watersysteem. De provincie onderscheidt de functie natuurbek en de functie omgevingsgericht water (zichtbaar op kaart 5 van het Provinciaal Waterprogramma). Het belangrijkste verschil is dat bij de natuurbeken een ecologische en hydrologische waarde wordt toegekend aan het natuurlijk functioneren van het watersysteem.

De functie omgevingsgericht water krijgen alle overige waterlopen in de legger van het waterschap, die niet als natuurbek worden aangemerkt. Voor deze veelal gegraven watergangen bepaalt het dominante landgebruik in de omgeving (meestal land- en tuinbouwgebieden) de inzet van het waterschap op gebied van inrichting, onderhoud en peilbeheer, met inachtneming dat er geen achteruitgang van de waterkwaliteit plaatsvindt op grond van de KRW.

Beoordeling en conclusie

In het ontwerp Provinciaal Waterprogramma 2022-2027 is in het kader van de functieherziening van watersystemen door de provincie Limburg de natuurfunctie van de Kroonbeek veranderd naar Omgevingsgericht water. Dit geldt ook zo voor de Ossenbergsbeek en de Aaldonksebeek die het plangebied van de Verbindingsweg doorkruisen. Voor dergelijke watersystemen gelden over het algemeen lagere natuurdoelen, waarbij de omgeving de mogelijkheden voor de herinrichting bepaalt. In paragraaf 4.4 'landschappelijke inpassing' wordt de ontwikkelvisie voor het beekdal nader toegelicht. De huidige loop en het profiel van de Kroonbeek blijven behouden. Het opgestelde mitigatie- en compensatieplan geeft invulling aan de inrichting van de Kroonbeek als omgevingsgericht water. Ter plaatse van de Aaldonkse beek wordt het karakter van het vroegere beekdallandschap dat hier verloren is gegaan hersteld. Geconcludeerd kan worden dat het plan in overeenstemming is met het ontwerp Provinciaal Waterprogramma 2022-2027.

Mobiliteitsplan Limburg

De provincie heeft in het Mobiliteitsplan voor Limburg (2017) een vijftal doelen gesteld:

- We houden onze stedelijke gebieden aantrekkelijk en bereikbaar, door bijvoorbeeld verschillende

- manieren van vervoeren aan te bieden en een verantwoorde keuze te bevorderen (multimodaliteit).
- We houden ons platteland vitaal dankzij goede fysieke, maar ook digitale bereikbaarheid.
- We versterken onze economie dankzij de ontwikkeling van economische clusters zoals campussen en maakindustrie en we vergroten hun (onderlinge) bereikbaarheid.
- We willen een internationale koploper blijven in de groene logistiek, met Greenport Venlo als middelpunt. De logistieke sector is een belangrijke economische drager voor onze provincie.
- We versterken de vrijetijdseconomie. Met recreatie en toerisme staat onze provincie goed op de kaart, ook publiekstrekkingen en evenementen maken Limburg aantrekkelijk voor bewoners en bezoekers.

Mobiliteit is een belangrijke schakel. Mobiliteit kan slimmer, efficiënter en grenzelozer. De provincie heeft daarbij de volgende ambitie: Toekomstbestendige, toegankelijke, slimme, schone en grenzeloze mobiliteit zodat mensen zich naar wens en behoefte vrij kunnen bewegen. Daarvoor is een betere doorstroming nodig, met aandacht voor duurzame mobiliteit en het vergroten van verkeersveiligheid. Dit draagt bij aan de leefbaarheid in onze regio.

Conclusie

Het voorgenomen plan draagt bij aan de doelen en de ambitie uit het Mobiliteitsplan Limburg door het realiseren van een betere doorstroming en het vergroten van verkeersveiligheid.

3.3 Regionaal beleid

Waterbeheerplan 2016-2021 'Water in beweging'

Waterschap Limburg heeft met het Waterbeheerplan 2016 – 2021 een integraal beleids- en uitvoeringsplan dat moet zorgen voor toekomstbestendig waterbeheer. Het beschrijft daarbij ook welke bijdrage het waterschap levert aan de Europese Kaderrichtlijn Water. Het opstellen van een Waterbeheerplan is een wettelijke eis (Waterwet en Omgevingsverordening Limburg).

De wijze waarop beekdalen zijn ingericht is van groot belang voor de doelen van het waterschap in het watersysteem: de bescherming tegen wateroverlast, het tegengaan van verdroging, waterkwaliteitsverbetering en het faciliteren van grondgebruik in en om de beekdalen. Ze werken aan robuuste, veerkrachtige beekdalen waarin:

- Meer ruimte is voor waterberging;
- Minder functies met elkaar conflicteren;
- Ruimte is voor economische functies;
- We een goede ecologische toestand bereiken door verbindingen tussen natuurgebieden;
- Mensen in een aantrekkelijk landschap kunnen wonen, werken, verblijven en recreëren;
- Het ecologische systeem (met inachtneming van de hydrologische randvoorwaarden) in evenwicht is, zodat de natuur zelf de belangrijkste beherende en sturende factor is.

Beoordeling en conclusie

Het plangebied ligt gedeeltelijk in het beekdal van de “Kroonbeek”. Met dit project wordt een bijdrage geleverd aan de biodiversiteit in het plangebied en het herstellen van het natuurlijk evenwicht. Dit wordt gedaan middels het terugbrengen van een kleinschalig, afwisselend landschap met veel landschapselementen zoals laanbeplanting, bosschages, struweelheggen en poelen met natuurvriendelijke oevers. Om de barrièrewerking van de weg te beperken worden faunapassages aangebracht. Deze faunapassages en landschapselementen zijn zichtbaar in het landschappelijk inpassingsplan (zie paragraaf 4.4). Geconcludeerd kan worden dat de beoogde ontwikkeling aansluit op het Waterbeheerplan 2016-2021.

Ontwerp Waterbeheerprogramma 2022-2027

Elke zes jaar leggen waterschappen vast welke aanpak en welke maatregelen nodig zijn om de watertaken goed te kunnen uitvoeren. Dit gebeurt in het waterbeheerprogramma (WBP).

In het ontwerp Waterbeheerprogramma 2022-2027 ‘Limburgs water in een veranderd klimaat’ staat hoe Waterschap Limburg invulling geeft aan het waterbeheer in de periode 2022-2027 in Limburg. Het ontwerp Waterbeheerprogramma 2022-2027 heeft van 26 maart tot en met 6 mei 2021 ter inzage gelegen.

In het programma staan de uitdagingen beschreven en de maatregelen die het waterschap in de planperiode wil uitvoeren. Voorbeelden van maatregelen zijn: het aanleggen en verbeteren van waterkeringen tegen overstromingen, het samen met andere partijen werken aan een klimaatadaptieve inrichting van Limburg, het nemen van maatregelen om water in beken langer vast te houden, het aanpakken van knelpunten van wateroverlast, het herstellen van beken en het verbeteren van de effluentkwaliteit van de rioolwaterzuiveringsinstallaties.

Bij het opstellen van het waterbeheerprogramma is rekening gehouden met de eisen die voortvloeien uit de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). Maatregelen uit het waterbeheerprogramma worden ingebracht in het door het Rijk vast te stellen Stroomgebiedbeheerplan (SGBP).

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) heeft tot doel om de kwaliteit van alle oppervlaktewateren en het grondwater op het gewenste niveau te krijgen en te houden. Stromende wateren met een stroomgebied oppervlakte van meer dan 10 km², plassen met een oppervlakte van meer dan 50 ha en grondwaterpakketten zijn zogenaamde KRW-waterlichamen. Waterschap Limburg heeft een resultaatsverplichting voor de uitvoering van beekherstelmaatregelen. KRW-waterlichamen die op kaart 5 van het Waterbeheerprogramma zijn aangewezen als beekherstelprojecten krijgen een natuurvriendelijke inrichting. Dit wordt gedaan binnen een herinrichtingszone van 5-30 meter aan weerszijden van de watergang

Beoordeling en conclusie

In kaart 5 'Waterkwaliteit en ecologie' behorende bij het Waterbeheerprogramma 2022-2027 van het waterschap Limburg is de Kroonbeek aangegeven als KRW-beekherstel project. Echter zal deze status voor de Kroonbeek vervallen bij vaststelling van het waterbeheerprogramma 2022-2027. Hierover heeft afstemming plaatsgevonden met het waterschap Limburg en de provincie Limburg. De verplichtingen vanuit het KRW-beleid zijn dus niet van toepassing. Het plan zal dus niet conflicteren met het vastgestelde Waterbeheerprogramma 2022-2027.

Nota bodembeheer Limburg-Noord 2020-2029

De Nota bodembeheer Limburg Noord 2020-2029 is een gemeenschappelijke nota van de 15 Noord- en Midden-Limburgse gemeenten. In de Nota staat hoe de regio omgaat met bodemverontreiniging en welke mogelijkheden er zijn voor het toepassen en hergebruiken van grond. De Nota geeft regels en richtlijnen voor iedereen die bij het voorbereiden van projecten of het uitvoeren van bodemwerken rekening moet houden met de kwaliteit van de bodem.

De Nota is onlosmakelijk verbonden met de bodemkwaliteitskaart. De bodemkwaliteitskaart is een kaart waarop de bodemkwaliteit binnen een bepaald gebied is aangegeven. Een bodemkwaliteitskaart wordt opgesteld om grondverzet op een efficiënte, kosteneffectieve en verantwoorde manier mogelijk te maken.

Beoordeling en conclusie

Het plangebied ligt in het deelgebied "Landbouw/natuur" op basis van de bodemkwaliteitskaart Limburg-Noord. De bodemkwaliteit is inzichtelijk gemaakt middels bodemonderzoeken. In paragraaf 5.5 wordt de bodemkwaliteit van het plangebied nader toegelicht. Het plan zal in overeenstemming zijn met de wet- en regelgeving voor het toepassen en hergebruiken van grond voor uitvoering van het project. Het plan is dus in overeenstemming met de Nota bodembeheer Limburg-Noord 2020-2029.

Regiovisie Noord-Limburg 2040

De acht gemeenten in Noord-Limburg werken samen aan de versterking van de brede welvaart in Noord-Limburg. Dit zijn de gemeenten Beesel, Bergen, Gennep, Horst aan de Maas, Mook en Middelaar, Peel en Maas, Venlo en Venray. In 2020 is de gezamenlijke 'Regiovisie Noord-Limburg 2040' opgesteld. De visie kent één gezamenlijke ambitie: het zijn van de gezondste regio.

De gezondheid van de regio wordt gedragen door zes pijlers:

1. Ondernemen en innoveren: Gezond ondernemen
2. Vitaal en gezond: Gezond zijn en gezond blijven
3. Toerisme en Leisure: Gezond leven

4. Landelijk gebied: Gezonde leefomgeving
5. Mobiliteit en logistiek: Gezond verbinden
6. Energie en klimaat: Gezond leefklimaat

Deze visie is een richtinggevend document. Een inspiratiebron voor nieuwe ontwikkelingen waaraan initiatieven en ontwikkelingen worden getoetst.

De regio Noord-Limburg heeft samen met de provincie Limburg een investeringsagenda opgesteld voor de periode tot en met 2023. In de investeringsagenda worden de investeringen benoemd die de regio samen met partners wil doen om de ambitie van de gezondste regio te realiseren én een bijdrage te leveren aan het oplossen van regio-overstijgende maatschappelijke vraagstukken.

Noord-Limburg heeft de ambitie om op het gebied van mobiliteit de klimaat vriendelijkste, toegankelijkste en veiligste regio van Nederland te zijn. Met gezonde verbindingen binnen en naar de regio. Noord-Limburg zet daarom in op slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen.

Met Trendsportal heeft de regio een actueel mobiliteitsprogramma, met de volgende speerpunten:

1. Het verhogen van de kwaliteit van leven. Mobiliteit, zodat iedereen mee kan doen.
2. Het verbeteren van veiligheid. Streven naar 0 verkeersslachtoffers.
3. Een aantrekkelijk mobiliteitssysteem. Robuust, attractief en betrouwbaar.
4. Het ondersteunen van de milieu- en energietransitie, door over te schakelen op schone en stille mobiliteit.
5. Het verbeteren van de ruimtelijk-economische bereikbaarheid, voor de toeristische-, agro-, maak- en logistieke sector in Noord-Limburg.

De speerpunten van trendsportal worden ook als beleidsuitgangspunten voor de gemeente Gennepe gehanteerd.

Om de gezondste regio van Nederland te worden wil de regio investeren in zeven icoonprojecten. Dit zijn urgente projecten met meervoudige doelstellingen. Een van die icoonprojecten is "duurzame mobiliteit voor gezonde ontwikkeling van de regio". Een uitstekende bereikbaarheid van Noord-Limburg maar ook een goed functionerend en toegankelijk mobiliteitssysteem zijn belangrijke factoren voor (nieuwe) bedrijven en inwoners van een gezonde regio. Mobiliteit is daarbij geen doel op zich maar levert een belangrijke randvoorwaardelijke bijdrage aan de economische en sociaal maatschappelijke ontwikkelmogelijkheden van Noord-Limburg.

Beoordeling en conclusie

De Zwarteweg is een risico voor de verkeersveiligheid. De weg zorgt in combinatie met het zware verkeer voor hinder en vermindering van de leefbaarheid. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 4.2 'Nut en noodzaak'. Om de situatie op de Zwarteweg te kunnen veranderen zijn maatregelen noodzakelijk. Door toevoeging van de Verbindingsweg aan het wegennet wordt een beter en toekomstbestendig alternatief voor het verkeer van en naar Groesbeek geboden. De ontwikkeling van de Verbindingsweg vermindert de risico's ten aanzien van verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Zwarteweg. Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met c.q. geeft invulling aan de strategische regiovisie.

Panorama Noord Limburgse Maasvallei

Het panorama Noord Limburgse Maasvallei is de 'adaptieve ontwikkelkoers' van Noord Limburg. Het doel is meer veiligheid én meer kwaliteit in de Noordelijke Maasvallei. De ambitie is: 80 kilometer Maasvallei fraaier, veiliger en vitaler maken. Naast passende hoogwaterbescherming ook:

- versterking van de kwaliteit van de leefomgeving; "ruimtelijke kwaliteit"
- het bevorderen van de gebruiksmogelijkheden van de Maas
- verbeteren van het perspectief voor bewoners en gebruikers van het Maasdal
- ruimte bieden aan (economische) ontwikkelingen die bij het Maasdal passen
- oplossingen zoeken voor activiteiten die op lange termijn niet te rijmen zijn met het belang van veiligheid tegen overstromingen
- doorontwikkelen op een wijze die aansluit op de kenmerken van de Maasvallei

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de dubbelbestemming 'Waterstaat - Bergend regime' met bijbehorend vergunningenstelsel. Bovendien komt de weg op hetzelfde niveau te liggen als de wegen uit

de omgeving en zal daarom geen belemmering vormen voor hoogwaterbescherming. Daarnaast wordt middels landschappelijke inpassing aangesloten op de kenmerken van het Maasvallei. Het plan is niet in strijd met het Panorama Noord Limburgse Maasvallei.

3.4 Gemeentelijk beleid

Omgevingsvisie Gennep

De gemeenteraad van Gennep heeft op 23 september 2019 de Omgevingsvisie “Samen maken we Gennep” vastgesteld. In de omgevingsvisie is beschreven wat de visie voor de gemeente is voor de komende 10 tot 15 jaar op de fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie is in samenwerking met inwoners, ondernemers en maatschappelijke partners opgesteld. Hieruit zijn vier thema's uitgewerkt:

1. Cultuurrijk Gennep
2. Krachtige kernen, sterke werkgebieden
3. Hoog, droog en veilig Gennep
4. Sterke samenleving en (digitale) verbindingen

In de omgevingsvisie worden verschillende deelgebieden onderscheiden. Het plangebied ligt in het deelgebied “Landelijk, door natuur omarmd”. Dit deelgebied omvat het landelijk gebied tussen het bosgebied op de oude rivierduinen en de Duitse grens, de Lob van Gennep en Koningsven de Diepen. Daarbij horen de volgende kernkwaliteiten:

- Lucht en ruimte
- Ruimte voor land- en tuinbouw
- Innige buurtschappen
- Historische ontginningen en linten
- Kwelranden natuur waaronder Koningsven de Diepen
- Klimaatadaptief

Voor dit deelgebied zijn de volgende kansen aangegeven:

- Infrastructuur afstemmen op aanwezig landbouw- en vrachtverkeer
- Opwek van diverse vormen van duurzame energie op zowel land als water.
- Doorontwikkeling van landbouwbedrijven op toekomstbestendige locaties
- Behoud oude en kleine ontginningsgebieden
- Recreatieve mogelijkheden benutten door verweving landbouw, natuur en recreatie, denk aan eco- en agrotoerisme
- Toegankelijkheid en aantrekkelijkheid voor recreatie verhogen
- Natuurontwikkeling aan de voet stuwwal (Koningsven en De Diepen), langs beken en door middel van erfbeplanting en kleine landschapselementen

Beoordeling en conclusie

Met de voorgenen ontwikkeling wordt de infrastructuur afgestemd op het aanwezige landbouw- en vrachtverkeer en wordt de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid voor recreatie verhoogd. Ook draagt het plan bij aan natuurontwikkeling langs de beken, in de vorm van nieuwe kleine landschapselementen. In paragraaf 4.4 Landschappelijke inpassing wordt dit nader toegelicht.

Daarnaast betreft een speerpunt uit het thema “sterke samenleving en (digitale) verbindingen”: het inzetten op veilige en gezonde wegen en duurzame vervoersmogelijkheden. Hierbij is het groot onderhoud, verkeersveiligheidsmaatregelen voor de N271 en het oplossen van verkeersproblematiek van de Zwarteweg genoemd als opgave. Het voorgenen plan draagt bij aan het oplossen van de verkeersproblematiek van de Zwarteweg. Geconcludeerd kan worden dat het plan in overeenstemming is met de Omgevingsvisie Gennep.

Landschapsontwikkelingsplan 2009

De gemeente Gennep heeft samen met de gemeente Mook en Middelaar een Landschapsontwikkelingsplan opgesteld. Het Landschapsontwikkelingsplan geldt als een belangrijk hulpmiddel voor het garanderen en verbeteren van de kwaliteit van het landschap. Het landschapsontwikkelingsplan geeft de visie van de gemeente weer op het landschap, de bestaande kwaliteiten en gewenste ontwikkeling. In het landschapsontwikkelingsplan zijn verschillende deelgebieden onderscheiden. Het plangebied ligt in het deelgebied Ontginningsgebied.

Het ontginningsgebied is het gebied tussen Niers en stuwwal, in het westen begrensd door de kern van Milsbeek. Dit is een gebied met een duidelijk agrarisch karakter. De ontginningspatronen zijn nog duidelijk zichtbaar in het landschap. Markant zijn de open velden, de beekdalen en oude rivierarmen, de beplantingslijnen in het open gebied en de verspreide bebouwing. De openheid van het ontginningsgebied vormt een opvallend contrast met de stuwwal op de achtergrond. Naast landbouw heeft het gebied ook een belangrijke natuurfunctie. De belangrijkste natuurwaarden liggen langs de beekdalen en de kwelzone aan de voet van de stuwwal. Het agrarische gebied zelf heeft ook natuurwaarden die samenhangen met de aanwezigheid van kleinschalige landschapselementen, zoals houtwallen en slootranden.

Conclusie

De Verbindingsweg wordt landschappelijk ingepast. Het landschappelijk inpassingsplan geeft invulling aan het mitigatie- en compensatieplan voor behoud van ecologische soorten en landschapskwaliteiten in het gebied. Geconcludeerd kan worden dat het plan rekening houdt met de uitgangspunten van het landschapsontwikkelingsplan 2009.

Wegenbeleidsplan 2016-2020

Volgens de wegenwet zijn de wegbeheerders verplicht de aan hen toegewezen wegen in goede staat te houden en verantwoord te beheren. De doelstelling van dit beleidsplan is om inzichtelijk te maken wat de kwaliteitsdoelstellingen zijn voor de komende beleidsperiode. Daarnaast wordt in dit beleidsplan ook de huidige staat en gewenste staat van het wegennet weergegeven. Met daarbij de benodigde financiële onderhoudsbehoefte om het areaal in een geordende kwaliteit te krijgen.

Volgens bijlage V “de structuurelementenkaart 2016” uit het wegenbeleidsplan 2016-2020 valt het plangebied binnen structuurelement Buitengebied (groengebied) en heeft het de functieomschrijving “Het bieden van ruimte voor de natuur en de landschappelijke waarden”. Een structuurgebied is gekoppeld aan een bepaalde kwaliteit die in het rapport “Meetlat integrale kwaliteit” zijn vastgelegd.

De gemeente Gennep benadert het beheer en onderhoud van de openbare ruimte op basis van beeldkwaliteit. De uitstraling en kwaliteit van het beoogde eindbeeld zijn eenduidig vastgelegd in de meetlat. De meetlat geeft aan de hand van schaalbalken inzicht in de beeldkwaliteit van verharding, groen, meubilair, zowel technisch als verzorgend. De kwaliteit is onder te verdelen in Hoog (A), Basis (B) en Laag (C).

Beoordeling en conclusie

Voor het buitengebied is de gewenste streefkwaliteit voor alle elementen in de openbare ruimte van zowel de technische als verzorgende staat vastgesteld op niveau Basis (B). Wanneer de beoogde ontwikkeling is uitgevoerd, zal het beheer en onderhoud van de openbare ruimte aansluiten op het gewenste streefkwaliteit zoals aangegeven in het Wegenbeleidsplan voor het Buitengebied.

Groenbeleidsplan 2021-2031

Het Groenbeleidsplan 2021-2031 is op 8 maart 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. De doelstelling voor het groenbeheer is een groene, gezonde en leefbare buitenruimte voor mens en natuur.

Daarbij zijn de volgende uitgangspunten genomen:

- We houden het huidige openbaar-groennetwerk binnen de gemeente in stand;
- We werken op een natuur-inclusieve manier, met aandacht voor het herstel van ecosystemen en het herstel van de biodiversiteit;
- We houden rekening met de effecten van klimaatverandering
- We geven meer uitleg over het hoe en waarom van onderhoudswerkzaamheden en investeren in een effectief partnerschap tussen betrokken partijen (participatie).

In het plan krijgt onder andere de bestrijding van de processierups aandacht. Daarnaast hebben thema's als klimaatadaptatie en biodiversiteit een plek gekregen. Ook de ambitie om meer bomen aan te planten is in het plan uitgesproken.

Beoordeling en conclusie

De Verbindingsweg wordt landschappelijk ingepast. Met dit project wordt een bijdrage geleverd aan de

biodiversiteit in het plangebied en het herstellen van het natuurlijk evenwicht. Dit wordt gedaan middels het terugbrengen van een kleinschalig, afwisselend landschap met veel landschapselementen zoals laanbeplanting, bosschages, struweelheggen en poelen met natuurvriendelijke oevers. Om de barrièrewerking van de weg te beperken worden faunapassages en diervriendelijke verlichting bij kruispunten toegepast. Het landschappelijk inpassingsplan geeft invulling aan het mitigatie- en compensatieplan voor behoud van ecologische soorten en landschapskwaliteiten in het gebied. Geconcludeerd kan worden dat het plan niet in strijd is met het Groenbeleidsplan 2021-2031.

Gemeentelijk rioleringsplan 2020-2024

Op 11 september 2019 heeft de gemeente Gennep het Gemeentelijk Rioleringsplan 2020-2024 gepubliceerd. Het document beschrijft op hoofdlijnen hoe invulling wordt gegeven aan de rioleringszorg. Het betreft een visie en strategie voor de lange termijn.

In het gemeentelijk rioleringsplan zijn verschillende speerpunten vastgelegd:

1. Klimaatbestendig Gennep
2. Anticiperen op de Omgevingswet
3. Samenwerken in de waterketen
4. Meten is weten
5. Beheer op maat
6. Gezond, schoon en voldoende oppervlaktewater
7. Werken aan waterbewustzijn

Daarnaast heeft de gemeente conform de Wet milieubeheer en de Waterwet drie wettelijke zorgplichten: afval-, hemel- en grondwater.

Conclusie

Het plan voorziet in voldoende waterbergend vermogen en de bodem is voldoende geschikt om te ontwateren. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 5.6 Water. Het plan voldoet aan de zorgplichten uit het gemeentelijk rioleringsplan.

Duurzaamheidsvisie 2018-2021

De duurzaamheidsvisie 2018-2021 is het vervolg van een reeks milieubeleidsplannen waarin duurzaamheid meer en meer het leidende principe is geworden. De doelen voor duurzaamheid, liggen vast in de kaders die op internationaal, nationaal en regionaal niveau opgesteld zijn. Gemeente Gennep focust zich op het verwezenlijken van die doelen. Rekening houdend met de schaal van Gennep, verwoorden zij hun visie op een duurzaam Gennep als volgt:

- Het minimaliseren van de Gennepse voetafdruk. Het gaat hierbij om energie, mobiliteit, afval, groen, water en lucht.
- Op sociaal gebied wil de gemeente Gennep een bijdrage leveren door een leefomgeving te creëren waar mensen graag wonen, werken en recreëren. De gemeente faciliteert initiatieven van bewoners en ondernemers waar nodig. Dit draagt bij aan een vitale samenleving.
- Duurzaamheid biedt kansen voor de economie in de gemeente.
- De gemeente Gennep vult haar voorbeeldfunctie zichtbaar in. Duurzaamheid zit in het DNA, zowel bij de gemeente als bij onze inwoners. Bij het maken van keuzes wordt duurzaamheid altijd meegewogen.

In dialoog met de inwoners heeft de gemeente vier inhoudelijke speerpunten vastgesteld:

1. Energie besparen en duurzaam opwekken
2. Afval verminderen en scheiden
3. Duurzame mobiliteit (duurzaam vervoer stimuleren)
4. Versterken van de kwaliteit van de leefomgeving (groen, water, lucht)

De route naar een duurzaam Gennep verloopt langs drie parallelle sporen. Het eerste spoor is het bevorderen van bewustwording en het uitnodigen van bewoners om actief aan de slag te gaan met duurzaamheid. Het tweede spoor is het ondersteunen van initiatieven vanuit de samenleving en het derde spoor is het oppakken van de voorbeeldfunctie als gemeente.

Conclusie

De aanleg van de Verbindingsweg draagt bij aan een verbetering van de leefomgeving rondom de Zwarteweg. Om de leefomgeving rondom de nieuwe Verbindingsweg niet te verslechteren wordt het plan landschappelijk ingepast en wordt in het wegontwerp rekening gehouden met de waterhuishoudkundige situatie in het gebied; geen belemmering van het waterbergend regime en geen (grond)wateroverlast voor omliggende kavels. De Verbindingsweg wordt op een zo duurzaam mogelijke manier aangelegd. Geconcludeerd kan worden dat dit bestemmingsplan aansluit op de Duurzaamheidsvisie.

Beleidskader Hoogwaterveiligheid en het borgen van kwetsbare gebiedskwaliteiten Gemeente Gennep

Het Waterschap Limburg (WL) werkt in het kader van het Programma Prioritaire Dijkversterkingen en het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) aan het versterken, verlengen en verleggen van bestaande dijken en in het kader het retentiegebied Lob van Gennep aan de dimensionering van dit bekken en het aanleggen van nieuwe (achter)dijken.

Bij het projecteren van dijktracés en het ontwerpen en uitwerken van projectplannen door WL dient de omgevingskwaliteit centraal te staan. Het is daarom wenselijk om in de gemeente Gennep ruimtelijk kwetsbare dijkzones aan te wijzen waar mogelijk unieke gebiedswaarden aangetast zouden kunnen worden. De gemeente heeft de basale taak om de gezonde fysieke leefomgeving en de unieke gebiedswaarden te beschermen (juridisch en planologisch) en door te ontwikkelen.

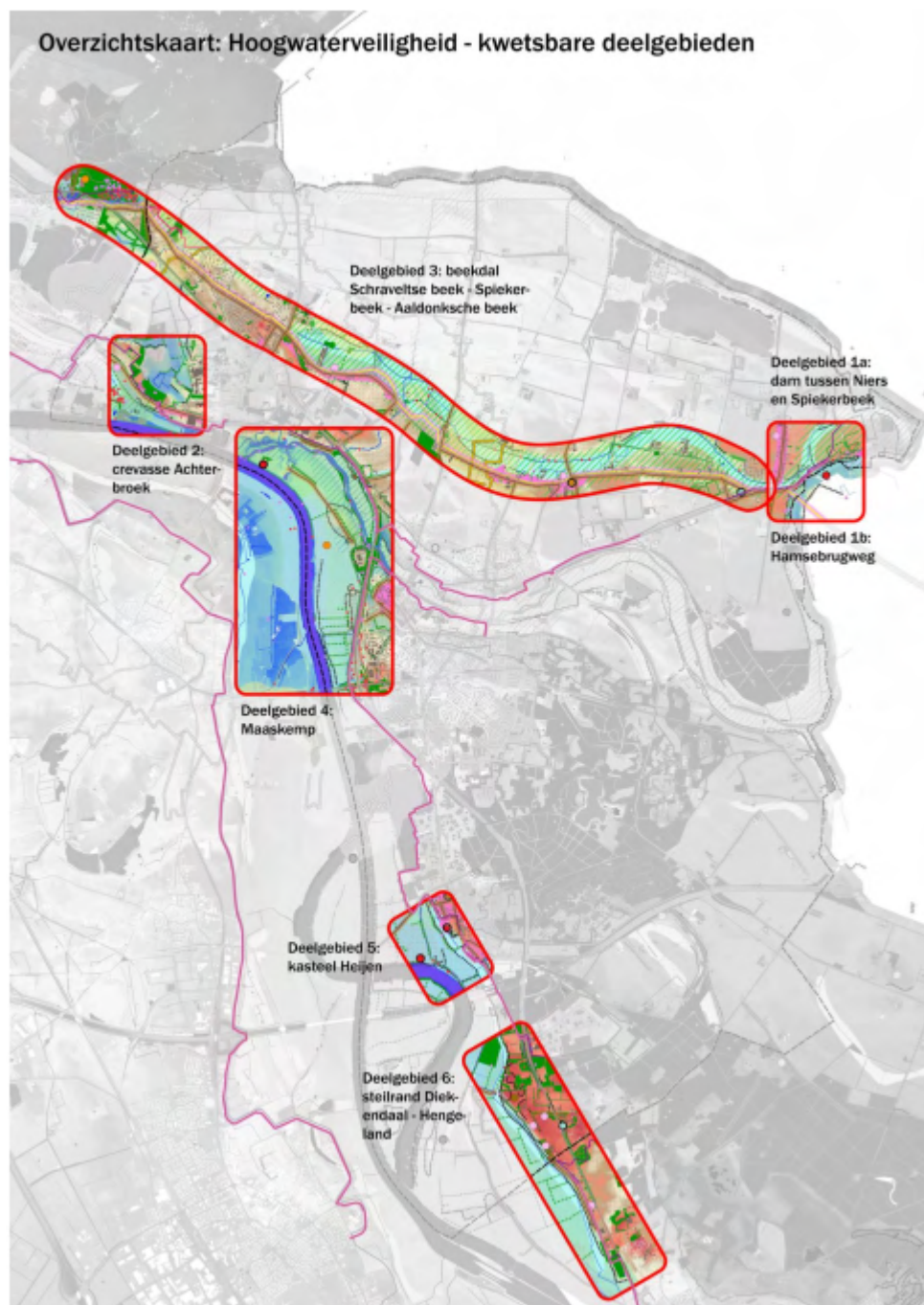
Om een eventuele aantasting van de universele gebiedswaarden in de 'ruimtelijk kwetsbare dijkzones' te voorkomen dan wel te beperken, is het gewenst om de unieke constellatie van geofysische typologieën, ecologische en cultuurhistorische waarden ('mixed heritage') en toeristische belevingswaarden duiden en in kaart brengen. In het beleidskader zijn zes kwetsbare deelgebieden geanalyseerd en kwalificeert, zie hiervoor onderstaande afbeelding.

Het plangebied ligt voor een deel binnen deelgebied 3: 'Beekdal Schraveltse beek - Spiekerbeek - Aaldonksche beek'. Bij deelgebied 3 is het volgende standpunt opgenomen:

"Dijkaanleg dwars op of direct langs het SPA-beekdal zijn beslist ongewenst. Het is bijzonder wenselijk dat de gemeente zich richt op het integrale behoud en de ontwikkeling van dit beekdal en directe omgeving; zowel cultureel als natuurlijk. Een strategische aanpak voor deze ontwikkeling kan daarbij raadzaam zijn."

Conclusie

Met de voorgenomen ontwikkeling wordt geen dijk aangelegd. De weg komt op hetzelfde niveau te liggen als de wegen uit de omgeving en zal daarom geen belemmering vormen voor hoogwaterveiligheid. Daarnaast is middels onderzoeken (zie conclusies in Hoofdstuk 5) een belangenafweging gemaakt zowel cultureel als natuurlijk. De weg wordt cultuurhistorisch en landschappelijk ingepast.



Figuur 3.6: Overzichtskaart kwetsbare deelgebieden uit het 'Beleidskader Hoogwaterveiligheid en het borgen van kwetsbare gebiedskwaliteiten Gemeente Gennep'.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Uitgangspunten

Om de verkeerskundige effecten van de Verbindingsweg in kaart te brengen is met behulp van het Verkeersmodel Noord – Limburg inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn van de realisatie van de Verbindingsweg. Hiervoor zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De Verbindingsweg is conform het voorlopige ontwerp ingevoerd in het verkeersmodel, in het prognosejaar 2030;
- De Verbindingsweg heeft voorrang op de Driekronenstraat, Kroefsestraat en op de Ringbaan.
- De weg is uitgevoerd als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een snelheid van 60km/u;
- Naast het invoeren van de Verbindingsweg is de Zwarteweg binnen bebouwde kom afgewaardeerd naar een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 30km/u;
- De voorrangssituatie op de Zwarteweg (binnen de bebouwde kom) is aangepast. De kruisingen zijn in het model gelijkwaardig waardoor verkeer uit de zijstraten voorrang heeft op verkeer op de Zwarteweg uit de richting Groesbeek.
- De aansluiting Ringbaan – Zwarteweg ter hoogte van de komgrens komt in de voorrang. De Zwarteweg binnen de bebouwde kom sluit hierop aan en verleent voorrang aan de Ringbaan-Zwarteweg.
- De voorrangssituatie op de Ringbaan is aangepast, waarbij het verkeer op de Ringbaan voorrang heeft op de zijweg Oude Dijk.
- De Driekronenstraat is na de percelen van CNC afgesloten. De woningen aan de Driekronenstraat zijn bereikbaar via de Verbindingsweg, Kroefsestraat en de Driekronenstraat aan de noordzijde.
- De Nijmeegseweg (parallelweg langs de N271) wordt niet aangesloten op de Verbindingsweg. Bereikbaarheid van woningen en percelen aan de Nijmeegseweg blijft gewaarborgd vanaf de Zuidzijde.
- De nieuwe Verbindingsweg wordt gebruikt door circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt), waarbij er circa 1.700 mvt in noordelijke richting rijden en circa 1.300 mvt in zuidelijke richting;
- Deze voertuigen reden voorheen grotendeels van de Zwarteweg en de N271;
- Van de Zwarteweg maken op het drukste deel nog circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik. Dit betreft het deel van de Zwarteweg ter hoogte van de kruising met de Gildenstraat. Op de rustigere delen van de Zwarteweg rijden nog circa 800 motorvoertuigen (noordelijk deel, ter hoogte van de kruising met de Heiveld).
- Over de gehele Zwarteweg (binnen bebouwde kom) neemt de verkeersdruk duidelijk af, waarbij de afname afhankelijk van de locatie varieert tussen de 3.500 motorvoertuigen en 4.000 motorvoertuigen.
- Door de nieuwe route die ontstaat in de richting van zandafgraving is het voor zandtransporten niet meer noodzakelijk om de route via de Zwarteweg te gebruiken.
- Verkeer dat een relatie heeft tussen de N271 en Groesbeek maakt gebruik van de nieuwe Verbindingsweg. Een klein deel van het verkeer (vooral in zuidelijke richting) zal ook in de toekomst gebruik maken van de Zwarteweg. Voor dit verkeer (met waarschijnlijk een bestemming aan de westzijde / noordzijde van Milsbeek) is de Zwarteweg ook in de toekomst de snellere route. Dit betreft maar een beperkt deel van het verkeer.
- Het verkeer op de Zwarteweg heeft voor het grootste gedeelte een herkomst of een bestemming in Milsbeek.

De uitvoeren met verkeerintensiteiten in het prognosejaar 2030 zonder Verbindingsweg (bijlage 1) én met Verbindingsweg (bijlage 2) zijn toegevoegd aan bijlagen. Daarnaast is het telrapport van het najaar van 2019 toegevoegd aan bijlage 3. In het najaar van 2019 zijn verkeerstellingen uitgevoerd op de Zwarteweg. Uit dit telrapport blijkt dat er 5.084 mvt/etmaal rijden, waarvan 709 motorvoertuigen bestaan uit (middel)zwaar verkeer, wat neer komt op een percentage van 14%.

4.2 Nut en noodzaak

In meerdere zienswijzen wordt de nut en noodzaak van de verbindingsweg die het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Milsbeek' mogelijk maakt ter discussie gesteld. Daarbij wordt onder meer verwezen naar het besluit van de gemeenteraad van 15 december 2014 om het bestemmingsplan 'Rondweg Milsbeek' niet vast te stellen. Aan dat besluit ligt volgens reclamanten kort samengevat ten grondslag dat de huidige ontsluitingsroute via de Zwarteweg voldoet aan alle wettelijke eisen. Daarom zou er ook op dit moment geen aanleiding zijn om een alternatieve ontsluitingsroute te overwegen. Er is daarom volgens reclamanten geen enkele reden om de nieuwe verbindingsweg planologisch mogelijk te maken. Ook niet, omdat als gevolg van de nieuwe verbindingsweg hun woon- en leefklimaat zal verslechteren. Reclamanten werpen de vraag op waarom aan hun woon- en leefklimaat minder gewicht wordt toegekend dan aan dat van de bewoners aan de Zwarteweg.

Reactie:

Het is juist dat de gemeenteraad op 15 december 2014 heeft besloten om het bestemmingsplan 'Rondweg Milsbeek' niet vast te stellen. Evenals het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Milsbeek' was de insteek van dat bestemmingsplan om door middel van een alternatieve ontsluitingsroute de woningen aan de Zwarteweg te ontlasten.

In het MER dat ten behoeve van het bestemmingsplan 'Rondweg Milsbeek' is opgesteld staat dat de huidige situatie op de Zwarteweg verkeerskundig gezien acceptabel is. Daarbij wordt wel aangetekend dat sprake is van een overschrijding van het percentage vrachtverkeer dat gelet op de functie van de Zwarteweg gewenst is. Dit percentage bedroeg toen 14%, terwijl een percentage van 10% gelet op de wegcategorisering gewenst is. De totale hoeveelheid vrachtverkeer zorgt er volgens het MER wel voor dat de bewoners van de Zwarteweg de situatie als onveilig ervaren en hinder ondervinden door trillingen en geluid.

In het besluit van 15 december 2014 heeft de gemeenteraad de belangen van de bewoners van de Zwarteweg afgewogen tegen het belang van het behoud van de landschaps- en natuurwaarden ter plaatse van het tracé van de Rondweg dat toen aan de orde was. De gemeenteraad heeft het belang van het behoud van de natuur- en landschapswaarden het zwaarst laten wegen en besloten om het bestemmingsplan 'Rondweg Milsbeek' niet vast te stellen.

Tegen het weigeringsbesluit van de raad is beroep ingesteld. In de door reclamanten aangehaalde uitspraak van 13 januari 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:30) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak de beroepen ongegrond verklaard.

Na de Afdelingsuitspraak is het woon- en leefklimaat van de bewoners van de Zwarteweg een thema gebleven. Bij brief van 13 februari 2018 hebben burgemeester en wethouders de raad over de verkeerssituatie ter plaatse van de Zwarteweg geïnformeerd. In deze brief wordt geconstateerd dat de verkeerssituatie ter plaatse van de Zwarteweg voldoet aan alle wettelijke normen en dat er daarom geen juridische noodzaak bestaat om maatregelen te treffen.

Op 21 maart 2018 zijn er raadsverkiezingen geweest. In het coalitieakkoord 2018-2022 dat in vervolg op de gehouden verkiezingen tot stand is gekomen, is het belang van verkeer voor de leefbaarheid en de vitaliteit van de gemeente als speerpunt benoemd. In dat kader en tegen deze achtergrond is de verkeerssituatie op de Zwarteweg opnieuw tegen het licht gehouden. Daaruit is het volgende naar voren gekomen.

Dat de verkeerssituatie ter plaatse van de Zwarteweg aan de wettelijke normen voldoet, betekent (uiteraard) niet dat er geen aanleiding kan of mag zijn om die situatie te verbeteren. In het kader van het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Milsbeek' heeft de raad alle in aanmerking komende belangen opnieuw gewogen. Anders dan in 2014 is de raad thans van mening dat de verkeerssituatie ter plaatse van de Zwarteweg verbeterd moet worden. Er is besloten dat te doen door middel van de aanleg van het nieuw wegtracé dat het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Milsbeek' mogelijk maakt. Hierna zal de belangenafweging die aan het besluit ten grondslag ligt (nogmaals) toegelicht worden.

De Zwarteweg is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom van Milsbeek. De van oorsprong provinciale weg heeft een duidelijke verkeersontsluitende functie en heeft een maximumsnelheid van 50km/u. De weg heeft geen vrijliggende fietsvoorzieningen en fietsers worden op de rijbaan afgewikkeld. De weg heeft voor een gebiedsontsluitingsweg een relatief smal profiel met aan weerszijden woningen dicht op de rijbaan. De Zwarteweg is onderdeel van de route tussen de N271 en Groesbeek. Naast het doorgaande verkeer in de richting van Groesbeek wordt de Zwarteweg binnen de kern Milsbeek ook als ontsluitingsweg gebruikt voor het zandtransport van en naar zandwinlocatie Koningsven - De Diepen.

Uit diverse verkeerstellingen, voor het laatste in het najaar van 2019, blijkt dat er circa 5.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik maken van de Zwarteweg. Van de totale hoeveelheid verkeer is circa 14% (middel) zwaar verkeer. Dit is voor een weg binnen de bebouwde kom meer dan een aandeel van 10% dat wenselijk is.

De 10%-norm wordt door de provincie Limburg toegepast als een acceptabel percentage vrachtverkeer voor een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Ter plaatse van de Zwarteweg is dat niet aan de orde. Daarom is de 10%-norm voor de beoordeling van de vraag of sprake is van een aanvaardbare verkeerssituatie als uitgangspunt gehanteerd.

Op basis van de specifieke situatie met relatief veel vrachtverkeer, fietsers op de rijbaan en een smal wegprofiel staat de verkeersveiligheid en de leefbaarheid voor de omwonenden van de Zwarteweg onder druk. De verkeerssituatie voor fietsers kan niet verbeterd worden, omdat er vanwege de aanwezige woningen onvoldoende ruimte beschikbaar is om vrijliggende fietspaden aan te leggen. Daarbij komt dat een aantal woningen dicht op de weg staat. Hoewel aan de wettelijke geluids- en trillingsnormen wordt voldaan, is er door de hoeveelheid geluid en trillingen wel sprake van een verminderd woon- en leefklimaat.

Om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid ter plaatse van de Zwarteweg te verbeteren, zijn diverse maatregelen onderzocht. De onderzochte maatregelen worden beschreven in de brief van 13 februari 2018 (zie bijlage 1 van Nota van Zienswijzen). Uit de brief blijkt dat geen van deze maatregelen soelaas biedt.

In de plantoelichting is uiteengezet dat het thans beoogde tracé voldoet aan het vereiste van een goede ruimtelijke ordening. Door middel van de maatregelen die beschreven staan in het landschapsplan en het mitigatie- en compensatieplan wordt geborgd dat de aanleg van de Verbindingsweg per saldo niet leidt tot een aantasting van natuur en landschap.

Door de toevoeging van de Verbindingsweg aan het wegennet wordt een beter alternatief voor het verkeer dat nu gebruik maakt van de Zwarteweg, geboden. De verkeersmodel berekeningen tonen aan dat de Verbindingsweg door dit verkeer ook gebruik gaat worden. De hoeveelheid verkeer op Zwarteweg neemt af en het verkeer dat achterblijft, past bij een normale woonstraat. Door het afwaarderen van de weg naar een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom en daar ook de inrichting en de voorrangssituatie op aan te passen wordt dit karakter verder onderstreept. Door de realisatie van de verbindingsweg ontstaat een duurzame oplossing voor het verkeer rondom Milsbeek en eventuele ontwikkelingen in het buitengebied, of in Groesbeek kunnen verkeerskundig altijd via de Verbindingsweg worden afgewikkeld en dit verkeer hoeft niet meer de kern van Milsbeek te rijden. Hiermee wordt niet alleen de Zwarteweg, maar ook de kern van Milsbeek leefbaarder en aantrekkelijker gemaakt.

De nieuwe ontsluitingsroute leidt verder tot een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid. Gelet op de situering van de Verbindingsweg, zal deze niet door fietsverkeer gebruikt worden. Door de vormgeving van de aansluiting op de N271 en de Ringbaan, zal het fietsverkeer afgeleid worden in de richting van alternatieve routes.

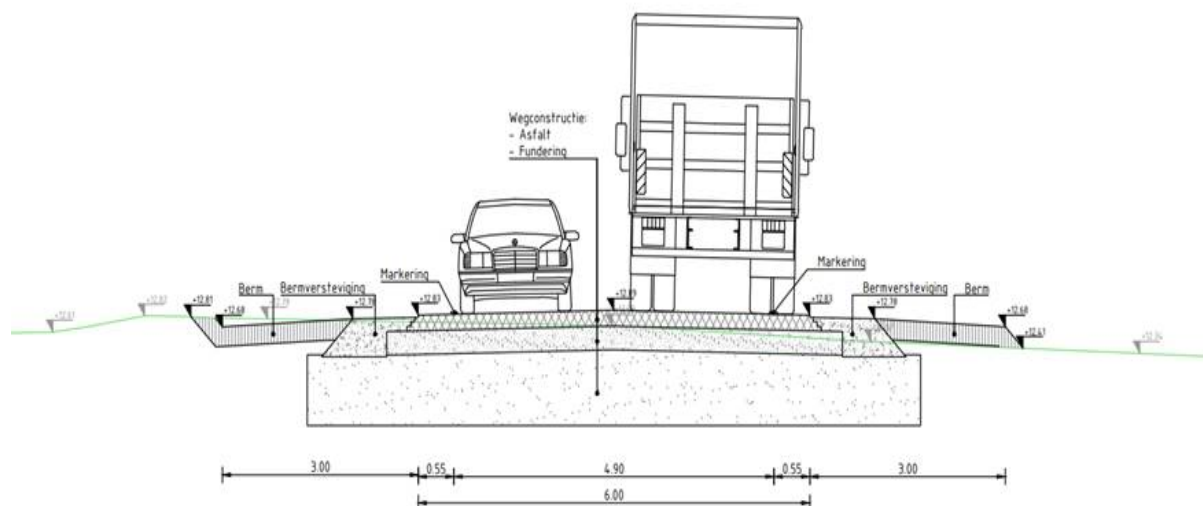
Tot slot blijkt uit de plantoelichting en het ten behoeve van het bestemmingsplan uitgevoerde onderzoek dat ter plaatse van de nabij de Verbindingsweg gelegen woningen aan de geldende geluid- en trillingnormen kan worden voldaan. Ter plaatse van drie woningen aan de Ringbaan moet een hogere waardenbesluit genomen worden. Dat betekent dat aanzienlijk minder woningen met een hogere geluidsbelasting worden geconfronteerd dan ter plaatse van de Zwarteweg. Verder is van belang dat

twee van de drie woningen op meer dan 14 meter van het wegtracé staan.

Samengevat wegen de voordelen van de Verbindingsweg die het bestemmingsplan mogelijk maakt, zwaarder dan de nadelen.

4.3 Vormgeving Verbindingsweg

De Verbindingsweg Milsbeek is voorzien als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/uur. De weg heeft een profielbreedte van 6,0 meter conform onderstaand standaard dwarsprofiel:

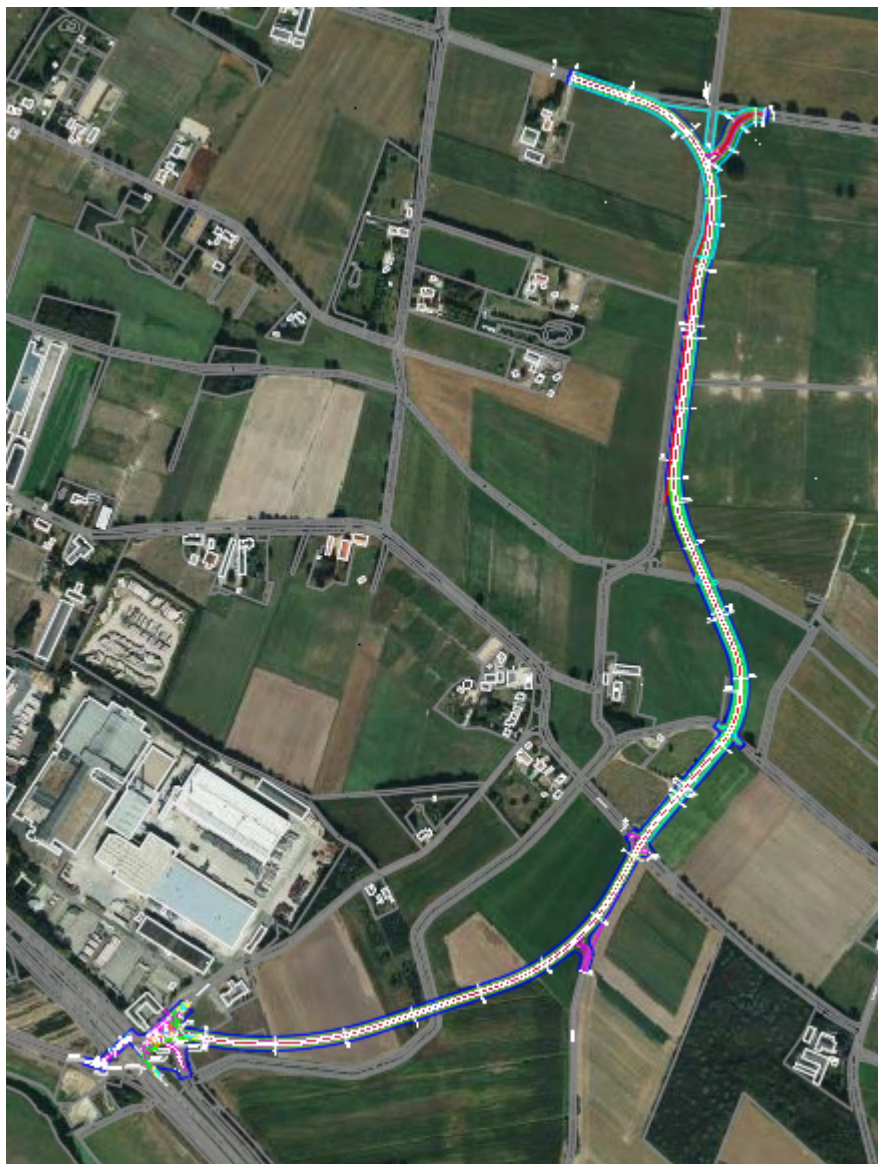


Figuur 4.1: Standaard dwarsprofiel Verbindingsweg Milsbeek

Om het verkeer over de Verbindingsweg op een verkeersveilige manier af te kunnen wikkelen en de impact van de weg op de omgeving zoveel mogelijk te beperken, is gekozen voor de het ontwerpen van een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Gezien de aanzienlijke hoeveelheden vrachtverkeer is wel uitgegaan van de grootste breedtemaat binnen het handboek wegontwerp van het CROW. Met een breedte van 6,0m is deze weg voldoende breed om ook elkaar passerend vrachtverkeer en landbouwverkeer te faciliteren. Voor (ontheftingsplichtig) landbouwverkeer met een maximale breedte van 3,5m is het mogelijk om bij tegemoetkomend vrachtverkeer gebruik te maken van de verharde buitenberm.

Uitgangspunt bij een erftoegangsweg is het afwikkelen van alle typen verkeer over dezelfde rijloper. Dit betekent dat fietsverkeer ook gebruik maakt van de rijloper. Het is gezien de ligging van de Verbindingsweg echter niet aannemelijk dat fietsverkeer gebruik gaat maken van deze verbinding. Voor de voorzieningen in de omgeving en de verschillende woningen in het buitengebied zijn veel alternatieve routes in het gebied aanwezig. Daarnaast is er bij de vormgeving van de aansluiting op de N271, maar ook ter hoogte van de Ringbaan en Zwarteweg, rekening gehouden met de fietsers en worden deze met de vormgeving afgeleid in de richting van alternatieve routes.

Het tracé van de Verbindingsweg is opgenomen in onderstaande afbeelding.



Figuur 4.2: Tracé Verbindingsweg

De Verbindingsweg Milsbeek heeft de volgende kenmerken:

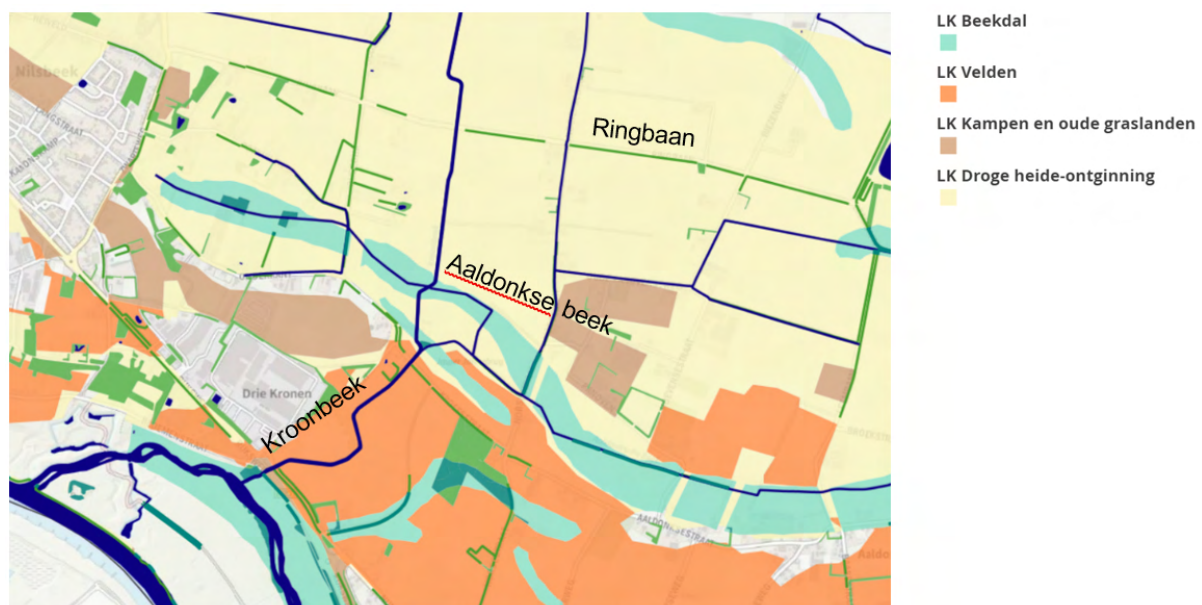
- Aan de zuidzijde wordt de Verbindingsweg aangesloten op N271. Vlak na deze aansluiting wordt de Driekronenstraat op de nieuwe Verbindingsweg aangesloten en zal dienst gaan doen als in- en uitrit voor het verkeer van CNC;
- Ter plekke van de aansluiting op de N271 is in overleg met de Provincie Limburg een aanpassing van de fietsstructuur voorzien, waarbij fietsers vanaf de Nijmeegseweg een vrij liggende oversteek krijgen over de Verbindingsweg. Het fietsverkeer verleent hier voorrang aan het verkeer op de Verbindingsweg.
- De Verbindingsweg kruist de Kroonbeek op deze locatie nagenoeg haaks.
- De onverharde weg, Kromsteeg, sluit aan op de Verbindingsweg voor alle landbouwverkeer.
- De Verbindingsweg kruist vervolgens de Kroefsestraat. Het betreft een voorrangskruising waarbij verkeer op de Verbindingsweg voorrang heeft op verkeer van de Kroefsestraat.
- Het tracé vervolgt langs de oostzijde van de Kroonbeek en houdt rekening met het profiel van vrije ruimte van de Kroonbeek.
- Om de Verbindingsweg aantrekkelijker te maken voor verkeer vanuit Groesbeek is het tracé afgebogen in westelijke richting waardoor de Verbindingsweg hier vervolgens de Kroonbeek kruist.
- Het oostelijke deel van Ringbaan sluit door middel van een voorrangskruising aan op de Verbindingsweg. Verkeer van de Ringbaan verleent voorrang aan het verkeer op de Verbindingsweg.

4.4 Landschappelijke inpassing

Bronsgroene landschapszone

Het plangebied is gelegen binnen de bronsgroene landschapszone. De bronsgroene landschapszone omvat de landschappelijk waardevolle beekdalen en bufferzones rond bestaande natuurgebieden met de daarin aanwezige (extensievere) landbouwgebieden, monumenten, kleinere landschapselementen, waterlopen e.d. Het beleid binnen de bronsgroene landschapszone is er op gericht om de landschappelijke kernkwaliteiten te behouden, te beheren, te ontwikkelen en te beleven. Deze zone bestaat hoofdzakelijk uit landbouwgronden. Binnen deze zone komen op bestemmingsplanniveau andere bestemmingen en functies voor zoals infrastructuur, woningen en toeristische voorzieningen e.d. (Omgevingsverordening 2014, Provincie Limburg).

Binnen het plangebied is een drietal landschapstypen te onderscheiden zoals die in de bronsgroene landschapszone zijn opgenomen, te weten de droge heideontginningen, het beekdal en de velden. Per landschapstype zijn een aantal te behouden en te ontwikkelen kernkwaliteiten aangegeven.



Figuur 4.3: Atlas Limburg Landschapskader Noord- en Midden-Limburg, kwaliteitskaart landschapszones

Droge heide-ontginningen

Het betreft het gebied tussen de Ringbaan en de Aaldonkse beek. De kernkwaliteiten van de droge heideontginningen zijn:

- Het half open landschap, dat zich kenmerkt door afwisselend open en bebouwingsvrij tot halfopen door groen en verspreide gebouwen omgeven bouwlanden. Het oorspronkelijk fijnmazigere, hoekigere groene raamwerk is sinds de ruilverkaveling (jaren 50-60) ruimer en rechtlijziger van opzet geworden.
- De huidige natuurwaarde is beperkt door de voornamelijk grootschalige landbouwkundige inrichting en het relatief fragmentarische karakter van de aanwezige landschapselementen.

Ontwikkelingsvisie:

- Versterken van het groene raamwerk. Voorkeur voor lineaire landschapselementen (singels, lanen, kruidenrijke stroken), die samen een raamwerk vormen waarbinnen de landbouw goed uit de voeten kan. Kleinere bosjes zijn ook toepasbaar omdat hierbij toch (verre) doorkijken mogelijk blijven en als overgang kunnen dienen naar mozaïeklandschap of kampenlandschap.

Het Beekdal

Het betreft de gronden aan weerszijden grenzend aan de Aaldonksebeek. De kernkwaliteiten van een beekdal zijn:

- Een overwegend halfopen kleinschalig landschap met afwisselend hooilanden, weilanden, bosjes en

kleine landschapselementen. De verkaveling is loodrecht op de beek. In het beekdal bevindt zich meestal weinig tot geen bebouwing.

- Een belangrijke natuurwaarde van dit landschapstype wordt gevormd door de doorgaande natte structuur (water en natte gronden met diverse hooilanden, moerastypen en moerasbossen) waardoor de beekdalen voor veel organismen functioneren als ecologische verbindingszone. Daarnaast vormen de vele gradiënten, bijvoorbeeld door de aanwezigheid van oude geulen, maar vooral het hoogteverschil loodrecht op de beek van de lage beek naar de verder weg gelegen hogere gronden, een belangrijke kwaliteit.

Ontwikkelingsvisie:

- Beekdalen ontwikkelen tot herkenbare, structurerende elementen in het landschap.
- Het ruimtegebruik dat aansluit bij het karakter van het beekdallandschap is bloemrijk begraasd grasland, of hooiland, ruimte voor water en natuurontwikkeling in de vorm van ruigten en of kleine natte bosjes.
- Het ontwikkelen van lineaire landschapselementen loodrecht op de beek als houtwallen, singels, knotbomenrijen en heggen en met de beek mee als beekbegeleidende beplanting even als de aanleg van poelen en bosjes (< 5 hectare) worden gestimuleerd als karakteristieke beekdalelementen. Bovendien wordt beekherstel, met de aanleg van natuurlijke oeverzones, en hermeandering aangemoedigd.

De Velden

- De open velden zijn de oudste landbouwgronden en vallen samen met de kampen en oude graslanden onder de oude cultuurlandschappen. De gronden werden collectief ontgonnen en gebruikt. Een typisch veld wordt gekenmerkt door een relatief grote maat van openheid welke in groot contrast staat met de kleinschaligere verdichte rand, bestaande uit beplantingselementen en vaak ook bebouwing (boerderijen).
- De natuurwaarde van de velden is beperkt al zijn de voorkomende soorten vaak zeer zeldzaam; met name akkervogels. Vanwege de lange gebruiksgeschiedenis is er – evenals elders in Europa – een hechte relatie tussen de gebruiks- en bewerkingsmethode van de velden en de akkerorganismen. Er zijn dan ook nauwelijks andere, meer natuurlijke landschapstypen waar deze akkerorganismen zich thuisvoelen.

Ontwikkelingsvisie:

- Kenmerkend is de verdichte rand en het open midden. Op het open veld komen in principe geen landschapselementen voor anders dan een enkele solitaire boom of boomgroep en kruidenrijke akkerranden. In de verdichte rand rondom het veld passen daarentegen wel landschapselementen (o.a. bomenrijen langs de weg, erfbeplanting bij bebouwing, hoogstamfruitbomen).
- Zichten naar het middengebied vrijhouden en zicht op oriëntatiepunten (kerktorens, watertorens, molens, beeldbepalende solitaire bomen) respecteren.
- Het ruimtegebruik dat het beste bij deze karakteristiek aansluit zijn grondgebonden teelten zoals graanakkers, die het zicht niet belemmeren.

Gewenste ruimtelijke structuur

Doel is om het tracé op een rustige wijze ruimtelijk in het landschap op te nemen, waarbij de weg met toebehorende bermstroken en sloten een als vanzelfsprekende vormgeving krijgen, passend in de omgeving. Hierbij zijn zichtlijnen vanuit de Verbindingsweg op het omringende landschap van belang, maar evenzeer vanuit het landschap op de Verbindingsweg (bewoners, passanten).

In navolging van de oudere ontsluitingswegen ten zuiden van de Ringbaan krijgt het tracé een licht gebogen verloop en wordt begeleid door een laanbeplanting. De laanbeplanting verankert de weg in het omringende landschap, maakt het tracé herkenbaar vanaf grotere afstand en draagt zo bij aan de oriëntatie van de weggebruiker en van de passant. Het Landschappelijk inpassingsplan (schaal 1:2000) is toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting van dit bestemmingsplan. Hieronder is een kleine weergave zichtbaar.



Figuur 4.4: Landschappelijk inpassingsplan

Laanbeplanting

Ten behoeve van het behouden van het zicht van de automobilist op het landschap en de aandacht van de automobilist wordt de laanbeplanting geen monotone bomenrij, maar is er variatie:

- in plaatsing van de bomen;
 1. variatie in afstand tussen bomen onderling

- 2. variatie in plaatsing aan de westzijde of oostzijde van het tracé
- variatie in boomsoort (eik, linde, es, esdoorn en iep).

De variatie in boomsoort maakt de laanbeplanting ziektebestendiger (voor de toekomst) en draagt tevens bij aan vergroting van de biodiversiteit. Uitgangspunt bij de soortkeuze is dat de bomen eenzelfde soort volume, dichtheid en verschijningsvorm hebben en passen in de PNV (potentiële natuurlijke vegetatie) van het gebied.

Bermen

Afgezien van de eerste 50 cm bermbreedte (waarbij aangesloten wordt op de rijbaan met een intensief beheer), mogen de bermen een extensief beheer krijgen. Hierdoor krijgen bloemen en kruiden de kans om tot bloei te komen en wordende bermen zo waardevolle linten in het landschap voor bijen, vlinders en overige insecten. Mogelijk krijgt de eerste 50 cm bermbreedte aansluitend op de weg een bermversteving.

Dassenraster aangevuld met amfibieënscherm

Ter begeleiding van de faunapassages wordt het gehele tracé van de Verbindingsweg aan de westzijde voorzien van een dassenraster, aangevuld met een amfibieënscherm om ook kleine zoogdieren en amfibieën van de weg te weren. Parallel aan het raster wordt een struweelhaag geplant ter begeleiding van dieren langs het raster in noordelijke of zuidelijke richting. De struweelhaag vormt tevens een barrière voor de verlichting van voertuigen zodat deze niet het landschap in schijnen.

Aan de oostzijde van de Verbindingsweg dient een raster, inclusief amfibieënscherm op zijn minst aanwezig te zijn tot op 50 meter aan weerszijde van de locaties waar een faunapassage/tunnel komt. De parallelle haag dient tot 25 meter aan weerszijden van de passage/tunnel geplant te worden, zodat de haag geen uitnodiging is voor dieren om tot het einde van het raster te lopen en zo weer terug de weg op te lopen. Deze werkwijze kan echter alleen op de plekken waar er aan de oostzijde van de weg géén natuurinrichting komt, dus daar waar de akkers of paardenweiden zijn. Daar waar een natuurlijke inrichting komt, bij het beekdal en de natuurakkers in het centrale en zuidelijke deel, dient de oostzijde wel volledig uitgerasterd te worden.

Kruisingen

Daar waar het tracé de lokale wegen met laanbeplanting kruist, wordt de ligging van het tracé zorgvuldig ingepast zodat bestaande waardevolle bomen zo veel mogelijk behouden blijven. De kruisingen zijn gelijkvloers en de automobilist op de Verbindingsweg heeft voorrang. Bij de aansluiting van de Verbindingsweg op de Driekronenstraat worden de bomen zoveel mogelijk gespaard om de vliegroute voor de gewone dwergvleermuis intact te houden. Tevens wordt hier een nieuwe aanvullende bomenrij geplant om de vleermuizen vanaf hun verblijfplaats nabij de kruising richting de Nijmeegseweg te leiden. De aansluiting van de Nijmeegseweg voor gemotoriseerd verkeer op de Driekronenstraat vervalt. Deze wordt omgevormd naar een fietsverbinding.

Fietsers/voetgangers

Uitgangspunt bij een erftoegangsweg is het afwikkelen van alle typen verkeer over dezelfde rijloper. Dit betekent dat fietsverkeer ook gebruik maakt van de rijloper. Het is gezien de ligging van de Verbindingsweg echter niet aannemelijk dat fietsverkeer gebruik gaat maken van deze verbinding. Voor de voorzieningen in de omgeving en de verschillende woningen in het buitengebied zijn veel alternatieve routes in het gebied aanwezig. Daarnaast is er bij de vormgeving van de aansluiting op de N271, maar ook ter hoogte van de Ringbaan rekening met de fietsers gehouden en worden deze met de vormgeving geleid in de richting van alternatieve routes.

Verlichting

Het tracé van de Verbindingsweg wordt niet verlicht, met uitzondering van de kruispunten. Verlichting op de kruispunten is vanuit het oogpunt van veiligheid noodzakelijk gedurende de avond en de nacht. Eventueel zou het gebruik van dynamische verlichting toegepast kunnen worden. De verlichting langs het tracé mag geen versturende werking hebben op het leefgebied van o.a. de steenuil, kerkuil, das, bever en vleermuizen. Hiertoe dient een type verlichting te worden toegepast met een aangepaste lichtkleur.

Kromsteeg

Het karakter van het oude zandpad Kromsteeg blijft behouden. Nabij de Kroefsestraat nadert het tracé van de Verbindingsweg de Kromsteeg. Het zandpad komt hier over een afstand van ca. 150 m parallel aan de Verbindingsweg te liggen, als een soort ventweg. Hier is een brede grasberm en laanbeplanting tussen de Verbindingsweg en het zandpad gelegen. Het zandpad Kromsteeg doet dienst als ontsluiting voor landbouwvoertuigen van de aanliggende percelen en (recreatieve) fietsers, komende via de Nijmeegseweg, vanuit de richting van Ottersum en Gennep. Het pad is verboden voor overig gemotoriseerd verkeer.

Kroonbeek

De huidige loop en het profiel van de Kroonbeek blijven behouden. Waardevol is dat de beek met oevers een lijnvormig element in het landschap is, waardoor de oevers goede mogelijkheden bieden voor de verspreiding van planten en dieren in het gebied. Daar waar de Verbindingsweg de Kroonbeek kruist, gebeurt dit middels overkluizingen waarbij voorzien wordt in faunapassages zodat een barrièrewerking van de weg wordt voorkomen.

Aaldonkse beek

Ter plaatse van de Aaldonkse beek wordt het karakter van het vroegere beekdallandschap dat hier verloren is gegaan hersteld (welk nog herkenbaar is langs de Ossenbergse beek, net ten westen van het plangebied). Dit is mogelijk middels het terugbrengen van een kleinschalige verkaveling dwars op de beek, kleine gradiëntbosjes (van vochtig naar droog) en struweelheggen.

De beek krijgt flauw aflopende natuurvriendelijke taluds en enkele grotere en kleinere poelen zijn vormgegeven als restanten van de oude beekloop. Geïsoleerde wateren bieden een geschikt voortplantingsbiotoop voor diverse amfibieën. Er is ruimte voor de beek om deze eventueel te laten meanderen. Het gebied kan dan ook gaan fungeren als overloopgebied bij hoog water, waarna dit water hier vastgehouden kan worden om langzaam in de bodem te infiltreren. Overleg met het waterschap Limburg is nodig om de mogelijkheden voor aanpassen van de ligging van de waterloop en overloopgebied nader te verkennen.

Natuurakkers en bloemrijk grasland

Ook langs een deel van het tracé ten zuiden van de Aaldonkse beek liggen her in te richten gronden. Door de hogere, drogere ligging zijn deze percelen geschikt om te worden omgevormd naar natuurakkers met akkerkruiden en bloem- en kruidenrijk grasland. De variatie in akkers en graslanden en kleinschalig landschap dragen bij aan versterken van het leefgebied van onder andere steenuil, das en patrijs.

Struweelheggen

Enkele perceelsranden worden begrensd door een struweelheg, bestaande uit een gemengde gebiedseigen beplanting (o.a. meidoorn, sleedoorn, Gelderse roos, hondsroos, kardinaalsmuts). Door in de aanplant veel bloemrijke en bessen dragende soorten te mengen is de beplanting waardevol voor veel vogels en insecten. Heggen doen eveneens dienst als begeleidende structuren voor diverse dieren.

Hoogstamfruitbomen

In het zuidelijke deel van het plangebied, wordt het bestaande perceel met kerstdennen omgevormd naar een kruidenrijk grasland, met verspreid staande hoogstam fruitbomen. Langs de randen van het perceel is voorzien in overhoekjes en ruigten evenals struweel. Tezamen vormt de beplanting een foerageerbiotoop voor de steenuil.

Zachthout bosschage

Eveneens in het zuidelijke deel van het plangebied wordt een deel van de gronden, gelegen tussen het nieuwe tracé van de Verbindingsweg en de Kroonbeek, omgevormd naar een zachthout bosschage ter stimulering van de lokale habitat van de bever. Dit houdt in dat er een geleidelijk oplopend talud wordt gerealiseerd waar soorten zoals wilg, lijsterbes, berk, els en es worden aangeplant en zich kunnen ontwikkelen, welke een goede voedselbron vormen voor de bever. De takken dienen tevens als nest-/bouw materiaal voor aanwezige hollen/burchten.

Biodiversiteit

Met dit project wordt een bijdrage geleverd aan het vergoten van de biodiversiteit in het plangebied en het herstellen van het natuurlijk evenwicht. Dit wordt gedaan middels het terugbrengen van een kleinschalig, afwisselend landschap met veel landschapselementen zoals laanbeplanting, bosschages, struweelheggen en poelen met natuurvriendelijke oevers. Hierbij zal de soortkeuze van de beplanting bestaan uit gebiedseigen soorten. Om de barrièrewerking van de weg te beperken worden faunapassages en diervriendelijke verlichting bij kruispunten voorgesteld.

Beheer

In samenhang met onze doelstelling om de biodiversiteit binnen het plangebied te verhogen zal het beheer van de gronden, beplanting en watergangen hierop afgestemd worden. Een extensief beheer waarbij struweelheggen, bermen, kruidenrijke graslanden en natuurakkers de kans krijgen om tot bloei te komen is hierbij van belang. Evenals het gefaseerd snoeien van knotbomen, maaien van bermen of uitbaggeren van watergangen, zodat er vlucht- en foerageerplaatsen overblijven en niet de hele biotoop in één keer weggehaald wordt.

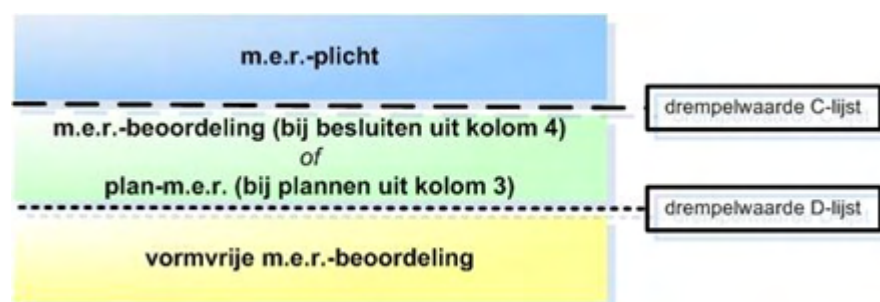
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)

Wettelijk kader

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een bestemmingsplan of inpassingsplan dat kaderstellend is voor, of een besluit neemt over, projecten met grote milieugevolgen een milieueffectrapportage te doorlopen (gesloten spoor). Onderdeel C van de bijlage Besluit m.e.r. (de 'C-lijst') geeft de aard en omvang van dergelijke projecten. Van andere projecten moet het bevoegd gezag beoordelen of deze projecten belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen hebben (m.e.r.-beoordeling). Deze projecten staan in onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r. (de 'D-lijst'). Hierbij geldt sinds de aanpassing van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 de omvang als richtwaarde en niet als absolute drempelwaarde. Daarom is altijd een toets noodzakelijk of sprake is van een project met grote milieugevolgen, zodra een project één of meer van de beschreven activiteiten in Onderdeel D bevat, ongeacht de omvang van deze activiteiten. Deze toets, de zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling, dient plaats te vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van de projecten, plaats van de projecten en kenmerken van het potentiële effect. Het mag duidelijk zijn dat wanneer een project ruim beneden de omvang uit de bijlage van het Besluit m.e.r. blijft, deze beoordeling beknopt kan zijn. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een volledige m.e.r.-beoordeling of m.e.r.-procedure nodig.

In figuur 5.1 zijn bovenstaande regels schematisch weergegeven:



Figuur 5.1: schematische weergave m.e.r.-beoordelingsplicht, bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, via <http://www.infomil.nl>

Op basis van artikel 7.6 van de Wet milieubeheer kunnen Provinciale Staten als aanvulling op de 'C-lijst' uit het Besluit m.e.r. in de provinciale milieuverordening (of provinciale omgevingsverordening) extra activiteiten met gevallen, plannen en besluiten aanwijzen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben en dus m.e.r.-plichtig zijn.

De provinciale milieuverordening van de provincie Limburg maakt onderdeel uit van de Omgevingsverordening Limburg. Provinciale Staten van Limburg hebben in de Omgevingsverordening geen extra activiteiten met gevallen, plannen en besluiten aangewezen die m.e.r.-plichtig zijn.

In aanvulling op het voorgaande is er nog een zijspoor, het open spoor, waardoor een plan m.e.r.-plicht kan gelden. Dit is het geval wanneer significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet zijn uit te sluiten. Dan geldt de verplichting tot uitvoeren van een Passende Beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet en daarmee de verplichting tot het uitvoeren van een plan m.e.r.

Resultaten

Eerstens wordt beoordeeld of de activiteiten voorkomen in de C- of D-bijlagen van het Besluit m.e.r. 1994 en of de activiteiten de (indicatieve) drempelwaarden overschrijden (gesloten spoor). Daarna wordt beoordeeld of significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden op voorhand zijn uit te sluiten (open spoor).

Gesloten spoor

Criterium 1: Activiteit

Het Besluit m.e.r. bevat geen categorie voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van wegen die niet voldoen aan de omschrijving van de wegen in de categorieën C1.2, C1.3, D1.1 of D1.2: auto(snel)wegen en overige wegen met vier of meer rijstroken.

De voorgenomen activiteit betreft de aanleg van een 'gewone' weg met twee rijstroken. De weg voldoet niet aan de definitie van een autoweg uit het Besluit m.e.r. Er wordt namelijk landbouwverkeer toegelaten op de weg. Ook wordt de weg niet aangeduid met een zogenaamd 'G3-bord' (aanduiding autoweg).

De activiteit is dus niet in het Besluit m.e.r. opgenomen.

Criterium 2: Drempelwaarde

Aangezien de activiteit niet in het Besluit m.e.r. voorkomt, is er geen sprake van een drempelwaarde.

Criterium 3: Besluit of plan

Een bestemmingsplan is een planvorm die m.e.r.-(beoordelings)plichtig kan zijn.

Conclusie gesloten spoor

Er geldt geen m.e.r.-(beoordelings)plicht via het 'gesloten spoor'.

Open spoor

In paragraaf 5.7 en paragraaf 5.8 wordt nader ingegaan op het effect van het plan op Natura 2000-gebieden. Directe effecten van het voornemen op dit gebied zijn uitgesloten. Ook significante effecten van stikstofdepositie zijn uitgesloten. Er geldt geen verplichting tot een Passende Beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming en daarmee geen plan m.e.r.-plicht via het 'open spoor'.

M.e.r.-beoordeling

Voor het planvoornemen is een Vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld. Deze aanmeldingsnotitie bevat de informatie op basis waarvan het bevoegd gezag besluit of er een m.e.r. procedure wenselijk of noodzakelijk is. De notitie is toegevoegd aan bijlage 5 van de toelichting van dit bestemmingsplan. Er wordt een aantal mogelijke negatieve effecten gesignaleerd. Deze zijn grotendeels te mitigeren, te compenseren of anderszins op te lossen. Voor een aantal milieuaspecten is zeker aandacht nodig om de aanleg van de weg op een voor de ruimtelijke ordening en het milieu verantwoorde manier te voeren. Het gaat in ieder geval om effecten op:

Geluid	Er bestaat een negatief effect op de woningen Ringbaan 5a, 6 en 7. Het is niet mogelijk voldoende effectieve en acceptabele maatregelen te treffen. Derhalve dienen er hogere waarden verleend te worden voor de woningen Ringbaan 5a, 6 en 7.
Soortenbescherming ecologie	Op basis van dit mitigatie- en compensatieplan, wordt beoordeeld dat een ontheffingsaanvraag enkel in het kader van de bever noodzakelijk is. Voor de vaststelling van een bestemmingsplan geldt in het kader van de Wet natuurbescherming dat een vast te stellen plan uitvoerbaar moet zijn en er zicht dient te zijn op het verkrijgen van een ontheffing. Op basis van dit mitigatie- en compensatieplan is beoordeeld dat dit het geval is.
Archeologie	Om de exacte archeologische waarde van de betreffende gronden vast te stellen dient voor een deel van het plangebied nader onderzoek uitgevoerd te worden. Om de mogelijke effecten voldoende te mitigeren worden ter plaatse van deze gronden dubbelbestemmingen opgenomen met een bijhorend omgevingsvergunningstelsel waarbij archeologisch onderzoek geëist wordt bij het roeren van gronden. Uit dit onderzoek dient te blijken dat geen archeologische waarden worden aangetast.

Niet gesprongen explosieven	Uit nader onderzoek moet blijken of ter plaatse conventionele explosieven voorkomen.
-----------------------------	--

5.2 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

In de Wet milieubeheer zijn in hoofdstuk 5, titel 5.2 (luchtkwaliteitseisen) kwaliteitseisen ter bescherming van de gezondheid van de mens voor de buitenruimte opgenomen. In 2009 zijn aanvullende regels van kracht geworden om de bepalingen vanuit de Europese richtlijn lucht-kwaliteit in de wetgeving op te nemen. De volgende regelgeving is van toepassing bij toetsing van de luchtkwaliteit.

- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en de uitgebrachte wijzigingen.
- EU-richtlijn luchtkwaliteit 2008 (2008/50/EG).

In bijlage II van de Wet milieubeheer zijn de toetsingswaarden van de luchtkwaliteit voor verschillende stoffen weergegeven. In het luchtkwaliteit onderzoek zijn de berekende waarden getoetst aan de relevante grenswaarden.

Onderstaande tabel geeft de grenswaarden voor de buitenlucht voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) weer. Van de overige stoffen, zoals zwaveldioxide, is algemeen onderbouwd dat deze in Nederland niet tot een overschrijding van de grenswaarden zullen leiden.

Tabel 5.1: Grenswaarden

Component	Vanaf	Grenswaarde/ plandrempel	Norm [µg/m ³]	Omschrijving
NO ₂	1-1-2015	Grenswaarde	40	Jaargemiddelde concentratie
	1-1-2010	Grenswaarde	200	Uurgemiddelde concentratie die maximaal 18 maal per jaar mag worden overschreden
Fijnstof PM ₁₀	11-6-2011	Grenswaarde	40	Jaargemiddelde concentratie
		Grenswaarde	50	24-uurgemiddelde concentratie, mag niet meer dan 35 maal per jaar worden overschreden
Zeer fijnstof PM _{2,5}	1-1-2015	Grenswaarde	25	Jaargemiddelde concentratie

Op vrijdag 19 december 2008 is een wijziging van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (RBL) in werking getreden. Met deze wijziging wordt het 'toepasbaarheidsbeginsel' geïntroduceerd. Dit beginsel geeft aan op welke plaatsen de luchtkwaliteitseisen toegepast moeten worden: de werkingssfeer en de beoordelingssystematiek. Dit is een uitwerking van bijlage III uit de nieuwe Europese Richtlijn betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (2008/50/EG).

Uit bijlage III onder A sub 2 van de richtlijn volgt dat op de volgende locaties geen beoordeling van de luchtkwaliteit plaatsvindt.

- Op locaties die zich bevinden in gebieden die niet publiekelijk toegankelijk zijn en waar geen vaste bewoning is.
- Op bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen, waarop alle relevante bepalingen inzake gezondheid en veiligheid op het werk gelden (hier gelden de Arboregels). Hieronder valt ook de (eigen) bedrijfswoning. Wanneer een terrein wel publiekelijk toegankelijk is, dan moet de luchtkwaliteit wel worden beoordeeld.
- Op de rijbaan van wegen, inclusief de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben.

Voor onderhavige situatie betekent dit dat bij de dichtstbij gelegen woningen van derden getoetst moet worden. Ten aanzien van de grenswaarden voor fijn stof mag gecorrigeerd worden voor de aanwezigheid van zeezout in de lucht. Volgens de vigerende Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 mag voor de gemeente Gennep een correctie van 1 µg/m³ worden aangehouden. Ook mag een correctie van twee dagen toegepast worden op het aantal overschrijdingsdagen van de berekende 24-uurgemiddelde

concentratie van 50 microgram per m³.

Resultaten onderzoek

LBP|SIGHT heeft een onderzoek naar de luchtkwaliteit verricht voor de aanleg van een Verbindingsweg in Milsbeek (*Rapport LBP|SIGHT, referentie R085670ai.20GUI7L.rvh, d.d. 25 augustus 2021*). Het Onderzoek luchtkwaliteit is toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting van dit bestemmingsplan. Uit het verrichte onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg niet leidt tot een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen uit de Wet milieubeheer. Er wordt ruimschoots voldaan aan de normen. Vanwege luchtkwaliteit zijn er dan ook geen overwegende bezwaren voor de aanleg van de Verbindingsweg.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

5.3 Geluidhinder

Wettelijk kader

Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) heeft tot doel om door het stellen van regels en voorschriften de geluidhinder te beperken door:

- het voorkomen dat de geluidhinder ontstaat (hoofdstuk VI afdeling 2 van de Wgh, betreffende nieuwe situaties);
- het bestrijden van de reeds bestaande geluidoverlast (hoofdstuk VI afdeling 3, betreffende maatregelen in bestaande situaties).

Bij bestaande woningen of in al vastgestelde bestemmingsplannen geprojecteerde woningen spreekt men van een bestaande situatie. Daarnaast kan sprake zijn van een reconstructie van een bestaande weg. Van een nieuwe situatie wordt gesproken als het gaat om nieuw te projecteren wegen of woningen of andere geluidgevoelige objecten in een nieuw bestemmingsplan of de aanleg van een weg buiten toepassing van een bestemmingsplanprocedure.

Volgens artikel 77 zijn burgemeester en wethouders verplicht bij het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan een akoestisch onderzoek in te stellen naar de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige objecten binnen de geluidzone van een weg.

Geluidzones

Volgens de Wet geluidhinder (Wgh) moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd naar de geluidbelasting van geluidgevoelige objecten binnen de zogenoemde geluidzone van een nieuw aan te leggen weg en/of een te reconstrueren weg. In onderstaande tabel zijn volgens art. 74 Wgh de geldende geluidzones opgenomen.

Tabel 5.2: geluidzones

Stedelijk gebied	
1 – 2 rijstroken	200 m
3 of meer rijstroken	350 m
Buitenstedelijk gebied	
1 – 2 rijstroken	250 m
3 – 4 rijstroken	400 m
5 of meer rijstroken	600 m

Voor woonerven en 30 km/h-zones zijn geen geluidzones van toepassing. Alle onderzochte wegen bestaan uit één of twee rijstroken en hebben daarmee een zonebreedte van 200 meter binnen de bebouwde kom. De wegen buiten de bebouwde kom hebben een zone-breedte van 250 meter.

Geluidgevoelige objecten

De Wet geluidhinder stelt alleen eisen aan de geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige objecten, zoals woningen, onderwijsgebouwen en gezondheidszorggebouwen. Kantoren, hotels en horecagebouwen zijn niet geluidgevoelig.

Aftrek ex art. 110g Wet geluidhinder

Voordat de berekende geluidbelasting vanwege wegverkeer op de gevel van een geluidgevoelig object wordt getoetst aan de wettelijke grenswaarden, mag een aftrek ex art. 110g Wgh worden toegepast. Door deze aftrek toe te passen wordt rekening gehouden met de verwachting dat de geluidemissie van motorvoertuigen in de toekomst gereduceerd zal worden.

Voor wegen waar de representatief te achten snelheid voor de lichte motorvoertuigen 70 km/h of hoger is, bedraagt de aftrek ex art. 110g Wgh 2 dB, 3 dB of 4 dB. Dit is afhankelijk van de geluidbelasting. Voor wegen waar de representatief te achten snelheid voor de lichte motorvoertuigen lager dan 70 km/h is, bedraagt de aftrek 5 dB.

De aftrek mag niet worden toegepast bij de bepaling van de eventueel benodigde geluidwerende voorzieningen in de gevel en bij de vaststelling van het verschil tussen twee geluidbelasting-waarden.

Voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde

Volgens de Wet geluidhinder geldt voor woningen langs een nieuw te realiseren weg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Op grond van art. 83 lid 3 Wgh bedraagt de maximale ontheffingswaarde 58 dB voor woningen in buitenstedelijk gebied. Voor woningen in het stedelijke gebied bedraagt de maximale ontheffingswaarde 63 dB.

Resultaten onderzoek

LBP|SIGHT heeft een akoestisch onderzoek wegverkeer verricht voor de aanleg van een Verbindingsweg in Milsbeek (*Rapport LBP|SIGHT, referentie R085670ai.20G70N0.nvh, d.d. 25 augustus 2021*). Het Akoestisch onderzoek is toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting van dit bestemmingsplan.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat:

- De geluidbelasting op de woningen aan de Zwarteweg daalt met circa 7 dB na aanleg van de Verbindingsweg.
- Bij de woningen aan de Ringbaan 5a, 5b, 6 en 7 sprake is van een toename van circa 3 tot 5 dB ten gevolge de Ringbaan na de aanleg van de Verbindingsweg. Hierdoor is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.
- Na het toepassen van een stiller wegdek op de Ringbaan daalt de geluidbelasting bij de woningen. De geluidbelasting blijft bij de Ringbaan 5a, 6 en 7 echter hoger dan voor de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg. Bij de Ringbaan 5b daalt de geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.
- het toepassen van schermen langs de Ringbaan zien wij niet als een mogelijke oplossing. Schermen zullen tot landschappelijke bezwaren leiden maar ook verkeerskundig zal dit ongewenst zijn. Het verder verlagen van de geluidbelasting bij de woningen zal daarom niet mogelijk zijn.
- vanwege de nieuwe Verbindingsweg wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden en zijn er geen bezwaren voor de aanleg vanuit de Wet geluidhinder.
- Voor de woningen Ringbaan 5a, 6 en 7 moeten hogere grenswaarde aangevraagd en verleend worden vanwege de Ringbaan. Hierdoor is onderzoek verricht naar de geluidwering van de woningen doormiddel van een inventarisatie ter plaatse. Onderzocht is of er voldaan wordt aan de binnenniveau eisen en zo niet hoe er wel voldaan kan worden. Dit is in een separaat onderzoek gerapporteerd.
- de gecumuleerde geluidbelasting bij de woningen aan de Ringbaan bedraagt ten hoogste 61 dB.

Conclusie

De uitvoering van dit bestemmingsplan heeft een gunstig akoestisch effect op de woningen gelegen aan de Zwarteweg. Vanwege de Verbindingsweg wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden. Voor de woningen Ringbaan 5a, 6 en 7 moeten hogere grenswaarde aangevraagd en verleend worden vanwege de Ringbaan.

Daarmee is dit bestemmingsplan uitvoerbaar ten aanzien van het aspect geluid.

5.4 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die onder het BRZO vallen, LPG-tankstations, opslagplaatsen (PGS), ammoniakkoelinstallaties en spoorwegemplacements. Het besluit bevat eisen voor het plaatsgebonden risico (PR) en regels voor het groepsrisico (GR). Het verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen hiermee rekening te houden.

Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi)

In de regeling staan regels over de veiligheidsafstanden en berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Op grond van het Bevi zijn in de Revi voor een aantal bedrijfscategorieën (zoals LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties, opslagplaatsen) vaste veiligheidsafstanden opgenomen.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Dit besluit is vergelijkbaar met het Bevi, maar dan van toepassing op buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Het gaat om buisleidingen voor aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm (1,97 inch) en een druk van meer dan 1600 kPa (16 bar) en om buisleidingen voor aardolieproducten, met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm (2,76 inch) en een druk van meer dan 1600 kPa. Buiten de regels over het plaatsgebonden risico en de verantwoording van het groepsrisico is in het Bevb bepaald dat in een bestemmingsplan de ligging van buisleidingen wordt weergegeven en dat een regeling wordt opgenomen voor de belemmeringenstrook. Deze belemmeringenstrook ligt op vijf meter aan weerszijden van de buisleiding of vier meter in geval van aardgasleidingen met een druk tussen 1600 en 4000 kPa.

Lokaal beleidskader

De Provincie Limburg heeft in 2011 samen met de gemeenten een gezamenlijke beleidsvisie opgesteld. De visie benoemt onder andere de routing van gevaarlijke stoffen over lokale wegen. De gemeente Gennep heeft geen specifiek beleid voor wat betreft externe veiligheid.

Onderzoek

Er is een Externe veiligheid onderbouwing opgesteld voor de Verbindingsweg te Milsbeek (*Notitie Royal HaskoningDHV, referentienummer BG8082TPNT2009251632, d.d. 17 september 2021*). Deze memo is toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting van dit bestemmingsplan.

De Verbindingsweg valt onder de werkingssfeer van het Bevt. Conform de HART (RIVM, 2017: Handleiding risicoanalyse transport, versie 1.2, 11 januari 2017) is het transport van brandbare gassen bepalend voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico zijn niet berekend.

Uitgaande van een worst-case scenario is aangenomen dat er beperkt transport van brandbare gassen plaats kan vinden op de Verbindingsweg Milsbeek.

Plaatsgebonden risico: De te verwachten aantallen zullen naar verwachting niet leiden tot een plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar. Zeker gezien de ligging van de weg in het buitengebied en de functie als lokale ontsluitingsweg vormt het plaatsgebonden risico geen beperking. Conform de HART is er geen plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} tot 500 transporten per jaar voor een weg buiten de bebouwde kom.

Groepsrisico: Aanwezigheid van transport van gevaarlijke stoffen betekent een potentiële verhoging van het groepsrisico ten opzichte van de huidige situatie. Immers er is op dit moment geen Verbindingsweg, dus geen risicobron. Conform de HART ontstaat er een groepsrisico van 0,1 maal de oriëntatiewaarde

bij enkele duizenden transporten per jaar afhankelijk van de bevolkingsdichtheid en de afstand van de bevolking tot de weg.

Verantwoording groepsrisico: Omdat het planvoornemen conform het Bevt potentieel een risicobron mogelijk maakt, dient het bevoegd gezag (de gemeente Gennep) conform het Bevt advies te vragen aan de Veiligheidsregio in het kader van rampenbestrijding en zelfredzaamheid.

De veiligheidsregio Limburg-Noord heeft op 6 januari 2021 in dit kader advies gegeven aan het bevoegd gezag. Dit advies is toegevoegd aan bijlage 9 van de toelichting van dit bestemmingsplan.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan. Ten aanzien van de verantwoording van het groepsrisico is het ontwerpbestemmingsplan voorgelegd aan de veiligheidsregio. De veiligheidsregio heeft een advies gegeven in het kader van rampenbestrijding en zelfredzaamheid ten aanzien van de Verbindingsweg.

5.5 Bodemkwaliteit

Wettelijk kader/inleiding

In verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan dient onderzoek verricht te worden naar de (te verwachten) bodemkwaliteit in het plangebied door het raadplegen van beschikbare bodemgegevens. Een nieuwe bestemming mag pas worden toegekend als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Daar waar sprake is van consoliderend bestemmen van bestaande situaties kan een diepgaand inzicht in de bodemsituatie vooraf achterwege blijven, tenzij een redelijk vermoeden moet bestaan van een saneringssituatie.

Bij bouwactiviteiten is ook in het kader van de omgevingsvergunning onderzoek naar de kwaliteit van de bodem benodigd. Het bouwen is alleen toelaatbaar als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Daarom dient bij iedere nieuwe bouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te worden gebracht. De bodemonderzoeken voor eventuele nieuwe (vervangende) bouwactiviteiten mogen niet te oud zijn en moeten een vastgestelde informatiekwaliteit bieden. Indien aan die voorwaarden niet kan worden voldaan, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken, of dient de omgevingsvergunning te worden geweigerd.

Onderzoek

Ten behoeve van de aanleg van de Rondweg Milsbeek ten oosten van de kern Milsbeek is in 2014 een verkennend asbest- en (water-)bodemonderzoek, inclusief vooronderzoek uitgevoerd (*rapport Grontmij, referentienummer GM-0124356, d.d. 5 februari 2014*).

Het geplande tracé van de huidige Verbindingsweg Milsbeek (voorheen Rondweg genoemd) is gedeeltelijk gewijzigd. Door de gedeeltelijke wijziging van het tracé en omdat het eerder uitgevoerde onderzoek inmiddels mogelijk is verouderd, is een actualiserend vooronderzoek uitgevoerd (*rapport Kragten, referentienummer 20200708-GEN928-RAP-MIL20061-v3, d.d. 21 september 2021*). Dit Actualiserend bodem-vooronderzoek is toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting van dit bestemmingsplan.

Met het actualiserend vooronderzoek is geen nieuwe bodeminformatie verkregen voor het tracé van de Verbindingsweg Milsbeek ten opzichte van het eerder uitgevoerde verkennend asbest- en (water-)bodemonderzoek (Grontmij 2014) van de Rondweg Milsbeek. De conclusies zoals geformuleerd in het onderzoek van Grontmij blijven hiermee gestand. Beide onderzoeken maken voldoende aannemelijk dat de kwaliteit van de (water-)bodem geen belemmering vormt voor de bestemmingsplanwijziging.

Kragten heeft de volgende aanbevelingen gegeven in het vooronderzoek:

- Voor de gemeente Gennep is een bodemkwaliteitskaart beschikbaar voor PFAS. Op basis van deze BKK worden geen PFAS gehalten verwacht boven de voorlopige achtergrondwaarden uit het tweede tijdelijke handelingskader PFAS. Uit de ontvangen informatie van de gemeente Gennep zijn binnen

de onderzoekslocatie ook geen bronnen van of incidenten met PFAS bekend. Voor de onverdachte terreindelen (kwaliteit achtergrondwaarde / altijd toepasbaar) is daarom geen onderzoek naar PFAS nodig. Voorafgaand aan de aanleg (realisatie) dienen de locaties met een afwijkende bodemkwaliteit wel op PFAS onderzocht te worden.

- Het gedeelte van de Kromsteeg waarop de Verbindingsweg is gepland, is half verhard met puin van onbekende kwaliteit. Met de maaiveldinspectie die is uitgevoerd ten behoeve van het onderzoek in 2014, is asbesthoudend (plaat-)materiaal aangetroffen. Met de recente veldinspectie zijn in of op maaiveld geen asbestverdachte materialen waargenomen. Bij de aanleg van de Verbindingsweg zal ter plaatse van de Kromsteeg gewerkt worden in de halfverharding. Om vast te stellen of het materiaal milieuhygiënisch geschikt is voor hergebruik (als fundering), of voor de uitvoering van de werkzaamheden extra veiligheidsmaatregelen nodig zijn (Arbo) én ten behoeve van de eventuele afvoer van het materiaal, is nader onderzoek naar asbest in de halfverharding noodzakelijk (conform de aanbevelingen van het onderzoek uit 2014).
- Met het verkennend asbest- en (water-)bodemonderzoek dat in 2014 ten behoeve van de aanleg van de toenmalige rondweg is uitgevoerd, zijn in de wegverharding ter hoogte van de kruising Driekronenstraat met Nijmeegseweg, asbesthoudende materialen aangetroffen. Daarnaast zijn met het onderzoek sterke verontreinigingen in de grond aangetoond met diverse zware metalen en PAK. Om vast te stellen of ter plaatse sprake is van een geval (of meerdere gevallen) van ernstige bodemverontreiniging, is het uitvoeren van nader onderzoek verplicht (krachtens de Wbb).
- Voor de aanleg (realisatiefase) van de Verbindingsweg dient de bodemkwaliteit ter plaatse van de aansluiting op de Ringbaan bepaald te worden, middels een partijkeuring, om de hergebruiksmogelijkheden van de vrijkomende materialen te bepalen.
- Met het verkennend asbest- en (water-)bodemonderzoek uit 2014 zijn in de waterbodem van de watergangen, licht verhoogde gehalten met cadmium, kobalt en/of nikkel aangetoond. Vrijkomende baggerspecie was deels toepasbaar als klasse B, deels klasse A en deels AW. Aangezien de geldigheidsduur van het uitgevoerde waterbodemonderzoek (maximaal 5 jaar) inmiddels is overschreden, dient voor de aanleg van de Verbindingsweg een nieuw verkennend waterbodemonderzoek te worden uitgevoerd.

Het waterbodemonderzoek wordt voor de aanleg van de Verbindingsweg geactualiseerd.

Het tracé van de Verbindingsweg kruist de Kroonbeek op een andere locatie dan het tracé van de voormalige Rondweg. In het onderzoek van Kragten is aangegeven dat de locaties echter zo dicht bij elkaar liggen dat de onderzochte waterbodemkwaliteit van de Kroonbeek ter plaatse van het tracé van de Rondweg als representatief wordt geacht voor de nieuwe kruising met de Kroonbeek voor de Verbindingsweg.

Kragten geeft aan dat de aangetroffen verontreinigingen aanleiding geven tot het uitvoeren van nader onderzoek én bodemsanering. De omvang van de verontreinigingslocaties en van de uit te voeren saneringen zijn evenwel beperkt. De verontreinigingen vormen geen belemmering voor de wijziging van het bestemmingsplan van het tracé van de Verbindingsweg.

Daarnaast zijn in de omgeving geen PFAS-verdachte industriële activiteiten bekend en zijn ook geen locaties bekend waar PFAS-houdend blusschuim is gebruikt. Derhalve kan ervan worden uitgegaan dat de PFAS-gehalten voldoen aan de landelijke achtergrondwaarden, overeenkomend met de bodemkwaliteitskaart PFAS.

De aanbevolen onderzoeken, aanvullend onderzoek naar PFAS (ter plaatse van locaties met afwijkende bodemkwaliteit), nader onderzoek naar asbest in halfverharding ter plaatse van de Kromsteeg en nader onderzoek naar ernstige bodemverontreiniging Driekronenstraat worden uitgevoerd ter zijner tijd als gronden verworven gaan worden en in het kader van de vergunningaanvraag voor het aanleggen van de weg.

Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

5.6 Water

Beleid

In Nederland heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de watertoets. De watertoets houdt in dat bij het maken van ruimtelijke plannen al in een vroeg stadium bekeken moet worden wat de gevolgen zijn voor water en de ruimtelijke ordening. De watertoets is een proces waarbij overleg wordt gevoerd met de waterbeheerder. De waterbeheerder stelt in dit proces de kaders vast en geeft een wateradvies voor verschillende waterhuishoudkundige aspecten. De watertoets resulteert uiteindelijk in een waterparagraaf, die in de toelichting van het ruimtelijke plan wordt opgenomen.

Voor overig relevant beleid wordt verwezen naar paragrafen 3.2 en 3.3.

Onderzoek

Ten behoeve van het bestemmingsplan is in 2014 een onderzoek gedaan naar de waterhuishouding (*rapport Antea, referentie 233524, revisie 01, d.d. 21 februari 2014*). In 2020 heeft een actualisatie plaatsgevonden van dit onderzoek (*memo Antea, referentie 201209 467373, d.d. 9 december 2020*). Het Onderzoek waterhuishouding en de Actualisatie rapport waterhuishouding zijn als bijlagen bij de toelichting opgenomen.

Ontwatering

Er wordt gestreefd naar een zodanige hoogteligging boven de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) zodat geen aanvullende ontwateringsmiddelen zoals sloten of drainage nodig zijn. Hieraan wordt voldaan als de weg 1 meter boven de stijghoogte in de zandondergrond in GHG-situatie ligt.

De bovenkant as van de weg komt veelal ongeveer 20 centimeter boven het aangrenzende maaiveld te liggen, zodat een goede afwatering van de weg naar de bermen is gegarandeerd.

Afwatering van de weg en de landbouwgronden

De afwatering van de weg heeft betrekking op de afvoer van de neerslag op het verharde oppervlak van de weg naar de bermen, waar het water wordt geïnfiltreerd. De afwatering van de omgeving heeft betrekking op de afwatering van de landbouwgronden. Deze mag door de aanleg van de weg niet worden belemmerd.

Met de aanleg van de Verbindingsweg wordt de oppervlakkige afstroming van de landbouwgronden richting de beken langs een aanzienlijk deel van het tracé belemmerd. Derhalve wordt een bermsloot aangelegd op de grens van het wegtracé en de landbouwgronden.

De berm ligt onder een geleidelijke helling naar de bermsloot, zodat het water van de toplaag van de weg vervolgens in de bermsloten kan worden opgevangen.

Bij de aansluiting van de Verbindingsweg met de N271 wordt vanwege de goede doorlatendheid van de bodem uitgegaan van infiltratie van het wegwater in de bermen.

Waterberging

Het gebied waarin de weg ligt en de ruime omgeving erom heen hebben de dubbelbestemming waterstaat-bergend regime. In principe zou de aanleg van een weg hoger dan maaiveld de functie van het gebied als bergend regime kunnen belemmeren. De wegen in de directe omgeving van het nieuwe tracé liggen echter zonder uitzondering al hoger dan het aangrenzende maaiveld, zodat uit dit oogpunt er geen bezwaar is om ook het tracé van de Verbindingsweg hoger dan maaiveld te leggen, indien gewenst. Daarnaast is de inundatiediepte zodanig dat een wat hogere ligging van de weg in dat opzicht geen probleem vormt.

In overleg met Rijkswaterstaat wordt vastgesteld of, en zo ja in welke mate, er sprake is van verlies van het bergend vermogen in de Lob van Gennep als gevolg van de aanleg van de Verbindingsweg. In de praktijk zal dit echter geen problemen opleveren omdat een ruime overcapaciteit aan bergend vermogen wordt gerealiseerd met de realisatie van het Initiatiefplan Koningsven.

Oppervlaktewater

Op basis van het Ontwerp Provinciaal Waterprogramma 2022 – 2027 (Provincie Limburg) is gebleken dat de status als Natuurbeek voor de Kroonbeek komt te vervallen. Ook verplichtingen vanuit het KRW-beleid zijn gezien de geringe omvang van de beek, niet van toepassing. De beek wordt

aangemerkt als Omgevingsgericht water. Dit houdt in dat de beek nog steeds ecologische waarden bevat, waar rekening mee gehouden dient te worden. Beleidsmatige beschermingszones gelden echter niet voor een Omgevingsgericht water. Er is derhalve geen sprake meer van een aantasting van de (ecologische) beschermingszone van de beek als gevolg van de realisatie van de Verbindingsweg. Wel gelden er voorwaarden vanuit het waterbeleid van het Waterschap Limburg, zoals het 'profiel van vrije ruimte'. Het profiel van vrije ruimte is opgenomen met het oog op het reserveren van ruimte voor toekomstige aanpassingen van het oppervlaktewater. Op de leggerkaart van het Waterschap Limburg is het profiel van vrije ruimte aangegeven langs de Kroonbeek. De afstand tussen de weg en de Kroonbeek dient minimaal 5 meter te bedragen. Het wegontwerp voldoet hieraan.

Het waterschap geeft voor de passage van de Kroonbeek de voorkeur aan een brug om de migratieroutes langs de beek zo min mogelijk te beperken. Uit kosten oogpunt wordt toch de voorkeur gegeven aan een passage middels een rechthoekige duiker met voldoende afmetingen. De duiker wordt passeerbaar gemaakt voor fauna.

De passage van de Aalsdonkse beek en de watergang die parallel hieraan op enige afstand ligt vindt plaats middels duikers.

Watertoets

Dit bestemmingsplan is in samenspraak met het waterschap Limburg tot stand gekomen. Het waterschap is akkoord met het gekozen wegontwerp.

Het ontwerpbestemmingsplan is voor de watertoets voorgelegd aan het waterschap Limburg.

Conclusie

Het plan voorziet in voldoende waterbergend vermogen en de bodem is voldoende geschikt om te ontwateren. Met het plan wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de natuurwaarden van het aanwezige oppervlaktewater.

Met dit bestemmingsplan wordt de watertoets doorlopen.

Het bestemmingsplan kan met het oog op het aspect water uitvoerbaar worden geacht.

5.7 Ecologie

Wettelijk kader

De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. Voorheen was de soortenbescherming in Nederland geregeld in de Flora- en faunawet en de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet 1998. Sinds 1 januari 2017 zijn de Natuurbeschermingswet, Flora- en faunawet en de Boswet opgegaan in één nieuwe wet: de Wet natuurbescherming.

Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming heeft tot doel in het wild voorkomende planten- en diersoorten in stand te houden en te beschermen. De wet kent daardoor zowel verbodsbepalingen, gebiedsbescherming als een algemene zorgplicht. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden, maar er kan worden afgeweken van de verbodsbepalingen middels ontheffingen. Door middel van gebiedsbescherming wordt een beschermingskader geboden voor de flora en fauna binnen aangewezen beschermde gebieden. Hieronder vallen de speciale beschermingszones volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voormalige EHS), beschermde natuurmonumenten en staatsnatuurmonumenten.

Resultaten onderzoek

Verkennd flora- en faunaonderzoek

Als onderdeel van de planuitwerking voor de nieuwe Verbindingsweg is onderzoek uitgevoerd naar het

eventuele voorkomen van beschermde flora en fauna en is een eerste inschatting gemaakt van de effecten op beschermde gebieden (Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland (NNN)) onder de Wet natuurbescherming. Daarbij kan het voor een ingreep in sommige gevallen verplicht zijn om melding te doen van het kappen van houtopstanden (*Rapport Kragten, referentie GEN928-RAP-FF- Verk.Ond-1.0, d.d. 14 juli 2020*). Het Verkennend flora- en faunaonderzoek is toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting van dit bestemmingsplan.

Op basis van de resultaten uit dit verkennend flora- en faunaonderzoek blijkt dat de realisatie van de Verbindingsweg Milsbeek negatieve effecten kan veroorzaken op beschermde planten- en diersoorten. Voor de verschillende soort(groep)en is beschreven welke verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden en in hoeverre dit de realisatie van het voornemen in gevaar kan brengen. Eventueel te treffen vervolgstappen worden daarbij aangegeven. Tot slot is vermeld welke gevolgen er zijn voor gebiedsbescherming door de realisatie van de Verbindingsweg.

Beschermde soorten

Uit het onderzoek blijkt dat binnen en in de omgeving diverse beschermde soorten voorkomen. Beknopt kunnen op basis hiervan de volgende vervolgstappen onderscheiden worden.

Nader onderzoek

Ten aanzien van de steenuil, kerkuil, das en vleermuizen is onvoldoende inzicht in de huidige lokale verspreiding om te kunnen beoordelen wat het effect van de Verbindingsweg is op het leefgebied van deze soorten. Nader soortonderzoek is derhalve noodzakelijk om deze verspreiding in kaart te brengen.

Rekening houden met zorgplicht en kwetsbare perioden

Voor een aantal soorten geldt dat de realisatie geen significant effect op het leefgebied heeft, maar kunnen tijdens de uitvoering van de werkzaamheden in bepaalde perioden wel negatieve effecten optreden. Door rekening te houden met de zorgplicht en kwetsbare perioden, worden negatieve effecten voorkomen. Deze werkwijze dient voor de uitvoering opgenomen te worden in een ecologisch werkprotocol.

Beschermde gebieden

Effecten op Natura 2000-gebieden zijn beschreven in de separaat opgestelde voortoets (zie hiervoor paragraaf 5.8 en bijlage 18). Hieronder worden de conclusies beschreven die gelden ten aanzien van de provinciale gebiedsbescherming en bescherming van houtopstanden.

Provinciale gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen binnen de Goudgroene natuurzone (GGN) en Zilvergroene natuurzone (ZGN), maar wel volledig binnen de Bronsgroene landschapszone (BGL). In het kader van de BGL dient de weg landschappelijk ingepast te worden, ter behoud van de landschappelijke kwaliteit van het gebied.

Houtopstanden

Er dient een kapvergunning aangevraagd te worden wanneer er bomen gekapt worden langs de Ringbaan, Kroefsestraat, Kromsteeg en Nijmeegseweg. De gemeente Gennep kan hieraan voorwaarden verbinden, zoals een herplantplicht of het doen van een storting aan het gemeentelijk Fonds Kwaliteitsverbetering Buitengebied. Er dient eveneens een melding gedaan te worden bij de provincie Limburg wanneer er sprake is van bomenkap langs deze wegen.

Nader onderzoek beschermde soorten

Uit het verkennend flora- en faunaonderzoek (Kragten 2020) is gebleken dat het voorkomen van enkele beschermde soorten niet op voorhand kon worden uitgesloten. Om de effecten van de Verbindingsweg Milsbeek op deze soorten te kunnen beoordelen, is een nader soortenonderzoek uitgevoerd (*rapport Kragten, referentie GEN928, d.d. 20 november 2020*). Het Nader soortenonderzoek is toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting van dit bestemmingsplan.

Steenuil

- Directe (negatieve) effecten op verblijfplaatsen van de steenuil zijn uitgesloten.
- Slechts een klein aandeel foerageerbiotoop gaat verloren binnen het plangebied. Negatief effect wordt niet verwacht, de omgeving biedt zeer ruime hoeveelheid alternatief foerageerbiotoop. Dit dient

echter bevestigd te worden aan de hand van het definitieve ontwerp.

- Aan de hand van het definitief ontwerp dient beoordeeld te worden in hoeverre er sprake is van een kans op verkeersslachtoffers en een toename aan lichtverstoring van bestaand foerageerbiotoop. Indien negatieve effecten niet voorkomen kunnen worden, is een ontheffing van de Wet natuurbescherming noodzakelijk.

Kerkuil

- Directe (negatieve) effecten op verblijfplaats van de kerkuil zijn uitgesloten.
- Slechts een klein aandeel foerageerbiotoop gaat verloren binnen het plangebied. Negatief effect wordt niet verwacht, de omgeving biedt zeer ruime hoeveelheid alternatief foerageerbiotoop. Dit dient echter bevestigd te worden aan de hand van het definitieve ontwerp.
- Aan de hand van het definitief ontwerp dient beoordeeld te worden in hoeverre er sprake is van een kans op verkeersslachtoffers en een toename aan lichtverstoring van bestaand foerageerbiotoop. Indien negatieve effecten niet voorkomen kunnen worden, is een ontheffing van de Wet natuurbescherming noodzakelijk.

Das

- Verblijfplaatsen van de das zijn afwezig binnen het plangebied.
- Ook valt niet te verwachten dat de realisatie van de weg leidt tot een significante afname aan foerageerbiotoop, gezien de ruime hoeveelheid foerageerbiotoop in de omgeving. Dit dient echter bevestigd te worden aan de hand van het definitieve ontwerp.
- Er is kans op verkeersslachtoffers, barrièrewerking en lichtverstoring op omliggend foerageerbiotoop. Zonder mitigerende maatregelen die bijvoorbeeld de barrièrewerking van de weg opheffen (o.a. faunapassages en begeleide beplanting), heeft de realisatie van de Verbindingsweg een negatief effect op de das. In hoeverre daadwerkelijk sprake is van een negatief effect dient beoordeeld te worden aan de hand van het definitief ontwerp van de Verbindingsweg. Indien negatieve effecten niet voorkomen kunnen worden, is een ontheffing van de Wet natuurbescherming noodzakelijk.

Vleermuizen

Op basis van het uitgevoerde onderzoek zijn de volgende essentiële functies voor vleermuizen vastgesteld:

- De Nijmeegseweg vormt een vaste vliegroute voor de gewone dwergvleermuis.
- Nabij de aansluiting van de Nijmeegseweg op de Driekronenstraat is een vermoedelijke kolonie van de gewone dwergvleermuis aanwezig.
- Het perceel kerstdennen en de daarnaast gelegen Kroonbeek vormen een belangrijk foerageergebied voor de gewone dwergvleermuis.
- Op de overige locaties zijn geen of nauwelijks waarnemingen gedaan van vleermuizen, waardoor geconcludeerd mag worden dat hier geen sprake is van een essentiële vliegroute of essentieel foerageerbiotoop.

Het plangebied doorsnijdt derhalve in het zuidelijk deel een vliegroute en een belangrijk foerageergebied. Zonder aanvullende maatregelen, die bijvoorbeeld de barrièrewerking van de weg opheffen, heeft de realisatie van de Verbindingsweg een negatief effect op vleermuizen. In hoeverre daadwerkelijk sprake is van een negatief effect dient beoordeeld te worden aan de hand van het definitief ontwerp van de Verbindingsweg. Bij het aantasten van een vliegroute of belangrijk foerageergebied van de gewone dwergvleermuis is bovendien een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig en dient in een mitigatie- en compensatieplan beschreven te worden hoe negatieve effecten voorkomen worden.

Mitigatie- en compensatieplan

Uit zowel het verkennend flora- en faunaonderzoek en het nader onderzoek is voor een aantal soorten geconcludeerd dat een beoordeling aan de hand van het definitief ontwerp noodzakelijk is om te vast te stellen of sprake is van een negatief effect op soorten. Daar waar dit aan de orde is, dienen maatregelen getroffen te worden waarmee optredende negatieve effecten gemitigeerd (verzacht) of gecompenseerd worden. Het Mitigatie- en compensatieplan gaat hier op in. Dit rapport is toegevoegd aan bijlage 15 van de toelichting van dit bestemmingsplan (*Rapport Kragten, rapportnummer GEN928-RAP-FF-MCP-def2.0, d.d. 16 september 2021*).

In dit mitigatie- en compensatieplan worden de maatregelen beschreven die noodzakelijk zijn om, zo

mogelijk, negatieve effecten op beschermde soorten te voorkomen, mitigeren dan wel compenseren.

Hieronder wordt samenvattend ingegaan op de afzonderlijke soort(groep)en waarvoor maatregelen getroffen worden. Daarbij wordt aangegeven welke vervolgstappen nodig zijn in het kader van de uitvoeringsfase van de werkzaamheden. Ook wordt aangegeven in hoeverre een ontheffing noodzakelijk gaat zijn voor de uitvoering.

Steenuil

Er is geen sprake van een negatief effect op het leefgebied van de steenuil. Ook indirecte effecten, zoals dat als gevolg van lichtverstoring of een toename aan verkeersslachtoffers, treedt niet op. Van negatieve effecten is derhalve geen sprake. De Verbindingsweg leidt niet tot een overtreding van de Wet natuurbescherming.

Boerenzwaluw

Verkeersslachtoffers onder boerenzwaluw zijn niet te verwachten. Daarnaast zorgen de te plaatsen rasters en struweelhagen ervoor dat de zwaluwen niet laag over de weg vliegen. Van een negatief effect op de boerenzwaluw is derhalve geen sprake. De Verbindingsweg leidt niet tot een overtreding van de Wet natuurbescherming.

Kerkuil

Er is geen sprake van een negatief effect op het leefgebied van de kerkuil. Ook indirecte effecten, zoals dat als gevolg van lichtverstoring of een toename aan verkeersslachtoffers, treedt niet op. Van negatieve effecten is derhalve geen sprake. De Verbindingsweg leidt niet tot een overtreding van de Wet natuurbescherming.

Algemeen voorkomende broedvogels

Negatieve effecten treden niet op. Een overtreding in het kader van de Wet natuurbescherming is derhalve niet aan de orde. Middels een op struweelvogels gerichte inrichting, wordt rekening met deze soortgroep gehouden om te voorzien in voldoende alternatief broedbiotoop.

Overwinterende ganzen

Negatieve effecten treden niet op. Een overtreding in het kader van de Wet natuurbescherming is derhalve niet aan de orde.

Algemeen voorkomende zoogdieren

Negatieve effecten op algemeen voorkomende soorten worden voorkomen middels de beschreven maatregelen. Er is derhalve geen sprake van een overtreding van de Wet natuurbescherming.

Bever

Permanent negatieve effecten op de bever worden niet verwacht. Een of enkele van de aangetroffen beverholten bevinden zich echter wel binnen of nabij het werkgebied, waardoor er wel sprake is van het vernielen van een vaste rust- en verblijfplaats van de bever (Wnb artikel 3.5.4). Daarbij is het mogelijk dat bevers gedood of verstoord worden (Wnb artikel 3.5.1 en 3.5.2). Middels mitigerende maatregelen, zoals het gefaseerd te werk gaan en het werken buiten kwetsbare perioden, dient voorkomen te worden dat bevers gedood of ernstig verstoord worden. Dergelijke maatregelen dienen opgenomen te worden in een ecologisch werkprotocol. Ten aanzien van het vernielen of verstoren van een vaste rust- en verblijfplaats is een ontheffing van de Wet natuurbescherming benodigd voor de werkzaamheden. Gezien de geringe impact die de Verbindingsweg verder heeft op de waterlopen en de ruime hoeveelheid alternatief verblijfsbiotoop, valt te verwachten dat hiervoor ook een ontheffing te verkrijgen is.

Overige effecten, zoals barrièrewerking treden met behulp van de reeds beschreven maatregelen niet op. Bovendien voorziet het ontwerp in extra optimaal leefgebied voor de bever.

Das

Middels de reeds beschreven maatregelen treden negatieve effecten op de das niet op. Er is derhalve geen sprake van een overtreding in het kader van de Wet natuurbescherming. Het ontwerp voorziet bovendien in een extra aanvulling van het leefbiotoop voor de das.

Steenmarter

Middels de reeds beschreven maatregelen treden negatieve effecten op de steenmarter niet op. Er is derhalve geen sprake van een overtreding in het kader van de Wet natuurbescherming.

Vleermuizen

Negatieve effecten op vleermuizen treden niet op. Er is juist sprake van een verbetering van de huidige situatie door bestaand foerageerbiotoop te verbeteren, nieuw foerageerbiotoop te realiseren en door gebruik te maken van vleermuisvriendelijke verlichting. Er is derhalve geen sprake van een overtreding in het kader van de Wet natuurbescherming.

Alpenwatersalamander

Middels de reeds beschreven maatregelen worden negatieve effecten op de Alpenwatersalamander voorkomen. Er is daardoor geen sprake van een overtreding in het kader van de Wet natuurbescherming.

Rugstreeppad

Middels de reeds beschreven maatregelen worden negatieve effecten op de rugstreeppad voorkomen. Er is daardoor geen sprake van een overtreding in het kader van de Wet natuurbescherming.

Beekprik

Middels de beschreven maatregelen uit het mitigatie- en compensatieplan worden negatieve effecten op de beekprik voorkomen. Er is daardoor geen sprake van een overtreding in het kader van de Wet natuurbescherming.

Beschermde gebieden

Er treden geen negatieve effecten of een aantasting van beschermde gebieden op. Vervolgstappen in het kader van beschermde gebieden zijn derhalve niet aan de orde.

Ecologische werkprotocol

Voor alle voorkomende soorten geldt dat voor de uitvoering een ecologisch werkprotocol opgesteld dient te worden, waarin uitvoerig beschreven wordt en toegespitst op de werkzaamheden, hoe er wordt omgegaan met de aanwezige beschermde soorten. Hierin dient opgenomen te worden op welke momenten werkzaamheden worden uitgevoerd, welke voorzorgsmaatregelen er worden genomen en hoe er wordt omgegaan met onverhoopt aangetroffen dieren binnen het plangebied.

Beheerplan

Tot slot dient een beheerplan opgesteld te worden voor de groene delen binnen het plangebied. Er worden diverse percelen als natuur ingericht en behoeven in een aantal gevallen een specifiek beheer om te voorkomen dat deze biotopen verdwijnen. Om de biotopen als voorzien in het inrichtingsontwerp te behouden, dient in een beheerplan beschreven te worden hoe dit beheer vorm gegeven wordt.

Oplegnotitie

De Oplegnotitie Soortenbescherming en provinciale gebiedsbescherming in bijlage 16 bundelt de conclusies uit het mitigatie- en compensatieplan ten behoeve van een gemakkelijk overzicht van de eindconclusie van de effecten op beschermde soorten en provinciaal beschermde gebieden. Om te voorkomen dat negatieve effecten optreden, is het van belang dat de in het mitigatie- en compensatieplan beschreven maatregelen getroffen worden vóór de aantasting van huidige natuurwaarden.

Conclusie

Op basis van dit mitigatie- en compensatieplan, wordt beoordeeld dat een ontheffingsaanvraag enkel in het kader van de bever noodzakelijk is. Dit omdat voor deze soort concreet sprake is van het vernielen of verstoren van een vaste rust- en verblijfplaats. Voor de overige soorten geldt dat negatieve effecten worden voorkomen doordat er bij de inrichting van het plangebied rekening is gehouden met het ontwikkelen van vervangend of aanvullend leefgebied, of dat het treffen van maatregelen tijdens de uitvoering voorkomt dat er een negatief effect op de soort optreedt.

Dit mitigatie- en compensatieplan is opgesteld in het kader van het bestemmingsplan Verbindingsweg Milsbeek. Voor de vaststelling van een bestemmingsplan geldt in het kader van de Wet natuurbescherming dat een vast te stellen plan uitvoerbaar moet zijn en er zicht dient te zijn op het

verkrijgen van een ontheffing. Op basis van dit mitigatie- en compensatieplan is beoordeeld dat dit het geval is. Het mitigatie- en compensatieplan is vertaald in de landschappelijke inpassing (paragraaf 4.4).

Verder treden er geen negatieve effecten of een aantasting van beschermde gebieden op.

Dit bestemmingsplan is uitvoerbaar voor wat betreft het aspect ecologie.

5.8 Stikstofdepositie

Wettelijk kader

In het kader van de toets aan de Wet Natuurbescherming wordt bepaald of een project of plan (mogelijke) significant negatieve effecten veroorzaakt op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Voor plannen dient middels een voortoets, eventueel gevolgd door een passende beoordeling, getoetst te worden of het plan mogelijk significant negatieve effecten kan hebben op gevoelige habitattypen die gelegen zijn binnen omliggende Natura 2000-gebieden.

De significantie van de gevolgen voor een gebied als gevolg van een plan worden afgezet tegen de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied, die zijn neergelegd in het aanwijzingsbesluit en zijn uitgewerkt in het beheerplan voor dat gebied. Wanneer een plan gevolgen heeft voor het gebied, maar de instandhoudingsdoelstellingen daarvan niet in gevaar brengt, zijn significante gevolgen uitgesloten.

Wanneer een plan significante negatieve gevolgen kan hebben, moet het bestuursorgaan ingevolge de Wet Natuurbescherming een passende beoordeling opstellen vóórdat het plan kan worden vastgesteld. Deze passende beoordeling moet de zekerheid geven dat de natuurlijke kenmerken van het betreffende gebied niet worden aangetast.

Als het bevoegd gezag op grond van de passende beoordeling niet de vereiste zekerheid heeft verkregen dat een plan de natuurlijke kenmerken niet zal aantasten, kan het plan in beginsel niet worden vastgesteld. Dat is alleen anders als er geen alternatieve oplossingen beschikbaar zijn of compenserende maatregelen getroffen kunnen worden. Dan kan een plan toch worden vastgesteld.

Resultaten onderzoek

Kragten heeft een stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd in verband met het plan 'Verbindingsweg Milsbeek' (*Rapport Kragten, referentie GEN928, d.d. 23 november 2020*). Het Onderzoek stikstofdepositie is toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting van dit bestemmingsplan.

Ten behoeve van stikstofdepositieberekeningen dient rekening gehouden te worden met de Natura 2000-gebieden waar een relevante bijdrage vanwege het plan verwacht kan worden. De meest nabij gelegen natura 2000-gebieden zijn in onderstaande afbeelding weergegeven.

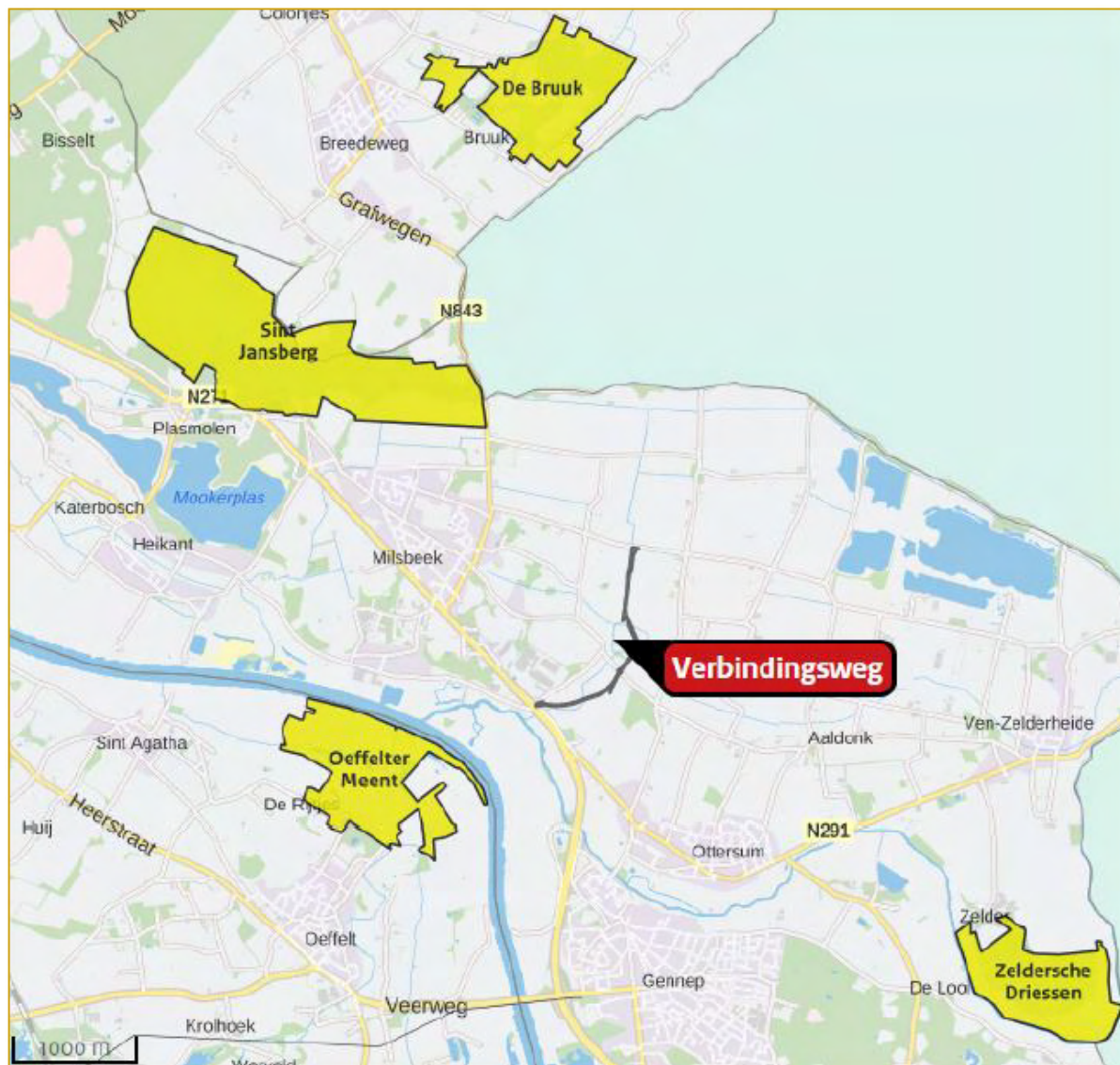
- Oeffelter Meent op circa 750 m afstand van het plangebied
- Sint Jansberg op circa 1,6 km afstand van het plangebied
- De Bruuk op circa 3,2 km afstand van het plangebied
- Zeldersche Driessen op circa 3,5 km afstand van het plangebied

Gebruiksfasen

Uit de uitgevoerde berekeningen naar de gebruiksfasen blijkt dat de stikstofdepositie ten hoogste 0,07 mol N/ha/jaar. In het kader van een voortoets kunnen significant negatieve effecten ten gevolge van stikstofdepositie niet zondermeer worden uitgesloten.

Aanlegfase

Uit de uitgevoerde berekeningen naar de aanlegfase blijkt dat de stikstofdepositie ten hoogste 0,05 mol N/ha/jaar bedraagt. In het kader van een voortoets kunnen significant negatieve effecten ten gevolge van de tijdelijke eenmalige stikstofdepositie conform de redeneerlijn worden uitgesloten.



Figuur 5.2: Situering Natura 2000-gebieden

Resultaten ecologische voortoets

Royal HaskoningDHV heeft een ecologische effectbeoordeling opgesteld voor het onderdeel gebiedsbescherming van de Wet natuurbescherming (*Rapport Royal HaskoningDHV, referentie BG8082WATRP2011171516, d.d. 10 december 2020*). De stikstofdepositie is op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden berekend en vervolgens getoetst of het plan (mogelijke) significant negatieve gevolgen veroorzaakt op de instandhoudingsdoelstellingen van de betrokken Natura 2000-gebieden. De Stikstofbeoordeling is toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting van dit bestemmingsplan.

In het rapport wordt geconcludeerd dat het voorgenomen plan niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van omliggende Natura 2000-gebieden in het licht van de bijbehorende instandhoudingsdoelen. Het plan is uitvoerbaar in het licht van de Wet natuurbescherming Natura 2000-bescherming.

Conclusie

Het aspect stikstofdepositie vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

5.9 Archeologie

Wettelijk kader

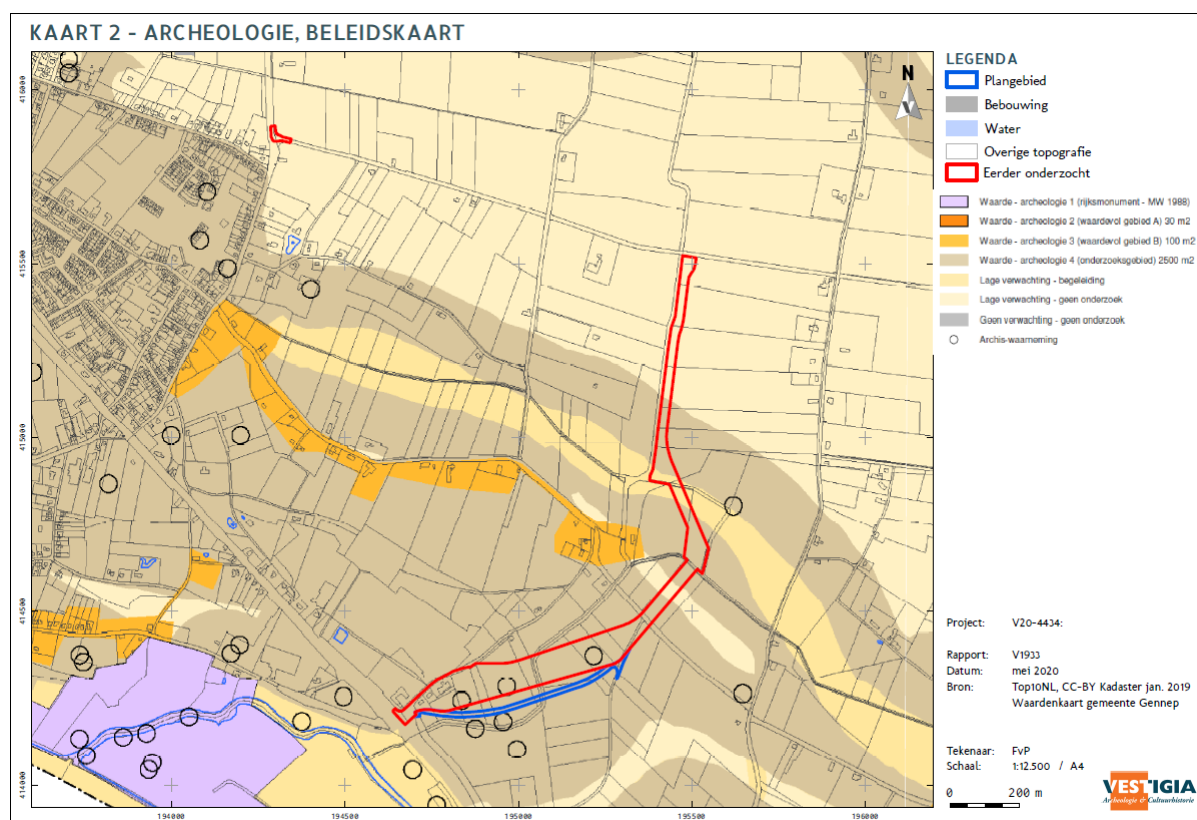
Erfgoedwet

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. Deze wet bundelt meerdere wetten en regelingen op het gebied van behoud en beheer van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1998. Het deel van de Monumentenwet dat betrekking heeft op de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet welke naar verwachting in 2022 in werking treedt. Tot die tijd valt dit onderdeel binnen de overgangsregeling van de Erfgoedwet. Hierin staat dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening dient te worden gehouden met de in de grond aanwezige danwel te verwachten monumentale waarden.

Gemeentelijk beleid

De gemeente Gennep heeft in 2007, samen met de gemeenten Bergen en Mook en Middelaar, een gemeentelijke archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart laten opstellen door RAAP.¹² Deze kaart is vervolgens in 2009 door Past2Present vertaald in archeologisch beleid voor de gemeente Gennep, met een archeologische beleidskaart (kaart 2).¹³ Volgens deze beleidskaart (vertaald in het Bestemmingsplan Buitengebied) ligt het tracé grotendeels in een zone aangeduid met “Waarde archeologie 4”, waarvoor een onderzoeksplicht geldt bij ingrepen groter dan 2.500 m² en dieper dan 50 cm. Dit zijn gebieden met een hoge dan wel middelhoge archeologische verwachting. Verder wordt kort een zone aangesneden die aangeduid wordt met “Lage verwachting – begeleiding”, en het noordelijke deel van het tracé loopt door een gebied aangeduid met “Lage verwachting – geen onderzoek”. Het oppervlak van het plangebied overschrijdt de vrijstellingsgrens voor archeologisch onderzoek. De diepte van de voorgenomen ingrepen is nog niet bekend maar aangenomen mag worden dat deze dieper zullen reiken dan 50 cm –mv.

Het tracé loopt in het midden van het tracé op ca. 100 m ten oosten van een zone aangeduid met “Waarde archeologie 3” (waarvoor een onderzoeksplicht geldt bij ingrepen groter dan 100 m² en dieper dan 30 cm –mv). Deze zone met “Waarde archeologie 3” heeft betrekking op een terrein van hoge archeologische waarde, het AMK-terrein 16.754 (historische kern van Milsbeek). Hier gaat men dus niet uit van een archeologische “verwachting” maar van een “vastgestelde waarde”, in dit geval (mogelijke) bewoningsresten in de Late Middeleeuwen/Nieuwe tijd.



Figuur 5.3: ligging plangebied t.o.v. gemeentelijke archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart

Resultaten onderzoek

Vestigia Archeologie & Cultuurhistorie heeft een archeologisch bureau- en inventariserend

veldonderzoek door middel van verkennende boringen uitgevoerd in het kader van het project Rondweg Milsbeek. Het oorspronkelijke onderzoek in het toenmalig aangewezen ruimtebeslag voor tracé is uitgevoerd in 2014 en gerapporteerd in Vestigia-rapport V1032. In 2020 is voor het zuidelijke deel van de Verbindingsweg een nieuw alternatief in beeld gekomen. Dit nieuwe tracé is in 2020 op dezelfde manier door middel van verkennende boringen onderzocht en net als de andere delen gerapporteerd (*Rapport Vestigia Archeologie & Cultuurhistorie, referentienummer V1032b, d.d. 4 juni 2020*). Het Archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek is toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting van dit bestemmingsplan. In dit onderzoek is tevens gekeken of de eerder getrokken conclusies en het bijbehorend advies gehandhaafd konden blijven. Die uitkomsten en het advies voor het nieuwe tracédeel zijn verwerkt in deze versie.

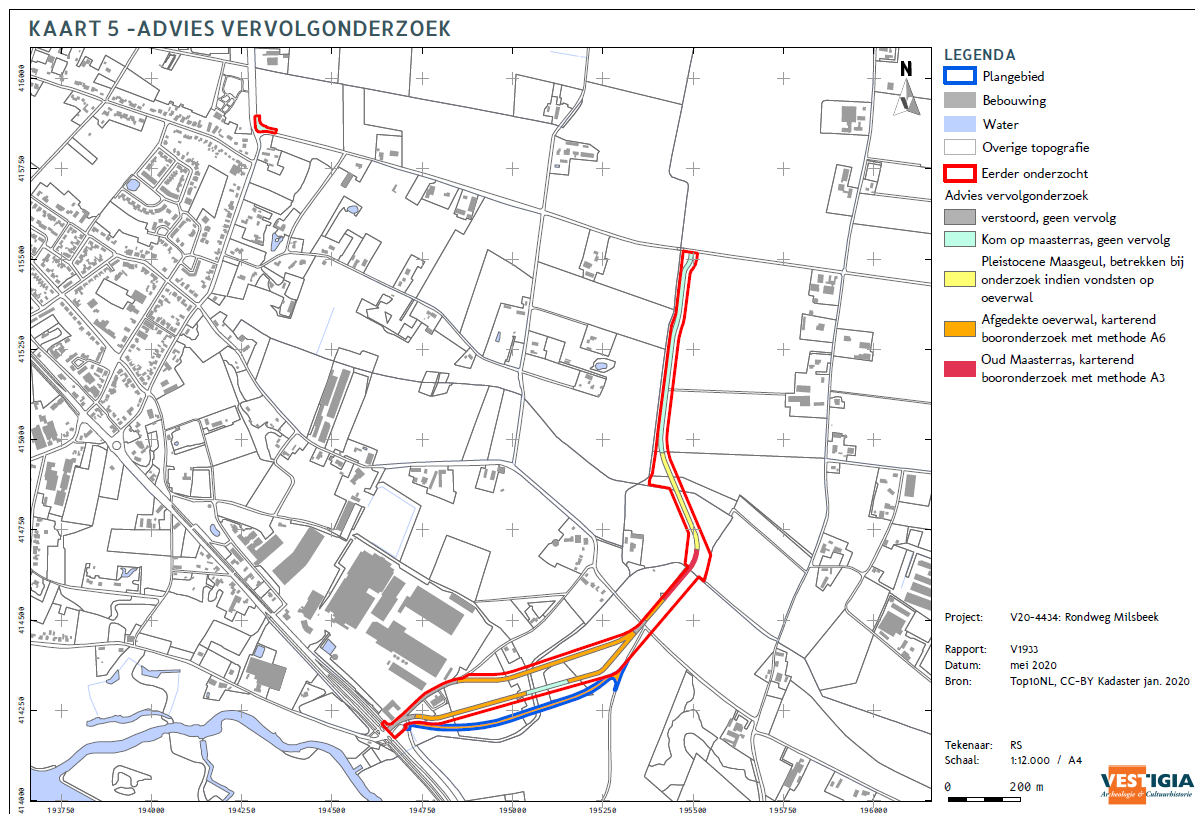
Sinds het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen, is het ontwerp licht aangepast. Dit heeft echter geen gevolgen voor de onderzoeksresultaten. In het archeologisch bureau- en veldonderzoek van Vestigia is de westelijke uitbuiging aan de Noordzijde van het tracé geen onderdeel van de uitkomsten van het onderzoek. Hoewel de gemaakte wijziging in het noordelijke uiteinde niet door boringen is geverifieerd, is op basis van het bureauonderzoek de verwachting voor dit gebied laag. Vervolgstappen zijn hier daarom niet nodig.

Selectieadvies

In het zuidelijke en centrale deel van het tracé wordt, gezien de vondsten die uit het gebied bekend zijn en de bodemopbouw en de mate van intactheid van de bodem die is geconstateerd tijdens het veldonderzoek, geadviseerd een vervolgonderzoek uit te voeren door middel van een karterend booronderzoek. Vestigia adviseert het volgende:

- Op de hoge oeverwal (rood in onderstaande figuur) dient het karterend booronderzoek middels methode A3 over een lengte van ca. 180 m plaats te vinden. Dit houdt in een raai met een onderlinge afstand van 13 meter en een boordiameter van 12 centimeter.
- Op de zuidelijke rivierduin op de oeverwal (oranje in onderstaande figuur) wordt een karterend onderzoek met methodiek A6 geadviseerd. Hierbij wordt in een raai met een onderlinge afstand van 20 meter met een boordiameter van 12 centimeter geboord. Op beide oorspronkelijke tracés is de te onderzoeken lengte ongeveer 580 meter, er is dus voor archeologie geen voorkeursalternatief. Ook het nieuwe, in 2020 toegevoegde tracés, zuidelijk van de eerste twee, heeft over dezelfde lengte een zelfde verwachting. Na de definitieve keuze dient het betreffende deel dus verder onderzocht.
- Op de pleistocene Maasgeul (geel in onderstaande figuur) wordt in deze fase (nog) geen karterend booronderzoek geadviseerd. Alleen bij het aantreffen van nederzettingen op de hoge oeverwal wordt geadviseerd dit deel bij het vervolgonderzoek te betrekken, bijvoorbeeld door een karterend booronderzoek methode A6.

Het plangebied bij de kruising tussen de Zwarteweg en de Ringbaan, en het noordelijke uiteinde van het tracé kunnen op basis van de uitkomsten van het bureau- en veldonderzoek worden vrijgegeven voor de voorgenomen werkzaamheden. Op basis van de resultaten van het uitgevoerde onderzoek kan de archeologische verwachting voor die zones binnen het plangebied naar 'laag' worden bijgesteld en adviseert Vestigia Archeologie & Cultuurhistorie daar geen vervolgstappen in het kader van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ).



Figuur 5.3: Advies vervolgonderzoek, kaart 5 in de bijlagen van het rapport van Vestigia

Selectiebesluit

De gemeente Gennep heeft per brief d.d. 11 februari 2014 ingestemd met de bovenstaande conclusies om de in het onderhavige rapport gedefinieerde zones nader te karteren volgens de voorgestelde methoden. In het verlengde hiervan zal ook voor het nieuwe zuidelijke tracé in 2020 dit besluit gelden. Voor de andere in dit rapport genoemde gebieden hoeft geen verder onderzoek plaats te vinden.

Beschermend regime

Omdat de aanwezigheid van archeologische waarden niet is uit te sluiten, dienen mogelijk aanwezige archeologische waarden te worden beschermd. Hiertoe worden in het bestemmingsplan dubbelbestemmingen opgenomen voor de verschillende archeologische (verwachtings)waarden. Aan deze dubbelbestemmingen wordt de voorwaarde gekoppeld dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning een archeologisch onderzoek overlegd dient te worden waaruit blijkt dat er geen archeologische waarden worden aangetast.

Conclusie

Om de exacte archeologische waarde van de betreffende gronden vast te stellen dient voor een deel van het plangebied nader onderzoek uitgevoerd te worden. Ter plaatse van deze gronden worden dubbelbestemmingen opgenomen met een bijhorend omgevingsvergunningstelsel waarbij archeologisch onderzoek geëist wordt bij het roeren van gronden. Uit dit onderzoek dient te blijken dat geen archeologische waarden worden aangetast.

Het bestemmingsplan wordt uitvoerbaar geacht voor wat betreft archeologie.

5.10 Trillingen

Wettelijk kader

De beoordeling van het aspect trillingen vindt zijn grondslag in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening, waarin de zorg voor een goede ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Daarvoor is het nodig om mogelijke trillinghinder in kaart te brengen en deze te betrekken in de beoordeling.

In Nederland wordt voor de beoordeling van trillingen de onderstaande richtlijnen van de Stichting Bouwresearch Rotterdam (SBR) gehanteerd. De SBR-richtlijn 'Trillingen' bestaat uit de volgende delen:

1. deel A 'Schade aan gebouwen' (door trillingen) uitgave 2002, herzien in 2017 (SBRCURnet);
2. deel B 'Hinder voor personen in gebouwen' (door trillingen), uitgave 2002;
3. deel C 'Schade aan apparatuur' (door trillingen) uitgave 2002.

Het betreft alle drie meet- en beoordelingsrichtlijnen. SBR-richtlijn C is vooral bedoeld voor situaties waarbij apparatuur en processen verstoord kunnen worden door trillingen, wat in dit geval niet relevant is. In het algemeen kan gesteld worden dat als aan richtlijn B ter bescherming van hinder voldaan wordt er ruimschoots voldaan wordt aan richtlijn A en de daaruit voortvloeiende grenswaarde die geldt voor schade aan gebouwen.

Resultaten onderzoek

LBP|SIGHT heeft een kwalitatief onderzoek verricht naar de trillingen voor de aanleg van de Verbindingsweg in Milsbeek (*Rapport LBP|SIGHT, referentie R085670ai.20GUIAO.rvh, d.d. 25 augustus 2021*). Het Onderzoek trillingen is toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting van dit bestemmingsplan. In dit onderzoek is ten aanzien van het aspect trillinghinder aansluiting gezocht bij de SBR-richtlijn deel B 'Hinder voor personen in gebouwen' (door trillingen), uitgave 2002. Uit het verrichte onderzoek blijkt dat er geen overschrijding van de SBR-B richtlijn 'Hinder voor personen in gebouwen' worden verwacht bij de woningen langs de Ringbaan en de nieuwe aan te leggen Verbindingsweg.

Conclusie

Het aspect trillingen vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

5.11 Overige

Planologisch relevante leidingen

In het plangebied liggen twee riooltransportleidingen, een langs de Kroefsestraat en een onder de N271. Ter plaatse van deze leidingen ligt een beschermingstrook voor het beheer en onderhoud van de leiding. De strook is 2,5 meter breed ter weerszijden van het hart van de riooltransportleiding.

Niet gesprongen explosieven (NGE)/ Conventionele explosieven (CE)

AVG Explosieven Opsporing Nederland (AVG) heeft een vooronderzoek naar de aanwezigheid van conventionele explosieven (CE) uitgevoerd ter plaatse van de projectlocatie Verbindingsweg te Milsbeek (rapport AVG, referentienummer 2062079-VO-02, d.d. 17 juli 2020). Het Vooronderzoek Conventionele Explosieven is toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting van dit bestemmingsplan.

Op basis van de beoordeelde feiten van het vooronderzoek is geconcludeerd dat er indicaties zijn voor de mogelijke aanwezigheid van CE.

De volgende gevechtshandelingen / CE gerelateerde handelingen hebben in en nabij het onderzoeksgebied plaatsgevonden:

- Het neerkomen van afwerpmunitie
- Het afvuren van 3 inch raketten
- Grondgevechten
- Beschietingen met geschutmunitie
- De aanleg van (luchtafweer-)stellingen
- De aanleg van wapenopstellingen
- De aanleg van loopgraven
- De aanwezigheid van een tankgracht
- De aanleg van mijnenvelden

De volgende CE kunnen mogelijk in het onderzoeksgebied worden aangetroffen:

- Afwerpmunitie
- 3 inch raketten
- Geschutmunitie
- CE afkomstig van grondgevechten
- Gedumpte munitie
- Landmijnen

Het onderzoeksgebied is geheel verdacht op CE. Het CE verdachte gebied is horizontaal afgebakend op de CE-bodembelastingkaart.



Figuur 5.4: Bodembelastingkaart Conventionele Explosieven

Voor de CE verdachte gebieden wordt geadviseerd om een nadere verdiepingsslag te maken en te kijken of deze met behulp van informatie over naoorlogse werkzaamheden kunnen worden verkleind. Een verdiepingsslag wordt geschreven in de vorm van een (projectgebonden) risicoanalyse of een pragmatisch opsporingsadvies.

Conclusie

Het nader onderzoek naar CE verdachte gebieden wordt uitgevoerd vooruitlopend op de aanleg van het tracé. Daarmee kan het bestemmingsplan als uitvoerbaar worden geacht ten aanzien van CE.

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

6.1 Standaard en plansystematiek

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de gronden in het plangebied. Alleen de regels en de verbeelding zijn juridisch bindend. De plantoelichting bevat de achtergronden, onderzoeken en motieven van het plan. De toelichting is enerzijds voor de besluitvorming van belang, maar kan daarnaast van belang zijn bij het interpreteren van de regels of de verbeelding. Het beleid en de planuitgangspunten, zoals verwoord in de vorige hoofdstukken, hebben in de regels en op de verbeelding van dit bestemmingsplan hun juridische vertaling gekregen in de vorm van bestemmingen. De juridische planopzet en de inhoud van de toegekende bestemmingen worden in dit hoofdstuk toegelicht.

Dit bestemmingsplan is opgezet conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Voortvloeiende uit de Wro is het plan mede gebaseerd op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012).

Op de verbeelding zijn bestemmingen toegekend aan de diverse aanwezige functies. Bij het opstellen van de verbeelding is gebruik gemaakt van de Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT).

6.2 Toelichting op de regels

Deze paragraaf bevat een beschrijving van de bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven. Daarnaast wordt in deze paragraaf ingegaan op de overige regels uit het bestemmingsplan. Conform SVBP2012 zijn de regels onderverdeeld in vier hoofdstukken.

Hoofdstuk1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel is een aantal begrippen verklaard die genoemd worden in de planregels. Dit artikel voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel is bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moeten worden. Evenals de begripsbepalingen voorkomen de bepalingen inzake de wijze van meten interpretatieverschillen bij de toepassing van de planregels.

Hoofdstuk2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Agrarisch met waarden - Natuur en landschap

Door het aanbrengen van een knip in de Ringbaan verdwijnt de weg en ontstaat landelijk gebied. Ter plaatse is de bestemming 'Agrarisch met waarden - Natuur en landschap' opgenomen, aansluitend aan de bestemming van de aangrenzende gronden. Ter plaatse mogen geen gebouwen gebouwd worden. Ter plaatse zijn agrarische bedrijfsactiviteiten toegestaan. Maar gronden zijn bovenal bestemd voor het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van de landschappelijke en natuurlijke waarde van de gronden.

Artikel 4 Groen

Langs de Verbindingsweg is ruimte gereserveerd voor bermen. Deze bermen zijn bestemd als 'Groen'. Binnen deze bestemming zijn eveneens paden en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. Gebouwen zijn niet toegestaan.

Verlichting kan mogelijk verstorend werken op de nachtdieren steenuil, kerkuil en diverse vleermuissoorten. Als mitigerende maatregel kan vleermuisvriendelijke verlichting toegepast worden. Derhalve is het toepassen van verlichting, anders dan vleermuisvriendelijke verlichting, uitgesloten.

Artikel 5 Verkeer

De Verbindingsweg en de aansluitingen op omliggende infrastructuur is bestemd als 'Verkeer'. De

bestemming is bedoeld voor verkeer, groen- en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Gebouwen zijn niet toegestaan.

Verlichting kan mogelijk verstorend werken op de nachtdieren steenuil, kerkuil en diverse vleermuissoorten. Als mitigerende maatregel kan vleermuisvriendelijke verlichting toegepast worden. Derhalve is het toepassen van verlichting, anders dan vleermuisvriendelijke verlichting, uitgesloten. Ten behoeve van de landschappelijke inpassing is een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Deze voorwaardelijke verplichting houdt in dat een weg enkel mag worden aangelegd als voorzien is in de landschappelijke inpassing als opgenomen in bijlage 1 van de regels. Deze landschappelijke inpassing dient uiteraard in stand gehouden te worden. Dit geldt met dien verstande dat de mitigerende maatregelen die beschreven staan in bijlage 2 van de regels voor de beschermde soorten zoals Boerenzwaluw, algemeen voorkomende broedvogels, algemeen voorkomende zoogdieren, das, steenmarter, vleermuizen, Alpenwatersalamander, rugstreeppad en Beekprik, uiterlijk gereed zijn vóór ingebruikname van de verbindingsweg.

Artikel 6 Water

In het kader van de waterhuishouding dient voorzien te worden in bermsloten. Deze bermsloten zijn bestemd als 'Water'. Binnen deze bestemming zijn eveneens groenvoorzieningen toegestaan. Gebouwen zijn binnen de bestemming niet toegestaan.

Artikel 7 Leiding - Riool

Deze gronden zijn bestemd voor een riooltransportleiding en het beheer en onderhoud van deze leiding. Ter plaatse van deze dubbelbestemming gelden aanvullende regels voor bouwwerken.

Artikel 8 Waarde - Archeologie 4

Deze dubbelbestemming dient ter bescherming van de archeologische belangen. Daartoe is in de regeling van de dubbelbestemming een omgevingsvergunningstelsel opgenomen.

Artikel 9 Waterstaat - Bergend regime

In het gebied geldt een waterbergend regime als gevolg van de grote rivieren. Deze gronden zijn voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterbergend regime'. Ter plaatse van deze dubbelbestemming gelden aanvullende bepalingen voor het realiseren van bouwwerken.

Hoofdstuk3 Algemene regels

Artikel 10 Anti-dubbeltelregel

De anti-dubbeltelregel moet op grond van het Besluit ruimtelijke ordening worden opgenomen om bijvoorbeeld te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het overgebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Artikel 11 Algemene bouwregels

In deze regels zijn algemene bouwregels opgenomen die voor alle bestemmingen in het plan gelden, voor zover er geen voor de bestemming geldende bouwregels van toepassing zijn. Hierin zijn ondermeer regels opgenomen ten aanzien van ondergronds bouwen en parkeren.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

In deze regels zijn algemene gebruiksregels opgenomen die voor alle bestemmingen in het plan gelden. Op grond van de algemene gebruiksregels wordt algemeen ongewenst gebruik verboden.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

In deze regels is aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om af te wijken van bepaalde, in het bestemmingsplan geregelde, onderwerpen. Hierbij gaat het om afwijkingsregels die gelden voor alle bestemmingen in het plan. Deze regels zijn niet van toepassing, indien en voor zover er specifieke in de bestemming zelf geregelde afwijkingsregels van toepassing zijn. Ten slotte zijn de criteria voor de toepassing van deze afwijkingsregels hier opgenomen.

Artikel 14 Overige regels

Bestaande en toekomstige wetgeving wordt in dit artikel van toepassing verklaard.

Hoofdstuk4 Overgangs-en slotregels

Artikel 15 Overgangsrecht

Het overgangsrecht is vastgelegd in de vorm zoals in het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven.

Artikel 16 Slotregel

Deze regel bevat de citeerregel van het plan.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Financiële uitvoerbaarheid

Conform artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening dient de toelichting van een bestemmingsplan inzicht te geven over de uitvoerbaarheid van het plan. In deze paragraaf wordt ingegaan op de economische (financiële) uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Voor de uitvoering van dit bestemmingsplan is een budget beschikbaar gesteld door de gemeente Gennepe.

Binnen het vastgestelde budget is naast kosten voor de aanleg van de Verbindingsweg tevens rekening gehouden met kosten voor inpassing, grondverwerving, het treffen van eventuele mitigerende en/of compenserende maatregelen en de eventuele financiële consequenties van bijvoorbeeld planschade.

Planschade

Kosten voor eventuele planschade komen voor rekening van het budget dat door de gemeenteraad van Gennepe beschikbaar is gesteld voor uitvoering van de Verbindingsweg.

Exploitatieplan

Volgens de Wro moet de gemeente een exploitatieplan vaststellen voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen, tenzij het kostenverhaal op een andere wijze is gegarandeerd. Dit bestemmingsplan maakt geen bouwplan als bedoeld in afdeling 6.4 Wet ruimtelijke ordening mogelijk. Op basis van de Grondexploitatiewet (afdeling 6.4 Wet ruimtelijke ordening) hoeft in dit geval geen exploitatieplan vastgesteld te worden.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande is de conclusie dat het plan financieel uitvoerbaar is.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Inpraak en maatschappelijk overleg

Op grond van artikel 3.1.6 onder e van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor, vergezeld van een beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken.

Er heeft overleg plaatsgevonden met diverse belanghebbenden in de directe omgeving, verder zijn alle (mogelijke) belanghebbenden per brief geïnformeerd over de inzage van het ontwerpbestemmingsplan.

Vooroverleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schrijft voor dat het bestuursorgaan, dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan, overleg pleegt met instanties die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Het ontwerpbestemmingsplan is in een vooroverleg besproken met vooroverlegpartners, zijnde Provincie Limburg, Waterschap Limburg en projectbureau Lob van Gennepe.

Zienswijzen

Op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) heeft het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes voor een ieder ter visie gelegen. Er zijn zienswijzen ontvangen, deze zijn beantwoord in de Nota van Zienswijzen. Dit rapport is toegevoegd aan bijlage 22 van de toelichting van dit bestemmingsplan.

