

Gemeente Venlo

projectbesluit

“Ronde N 273 – Hoverhofweg te Hout-Blerick”



Ordito B.V.
Resultaat in Recht en Ruimte
Postbus 94
5126 ZH GILZE

Tel. 0161-801022
E-mail: info@ordito.nl
Website: www.ordito.nl
KvK: 18078087

Inhoud:

TOELICHTING

PLANREGELS

VERBEELDING

Datum: juli 2010
Auteur: E. (Eric) van Dijk
C (Cristian) van Kuijk
Versie: 19 april 2011
IMRO: **NL.IMRO.0983.PJB2010007ROTHOV-VA01**



Ontwerp	27 januari 2011
Vastgesteld	17 mei 2011
Onherroepelijk	d.d.

Inhoud

Blz.

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel van het plan	5
1.3	Procedure	5
1.4	De bij het plan behorende stukken	6
1.5	Leeswijzer	6
2	Projectprofiel	7
2.1	Locatiekeuze	7
2.2	Beschrijving projectlocatie en omgeving	9
2.3	Beschrijving van de ontwikkeling	10
2.4	Ruimtelijke effecten	11
3	Beleidsprofiel	13
3.1	Rijksbeleid "Nota Ruimte"	13
3.2	Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL 2006)	13
3.3	POL-aanvulling Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering	14
3.4	Provinciaal Verkeers- en vervoersplan	14
3.5	Waterbeheersplan 2010-2015 Waterschap Peel en Maasvallei	16
3.6	Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015 gewijzigd n.a.v. nieuwe Wro 2008	17
3.7	Vigerende bestemmingsplannen	20
3.7.1	Bestemmingsplan "Buitengebied Blerick"	20
3.7.2	Ontwerp Bestemmingsplan "Buitengebied Venlo"	21
3.7.3	Bestemmingsplan "Kern Hout Blerick"	22
3.8	Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan 2005-2015, Venlo: leefbaar en bereikbaar	25
4	Gebiedsprofiel	26
4.1	Geluid	26
4.2	Watertoets	27
4.3	Flora en Fauna	27
4.3.1	Resultaten veldinventarisatie	28
4.3.2	Effecten van de voorgenomen ingreep.	29
4.3.3	Aanbevelingen.	30
4.4	Luchtkwaliteit	32
4.5	Externe veiligheid	32
4.6	Bodem	32
4.7	Archeologie	32
4.8	Verkeer	34
4.9	Bedrijfshinder	34
4.10	Geurhinder en veehouderij	34
4.11	Kabels en leidingen	34
5	Projectmotivering	35
5.1	Motivering te realiseren ontwikkeling	35
5.2	Planologische regeling	35
6	Economische uitvoerbaarheid	36

7	Procedure en overleg	37
7.1	Procedure	37
7.2	Overleg	37
8	Juridische planbeschrijving	39
8.1	Planvorm	39
8.2	Plansystematiek	39
8.3	Inleidende regels	39
8.4	Bestemmingsregels	39
8.5	Algemene regels	40
8.6	Overgangs- en slotregels	41

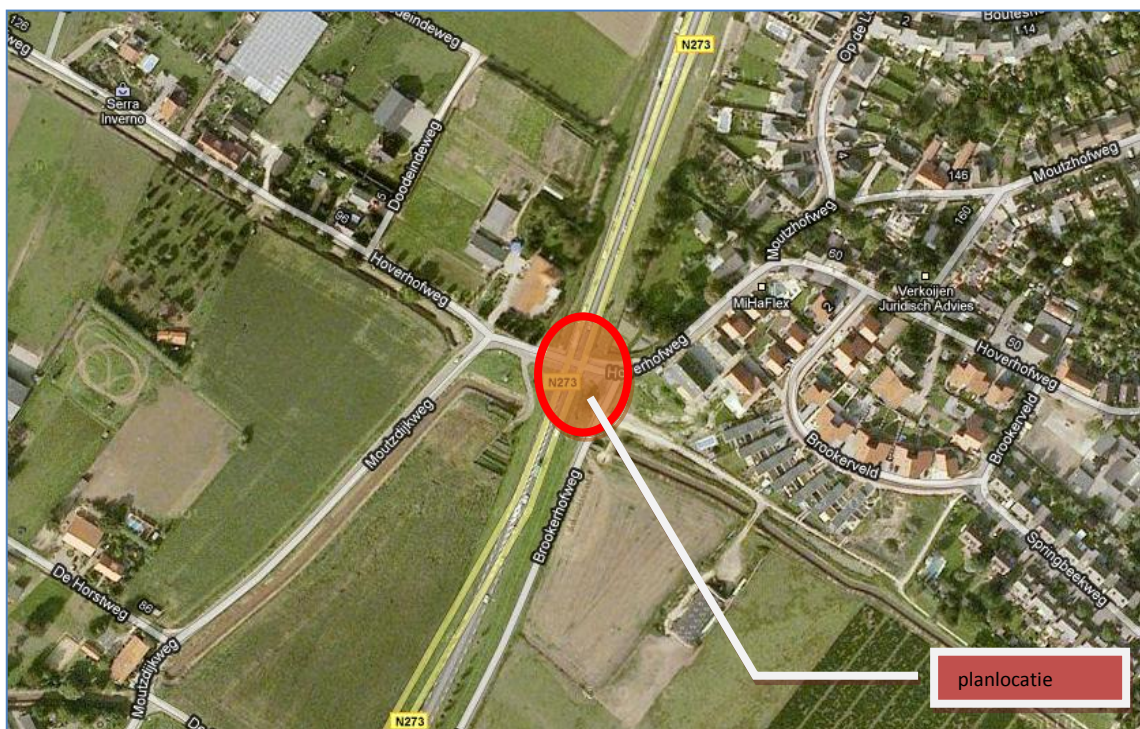
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Venlo is van plan om een rotonde aan te leggen ter hoogte van de kruising van de Napoleonsbaan (N 273) en de Hoverhofweg te Hout-Blerick. De aanleg van de rotonde dient ter verbetering van de bereikbaarheid van het tuinbouwgebied Tangbroek en de dorpskern Hout-Blerick vanaf de Napoleonsbaan.

De gemeenten Venlo en Peel en Maas hebben in 2008 en 2009 een gezamenlijk onderzoek uitgevoerd naar de verbetering van de bereikbaarheid van Tangbroek en Hout-Blerick vanaf de Napoleonsbaan. De resultaten van dit onderzoek zijn voorgelegd aan de Provincie Limburg. In januari 2010 is er ambtelijk en bestuurlijk overeenstemming bereikt over de vormgeving van deze aansluiting. Een rotonde wordt de meest veilige oplossing geacht als uitwisselpunt van verkeer van en naar de Napoleonsbaan. Deze weg, de N 273, heeft een prominente rol in het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer.

Het plangebied is gelegen binnen het bestemmingsplan “Buitengebied Blerick” en deels binnen het bestemmingsplan “Kern Hout-Blerick”. De aanleg van de rotonde is binnen de bestemmingen van het thans vigerende bestemmingsplan “Buitengebied Blerick” niet mogelijk.



Afbeelding 1 De planlocatie (bron: Google maps)

Met ingang van 15 april 2010 heeft het ontwerp bestemmingsplan “Buitengebied Venlo” voor een periode van zes weken (tot en met 27 mei 2010) ter inzage gelegen. Het plan zal wel binnen dit bestemmingsplan passen. Omdat het bestemmingsplan “Buitengebied Venlo” naar verwachting

begin 2011 zal worden vastgesteld door de gemeenteraad, heeft de raad in haar vergadering van 29 september 2010 ter bescherming tegen ongewenste ontwikkelingen binnen het plangebied een voorbereidingsbesluit genomen. Dit voorbereidingsbesluit is op 30 september 2010 inwerking getreden.

Daarnaast is op 28 mei 2010 het bestemmingsplan “Kern Hout Blerick” door de gemeenteraad van Venlo vastgesteld. Het plan heeft met ingang van 8 juli 2010 voor een periode van zes weken ter inzage gelegen. De realisatie van de rotonde zal, voor het gedeelte dat binnen dit bestemmingsplan valt, mogelijk zijn.

1.2 Doel van het plan

Het voorliggende projectbesluit heeft tot doel een juridische basis te bieden voor de aanleg van de rotonde en aanverwante voorzieningen en werken.

1.3 Procedure

Volgens de vigerende bestemmingsplan “Buitengebied Blerick” is de ontwikkeling van het project op onderhavige locatie niet mogelijk.

Ter verwezenlijking van het bouwplan dient een procedure ex artikel 3.10 e.v. van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) doorlopen te worden. Onderdeel van deze procedure is een goede ruimtelijke onderbouwing als motivering voor de afwijking van het bestemmingsplan.

In de Wet ruimtelijke ordening was in artikel 3.13 opgenomen dat Burgemeester en wethouders binnen een jaar nadat het projectbesluit onherroepelijk is geworden een ontwerp voor een bestemmingsplan overeenkomstig dit besluit ter inzage dienen te leggen. De verwerkingsplicht van het projectbesluit in een bestemmingsplan op grond van artikel 3.13 Wro is op 31 maart 2010 vervallen. Het gehele artikel 3.13 Wro is namelijk bij inwerkingtreding van artikel 3.24, lid 1, onderdeel b van de Crisis en Herstelwet, vervangen door een nieuw artikel 3.13. Het nieuwe artikel regelt alleen, dat het invorderen van rechten van door of vanwege het gemeentebestuur verstrekte diensten (leges), die verband houden met het projectbesluit worden opgeschort tot het tijdstip waarop het besluit elektronisch ter beschikking is gesteld. Oftewel de plicht om een projectbesluit in te passen in een bestemmingsplan is komen te vervallen.

Momenteel is een bestemmingsplan in procedure, te weten het bestemmingsplan “Buitengebied Venlo”. De aanleg van de rotonde past binnen de bestemming ‘Verkeer’ van het bestemmingsplan.

1.4 De bij het plan behorende stukken

Het projectbesluit bestaat uit de volgende onderdelen:

- *Verbeelding:*
Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de planregels opgenomen juridische regeling.
- *Planregels:*
In de planregels is het gebruik van de binnen het plangebied aangegeven gronden, opstallen en ander gebruik van de gronden juridisch geregeld. Per bestemming is aangegeven wat er binnen die bestemming mogelijk en/of toegestaan is.
- *Toelichting:*
In de toelichting worden de aan het plan ten grondslag liggende gedachten en de uitkomsten van eventueel uitgevoerde onderzoeken opgenomen.

1.5 Leeswijzer

In deze onderbouwing zal nader ingegaan worden op een zevental aspecten, te weten:

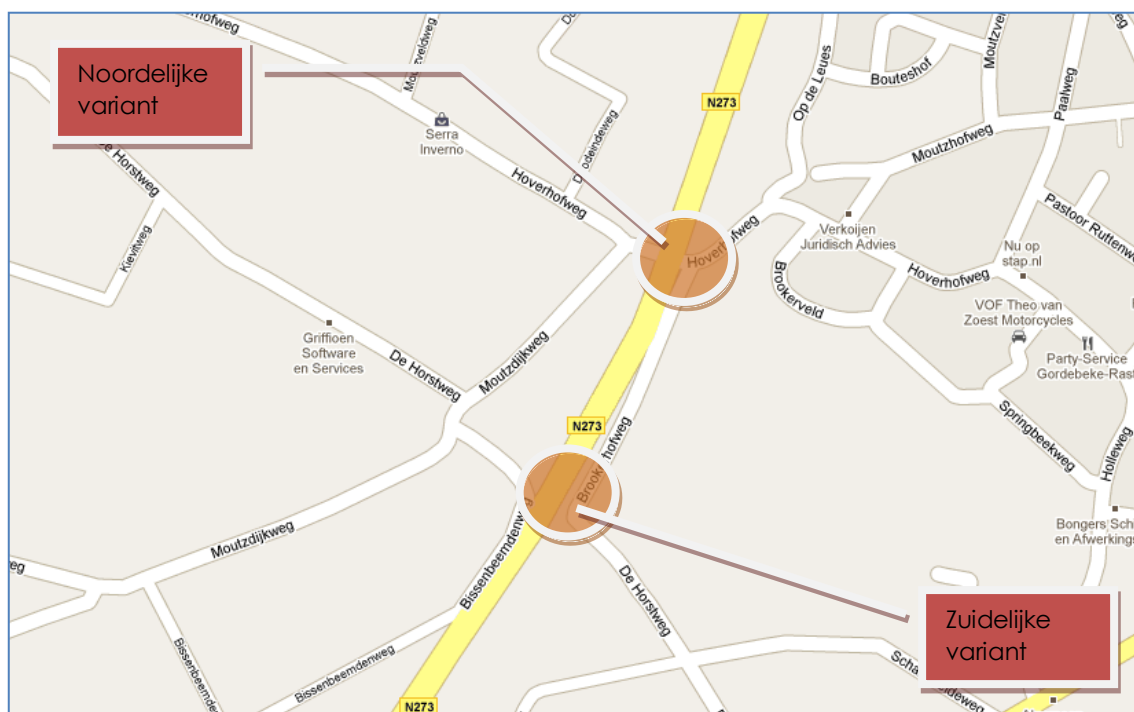
- Het projectprofiel (hoofdstuk 2);
- Het beleidsprofiel (Hoofdstuk 3);
- Het gebiedsprofiel (Hoofdstuk 4);
- De projectmotivering (hoofdstuk 5);
- De economische uitvoerbaarheid van het plan (hoofdstuk 6);
- Procedures en overleg (hoofdstuk 7);
- De juridische planomschrijving (hoofdstuk 8).

2 Projectprofiel

In dit hoofdstuk schetst kort een beschrijving van de projectlocatie en de voorgenomen ontwikkeling.

2.1 Locatiekeuze

Door de gemeenten Venlo en Peel en Maas is een onderzoek uitgevoerd naar de verbetering van de bereikbaarheid van het tuinbouwgebied Tangbroek en de dorpskern Hout-Blerick vanaf de Napoleonsbaan. Dit onderzoek resulteerde in twee mogelijke locaties voor een betere aansluiting van het verkeer op de Napoleonsbaan. Te weten de aansluiting met de Brookerhofweg (zuidelijke variant) en de aansluiting met de Hoverhofweg (noordelijke variant).



Afbeelding 2 Concept inrichtingsschets 03 juni 2010 (Bron: Gemeente Venlo)

Hieronder volgt een matrix waarin de twee varianten ten opzichte van elkaar worden afgewogen.

Noordvariant			Zuidvariant
Rotonde vervangt onveilige kruising met VRI (roodlicht negatie). Verwijderen VRI betekent geen exploitatiekosten meer en geen herstel huidige kruising omdat daar de rotonde voor in de plaats komt.	+	-	Herstel huidige kruising noodzakelijk. Oversteek voor alle verkeer bij noordelijke variant (ook fietsers en voetgangers) fysiek onmogelijk maken.
Rotonde is eenvoudig aan te sluiten op bestaande wegennet in Hout-Blerick. Aanpassing Hoverhofweg over een lengte van 30 meter.	++	--	Complexe, veel ruimte vragende aansluiting op het lokale wegennet, met name aan de zijde van Hout-Blerick. Nieuwe weg aanleggen over een lengte van ca. 100 meter.
Aansluiting via Hoverhofweg voor het verkeer in twee richtingen. Biedt betere ontsluitingsmogelijkheden voor het verkeer van en naar Hout-Blerick.	+	--	Instellen eenrichtingsverkeer op smalle Hoverhofweg tussen sportvelden noodzakelijk. Toename van verkeersstroom vormt barrière, dus beperkingen van de ontwikkelingen in het gebied Schansheide.
Aanpassing aantakende Moutzdijsweg / Hoverhofweg (westzijde) over korte lengte van ca. 30 meter.	++	--	Verbreiding en funderingsverzwaring van De Horstweg over lengte van ca. 100 meter en aanpassing T-kruising Moutzdijsweg / De Horstweg
Recreatieve fietsroute Hout-Blerick / Maasbree kan volgens bestaande tracé in tact blijven.	+	-	Recreatieve fietsroute wordt langer vanwege omweg oversteekpunt Napoleonsbaan.
Brookerhofweg bij rotonde afsluiten voor gemotoriseerd verkeer.	-	+	Verkeersfunctie Brookerhofweg onveranderd.
Aanleg rotonde is mogelijk zonder grondverwerving van particulieren. Wel grondverwerving van Waterschap noodzakelijk.	++	--	Grondverwerving van particulieren is noodzakelijk vanwege ruimte beslag rotonde, verbreding van De Horstweg en aanleg aansluitboog Hout-Blerick. Kosten geraamd op € 75.000 - € 100.000
Tijdpad wordt door grondverwerving van particulieren niet verlengd, daardoor geen extra risico voor subsidieverstreking.	++	--	Door grondverwerving bestaat de kans dat het tijdpad (aanzienlijk) wordt opgerekt met risico voor de subsidieverstreking.
Geen bestuurlijke heroverweging noodzakelijk, daardoor geen tijdverlies en geen risico voor tijdpad subsidies.	++	--	Bestuurlijke heroverweging noodzakelijk, provinciaal akkoord aanpassen. Beide met risico's voor het subsidietraject.
Kostenindicatie zonder aanpassing Springbeek en zonder faunapassage onder Napoleonsbaan ca. € 700.000,-	+	-	Kostenindicatie zonder faunapassage onder Napoleonsbaan ca. € 1.000.000,-
Rotonde ligt nabij een aantal woningen	-	+	Rotonde ligt in het vrije veld

Bovenstaand overzicht geeft een objectief beeld van de voor- en nadelen van de beide mogelijke locaties van de rotondes, waarbij de noordelijke variant de meest positieve benadering kent. De meest belangrijke wegingspunten zijn dat:

- De kruising bij de Napoleonsbaan in een bredere en meer veilige vorm op dezelfde plaats blijft en geen omleiding / verlenging van de route voor het langzame verkeer inhoudt;
- De benodigde ruimte voor het knooppunt is aanzienlijk geringer, dus ook goedkoper;
- Het risico voor verlenging van het tijdpad het meest beperkt blijft;
- Geen bestuurlijke heroverweging meer plaats hoeft te vinden;
- De verkeersstroom van gemotoriseerd verkeer door Hout-Blerick toch ook aansluit bij de visie van de Dorpsraad Hout-Blerick.

2.2 Beschrijving projectlocatie en omgeving

De projectlocatie is gelegen ten westen van de kern Hout-Blerick in de gemeente Venlo. Waar nu nog een kruising is met verkeersregel installaties (VRI) zal een rotonde worden gerealiseerd. Ter plaatse van de huidige kruising kan het verkeer niet afslaan en is het slechts mogelijk om de weg rechtdoor te vervolgen.



Afbeelding 3 Aanzicht projectlocatie vanuit het oosten Hoverhofweg (Bron: Google maps streetview)



Afbeelding 4 Aanzicht projectlocatie vanuit het zuiden N 273 (Bron: Google maps streetview)

Het plangebied is gelegen in het overgangsgebied tussen de kern Hout-Blerick en het buitengebied van de gemeente Venlo.

De Rijksweg N 273, ook wel Napoleonsbaan genoemd, is een rijksweg in Midden- en Noord-Limburg met 2 rijstroken en loopt vanaf Blerick naar de Belgische grens bij Ittervoort.

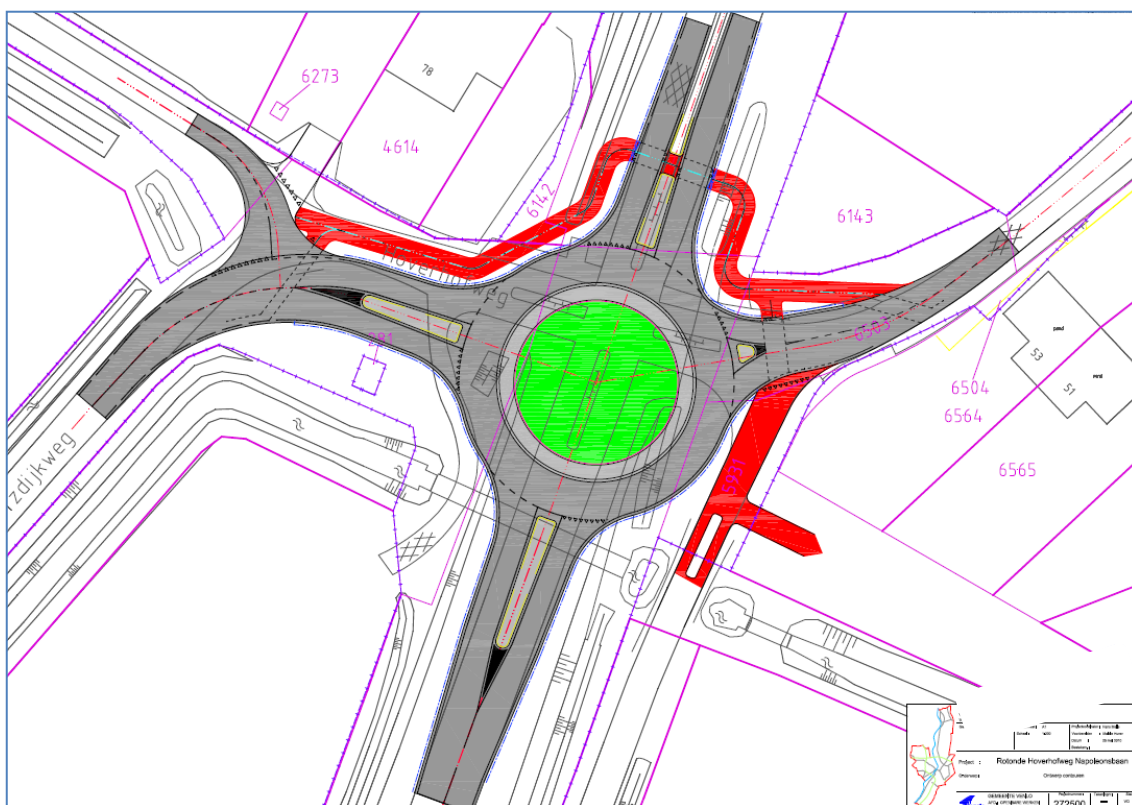
Deze belangrijke en zeer drukke noord-zuidverbinding heeft aansluitingen op de A2 bij Grathem / Ittervoort en op de A73 nabij Blerick.

Doordat deze weg meerdere malen door een bebouwde kom loopt en vanwege het drukke vracht- en forensenverkeer is deze weg een van de gevaarlijkste van Nederland. Op veel plaatsen is de weg geflankeerd door bomen. Vooral in het verleden vonden talrijke dodelijke ongelukken plaats. De komst van de A73-Zuid, in 2008, heeft de N 273 flink ontlast. Vooral het vrachtverkeer maakt van deze nieuwe noord-zuidverbinding gebruik.

2.3 Beschrijving van de ontwikkeling

Op onderhavige projectlocatie zal een rotonde worden gerealiseerd. Deze rotonde zal ter vervanging van de huidige gelijkvloerse kruising met Verkeers- Regel Installaties (VRI's) komen. Middels de aanleg van de rotonde wordt onder andere een betere doorstroom en bereikbaarheid van het verkeer beoogd richting het tuinbouwgebied Tangbroek en de kern Hout-Blerick.

Op onderstaande afbeelding is schetsmatig weergegeven op welke manier de rotonde binnen het projectgebied worden geprojecteerd.



Afbeelding 5 Concept inrichtingsschets 03 juni 2010 (Bron: Gemeente Venlo)

De nieuw aan te leggen verhardingen zullen voornamelijk de bestaande verhardingen vervangen. De rotonde zal worden gerealiseerd met een vrijliggend fietspad.

2.4 Ruimtelijke effecten

Het projectgebied is gelegen ten westen van de kern Hout-Blerick. Rondom het projectgebied komen diverse functies voor, zoals wonen, verkeer, openbaar groen, agrarisch gebruik en water.

De infrastructurele maatregelen hebben ruimtelijke effecten. Door de aanleg van de rotonde zal het aanzicht van het gebied minimaal veranderen. De aanleg is voornamelijk bedoeld ter bevordering van de doorstroming van het verkeer. Door de betere doorstroming zal de aanleg van de rotonde een positief effect hebben op de omgeving. Daarnaast zullen de VRI's uit het straatbeeld verdwijnen.

Geoordeeld wordt dat de aanleg van de rotonde in de vorm van de noordelijk variant geen onevenredige aantasting van de belangen van omwonenden als gevolg zal hebben. Aan deze belangen wordt dan ook geen groter gewicht toegekend dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn.

3 Beleidsprofiel

In dit hoofdstuk is kort en voor zover relevant het beleid voor de projectlocatie beschreven.

3.1 Rijksbeleid “Nota Ruimte”

Op 23 april 2004 heeft het kabinet de Nota Ruimte vastgesteld. Het kabinet brengt deze strategische nota op hoofdlijnen uit als deel 3 van de planologische kernbeslissing Nationaal Ruimtelijk Beleid. Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor verschillende ruimteveragende functies op het beperkte oppervlak dat in Nederland ter beschikking staat. Deze hoofddoelstelling is gesplitst in vier deeldoelstellingen:

1. versterking van de internationale concurrentiepositie;
2. bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
3. borging en ontwikkeling van belangrijke ruimtelijke waarden en;
4. borging van de veiligheid.

Deze vier doelen worden in onderlinge samenhang nagestreefd, met tegen de achtergrond de algemene wens om de economische, ecologische en sociaal-culturele waarden van de ruimte te versterken en duurzaam te ontwikkelen. Van duurzame ontwikkeling is sprake als aan elk van deze waarden gelijkwaardig en in onderlinge samenhang recht wordt gedaan en daarmee de aantrekkelijkheid van de ruimte voor bewoners, bezoekers en ondernemers toeneemt.

Bij onderhavige ontwikkeling is met name sprake van lokale en regionale belangen en de ontwikkeling is van dusdanig beperkte omvang dat geen specifieke voorwaarden zijn genoemd in het rijksbeleid. Het project wordt gerealiseerd aan de rand van bestaand stedelijk gebied, waardoor geen belangrijke landschappelijke waarden verloren gaan.

Vanuit het rijksbeleid zijn er geen belemmeringen ten aanzien van de realisatie van de rotonde.

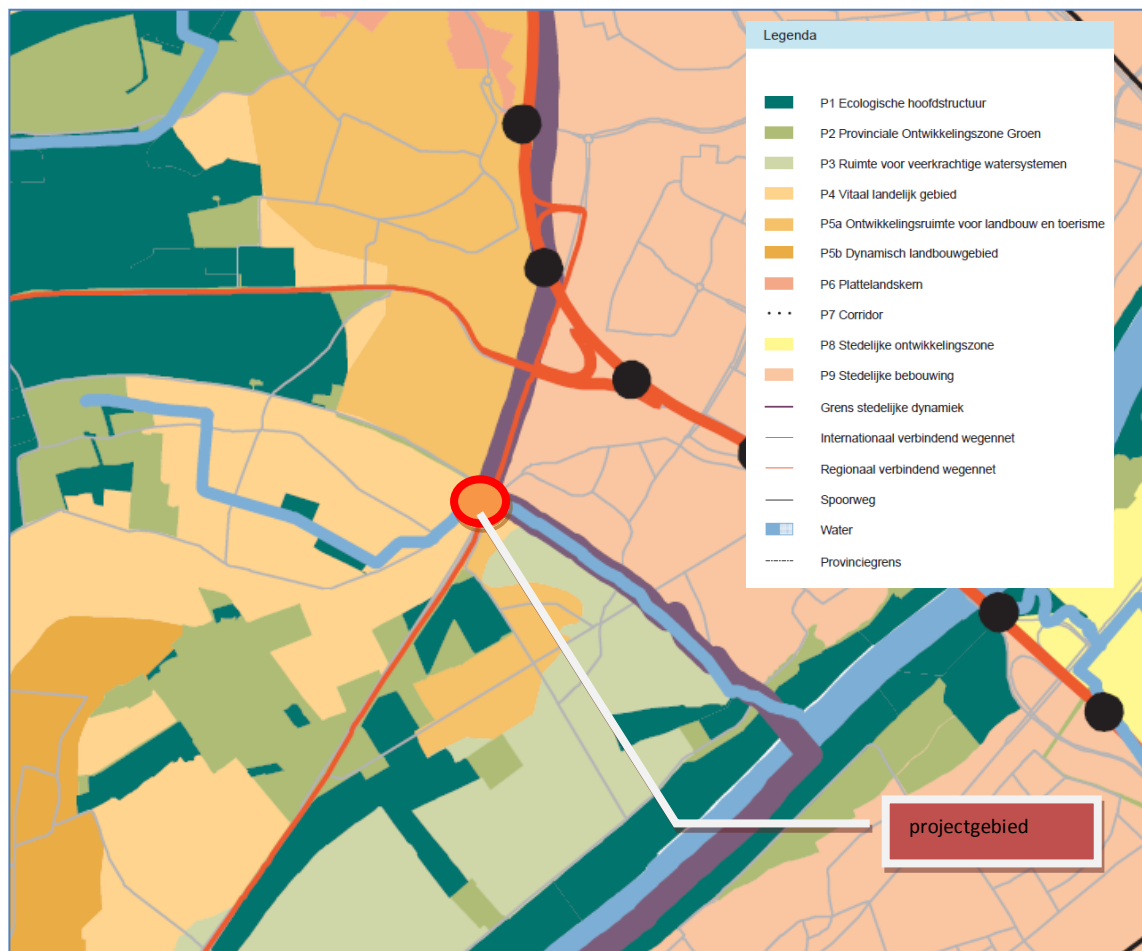
3.2 Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL 2006)

In het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (vastgesteld d.d. 22 september 2006 en in 2008 geactualiseerd) is het provinciale beleid vastgelegd.

Het provinciaal beleid voor het landelijk gebied is in drie hoofdlijnen weer te geven:

- instandhouding van een vitaal landelijk gebied, met voldoende dynamische dorpen om een goed woonklimaat en leefklimaat voor de daar wonende en werkende bevolking te bieden;
- een kwaliteitsslag op tal van terreinen, zoals natuur, water, bodem, toerisme en recreatie en landbouw;
- beheersing en waar mogelijk terugdringing van de verstening van het landelijke gebied met het oog op natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

Het plangebied is gelegen op de grens van perspectief P5a (Ontwikkelingsruimte voor landbouw en toerisme) en perspectief P9 (Stedelijk gebied). Daarnaast is de projectlocatie precies gelegen op de “grens stedelijke dynamiek”.



Afbeelding 6 Perspectievenkaart (Bron: Provinciaal Omgevingsplan Limburg, provincie Limburg)

Het voornemen past derhalve binnen het Provinciaal Omgevingsplan Limburg.

3.3 POL-aanvulling Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering

Op 18 december 2009 is door Provinciale Staten de POL-aanvulling Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering vastgesteld. Deze POL aanvulling vormt het kader voor het Limburgs Kwaliteitsmenu. Het Limburgs Kwaliteitsmenu is door Gedeputeerde Staten op 12 januari 2010 vastgesteld. De provincie Limburg vraagt de Limburgse gemeenten om het Limburgs Kwaliteitsmenu over te nemen en uit te werken in het eigen gemeentelijke ruimtelijk beleid.

Onderhavige ontwikkeling maakt geen deel uit van de limitatieve lijst van modules waarvoor dit Kwaliteitsmenu is uitgewerkt.

3.4 Provinciaal Verkeers- en vervoersplan

In maart 2007 is het Provinciale verkeers- en vervoersplan vastgesteld. Limburg streeft voor het wegverkeer, en dan vooral voor het aan de economie gerelateerde verkeer, naar een goede bereikbaarheid via een adequaat en veilig ingericht wegennet.

Een adequaat netwerk

De bereikbaarheid van Limburg via de weg wil de provincie op regionaal en bovenregionaal niveau op peil brengen en houden via een adequaat en samenhangend netwerk van hoofdwegen en regionaal verbindende wegen. Het hoofdwegennet (HWN) is primair bedoeld voor de afwikkeling van het lange afstandsverkeer. Het zorgt voor een goede bereikbaarheid van Limburg voor (inter)nationaal verkeer in de relaties met de Randstad en overig Nederland, Duitsland, België en overige Europese bestemmingen. Met het regionaal verbindend wegennet (RVWN) draagt de provincie zorg voor een goede regionale verbinding van de Limburgse kernen onderling en voor de bovenregionale verbindingen met het HWN. Het onderliggende lokale wegennet van de gemeenten zorgt uiteindelijk voor de bereikbaarheid van de verschillende bestemmingen. In het belang van de ontwikkeling van Limburg in euregionaal verband streeft de provincie naar een optimale afstemming van de grensoverschrijdende weginfrastructuur.

Vlotte en betrouwbare afwikkeling

De provincie wil voor het wegverkeer betrouwbare en acceptabele reistijden van deur tot deur bereiken. Dit is van belang voor de bereikbaarheid van bestemmingen in Limburg, maar ook voor het transito verkeer. Het is een essentiële voorwaarde voor de (eu)regionale en (inter)nationale economische ontwikkeling. Een maat voor acceptabele reistijden is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Deze kwaliteit wil de provincie beoordelen op basis van normen ten aanzien van de gemiddelde rijsnelheden. Bij een te lage afwikkelingskwaliteit is sprake van een knelpunt. Maatregelen ter oplossing van specifieke knelpunten beoordeeld de provincie op hun (verwacht) effect op de reistijden naar de economische toplocaties van Limburg. Een goede afwikkelingskwaliteit is ook gunstig voor de betrouwbaarheid van de reistijden. Betrouwbare reistijden wil de provincie ook garanderen met een robuust en op elkaar afgestemd HWN en RVWN. De betrouwbaarheid is in het geding zodra onvoorziene incidenten plaatsvinden. Ook een hogere veiligheid van de weginfrastructuur leidt tot minder verstoringen en daardoor tot betrouwbaardere reistijden.

Veilig en leefbaar

Het HWN en RVWN zijn vooral bedoeld voor de afwikkeling van (inter)nationaal, regionaal en bovenregionaal verkeer. Hierbij dienen de eisen vanuit veiligheid en leefomgeving gewaarborgd te zijn.

Strategie

De strategie van de provincie is de verkeersafwikkelingskwaliteit te waarborgen vanuit een integrale netwerkstrategie en een multimodale benadering. De weginfrastructuur op het regionale, bovenregionale en (inter)nationale schaalniveau wil de provincie als een geïntegreerd netwerk beschouwen en optimaal benutten, waar nodig met behulp van verkeersmanagement. Limburg zoekt daarbij niet alleen oplossingen in het verbeteren van de weginfrastructuur zelf, maar waar mogelijk ook door het stimuleren van andere modaliteiten en mobiliteitsmanagement. Ook verwacht de provincie dat beprijzing de mobiliteitsvraag gaat beïnvloeden. Bij het inzetten van beprijzing acht de provincie maatwerk noodzakelijk om niet-gewenste regionale neveneffecten te voorkomen.

Netwerkvisie hoofdwegen en regionaal verbindende wegen

De netwerkvisie geeft een integrale visie op hoofd- en regionaal verbindend wegennet in Limburg voor de komende jaren. In de visie wordt ingegaan op de bereikbaarheidsfunctie van de verschillende wegen binnen de netwerkhiërarchie en op de gewenste weginrichting die daaruit

voortvloeit. Verder is de netwerkvisie het uitgangspunt voor een regionale regelstrategie voor een betere benutting van de (boven)regionale weginfrastructuur. Limburg wil met de netwerkvisie onafhankelijk van het wegbeheerderschap een gebiedsgerichte bereikbaarheidsaanpak mogelijk maken. De visie is door de provincie Limburg ontwikkeld in afstemming op het Rijksbeleid voor het hoofdwegennet.

Beleidsuitgangspunten netwerkvisie

De netwerkvisie heeft betrekking op het hoofdwegennet (HWN) in Limburg, dat gevormd wordt door autosnelwegen (A-wegen), en het regionaal verbindend wegennet (RVWN), dat bestaat uit de niet-autosnelwegen (N-wegen). De Nota Mobiliteit biedt de basis voor de omvang en functie van het HWN. Voor het RVWN is het POL de beleidsbasis. Voor het HWN en RVWN samen gelden de volgende beleidsuitgangspunten:

- Het HWN is vooral gericht op de afwikkeling van het lange afstandsverkeer in relatie tot de economische centra in Limburg en dient voor de afwikkeling van het (inter)nationale (transito)verkeer in relatie met overig Nederland, Duitsland, België en overige Europese bestemmingen.
- Het RVWN vult het HWN aan en zorgt voor de regionale verbindingen in Limburg. Ook zorgt het RVWN voor de verbindingen van de Limburgse kernen met het HWN en met de euregio.
- HWN en RVWN dienen goed aan te sluiten op de onderliggende lokale wegennetten en optimaal afgestemd te worden op de euregionale wegensystemen.
- HWN en RVWN waarborgen in onderlinge samenhang de (boven)regionale bereikbaarheid van Limburg via de weg en ondersteunen elkaar waar mogelijk in het kader van verkeersmanagement; Hierbij dienen de eisen vanuit veiligheid en leefomgeving gewaarborgd te zijn.

De aan te leggen rotonde past binnen de beleidsuitgangspunten van het Provinciaal verkeers- en vervoersplan.

3.5 Waterbeheersplan 2010-2015 Waterschap Peel en Maasvallei

In het waterbeheerplan 'Orde in water, water in orde' staat hoe Waterschap Peel en Maasvallei deze doelen wil realiseren. Hoe ze de waterkeringen en het regionale watersysteem op orde wil brengen en houden. In het waterbeheerplan staan de ambities en doelstellingen omschreven en de maatregelen die het waterschap daarvoor uitvoert. Het waterbeheerplan geldt voor de periode 2010 tot en met 2015.

In het waterbeheerplan komt een drietal belangrijke thema's terug, te weten:

- Veilige dijken, waarbij wordt beoogd om de inwoners op een realistische manier te beschermen tegen Maashoogwater en goed op te kunnen treden bij calamiteiten;
- Droge voeten en voldoende water, waarbij de ambitie wordt uitgesproken om een optimaal, gebiedsgericht waterpeil te realiseren. Rekening houdend met klimaatveranderingen;
- Schoon water, waarbij wordt beoogd een gezond en veerkrachtig watersysteem te realiseren en te behouden als bijdrage aan een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving.

Sinds 1 november 2003 is de watertoets wettelijk verplicht voor plannen in het kader van de Wet ruimtelijke ordening. Eén van de oorzaken voor de problemen met water in ons land is de wijze waarop plannen en (planologische) besluiten kunnen leiden tot wateroverlast, een achteruitgaande waterkwaliteit, verdroging van natuurgebieden etcetera. De watertoets heeft als doel deze negatieve effecten te voorkomen en mogelijke kansen voor watersystemen te benutten. Bij de watertoets gaat het om het van meet af aan meenemen van water bij (herziene-) ruimtelijke plannen en besluiten.

In het advies in de waterparagraaf (paragraaf 4.2) is het rijks, provinciaal en gemeentelijk beleid op het gebied van water meegenomen.

3.6 Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015 gewijzigd n.a.v. nieuwe Wro 2008

Op 25 maart 2009 heeft de gemeenteraad van Venlo de Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015, gewijzigd n.a.v. nieuwe Wro 2008" vastgesteld.

Deze structuurvisie is een structuurvisie als bedoeld in artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening. De belangrijkste wijziging betreft de instelling van een "Fonds Bovenplanse Kosten". Hiermee kunnen bovenwijkse voorzieningen geheel of gedeeltelijk worden bekostigd. Deze ruimtelijke structuurvisie bevat geen indicatie van mogelijke investeringen en gevraagde bijdragen. Voorgesteld wordt om de financiële uitwerking rondom het "Fonds Bovenplanse Kosten" uit te werken in een jaarlijks vast te stellen Nota Bovenplanse Kosten. In de structuurvisie worden in beleidsmatige zin aanwijzingen gegeven voor de uit te werken Nota Bovenplanse Kosten.

De infrastructuur functioneert als structurerend element en vormt de schakel tussen de verschillende kernen binnen de gemeente Venlo en de schakel met de regio. Een goed functionerend verkeers- en vervoerssysteem dat diverse locaties goed ontsluit en verbindt is randvoorwaarde voor het functioneren van de stad. Voor Venlo als centrumstad moet de bereikbaarheid van de daarbij behorende functies vanuit hun (beoogd) verzorgingsgebied geborgd zijn en moet er anderzijds ruimte worden gecreëerd om deze functies beter te positioneren ten opzichte van de relevante infrastructuur. Naast deze functionele aspecten verdient ook de wijze waarop de stad zich presenteert en de mate waarin de structuur van de stad 'leesbaar' is voor gebruikers van de infrastructuur aandacht in de vormgeving van locaties. Dit geldt met name voor de toegangswegen (stadsentrees).

Het is van belang om de groei van verkeer en vervoer, die de netwerkeconomie met zich mee brengt, te faciliteren. Het versterken van de economische structuur vereist een goed functionerend netwerk van infrastructuur. Tevens heeft de mobiliteit van de burger een maatschappelijke betekenis. Het spanningsveld tussen een toenemende mobiliteit en een gewenste verbetering van de veiligheid, milieu en leefbaarheid moet hierbij de aandacht krijgen.

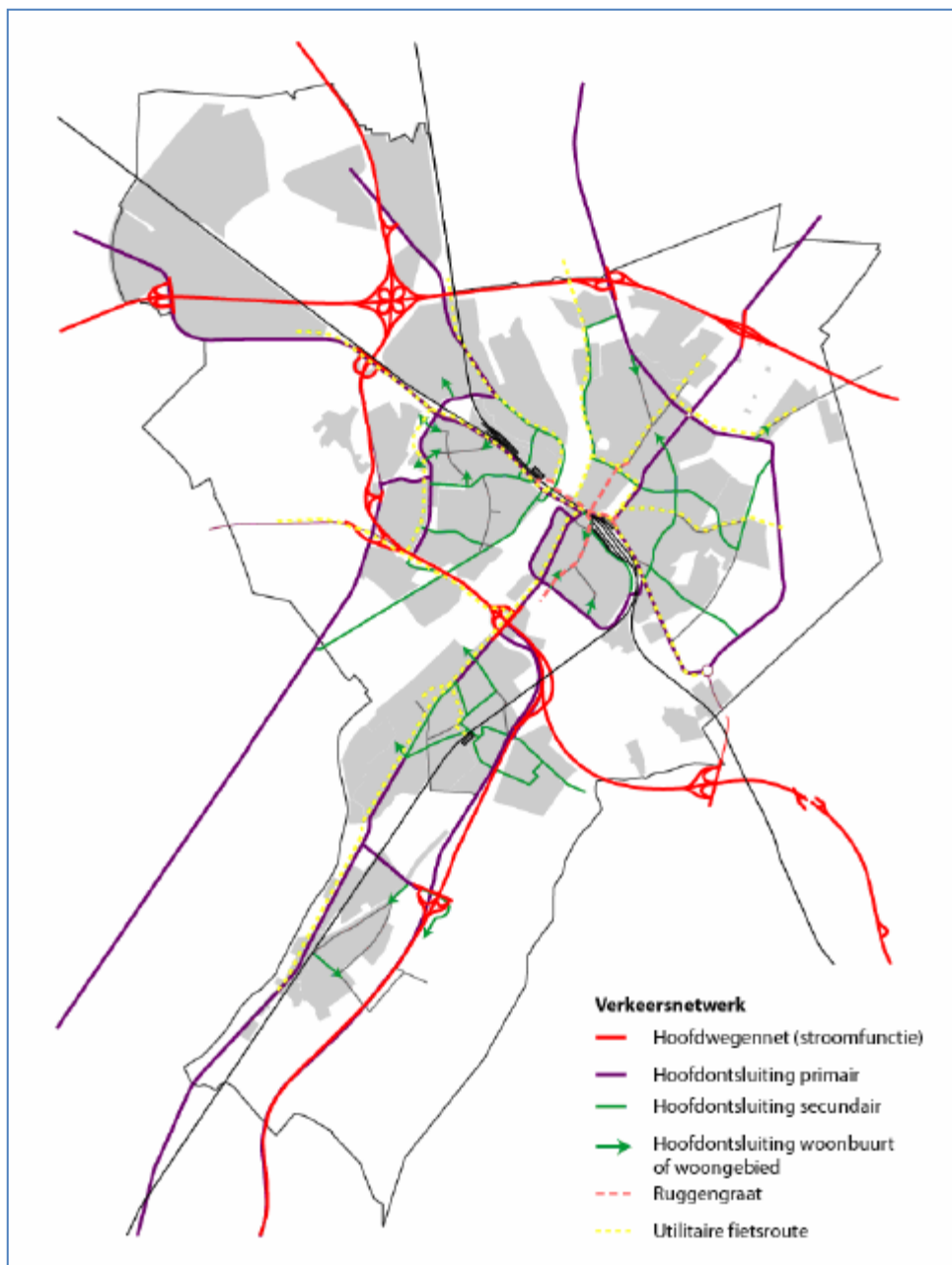
Wegencategorisering

Er dient een balans te worden gevonden tussen enerzijds een voldoende aantal stroomwegen om het verkeer goed (betrouwbaar en eenvoudig) en vlot (zo snel mogelijk) via de randen om de stad te leiden en anderzijds een voldoende aantal routes voor het verkeer met een bestemming in de stad. De stroomwegen kunnen, wanneer deze goed en vlot verkeer afwikkelen via aantrekkelijke routes, de (hoofd)ontsluitingswegen binnen het stedelijk gebied ontlasten, en zo de stedelijke bereikbaarheid op peil houden. Een uitgebalanceerd wegennet van stroomwegen, ontsluitingswegen

en toegangswegen is daarbij cruciaal en moet zorgen voor een evenwichtige spreiding van het verkeer over de verkeersaders. Het verkeerssysteem wordt als volgt opgebouwd (voor visualisering zie afbeelding 7 op bladzijde 19):

- Het hoofdwegennet heeft een stroomfunctie. De nieuwe snelwegen A73 en A74 completeren met de bestaande A67 het hoofdwegennet in de vorm van een 'open' lus rondom Venlo. Via dit netwerk van snelwegen zal zowel het doorgaand verkeer als een deel van het stedelijk verkeer verwerkt worden.
- Een netwerk van hoofdontsluitingswegen completeert de stroomwegen. Over dit netwerk wordt het interne verkeer afgewikkeld. Na het gereedkomen van de A73-Zuid en A74 vervalt voor met name de Klagenfurtlaan de functie als doorgaande route voor (vracht)verkeer. Voor de Guliksebaan geldt dat deze een mogelijk alternatief kan zijn voor de zwaar belaste Tegelseweg. Tot 2015 dienen er geen ontwikkelingen plaats te vinden die de realisatie van de in 2004 bekeken alternatieven voor de Guliksebaan in de weg staan. Bij de vaststelling van de hoofdnota van het GVVP op 6 juli 2005 is afgesproken dat de gemeente zal starten met de voorbereiding voor de aanleg van de Guliksebaan/ Vierpaardjes met het oog op realisatie in de periode na 2015.
- Ontsluiting van woonbuurt of -gebied. De overgangen van ontsluitingswegen naar erftoegangswegen moeten per situatie worden afgewogen en bepaald. De erftoegangswegen bieden toegang tot de woongebieden.

De N273 is een primaire hoofdontsluitingsweg waarover het interne verkeer wordt afgewikkeld. De aanleg van de rotonde zal de afwikkeling van de ontsluitingswegen in de nabijheid richting deze hoofdontsluitingsweg verbeteren, waardoor de doorstroming zal verbeteren.



Afbeelding 7 Verkeersnetwerk, Ruimtelijke Structuurvisie (Bron: gemeente Venlo)

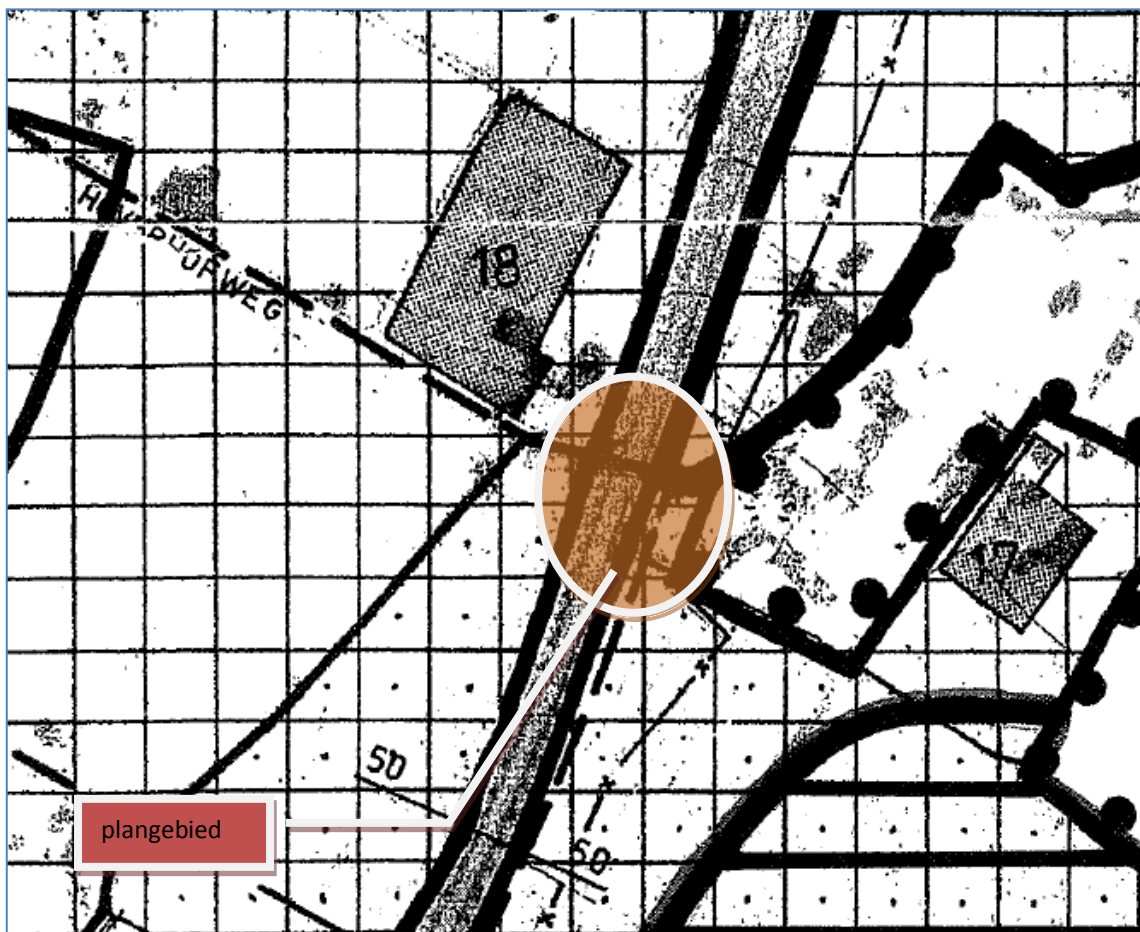
3.7 Vigerende bestemmingsplannen

Het plangebied is gelegen binnen een tweetal vigerende bestemmingsplannen, namelijk het bestemmingsplan “Buitengebied Blerick” en het bestemmingsplan “Kern Hout-Blerick”. Daarnaast is er nog een bestemmingsplan in procedure, namelijk het ontwerp bestemmingsplan “Buitengebied Venlo”.

3.7.1 Bestemmingsplan “Buitengebied Blerick”

Het onderhavig bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad op 23 februari 1983 en (gedeeltelijk) goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg op 24 juli 1984. Het plan is onherroepelijk geworden op 14 april 1989.

De gronden van het plangebied zijn binnen dit bestemmingsplan aangewezen voor de bestemming “Agrarisch gebied AG-L”, “Agrarisch gebied AG-T”, “Verkeersdoeleinden” en “Wegen”.



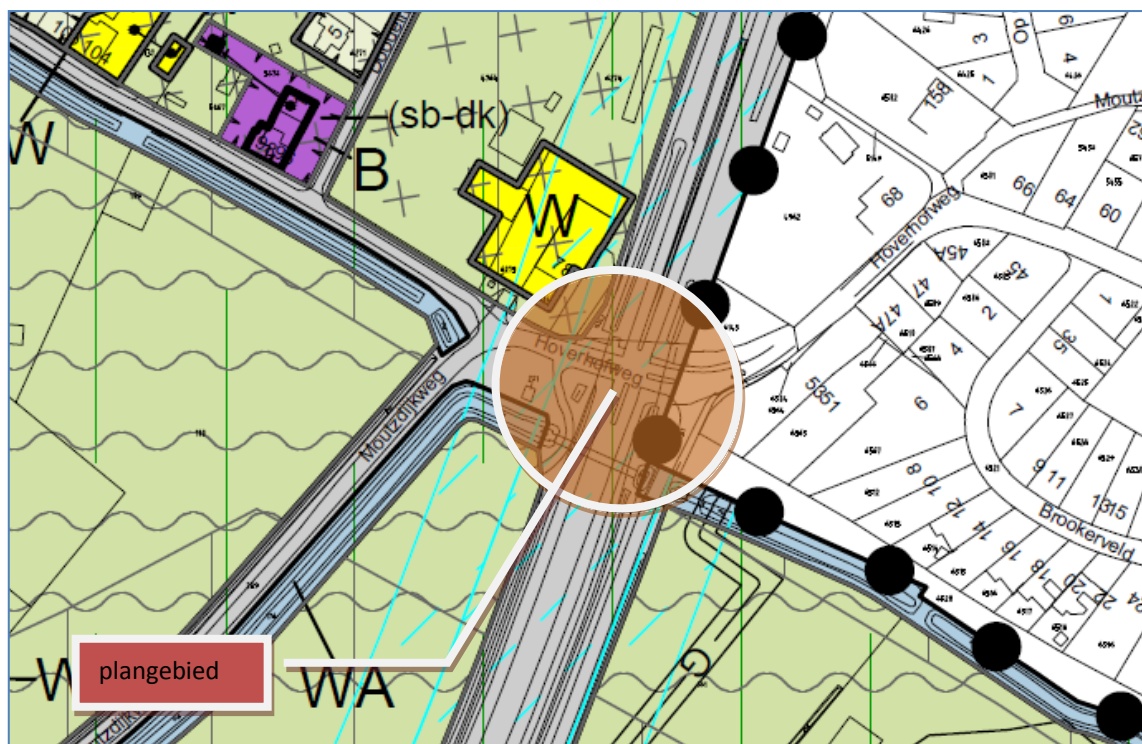
Afbeelding 8 Uitsnede verbeelding “Buitengebied Blerick” (Bron: Gemeente Venlo)

- De op de kaart als “Agrarisch gebied AG-L” aangewezen gronden zijn bestemd voor agrarische doeleinden, alsmede voor het behoud of herstel van de aldaar voorkomende danwel daaraan eigen landschappelijke en/of cultuurhistorische waarden.
- De op de kaart als “Agrarisch gebied AG-T” aangewezen gronden zijn bestemd voor tuinbouwdoeleinden.
- De op de kaart als “Verkeersdoeleinden” aangewezen gronden zijn bestemd voor het bewegend en stilstaand wegverkeer, zowel op eerste als op tweede niveau, zoals wegen, voetpaden, rijwielpaden, parkeergelegenheden en bermen met de daarbij behorende verkeerstechnische gebouwen voor verkeersregeling en wegverlichting, andere bouwwerken en andere werken.
- De op de kaart als “Wegen” aangewezen gronden zijn bestemd voor het bewegend en stilstaand wegverkeer, zoals wegen, voetpaden, rijwielpaden en bermen met de daarbij behorende verkeerstechnische gebouwen, andere bouwwerken en andere werken.

Binnen de bestemmingen “Verkeersdoeleinden” en “Wegen” is de aanleg van de rotonde vanzelfsprekend wel mogelijk. Binnen de bestemming “Agrarisch gebied AG-L” is het slechts mogelijk medewerking te verlenen aan het aanleggen van wegen middels een aanlegvergunning. Binnen de bestemming “Agrarisch gebied AG-T” zijn geen bepalingen opgenomen die de realisatie van de rotonde mogelijk maken. Binnen deze bestemming is het niet mogelijk wegen of andere verhardingen aan te leggen.

3.7.2 Ontwerp Bestemmingsplan “Buitengebied Venlo”

Op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening heeft met ingang van 15 april 2010 het ontwerpbestemmingsplan “Buitengebied Venlo” voor een periode van zes weken ter inzage gelegen. Recent (30 maart 2011) is het bestemmingsplan “Buitengebied Venlo” door de gemeente raad vastgesteld.



Afbeelding 9 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan “Buitengebied Venlo” (Bron: Gemeente Venlo)

Binnen dit bestemmingsplan vallen de rotonde en aanverwante werken binnen de bestemming 'Verkeer'. De op de verbeelding voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor de aanleg en instandhouding van:

- a. hoofdverkeerswegen;
- b. interregionale wegen;
- c. lokale wegen;
- d. spoorweg;
- e. voet- en rijwielpaden;
- f. ter plaatse van de aanduiding antennemast, een antennemast;
- g. ter plaatse van de aanduiding bedrijfswoning uitgesloten, is een bedrijfswoning niet toegestaan binnen het bouwvlak;
- h. ter plaatse van de aanduiding horeca, een horecabedrijf;

met daaraan ondergeschikt:

- i. waterhuishoudkundige voorzieningen;
- j. groenvoorzieningen;
- k. straatmeubilair;

met de daarbij behorende:

- l. voorzieningen van algemeen nut;
- m. waterstaatkundige kunstwerken (bruggen, sluizen waterkeringen, voorzieningen ten behoeve van veerdiensten e.d.).

Gebiedsaanduiding milieuzone - grondwaterbescherming Venlo schol

Ter plaatse van de aanduiding milieuzone - grondwaterbescherming Venlo schol is het verboden op of in de gronden zonder of in afwijking van een aanlegvergunning van burgemeester en wethouders putten te boren dieper dan 5 meter boven NAP.

Deze aanduiding houdt geen beperking in voor het project.

Gebiedsaanduiding vrijwaringszone - weg 1

Er mag niet worden gebouwd binnen een afstand van 25 m uit de as van de meest nabijgelegen rijbaan, met uitzondering van bouwwerken welke nodig zijn voor het wegverkeer.

Deze aanduiding houdt geen beperking in voor het project.

De voorgenomen realisatie van de rotonde, daarmee gepaard gaande verhardingen en eventuele waterhuishoudkundige voorzieningen en groenvoorzieningen passen binnen dit ontwerp bestemmingsplan.

3.7.3 Bestemmingsplan "Kern Hout Blerick"

Op 28 mei 2010 is door de gemeenteraad het bestemmingsplan "Kern Hout Blerick" gewijzigd vastgesteld. Het bestemmingsplan heeft met ingang van 8 juli 2010 voor een periode van zes weken (tot en met 18 augustus 2010) ter inzage gelegen.

Binnen het bestemmingsplan "Kern Hout Blerick" hebben de gronden de bestemming "Verkeer - Verblijfsgebied" en de dubbelbestemmingen "Waarde - Ecologie" en "Waarde - Archeologie"

De voor 'Verkeer – Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. verkeersvoorzieningen;
- b. parkeervoorzieningen;

- c. groenvoorzieningen, waaronder bermen en beplanting;
- d. straatmeubilair;
- e. voorzieningen van algemeen nut;

met de daarbij behorende:

- f. gebouwen;
- g. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.



Afbeelding 10 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan “Kern Hout Blerick” (Bron: Gemeente Venlo, www.ruimtelijkeplannen.nl)

De voor “Waarde – Archeologie” aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor: de bescherming en het behoud van de op en/of in deze gronden voorkomende archeologische waarden.

Het is verboden op of in deze gronden met de dubbelbestemming “Waarde – Archeologie” zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het veranderen van het huidige maaiveldniveau door ontginningen, bodemverlagen, egaliseren, afgraven, of ophogen;
- b. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- c. het uitvoeren van grondwerkzaamheden dieper dan 0,4 m ten opzichte van het maaiveld, waartoe ook wordt gerekend woelen, mengen, diepploegen, aanleggen van drainage en ontginnen;
- d. het aanleggen van kabels en leidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur;
- e. het uitvoeren van werkzaamheden ter verlaging van de grondwaterstand.

Het verbod als bedoeld in lid 16.4.1 van het bestemmingsplan is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
- b. betrekking hebben op een oppervlakte kleiner dan 250 m²;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan; of
- d. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

De werken of werkzaamheden als bedoeld in lid 16.4.1 van het bestemmingsplan zijn slechts toelaatbaar mits:

- a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de belangen van de in lid 16.1 genoemde doeleinden;
- b. vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de gemeentelijk archeoloog van de gemeente Venlo.

In paragraaf 4.7 van dit plan wordt ingegaan op het aspect archeologie in verband met de realisatie van de rotonde.

De voor “Waarde – Ecologie” aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het ontwikkelen en in stand houden van de landschaps- en natuurwaarden.

Het is verboden op of in de gronden met de dubbelbestemming “Waarde – Ecologie” zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning):

- a. het ontgronden, vergraven, afgraven, egaliseren, diepploegen, woelen en mengen en ophogen van gronden;
- b. het aanleggen, verbreden en verharderen van wegen, paden, banen, parkeervoorzieningen en andere oppervlakteverhardingen;
- c. het aanleggen, verdiepen, verbreden en dempen van sloten, watergangen en overige waterpartijen;
- d. het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse transport-, energie- en/of communicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur;
- e. het aanbrengen of verwijderen van diepwortelende beplantingen, het bebossen en aanplanten van gronden en het rooien en/of kappen van bos of andere houtgewassen;
- f. andere werken die een verandering van de waterhuishouding of het grondwaterpeil tot gevolg hebben, zoals drainage en (onder)bemaling.

In paragraaf 4.3 van dit plan wordt ingegaan op het aspect ecologie (flora en fauna) in verband met de realisatie van de rotonde.

Realisatie van de rotonde binnen de bestemming “Verkeer” van het bestemmingsplan “Kern Hout-Blerick” levert geen strijdigheden met het vigerende bestemmingsplan op. Gezien het feit dat de realisatie feitelijk mogelijk is, is het gedeelte van de rotonde dat binnen de plangrenzen van onderhavig bestemmingplan valt, buiten het besluitgebied van dit projectbesluit gehouden.

3.8 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2005-2015, Venlo: leefbaar en bereikbaar

De gemeenteraad van Venlo heeft op 6 juli 2005 het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2005-2015 (GVVP) vastgesteld. Dit plan heeft tot doel de leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente Venlo te verbeteren.

Het GVVP kent een drietal thema's, namelijk bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De doelstellingen van deze thema's zijn:

- Mobiliteit staat ten dienste van de economische, ruimtelijke en sociaal-maatschappelijke ontwikkeling van de stad en regio;
- Geen sturende beïnvloeding van de mobiliteit naar omvang, waarbij alle modaliteiten van gelijkwaardig belang zijn;
- Het aanbieden van kwalitatief hoogwaardige alternatieven voor alle modaliteiten;
- Het realiseren van een uitgebalanceerde wegencategorisering die voldoet aan de inrichtingseisen en waarbij een goede, vlotte en veilige doorstroming op de hoofdwegen mogelijk is en waarbij een goede kwaliteit van leefbaarheid en veiligheid wordt bereikt;
- De zorg voor parkeermogelijkheden in de verblijfsgebieden en in de centra door evenwicht in vraag en aanbod van straatparkeren en parkeergarages met behulp van het parkeeregime en, waar relevant, het juiste tarief;
- De verkeersonveiligheid voortvarend aanpakken door het oplossen van de meest onveilige situaties en een goede inrichting van de wegen en straten;
- Het realiseren van een volwaardig netwerk van hoogwaardige fietsroutes met onderscheid in onder meer een fietsenruggengraat en primaire fietsroutes;
- Het aanbieden van een goed openbaar vervoerssysteem;
- Het realiseren van goede faciliteiten voor het goederenvervoer, waaronder een vlotte doorstroming op autosnelwegen;
- Het uitvoeren van een geïntegreerde aanpak van infrastructuur en gedragsbeïnvloeding door middel van educatie, voorlichting, handhaving en samenwerking.

Door de aanleg van een rotonde op de kruising van de N273 en de Hoverhofweg zal een infrastructurele wijziging optreden. Door de aanleg zal de doorstroming op de N 273 bevorderd worden en zal de bereikbaarheid van het tuinbouwgebied Tangbroek en de kern Hout-Blerick verbeteren.

De voorgenomen realisatie van de rotonde zal een positief effect hebben op de doelen van het GVVP en zal de bereikbaarheid en leefbaarheid in de omgeving van het plangebied verbeteren.

4 Gebiedsprofiel

Ten behoeve van de onderbouwing voor de te volgen procedure ten behoeve van een projectbesluit ex artikel 3.10 Wro dient te worden aangetoond dat verschillende omgevingsaspecten geen belemmering vormen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.1 Geluid

In oktober 2010 is door K+ adviesgroep een akoestisch onderzoek ¹ uitgevoerd in verband met de voor genomen reconstructie van de N273 ter hoogte van de aansluiting met de Hoverhofweg te Venlo-Blerick.

Uitgaande van de in het rapport opgenomen uitgangspunten zijn de akoestische gevolgen onderzocht voor de bestaande woningen langs de N273 ter hoogte van de toekomstige rotonde.

Voor de N273, de Hoverhofweg, Moutzdijkweg en De Horstweg is de te verwachten toename van de geluidsbelasting bepaald ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van het wegvak en is onderzocht of er sprake is van een reconstructie van een weg in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh).

De resultaten zijn onderstaand schematisch weergegeven:

N273:

- De maximale berekende toename bedraagt 0,97 dB;
- De toename blijft binnen de grenswaarde van 2 dB als genoemd in artikel 1 van de Wgh;
- In het kader van de Wgh is er geen sprake van een reconstructie van een weg, met andere woorden vanuit de Wgh worden geen restricties aan de voorgenomen wijzigingen opgelegd.

Hoverhofweg:

- De maximale berekenende toename bedraagt 1,27 dB;
- De toename blijft beneden de grenswaarde van 2 dB als genoemd in artikel 1 van de Wgh;
- In het kader van de Wgh is er geen sprake van een reconstructie van een weg, met andere woorden vanuit de Wgh worden geen restricties aan de voorgenomen wijzigingen opgelegd. Daarnaast wordt opgemerkt dat ter hoogte van de Horsterweg 53 (grens bebouwde kom) het een 30 km/u wegvak betreft en vanaf dat punt formeel de Wgh niet op van toepassing is.

Moutzdijkweg:

- De maximale berekenende toename bedraagt 1,46 dB;
- De toename blijft beneden de grenswaarde van 2 dB als genoemd in artikel 1 van de Wgh;
- In het kader van de Wgh is er geen sprake van een reconstructie van een weg, met andere woorden vanuit de Wgh worden geen restricties aan de voorgenomen wijzigingen opgelegd. Daarnaast wordt opgemerkt dat ter plaatse van de woningen waar deze toename is bepaald

¹ Akoestisch onderzoek reconstructie N273-Hoverhofweg (projectnr. M10 224.402), K+ Adviesgroep, oktober 2010

de weg niet wordt gereconstrueerd, formeel worden geen eisen gesteld aan de bepaalde toename.

De Horstweg:

- De maximale berekenende toename bedraagt 0,03 dB;
- De toename blijft beneden de grenswaarde van 2 dB als genoemd in artikel 1 van de Wgh;
- In het kader van de Wgh is er geen sprake van een reconstructie van een weg, met andere woorden vanuit de Wgh worden geen restricties aan de voorgenomen wijzigingen opgelegd. Daarnaast wordt opgemerkt dat dit wegvak niet wordt gereconstrueerd, formeel worden geen eisen gesteld aan de bepaalde toename.

Er bestaan vanuit het aspect geluid geen belemmeringen ten aanzien van de voorgenomen ontwikkelingen.

4.2 Watertoets

Conform de notitie "Toepassingsbereik Watertoets" van het Waterschap Peel en Maasvallei geldt dat het plan niet hoeft te worden ingediend bij het Watertoetsloket. Het initiatief voorziet namelijk niet in een toename van het verhard oppervlak van 2.000 m² of meer. De Springbeek is echter primair water. Het plan zal derhalve nog aan het Waterschap moeten worden voorgelegd.

Op 9 juni 2010 heeft een overleg plaatsgevonden tussen de gemeente Venlo en het Waterschap Peel en Maasvallei. Hierin is naar voren gekomen dat de Springbeek en de daarbij behorende duiker met een Speciale Ecologische Functie worden bestemd. In dit plan krijgen de Springbeek en de duiker een dubbelbestemming die de ecologische waarde dient te beschermen.

In dit project zal geen rekening gehouden worden met de toekomstige verlegging van de Springbeek als verwoord in de visie Springbeek van het waterschap.

4.3 Flora en Fauna

In juni 2010 heeft Aeres Milieu een quickscan ² Flora- en Faunaonderzoek uitgevoerd ten behoeve van de aanleg van een rotonde op de kruising Napoleonsbaan-Hoverhofweg te Blerick (gemeente Venlo). Een en ander in overleg met de ecooloog van de gemeente Venlo.

Aeres Milieu is gevraagd het volgende aan te geven:

- welke beschermde dieren en planten komen mogelijk voor in het plangebied
- welke effecten heeft de voorgenomen ingreep
- kunnen negatieve effecten zoveel mogelijk worden gemitigeerd (verzacht)
- welke eventuele gevolgen zijn er met betrekking tot de Vogel- en Habitatrichtlijn, de Natuurbeschermingswet en de EHS en op welke wijze kunnen die worden gecompenseerd.

Het plangebied bestaat uit de kruising van de Napoleonsbaan met de Hoverhofweg, de berm, een grotendeels droogstaande greppel en een deel van de Springbeek. In de berm groeien grassen en algemene planten als fluitenkruid, berenklauw, hondsdrif, duizendblad, paardenbloem, smalle weegbree, voederwikke, rode klaver, kleeftkruid, boerenwormkruid, rode klaver, en kruipende

² RAPPORT Flora- en fauna quickscan voor de aanleg van een rotonde op de kruising Napoleonsbaan – Hoverhofweg te Blerick (gemeente Venlo), Aeres Milieu, juni 2010

boterbloem. Ook staan er enkele jonge zwarte elzen en een kreek. De directe omgeving rond het plangebied is agrarisch ingericht, aan de oostzijde bevinden zich een tuin en een moestuin. De moestuin is omringd door een haagbeukenhaag (met wat sleedoorn). Aan de noordwest zijde bevindt zich een erf dat is omringd met een taxushaag.

Op 19 mei 2010 is het plangebied en directe omgeving bezocht voor een quickscan. Daarbij werden de aanwezige biotoop beoordeeld op hun geschiktheid als habitat voor beschermde dier- en plantensoorten. Tevens werd er gezocht naar (tekenen van aanwezigheid van) beschermde planten, zoogdieren, vogels, reptielen en amfibieën. Met betrekking tot zoogdieren werd speciaal gelet op pootafdrukken, krabsporen, wissels, uitwerpselen, haren, graafsporen, hollen, en potentieel geschikte verblijfplaatsen. Het waterbevattend deel van de greppel in het plangebied en de nabijgelegen beek zijn met een steeknet op amfibieën, vissen en andere soorten bemonsterd.

Aan de hand van relevante (verspreidings)literatuur (Bijlsma et al., 2001; Bos et al., 2006; Broekhuizen et al., 1992; Limpens et al., 1997; RAVON, 2001, 2003, 2004, 2006, 2007 en 2010; Van Roomen et al., 2000 en SOVON Vogelonderzoek Nederland, 2002) is vervolgens ingeschat welke beschermde soorten mogelijk in het plangebied voorkomen.

Het plangebied behoort niet tot de EHS (Ecologische HoofdStructuur) of een Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijngebied en valt ook niet onder de Natuurbeschermingswet. De nabij het plangebied gelegen Springbeek is in de EHS aangewezen als een natte ecologische verbindingszone. Een deel van het plangebied is onderdeel van de POG (Provinciale Ontwikkelingszone Groen).



Afbeelding 11 Ligging van het plangebied en de POG (Bron: Provincie Limburg)

4.3.1 Resultaten veldinventarisatie

Zoogdieren

Mogelijk dient de Springbeek als vaste vliegroute voor vleermuizen. Omdat deze beek tamelijk smal is en omdat er geen bomen op de oevers staan, is het aantal te verwachten vleermuissoorten echter beperkt (zie onderstaande afbeelding). Vanwege de afwezigheid van holle bomen, lijnvormige beplantingen of gebouwen, is het niet te verwachten dat er elders in het plangebied vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn.

De Springbeek is mogelijk leefgebied van de waterspitsmuis. Sporen, wissels, uitwerpselen etc. van andere zoogdieren, die behoren tot de categorieën 'streng beschermde soorten' of 'overige soorten' zijn tijdens het veldbezoek niet aangetroffen. Doordat de oevers van de het plangebied vrijwel volledig is betegeld, is het zelfs niet te verwachten dat een aantal algemene zoogdiersoorten in het plangebied voorkomt. Onderstaande afbeelding geeft de zoogdiersoorten die mogelijk een vaste rust- en verblijfplaats in het plangebied hebben.

Nederlandse naam en wetenschappelijke naam	FF1	FF2	FF3
Bosmuis (<i>Apodemus sylvaticus</i>)	X		
Huisspitsmuis (<i>Crocidura russula</i>)	X		
Aardmuis (<i>Microtus agrestis</i>)	X		
Veldmuis (<i>Microtus arvalis</i>)	X		
Watervleermuis (<i>Myotis daubentonii</i>)			X
Waterspitsmuis (<i>Neomys fodiens</i>)			X
Gewone dwergvleermuis (<i>Pipistrellus pipistrellus</i>)			X

FF1 = algemene soorten
FF2 = overige soorten
FF3 = streng beschermde soorten

Afbeelding 12 Concept inrichtingsschets 03 juni 2010 (Bron: Gemeente Venlo)

Vogels

In het plangebied zijn geen vogelnesten aangetroffen. Omdat het plangebied op enkele meters van de Napoleonsbaan af ligt, zijn deze ook niet te verwachten. De Provincie Limburg heeft het plangebied en de omgeving ervan in 2002 op bijzondere broedvogelterritoria geïnventariseerd: deze waren afwezig (<http://broedvogels.limburg.nl/site/planten/start.HTM>).

Planten

Alle planten in het plangebied zijn tijdens het veldbezoek geïnventariseerd. Beschermde planten zijn afwezig en de biotoop is daarvoor ook niet geschikt. Het plangebied en haar omgeving zijn in 1999 door de Provincie Limburg op bijzondere planten geïnventariseerd: ook toen waren deze afwezig (<http://broedvogels.limburg.nl/site/planten/start.HTM>).

Overige beschermde soorten

Voor overige beschermde soorten zijn de aanwezige biotopen grotendeels ongeschikt. In de Springbeek en in het waterbevattende deel van de greppel in het plangebied is een aantal malen met een steeknet geschept. Daarbij werden in de Springbeek enkele tiendoornige stekelbaarzen gevangen. Deze zijn niet beschermd, overige beschermde soorten zijn niet aangetroffen.

4.3.2 Effecten van de voorgenomen ingreep.

Een deel van de vegetatie wordt verwijderd, vervolgens wordt de rotonde aangelegd. De duikers onder de Springbeek worden verlengd.

In het plangebied komen geen beschermde planten voor. Het foerageergebied van enkele algemeen voorkomende beschermde zoogdieren zal tijdelijk (deels) verdwijnen. Holen en individuen van

algemeen voorkomende zoogdieren zullen hierbij mogelijk worden verstoord of verdwijnen. Voor al deze soorten biedt de directe omgeving van het plangebied voldoende andere habitats.

Het foerageergebied van enkele algemeen voorkomende beschermde vogels zal mogelijk (deels) verdwijnen. Voor al deze soorten biedt de directe omgeving van het plangebied voldoende andere foerageergebieden. Doordat er geen vogelnesten in het plangebied aanwezig zijn, zijn er geen negatieve effecten op vogelnesten, eieren of jonge vogels te verwachten.

De Springbeek fungeert waarschijnlijk als vaste vliegroute en foerageergebied voor vleermuizen. Indien deze ter hoogte van de Napoleonsbaan over de weg heen vliegen, lopen deze het risico te worden aangereden (nu wordt er 80 km/uur gereden). Door de aanleg van een rotonde wordt het verkeer op de Napoleonsbaan gedwongen af te remmen, zodat de kans op verkeersslachtoffers onder vleermuizen (en watergebonden vogels als de ijsvogel) afneemt.

Mogelijk vormen de Springbeek en haar oevers leefgebied van de waterspitsmuis. Doordat er niet in de oevers van de ze beek zal worden gewerkt, zijn er geen negatieve effecten op deze soort te verwachten.

Voor amfibieën hebben de voorgenomen maatregelen naar verwachting geen gunstig effect. Het feit dat auto's door de aanleg van een rotonde langzamer rijden is voor deze soortgroep vrijwel geen voordeel (met name gewone padden wachten graag op wegen op een passerende vrouwtjespad). Voor deze soortgroep is het nadelig dat de duiker onder de Napoleonsbaan wordt verlengd, omdat de hoeveelheid licht aan het einde van de tunnel hierdoor afneemt.

De Springbeek is Ecologisch water en fungeert als een natte ecologische verbindingzone tussen het Natuurgebied Dubbroek en de EHS langs de Maas. De oevers van de Springbeek hebben waarschijnlijk een geleidende functie voor kleine landgebonden zoogdieren, zoals de wezel. Doordat de oevers in de duiker onder de Napoleonsbaan niet zijn doorgetrokken, worden dieren die via de oever migreren, nu gedwongen de Napoleonsbaan over te steken. Door de aanleg van de rotonde worden automobilisten gedwongen vaart te minderen, waardoor de kans op verkeersslachtoffers onder overstekende fauna wordt verkleind.

Omdat de voorgenomen plannen zullen leiden tot een verbeterde werking van het nabijgelegen ecologisch water (de Springbeek), zijn er geen bezwaren vanuit het provinciale natuurbeleid te verwachten. Ter compensatie voor het deel van de POG dat als rotonde zal worden ingericht, stelt Faunaconsult de in het volgende paragraaf genoemde aanbeveling voor. Dit dient met de Provincie Limburg te worden overlegd.

Omdat er geen Natura 2000 gebieden of beschermde natuurmonumenten in of in de directe nabijheid van het plangebied zijn, is er geen vergunning nodig op grond van de Natuurbeschermingswet.

4.3.3 Aanbevelingen.

Aanleg ecoduiker of duiker met doorgetrokken oever(s)

Er zijn concrete plannen om de Springbeek ecologisch te herstellen (Mars en Sofmeel, 2010). De huidige onderdoorgang onder de Napoleonsbaan vormt voor veel diersoorten een belangrijke barrière. Het verdient aanbeveling de bestaande duiker niet te verlengen, maar te vervangen door een ecoduiker, of een watervoerende duiker met één of twee doorgetrokken oevers.

Voor amfibieën is de mate van lichtinval in de faunapassage en daarmee de lengte/diameter-verhouding van de passage, van belang voor het gebruik (Vos en Chardon, 1994). Als minimumeis voor de maatvoering van amfibieëntunnels gelden de volgende normen (Vos en Chardon, 1994; Prudon en Creemers, 2005):

lengte tunnel	diameter ronde tunnel	afmeting kastprofiel (bxh)
0 – 5 meter	50 cm	40 X 40 cm
< 10 meter	60 cm	50 X 50 cm
10 – 20 meter	100 cm	100 X 75 cm
21 - 30 meter	120 cm	100 x 75 cm
31 - 50 meter	140 cm	200 x 175 cm
50 meter	150 cm	200 x 175 cm

Het is voor amfibieën van belang dat het boven het water liggende deel van de aan te leggen duiker minimaal aan deze maatvoering voldoet. Amfibieën blijken looprichels in natte duikers redelijk goed te gebruiken (Nieuwenhuizen en Van Apeldoorn, 1994; Veenbaas en Brandjes, 2000). Brede doorgetrokken oevers worden echter beter en door meer dieren gebruikt (Brandjes et al. 2007; Brandjes en Van Vliet, 2006).

Van veel marterachtigen en kleine zoogdieren is bekend dat ze zich over oevers langs watergangen laten geleiden. Zo werd bijvoorbeeld een droge faunatunnel in het verlengde van een smalle watergang veel frequenter gebruikt door hermelijnen dan andere faunapassages (Emond en Van Vliet, 2008). Uit onderzoek is bekend dat steenmarters dergelijke doorgetrokken oevers onder wegen goed gebruiken (Brandjes et al., 2001). Van onderzoek aan loopconstructies en looprichels in natte duikers onder snelwegen is bekend dat de bunzing looprichels met een minimum breedte van 80 cm nog goed gebruikt (Brandjes en Veenbaas, 1998; May, 2000).

Voor egels en wezels adviseren Veenbaas en Brandjes (2000) looprichels in ecoduikers met een minimumbreedte van 70 cm.

Aeres Milieu beveelt op grond van het bovenstaande aan de huidige duiker niet te verlengen, maar geheel te vervangen door een ecoduiker of door een duiker met één of twee doorgetrokken oevers. De kosten daarvan zijn relatief klein, omdat de weg voor de aanleg van de rotonde toch al wordt opengebroken. Volgens Kruidering et al.(2005) bedragen de kosten voor aanschaf en aanleg van een ecoduiker van 2 meter breed ongeveer € 1.200,- tot € 2.500,- per strekkende meter tunnel (prijsspeil 2005).

Deze maatregel gaat gepaard met het uitrasteren van de Napoleonsbaan aan weerszijden van de tunnel.

Aanleg hop-over

Het verdient aanbeveling aan weerszijden van de te verlengen tunnel enkele bomen te planten. Deze kunnen gaan dienen als hop-over voor vogels en vleermuizen, zodat er minder faunaverkeersslachtoffers zijn te verwachten.

4.4 Luchtkwaliteit

In verband met de voorgenomen reconstructie van de N273 ter hoogte van de aansluiting met de Hoverhofweg te Venlo-Blerick is door K+ Adviesgroep een luchtkwaliteitsonderzoek³ uitgevoerd. In de huidige situatie is de kruising voorzien van verkeerslichten en is niet mogelijk om af te slaan. In de toekomstige situatie is een rotonde voorzien en wordt het wel mogelijk gemaakt om af te slaan.

Uit de in het rapport opgenomen berekeningsresultaten blijkt dat de luchtkwaliteit voor peiljaar 2010 bepalend is. Doordat het wegverkeer steeds schoner wordt nemen de concentraties en bijdragen in 2015 en 2020 af.

Uit de in hoofdstuk 4 van het rapport opgenomen tabellen blijkt dat nabij de wegkant de hoogste concentraties optreden, maar dat de berekende waarde ruim beneden de grenswaarde van 40 µg/m² zullen blijven. Het aantal overschrijdingsdagen blijft eveneens beneden het aantal toegestane dagen van 35.

De aanleg van de rotonde ter hoogte van de aansluiting van de N273 met de Hoverhofweg te Venlo-Blerick vormt in het kader van de Wet luchtkwaliteit geen belemmering, de bepaalde concentraties blijven ruim beneden de geldende grenswaarden.

4.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid speelt geen rol bij de aanleg van een rotonde ter plaatse van een bestaande kruising. Niet voor de omgeving als gevolg van de aanleg, en ook niet voor de rotonde in relatie tot iets in de omgeving.

4.6 Bodem

Bij de voorbereiding van de werken zal door de gemeente Venlo een bodemonderzoek worden uitgevoerd, welke de bodemkwaliteit ter plekke van de planlocatie zal uitwijzen.

4.7 Archeologie

In de Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling Limburg is met betrekking tot het Cultureel Erfgoed bepaald dat plangebieden, die kleiner zijn dan 2500 m² en op minimaal 50 m afstand gelegen zijn van een archeologische vindplaats, zijn vrijgesteld van archeologisch onderzoek.

Volgens de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) is het onderzoeksgebied gelegen binnen een gebied met een hoge trefkans voor aanwezigheid van te beschermen cultureel erfgoed. Op de volgende pagina is een uitsnede van de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Limburg weergegeven.

Het onderzoeksgebied is reeds voor een belangrijk gedeelte “bebouwd” en daarmee ook geroerd.

³ Luchtkwaliteitsonderzoek reconstructie N273-Hoverhofweg (projectnr. M10 224.401), K+ Adviesgroep, september 2010

4.8 Verkeer

Momenteel vormt de kruising een knelpunt op de N 273. Door de aanleg van de rotonde zal de verkeersdoorstroming verbeteren en daarnaast wordt zowel de bereikbaarheid van het tuinbouwgebied Tangbroek, als van de kern Hout-Blerick verbeterd. Tevens zal door de aanleg van gescheiden fiets stroken de verkeersveiligheid voor met name het langzaam verkeer verbeteren. De Brookerhofweg zal voor doorgaand autoverkeer worden afgesloten: hiervoor zal een verkeersbesluit moeten worden genomen.

Het project zal een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer.

4.9 Bedrijfshinder

Het plan betreft een infrastructurele maatregel welke niet als hinder gevoelig object wordt gezien. Het aspect bedrijfshinder kan dus buiten beschouwing gelaten worden.

Daarnaast is het infrastructurele project geen functie die volgens de lijst “Bedrijven en milieuzonering” een milieuzone heeft ten opzichte van andere milieugevoelige functies.

4.10 Geurhinder en veehouderij

Het betreft hier een infrastructurele maatregel welke niet als geurgevoelig object wordt gezien. Het aspect geurhinder en veehouderij kan dus buiten beschouwing gelaten worden.

4.11 Kabels en leidingen

Aan de Hout-Blerickse kant van de rotonde loopt een hogedrukgasleiding van de Gasunie. Met de beheerder van de aanwezige kabels en leidingen zal een plan voor verlegging worden opgesteld.

Indien grondwerkzaamheden plaatsvinden in de openbare ruimte rond het onderzoeksgebied dient voorafgaande aan graafwerkzaamheden eerst een WION-melding (Wet Informatie-uitwisseling Ondergrondse Netten) gedaan te worden om exact vast te stellen of ter plaatse van het onderzoeksgebied kabels en/of leidingen liggen en zo ja op welke diepte deze gelegen zijn.

5 Projectmotivering

5.1 Motivering te realiseren ontwikkeling

Ten behoeve van de realisatie van de rotonde zijn vanuit het bestaande rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid geen bijzonderheden naar voren gekomen.

De (gebiedsspecifieke) onderzoeken uit hoofdstuk 4 hebben uitgewezen dat de aanleg van de rotonde op onderhavige projectlocatie mogelijk is en geen belemmeringen kent.

Wel zijn er voorwaarden opgenomen ten aanzien van het aspect archeologie.

- Archeologie:
Een meldingsplicht bij het aantreffen van archeologische sporen – conform artikel 53 van de Monumentenwet – blijft echter wel van kracht.

De herinrichting van de kruising Hoverhofweg / N273 tot een rotonde wordt, gelezen het bovenstaande, planologisch aanvaardbaar geacht.

Geoordeeld wordt dat de aanleg van de rotonde in de vorm van de noordelijk variant geen onevenredige aantasting van de belangen van omwonenden als gevolg zal hebben. Aan deze belangen wordt dan ook geen groter gewicht toegekend dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn.

5.2 Planologische regeling

In aanvulling op het vigerende bestemmingsplan “Buitengebied Blerick” wordt door middel van een projectbesluit ex artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening op de onderhavige projectlocatie de realisatie van de rotonde op de kruising N273 en Hoverhofweg binnen de voorkomende bestemmingen mogelijk gemaakt.

De rotonde en bijbehorende voorzieningen zullen de bestemming “Verkeer” krijgen met de dubbelbestemmingen “Waarde-Ecologie” en de aanduidingen “Milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied Venlo schol” en “Vrijwaringszone – Zone langs wegen”.

Na het inwerkingtreden van het bestemmingsplan “Buitengebied Venlo” zal de rotonde binnen de bepalingen van dit bestemmingsplan vallen. Dit geldt reeds voor het bestemmingsplan “Kern Hout-Blerick”.

6 Economische uitvoerbaarheid

Voor de civieltechnische werkzaamheden voor de aanleg van de rotonde en bijbehorende aansluitende weggedeelten is een globale kostenraming opgesteld. Hierbij is het eventueel aanpassen van de ligging van de Springbeek en het aanbrengen van een faunapassage onder de Napoleonsbaan (N 273) (nog) niet meegenomen.

De kosten voor onderhavige variant worden geraamd op ca. € 700.000,-, zonder exact inzicht te hebben in de ondergrondse infrastructuur.

Uit de Brede Doeluitkering (BDU) van de provincie Limburg blijkt dat onderhavig project met een kostenindicatie van € 650.000 is opgenomen. Vanuit het budget Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer is een bijdrage van ca. 50% toegekend. De resterende kosten zullen in gelijke mate gedragen worden door de Provincie Limburg, de gemeente Peel en Maas en de gemeente Venlo.

Gezien het feit dat het nemen van een projectbesluit een voor schade vatbaar besluit is, als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening bestaat de mogelijkheid dat er een verzoek om schadevergoeding wordt ingediend. De met dit projectbesluit mogelijk gemaakte ontwikkelingen zijn echter in vergelijking met de bestaande toegestane invulling van de voorkomende bestemmingen gering. De kans op een schadevergoeding is daarmee nihil.

7 Procedure en overleg

7.1 Procedure

Realisering van rotonde aan de Hoverhofweg en de N273 in Hout Blerick is slechts mogelijk wanneer in het kader van het projectbesluit ex artikel 3.10 Wro, de procedure genoemd in afdeling 3.4 van de Awb gevolgd is. Voorafgaand aan de procedure genoemd in afdeling 3.4 Awb moet uitvoering worden gegeven aan artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Dit houdt in dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Venlo kennis dient te geven van het feit dat ze een projectbesluit voorbereiden. Op 2 juni 2010 hebben Burgemeester en wethouders bekend gemaakt dat zij voornemens zijn een projectbesluit voor te bereiden voor de aanleg van de rotonde.

In de raadsvergadering van 24 september 2008 heeft de raad haar bevoegdheid tot het nemen van een projectbesluit op grond van artikel 3.10, lid 4 Wro aan het college van burgemeester en wethouders gedelegeerd.

7.2 Overleg

Het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een projectbesluit pleegt daarbij op grond van artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro) overleg met de besturen van betrokken gemeenten, waterschappen en met de diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in geding zijn.

Vooroverleg

In het vooroverleg zijn de betrokken partijen, waaronder de provincie Limburg en het waterschap Peel en Maasvallie, uitgenodigd voor een reactie op onderhavig planvoornemen. Onderstaand zijn beknopte samenvattingen met enkel de relevante opmerkingen van de vooroverleg verslagen te vinden.

Startoverleg tussen de betrokken partijen (13-1-2010)

In dit eerste overleg zijn voornamelijk afspraken gemaakt over de kostenraming en de tijdsplanning voor de uitvoering van het planvoornemen.

Overleg op verzoek van provincie Limburg (24-2-2010)

Tijdens dit overleg zijn vier punten besproken. Overdracht door het vertrek van een betrokken ambtenaar bij de provincie. De stand van zaken op dat moment en de aanvullende wensen van de provincie, voornamelijk de relatie met de Springbeek.

Overleg tussen gemeente Venlo en waterschap Peel en Maasvallei (9-6-2010)

De Springbeek en de daarbij door het plan lopende duiker moeten worden bestemd in de verbeelding. De vraag is of de sloot ten noordoosten van de rotonde een aparte dubbelbestemming of functie aanduiding moet krijgen of dat deze gewoon meegenomen kan worden in de algemene verkeersbestemming.

Overleg ter bespreking ontwerp bestemmingsplan (15-6-2010)

Tijdens deze bespreking zijn een aantal technische zaken betreffende de uitvoering en het materiaal gebruik van de rotonde behandeld. Afgesproken wordt om in het najaar van 2010 een nieuw overleg te plannen.

Overleg aan de hand van de notitie van 5 oktober 2010 (19-10-2010)

Het overleg van 19 oktober 2010 diende voor de vaststelling van de diameter van de rotonde. Tevens is er gesproken over de ambtelijke besluitvorming, de financiering en het bestuurlijk overleg. Afgesproken wordt om een bestuurlijk overleg te plannen in december 2010.

Bestuurlijk overleg tussen provincie Limburg en gemeente Venlo (15-12-2010)

De provincie Limburg heeft een realisatie-overeenkomst opgesteld welke is voorgelegd aan de gemeenten Peel en Maas en Venlo. Als naam zal Rtonde Napoleonsbaan – Hoverhofweg worden gehanteerd. Enige aanpassing van de grenzen van de gronden welke in bezig zijn van de provincie en de gemeente is vereist. De gemeente Venlo stelt zelf omleidingroutes in waarna contact opgenomen wordt met de provincie. De gemeente Venlo maakt tekeningen van de verkeersmaatregelen en legt deze voor aan de provincie voor de te nemen verkeersbesluiten. Verder zal de gemeente Venlo voorstellen maken voor de bewegwijzering, verkeerslichteninstallatie en de verlichting en deze voorleggen aan de provincie.

8 Juridische planbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op de planvorm voor het projectbesluit. Tevens wordt uiteengezet welke gedachten aan de juridische regeling ten grondslag liggen en welke regeling wordt voorgesteld

8.1 Planvorm

Dit projectbesluit vormt het juridisch kader waarbinnen in dit plangebied de beoogde nieuwe ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt. Deze ontwikkeling is gericht op de realisatie van de rotonde. Om die reden is de toegesneden juridische planvorm die van een gedetailleerd eindplan. Binnen de regels zal tevens rekening worden gehouden met de invoering van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

De planregels zullen zoveel mogelijk gebaseerd zijn op de regels zoals die zijn opgenomen binnen het bestemmingsplannen “Buitengebied Venlo” en “Kern Hout Blerick”.

Bij het opstellen van het projectbesluit wordt aansluiting gezocht bij het “Handboek ruimtelijke plannen, versie 2009” van de gemeente Venlo en de Standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen 2008 (SVBP 2008).

8.2 Plansystematiek

De regels van het projectbesluit bestaan uit de volgende onderdelen:

- Inleidende regels
- Bestemmingsregels
- Algemene regels
- Overgangs- en slotregels

8.3 Inleidende regels

Begrippen (Artikel 1)

Dit artikel definieert de begrippen die in het projectbesluit worden gebruikt. Dit wordt gedaan om interpretatieverschillen te voorkomen.

Wijze van meten (Artikel 2)

Dit artikel geeft aan hoe de lengte, breedte, hoogte, diepte, oppervlakte en dergelijke van gronden en bouwwerken wordt gemeten of berekend. Alle begrippen waarin maten en waarden voorkomen worden in dit artikel verklaard.

8.4 Bestemmingsregels

In de bijbehorende regels is te lezen welke bestemming er aan de gronden binnen het plangebied zijn gegeven. In de bestemmingsregels zijn de bestemmingsomschrijving en bouwregels opgenomen. In

het projectbesluit is er vanwege de gewenste functies, voor gekozen om slechts één bestemming voor het betreffende plangebied op te nemen, namelijk “Verkeer”.

Verkeer(Artikel 3)

Het gehele plangebied wordt bestemd als “Verkeer”. De bestemming “Verkeer” is voornamelijk bedoeld voor de rotonde, maar ook de omliggende waterhuishoudkundige voorzieningen en kunstwerken, groenvoorzieningen en fiets- en wandelpaden zullen binnen deze bestemming vallen.

Waarde – Ecologie (dubbelbestemming) (Artikel 4)

Binnen het plangebied is de Springbeek gelegen. De ecologische waarden van de Springbeek binnen het plangebied worden middels deze dubbelbestemming zoveel mogelijk beschermd.

8.5 Algemene regels

Antidubbeltelregel (Artikel 5)

Een antidubbeltelregel wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld. De formulering van de antidubbeltelregel wordt bindend voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.2.4 Bro).

Algemene aanduidingsregels (Artikel 6)

Voor zover aan de aanduidingen een juridische regeling is gekoppeld, zijn de aanduidingen op de verbeelding verwerkt. Bij uitvoering van een ontheffing-, wijziging- of aanlegvergunningprocedure dient toetsing plaats te vinden aan de externe werking van het initiatief op de natuurwaarden van de aangegeven natuur(beschermings)gebieden. De toetsing houdt in dat de mogelijke effecten die het initiatief heeft op de gebieden in beeld worden gebracht en worden beoordeeld. De toetsing geldt voor het hele plangebied. Op de verbeelding zijn de waarden aangegeven door middel van een gebiedsaanduiding. Hiervoor is gekozen, omdat waarden vaak gebiedsdekkend zijn. Een functieaanduiding zou dan ook niet passend zijn. Waarden vertegenwoordigen namelijk geen functie. Ook de keuze voor een dubbelbestemming is niet wenselijk.

Algemene afwijkingsregels (Artikel 7)

In dit artikel wordt een opsomming gegeven van de regels waarvan ontheffing, danwel een omgevingsvergunning kan worden verleend. Het gaat hierbij om de bevoegdheid om ontheffing, danwel een omgevingsvergunning te verlenen van regels die gelden voor de bestemming in het plan.

8.6 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht (Artikel 8)

Dit artikel betreft de overgangsbepaling met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit projectbesluit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Afwijking hiervan is alleen toegestaan indien de afwijking hierdoor niet wordt vergroot.

Slotregel (Artikel 9)

De planregels kunnen worden aangehaald onder de naam: Planregels “Ronde N273 - Hoverhofweg te Hout-Blerick” van de gemeente Venlo.

