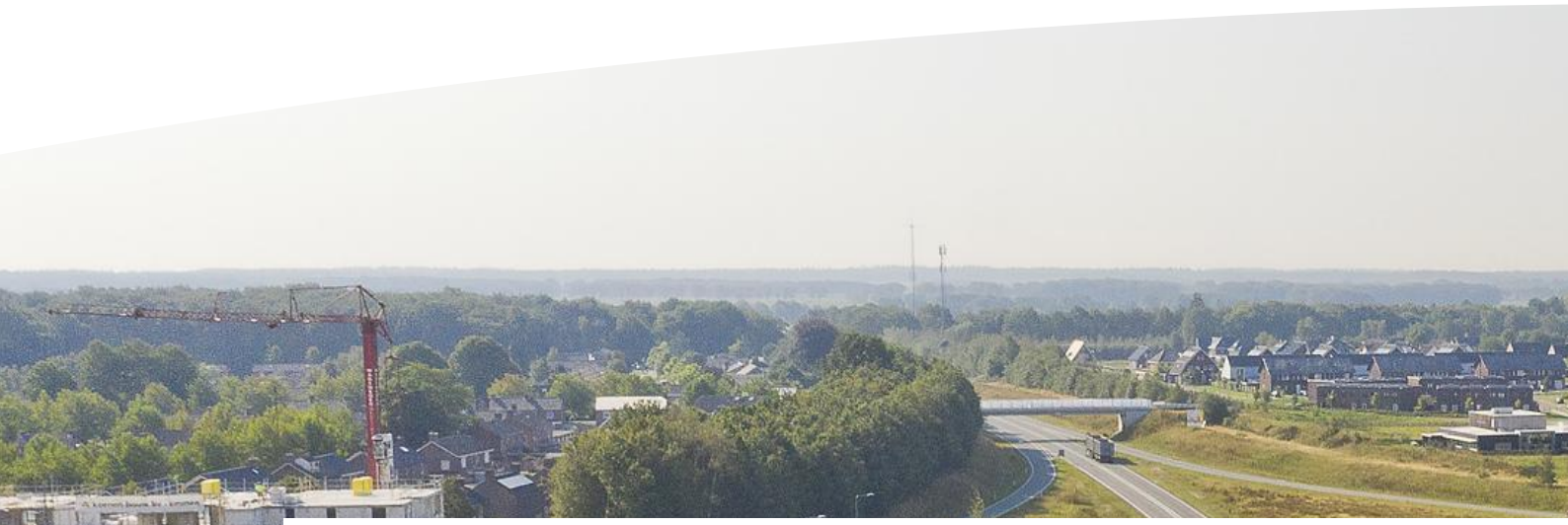
BügelHajema

Ruimte voor de leefomgeving



BOPA-motivering N272 - tracédeel gemeente Laarbeek



Inhoudsopgave

1 Inleiding 5
1.1 Aanleiding 5
1.2 Begrenzing projectgebied 6
1.3 Te vergunnen activiteiten BOPA 7
1.4 Voorbereiding, participatie en procedure 8
1.4.1 Participatieproces 8
1.4.2 Procedure 9
1.5 Leeswijzer 10

2 Huidige en beoogde situatie 11
2.1 Historische ontwikkeling 11
2.2 Huidige situatie 12
2.3 Maatschappelijke en beleidsmatige context 14
2.3.1 Rijksbeleid 14
2.3.2 Provinciaal beleid 15
2.3.3 Gemeentelijk beleid 20
2.4 Planopzet 21
2.4.1 Van voorkeursalternatief naar voorkeursalternatief plus 21
2.5 Ruimtelijke inpassing 24
2.5.1 Toetsingskader 24
2.5.2 Invulling van de motiveringsplicht landschappelijke kwaliteitsverbetering 25
2.5.3 Conclusie 27

3 Toetsing aan omgevingsplan 28
3.1 Huidige bouw- en gebruiksmogelijkheden 28
3.2 Mer-beoordeling 31
3.2.1 Mer-beoordelingsplicht 31
3.2.2 Is voor dit project een MER nodig? 31
3.2.3 Proces mer-beoordeling 31
3.2.4 Uitkomsten mer-beoordeling 31
3.2.5 Conclusie 32

4 Toetsing aan evenwichtige toedeling van functies aan locaties 33
4.1 Algemeen 33
4.1.1 Ladder voor duurzame verstedelijking 33
4.1.2 Positieve gezondheid en toegankelijkheid 34
4.1.3 Duurzaamheid 35
4.1.4 Welstand 36
4.2 Cultureel erfgoed 36
4.2.1 Archeologie 36

4.2.2 Cultuurhistorie 37
4.3 Weging van het waterbelang 38
4.3.1 Toetsingskader 38
4.3.2 Waterkwaliteit 39
4.3.3 Waterkwantiteit 39
4.3.4 Onderhoudslegger waterschap 41
4.3.5 Conclusie 42
4.4 Verkeer en parkeren 42
4.4.1 Toetsingskader 42
4.4.2 Toetsing verkeersgeneratie 42
4.4.3 Toetsing parkeren 43
4.4.4 Conclusie 43
4.5 Ecologie 43
4.5.1 Toetsingskader 43
4.5.2 Bescherming van Natura 2000-gebieden 43
4.5.3 Natuur Netwerk Brabant 46
4.5.4 Houtopstanden 48
4.5.5 Flora en fauna (beschermde soorten) 49
4.5.6 Conclusie 51
4.6 Gezondheid en milieu 52
4.6.1 Kwaliteit van de buitenlucht 52
4.6.2 Bodemkwaliteit 53
4.6.3 Geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen 54
4.6.4 Trillingen 56
4.6.5 Geur 57
4.7 Waarborgen omgevingsveiligheid 58
4.7.1 Toetsingskader 58
4.7.2 Toetsing 58
4.7.3 Aanlegvergunning bestemming ‘Leiding’ 60
4.7.4 Conclusie 60

5 Financiële haalbaarheid 61
5.1 Wijze van bekostiging 61

6 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties 62
6.1 Toetsingskader 62
6.2 Afweging 62

Bijlagen behorende bij deze BOPA-motivering

1. Strijdigheden omgevingsplan Laarbeek
2. Referentie-ontwerp
3. Rapportage VKA+
4. Ruimtelijk kwaliteitsplan, landschapsplan en beeldkwaliteitsplan
5. Aanmeldingsnotitie mer-beoordeling
6. Aardkundig waardevolle Peelrandbreuk

7.1. Archeologisch bureauonderzoek

7.2. Oplegnotitie archeologisch bureauonderzoek

8. Verkeersrapport
9. Stikstofdepositieonderzoek
10. Nee, tenzij-toets
11. Effectenstudie
12. Natuurcompensatieplan
13. Natuurtoets
14. Nader ecologisch onderzoek
15. Nesten- en holtecontrole
16. Milieuhygiënisch vooronderzoek
17. Vooronderzoek ontplofbare oorlogsresten

18.1. Akoestisch onderzoek

18.2. Invoergegevens en resultaten geluidmodel

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De provincie Noord- Brabant gaat samen met de gemeenten Gemert-Bakel en Laarbeek de N272 aanpakken. Het gaat om het deel tussen de rotonde die aansluit op de N279 (‘berenkuil’) tot aan de rotonde die kruist met de N605 (Noord-Om).

De verbetering en herinrichting van de provinciale weg N272 is noodzakelijk om de weg toekomstbestendig te maken. De huidige weg vraagt om aanpassing om de verkeersveiligheid en de doorstroming op een adequaat niveau te kunnen blijven waarborgen. De reconstructie en het groot onderhoud zijn ook bedoeld om de weg in stand te houden en aan te passen aan de verwachte verkeersontwikkeling.

Het eerder vastgestelde voorkeursalternatief (VKA) is in 2024 herzien en geoptimaliseerd tot een waarde gedreven voorkeursalternatief (VKA+ Waardegedreven N272). Deze optimalisatieslag is uitgevoerd om een evenwichtige afweging te maken tussen verkeersveiligheid, doorstroming, kosten en ruimtelijke inpassing.

De provincie Noord-Brabant, de gemeenten Gemert-Bakel en Laarbeek en andere betrokken partijen hebben geconcludeerd dat verbetering van de N272 noodzakelijk is om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid in de regio structureel te waarborgen en de weg beter af te stemmen op de huidige en toekomstige gebruiks- en omgevingssituatie.

De provincie Noord-Brabant is initiatiefnemer voor de reconstructie en het groot onderhoud van de N272. De gemeenten Gemert-Bakel en Laarbeek treden op als bevoegd gezag. Omdat het aan te pakken deel van het tracé is gelegen in twee gemeenten wordt per gemeente een procedure gevoerd waarbij elke gemeente een omgevingsvergunning dient te verlenen. Afgesproken is dat de beide BOPA-procedures parallel aan elkaar lopen. In beide motiveringen is gemotiveerd dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

De nu voorliggende motivering gaat in op de werkzaamheden die plaatsvinden voor de gronden gelegen in de gemeente Laarbeek. Omdat er sprake is van één project zijn de motiveringen voor beide gemeenten grotendeels identiek en zijn de onderzoeken als éénn geheel uitgevoerd. De overwegingen en uitkomsten van de onderzoeken zijn voor beide gebieden dan ook meestal hetzelfde.

1.2 Begrenzing projectgebied

Het totale tracé van de N272 heeft een lengte van circa 5,8 km, waarvan het gedeelte binnen de gemeente Laarbeek een lengte van ongeveer 0,8 km heeft. Het project richt zich op de N272 vanaf de rotonde N279 tot de rotonde N605 (km 1.0 tot km 6.8). De direct aansluitende wegen zijn geen onderdeel van het project.
Het projectgebied betreft uitsluitend die delen waar de reconstructie van de N272 niet in overeenstemming is met het omgevingsplan. Dit geldt bijvoorbeeld voor terreinen met een huidige natuurbestemming of agrarische bestemming. Zie voor een overzicht van deze gebieden bijlage 1.

Op onderstaand figuur is het projectgebied weergegeven. Het projectgebied is verdeeld in een aantal deelgebieden. Binnen deze deelgebieden is een aantal locaties aanwezig waar het project zal afwijken van de regels in het omgevingsplan. Deze locaties zijn in bijlage 1 opgenomen. Deelgebied 1 heeft betrekking op de voorliggende aanvraag in de gemeente Laarbeek.

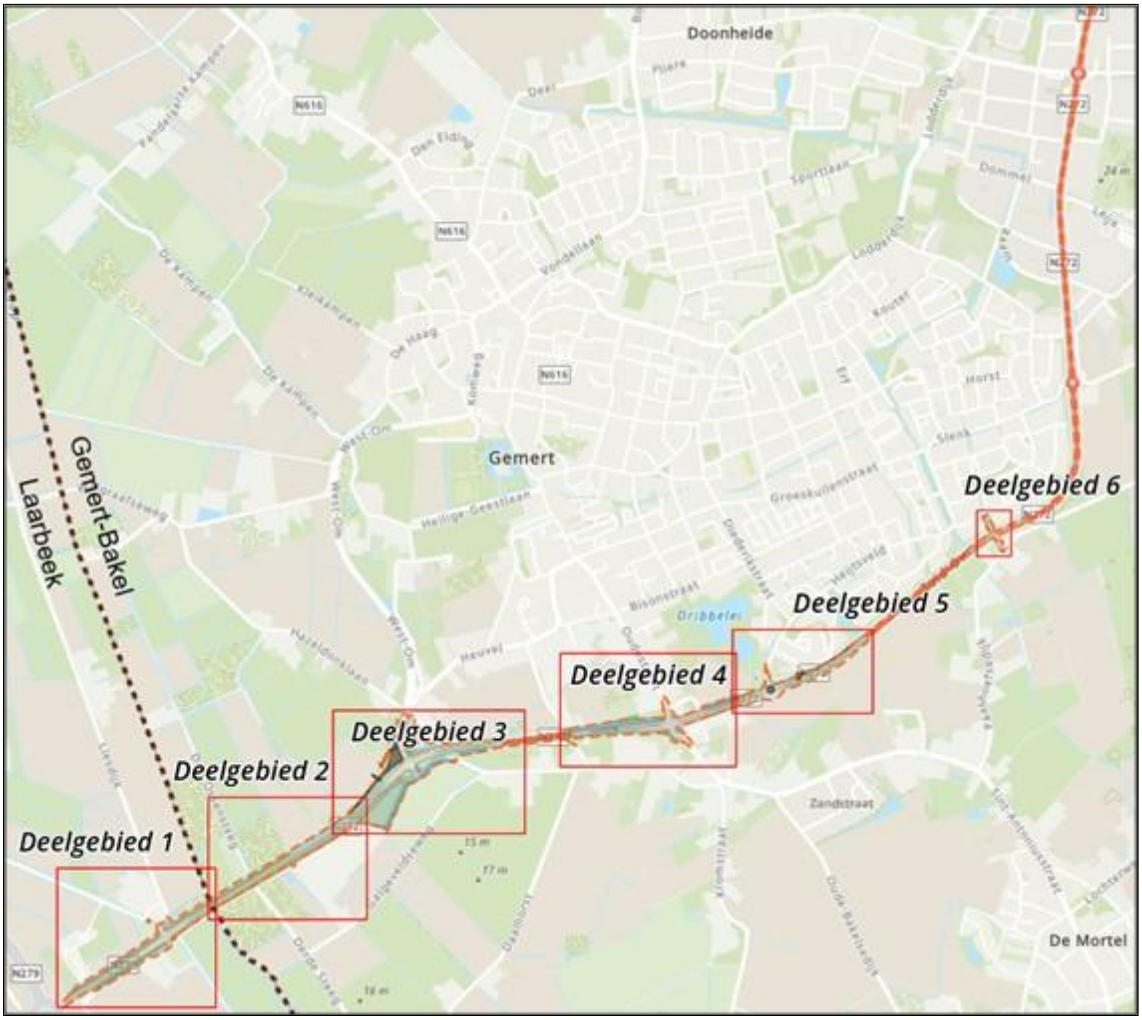


Fig. 1. Overzicht N272 met daarop aangegeven de deelgebieden

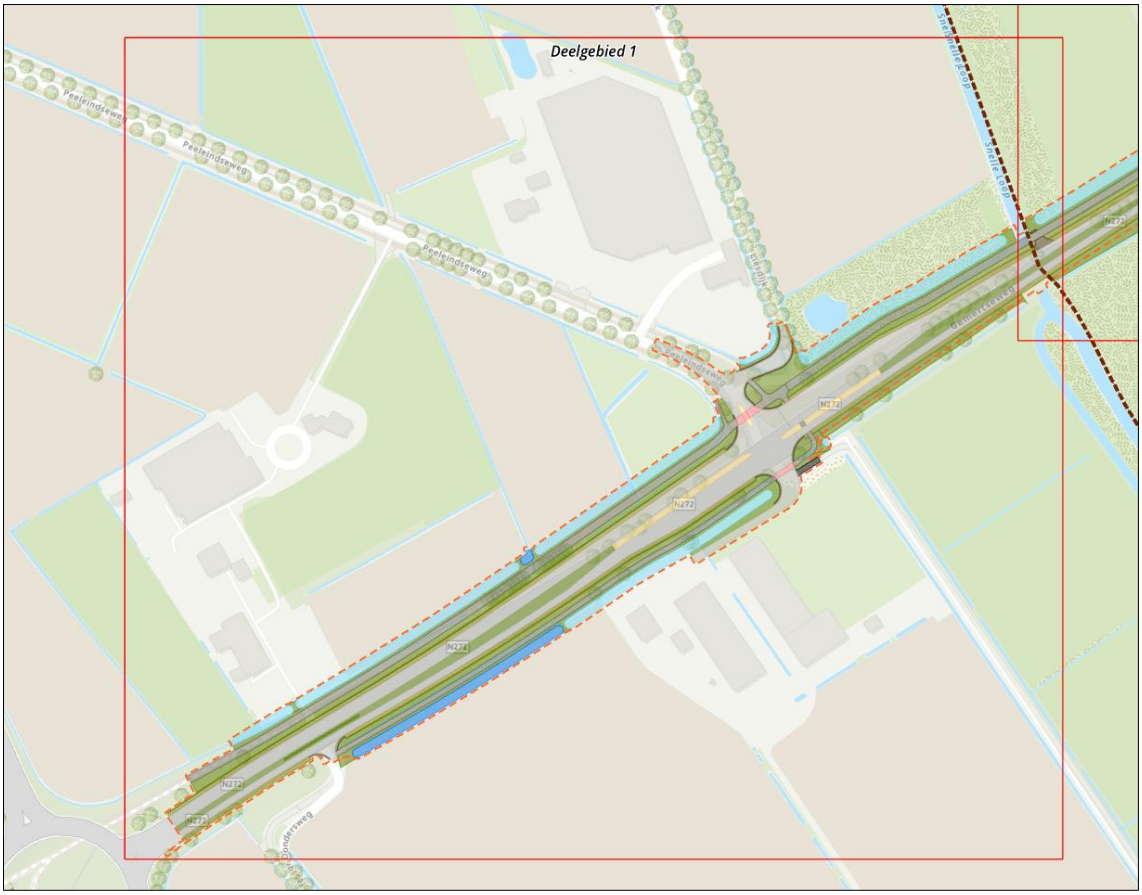


Fig. 2. Projectgebied binnen de gemeente Laarbeek

1.3 Te vergunnen activiteiten BOPA

AFWIJKEN VAN REGELS IN HET OMGEVINGSPLAN

De aanvraag gaat over de activiteit ‘afwijken van regels in het omgevingsplan’ (strijdig gebruik). Het project omvat onder andere het verleggen van wegen, het aanpassen van kruispunten en rotondes, het aanleggen van fietspaden en het verbeteren van de weginrichting met het oog op verkeersveiligheid. Daarnaast behoren het realiseren van benodigde waterhuishoudkundige voorzieningen tot de activiteiten die moeten worden vergund.

De aanleg van de weg is in strijd met het tijdelijke omgevingsplan, omdat deze activiteiten niet zijn toegestaan op gronden met de bestemmingen Agrarisch met waarden – Landschapswaarden, Agrarisch met waarden – Landschaps- en Natuurwaarden, Agrarisch – Agrarisch bedrijf en Water.

Het is mogelijk dat kabels en leidingen moeten worden verlegd als gevolg van aanpassingen aan de weg. Bij de uitvoering wordt uitgegaan van het geldende omgevingsplan. Indien nodig is het aanlegvergunningenstelsel van toepassing. Het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) stelt hiervoor de technische eisen vast.

OPVOLGENDE VERGUNNINGPLICHTIGE ACTIVITEITEN

Hoewel de voorliggende BOPA-aanvraag formeel uitsluitend ziet op de activiteit afwijken van regels in het omgevingsplan, maakt deze activiteit onderdeel uit van een breder samenhangend project. De uitvoering van het project kan daarnaast leiden tot andere vergunning- of meldingsplichten, bijvoorbeeld op het gebied van natuur, water, houtopstanden en bouwen.

Deze aanvullende vergunningen maken geen onderdeel uit van de voorliggende BOPA-aanvraag en worden, voor zover aan de orde, via afzonderlijke procedures beoordeeld en vergund door het daartoe bevoegde gezag.

Met het oog op de uitvoerbaarheid van de BOPA en de toets aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, zijn deze aspecten in de motivering wel betrokken. In de thematische hoofdstukken is per relevant aspect aangegeven of een aanvullende vergunning of toestemming vereist is en is gemotiveerd dat deze naar verwachting vergunbaar is binnen de geldende wet- en regelgeving.

Daarmee is inzichtelijk gemaakt dat de uitvoering van het project niet op voorhand wordt belemmerd door andere vergunningplichten, terwijl de reikwijdte van deze BOPA-procedure helder en afgebakend blijft.

1.4 Voorbereiding, participatie en procedure

1.4.1 Participatieproces

De provincie Noord-Brabant hecht veel waarde aan participatie en transparantie bij de herinrichting van de N272. Het participatieproces is zorgvuldig vormgegeven om alle betrokken partijen tijdig te informeren en actief te betrekken bij de besluitvorming.

Het oorspronkelijke Voorkeursalternatief (VKA) uit 2021 is door gewijzigde omstandigheden (nieuwe wensen, verkeersmodel BBMA 2024, vertraging N279-project) geoptimaliseerd tot VKA+ Waardegedreven N272 (vastgesteld in september 2024).

Het proces startte met een uitgebreide stakeholderanalyse volgens de Factor C-methode. Deze methode deelt stakeholders in op basis van hun invloed en betrokkenheid bij het project. Op basis hiervan is bepaald welke partijen intensief zouden worden betrokken. Wensen en eisen die tijdens het proces zijn opgehaald, zijn vastgelegd in een Klanteisen Specificatie (KES).

Voor de communicatie is gebruikgemaakt van verschillende kanalen. De projectwebsite https://www.brabant.nl/N272 biedt informatie over het doel van het project, de planning, participatiemogelijkheden en relevante documenten. Daarnaast zijn regelmatig nieuwsbrieven verstuurd naar circa 300 betrokkenen en gepubliceerd op de website. Ook via lokale media en sociale kanalen zijn uitnodigingen gedeeld om een breed publiek te bereiken.

BIJEENKOMSTEN EN OVERLEGSTRUCTUUR

Gedurende het project zijn diverse overlegvormen georganiseerd. De ambtelijke begeleidingsgroep (ABG), waarin vertegenwoordigers van de gemeenten Laarbeek en Gemert-Bakel en de provincie zitting hebben, komt maandelijks bijeen om de voortgang te bespreken. Op bestuurlijk niveau is een stuurgroep ingesteld, bestaande uit de gedeputeerde en wethouders van beide gemeenten. Deze stuurgroep neemt besluiten over het ontwerp.

Daarnaast zijn gemeenteraden geïnformeerd via raadsinformatienotities en bijeenkomsten met de raad, waaronder een gezamenlijke raadsavond voor de gemeenteraad van Gemert-Bakel en Laarbeek op 3 juni 2025. Voor beleidsmedewerkers en specialisten van gemeenten en provincie zijn themabijeenkomsten georganiseerd om inhoudelijke input op te halen.

BETROKKENHEID VAN BEWONERS EN BEDRIJVEN

Bewoners, bedrijven en belangengroepen zijn actief betrokken via KES-gesprekken. Tijdens deze gesprekken konden wensen en eisen worden ingebracht, die waar mogelijk zijn verwerkt in het ontwerp.

Ook zijn meerdere inloop- en informatieavonden gehouden, waaronder op 23 januari 2024 en 10 oktober 2024. Op 24 juni 2025 vond een inloopavond plaats waarin het ruimtelijk ontwerp (90–95% gereed) werd gepresenteerd. Bij deze inloop-/informatieavonden konden mensen hun aandachtspunten kenbaar maken via ‘wat wil je meegeven’-kaartjes.

Uit het participatieproces kwamen verschillende thema’s naar voren die van groot belang zijn voor de omgeving. Veiligheid voor fietsers, onder andere in relatie tot de snelfietsroute Gemert–Helmond/Eindhoven, kreeg veel aandacht. Daarnaast is er behoefte aan een OV-hub nabij de kruising West-Om. Ook geluidmaatregelen en oplossingen voor waterproblematiek, passend binnen de Omgevingswet, zijn belangrijke aandachtspunten. Tot slot is er aandacht voor de ontsluiting van bedrijven en de bereikbaarheid van woningen.

1.4.2 Procedure

Tussen alle partijen is afgesproken om de aanpassingen van de N272 mogelijk te maken door middel van twee BOPA-procedures (per gemeente één BOPA). Een BOPA is vereist wanneer een activiteit niet voldoet aan de regels van het geldende omgevingsplan en niet vergunningvrij is. De beoordeling van een BOPA vindt plaats op basis van de regels uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

Dit betekent dat de vergunning alleen kan worden verleend:

- met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (artikel 8.0a, tweede lid Bkl);
- indien wordt voldaan aan de beoordelingsregels zoals opgenomen in artikel 8.0b tot en met 8.0e Bkl. Deze regels komen overeen met de regels die gelden voor het opstellen van een omgevingsplan en omvatten ook de instructieregels uit hoofdstuk 5 van het Bkl.

Daarnaast moet het plan voldoen aan:

- de instructieregels uit de Omgevingsverordening van de provincie Noord-Brabant;
- de bepalingen uit de Waterschapsverordening van het Waterschap Aa en Maas;
- het geldende gemeentelijke beleid.

In deze motivering wordt onderbouwd dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies en dat wordt voldaan aan de beoordelingsregels uit het Bkl. De volgende hoofdstukken werken deze aspecten nader uit, inclusief de toetsing aan provinciale, waterschaps en gemeentelijke instructieregels.

1.5 Leeswijzer

De hoofdstukken zijn als volgt opgebouwd:
Hoofdstuk 2 behandelt de huidige en beoogde situatie, inclusief de beleidsmatige context en ruimtelijke inpassing. In hoofdstuk 3 wordt getoetst aan het geldende omgevingsplan en wordt de mer-beoordeling toegelicht. Hoofdstuk 4 bevat de toetsing aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, waarbij onder meer aandacht wordt besteed aan cultuurhistorie, water, verkeer, ecologie, gezondheid, milieu en veiligheid. De financiële haalbaarheid komt aan bod in hoofdstuk 5. Tot slot volgt in hoofdstuk 6 de uiteindelijke afweging en conclusie.

2 Huidige en beoogde situatie

2.1 Historische ontwikkeling

Het tracé van de N272 ligt in een gebied met een rijke ontginningsgeschiedenis. In de middeleeuwen werd het natte broekgebied ontwaterd via beken, zoals de Snelle Loop, waardoor landbouw mogelijk werd. Het landschap kende oorspronkelijk een kleinschalige structuur met houtwallen, houtsingels en heggen rondom erven en kavels. Door schaalvergroting in de landbouw is dit besloten karakter grotendeels verdwenen, waardoor het landschap opener is geworden. Toch zijn cultuurhistorische elementen nog herkenbaar, zoals de landweer bij de Snelle Loop en het essencomplex bij Boekent.

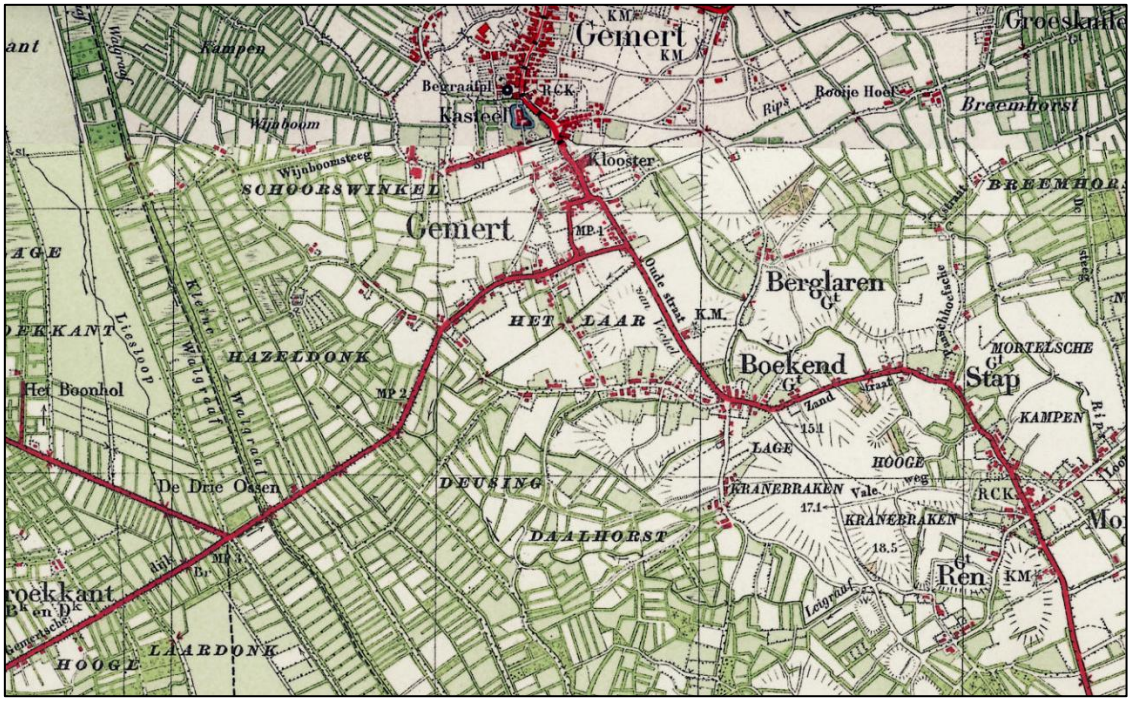


Fig. 3. Kaartuitsnede topografische kaart uit 1920 van de omgeving waar nu de N272 ligt. De kleinschalige structuur van het landschap is nog vrij intact (bron: Topotijdreis/Kadaster)

De N272 heeft zich ontwikkeld als een belangrijke regionale verbinding tussen Beek en Donk en Gemert. Oorspronkelijk was het een lokale route die dorpen met elkaar verbond, maar door toenemende mobiliteit en economische groei is de weg in de 20e eeuw opgewaardeerd tot provinciale gebiedsontsluitingsweg. Rotondes, kruispunten en verkeerslichten zijn aangelegd om het verkeer vlotter en veiliger te laten doorlopen bij toenemende drukte. De weg vervult nu een cruciale rol in de ontsluiting van Gemert richting de N279 en vormt een schakel in het regionale netwerk.

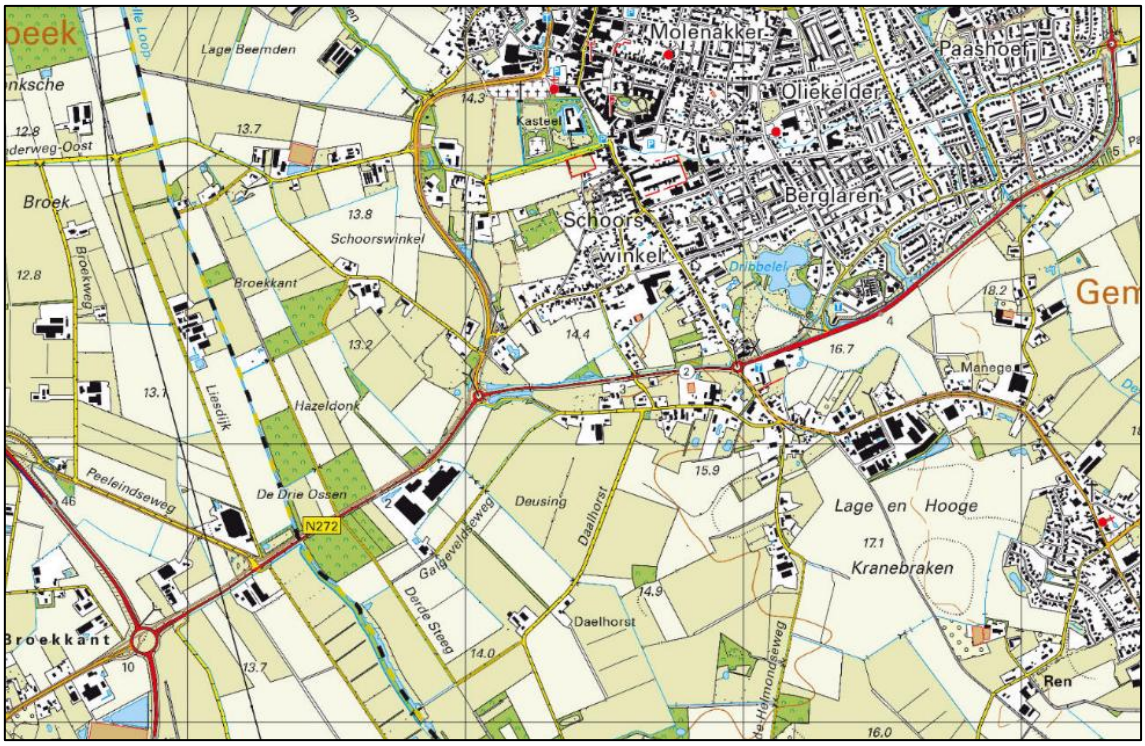


Fig. 4. Kaartuitsnede topografische kaart uit 2024 van de omgeving waar de N272 ligt. De kleinschalige structuur van het landschap is grotendeels verdwenen (bron: Topotijdreis/Kadaster)

2.2 Huidige situatie

Het projectgebied betreft het traject van de N272 tussen de rotonde bij de N279 en de rotonde bij de N605, zuidelijk langs Gemert. De weg is ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/uur en kent meerdere rotondes en kruispunten die het lokale en regionale verkeer verbinden. De weg loopt door verschillende landschapstypen en vormt op sommige plekken een harde grens tussen de bebouwing van Gemert en het omliggende agrarische gebied.



Fig. 5. Kaartbeeld van het tracédeel van de N272

PROFIEL EN INRICHTING

Het huidige wegprofiel bestaat uit twee rijstroken met smalle middenberm en beperkte obstakelvrije zones. Op diverse locaties staan bomen en sloten dicht langs de rijbaan, wat niet overal voldoet aan de richtlijnen die gelden voor gebiedsontsluitingswegen.

VERKEERSBEELD

De verkeersintensiteiten variëren sterk over het tracé. Het westelijke deel van de N272, bestaande uit wegvakken A en B (tussen de rotonde N279 en het kruispunt West-Om), verwerkt ruim 21.000 motorvoertuigen per etmaal. In het oostelijke deel, bestaande uit wegvakken C, D en E (vanaf het kruispunt West-Om richting de rotonde Noord-Om), neemt de intensiteit af tot circa 10.000 motorvoertuigen per etmaal. De doorstroming op de wegvakken is overwegend goed. Knelpunten doen zich vooral voor bij kruispunten in de spits.

De bestaande infrastructuur kent knelpunten op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor langzaam verkeer, met name voor fietsers en voetgangers.
Langs de N272 zijn er diverse erfaansluitingen, met name voor agrarische bedrijven. Ook landbouwverkeer moet soms gebruikmaken van de hoofdrijbaan. Dit is volgens de provinciale richtlijnen niet wenselijk bij intensiteiten boven de 12.000 mvt/etmaal. De huidige intensiteiten benaderen deze waarde.

FIETS- EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN

Langs delen van de N272 ligt een vrijliggend fietspad, dat op termijn wordt opgewaardeerd tot een snelfietsroute. Op enkele locaties zijn fietsoversteken aanwezig, waarvan sommige als onveilig worden beschouwd (koude oversteken). De oversteekbaarheid voor voetgangers is op de drukkere wegvakken matig tot slecht, vooral waar geen middenberm aanwezig is.

2.3 Maatschappelijke en beleidsmatige context

2.3.1 Rijksbeleid

NATIONALE OMGEVINGSVISIE (NOVI, 2020)

Het Rijk wil sturen en richting geven op vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie.
2. Een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel.
3. Sterke en gezonde steden en regio's.
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Deze BOPA biedt het kader voor het verbeteren van een provinciale weg. Deze ontwikkeling past binnen de nationale belangen in de NOVI en sluit aan bij prioriteiten 2 en 3, daar waar het gaat om ‘er wordt ingezet op een aantrekkelijke, gezonde en veilige omgeving en een goed vestigingsklimaat, inclusief een goede bereikbaarheid en duurzame mobiliteit’ (prioriteit 2) en ‘een goed bereikbaar netwerk van steden en regio's’ (prioriteit 3).

ONTWERP-NOTA RUIMTE 2050

Inmiddels is er een nieuwe ontwerp-Nota Ruimte 2050. De ontwerp-Nota Ruimte 2050 is een doorontwikkeling van NOVI: het behoudt de integrale visie, maar voegt meer nationale regie, concrete keuzes en een uitvoeringsagenda toe. Daarmee verschuift het van een richtinggevend kader naar een instrument dat ook echt sturing geeft aan de inrichting van Nederland.

Het project is geen nationaal sleutelproject, maar regionaal maatwerk dat past binnen de ontwikkelstrategie “versterken” voor regio’s met economische en mobiliteitsopgaven. Het draagt bij aan de uitvoering van de nationale visie door:

- het borgen van bereikbaarheid in de regio;
- het combineren van infrastructuur met landschappelijke en ecologische kwaliteit;
- het voorbereiden op toekomstige verkeersstromen door koppeling met N279 en regionale corridors.

BESLUIT KWALITEIT LEEFOMGEVING EN OMGEVINGSREGELING

In hoofdstuk 5 van het Bkl is een groot aantal instructieregels opgenomen. Aan deze instructieregels moet worden voldaan. De meest relevante instructieregel betreft de regels voor een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. In navolgende tabel zijn de voor dit planvoornemen van toepassing zijnde thema’s opgenomen waarover in het Bkl instructieregels staan opgenomen. In de tabel is per thema aangegeven in welke paragraaf in deze motivering hier nader op is ingegaan.

Tabel 1. Instructieregels Bkl

Thema	Paragraaf Bkl	Verwijzing paragraaf
Veiligheid	5.1.2	4.7
Waterbelangen	5.1.3	4.3
Luchtkwaliteit	5.1.4.1	4.6.1
Geluid van wegen, spoorwegen en industrieterreinen	5.1.4.2a	4.6.3
Bodemkwaliteit	5.1.4.5	4.6.2
Ladder voor duurzame verstedelijking	5.1.5.4	4.1.1
Cultureel erfgoed en werelderfgoed	5.1.5.5	4.2

Daarnaast zijn er instructieregels die van toepassing zijn afhankelijk van het project en/of de locatie. Deze instructieregels zijn niet van toepassing op onderhavig projectgebied.

2.3.2 Provinciaal beleid

PROVINCIALE OMGEVINGSVISIE

De provincie wil een robuust mobiliteitssysteem creëren met voldoende capaciteit om pieken en calamiteiten op te vangen en de doorstroming van het verkeer te garanderen. Als wegbeheerder zorgt zij voor veilige provinciale wegen. De verbetering van de N272 sluit daarop aan.

BELEIDSKADER MOBILITEIT: KOERS 2030

Het provinciale Beleidskader Mobiliteit: Koers 2030 schetst de transitie naar een veilig, samenhangend, robuust, betrouwbaar, schoon en gezond mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan de brede welvaart in Brabant. Hierbij staan verkeersveiligheid, multimodale bereikbaarheid, duurzaam reizen en gebiedsgericht werken centraal.

De reconstructie van de N272 sluit nadrukkelijk aan bij deze koers. De relatie met de hoofdambities wordt hierna geschetst.

1. Veilige mobiliteit

Koers 2030 streeft naar het terugdringen van verkeersslachtoffers en een veilige inrichting van provinciale wegen. Het project N272 verbetert de verkeersveiligheid door:

- het realiseren van iVRI-gereguleerde kruispunten;
- aanleg van ongelijkvloerse fietskruisingen en snelfietsroute;
- verbeteren van oversteekbaarheid en scheiding langzaam/overig verkeer;
- verbreden van obstakelvrije zones.

Deze maatregelen passen binnen de provinciale ambitie “veilig mobiliteitssysteem”.

2. Samenhangend en multimodaal mobiliteitssysteem

Koers 2030 zet in op versterking van ketenmobiliteit en hoogwaardige fietsverbindingen. De N272-herinrichting draagt hieraan bij door:

- het verbeteren van de snelfietsroute Eindhoven–Gemert;
- aanleg van veilige oversteken en fietstunnel Eeuwsel;
- betere aansluiting op OV-knooppunten (zoals West-Om-locatie).

Deze maatregelen versterken de regionale bereikbaarheid en passen bij de multimodale netwerkbenadering.

3. Robuust en betrouwbaar netwerk

Koers 2030 vraagt om een robuust provinciaal netwerk met voorspelbare doorstroming. Het VKA+ Waardegedreven N272 verbetert de doorstroming door onder andere:

- optimalisatie van kruispunten (iVRI's, verplaatste rotonde, bypass-mogelijkheden);
- aanpassingen aan het dwarsprofiel;
- het oplossen van knelpunten bij Oudestraat en Heijtsveld.

Daarmee ondersteunt het project de provinciale strategie voor betrouwbaarheid van infrastructuur.

4. Schone, stille en gezonde mobiliteit

Koers 2030 zet zwaar in op CO_2-reductie, schonere mobiliteit, en stimulering van actieve mobiliteit. De N272-reconstructie levert daaraan een bijdrage door:

- stimuleren van fietsgebruik via snelfietsroute;
- verbeteren van luchtkwaliteit door betere doorstroming (minder stilstaand verkeer);
- toepassing van duurzame en klimaatadaptieve maatregelen (wadi's, schaduwbomen).

Dit sluit aan bij de provinciale doelen om gezondheid en duurzaamheid te bevorderen.

5. Gebiedsgericht en adaptief werken

Koers 2030 benadrukt maatwerk per regio en samenwerking met gemeenten. Het project N272 is gebiedsgericht onderbouwd door:

- intensieve samenwerking met gemeenten Laarbeek en Gemert-Bakel;
- participatie met omgeving (KES-proces);
- landschappelijke inpassing conform artikel 5.60 Omgevingsverordening;
- integrale afweging van water, ecologie, cultuurhistorie en landschap.

De reconstructie van de N272 ondersteunt de doelen van Koers 2030 en draagt bij aan provinciale ambities, zoals verkeersveiligheid, bereikbaarheid, duurzaamheid, netwerkrobuustheid en gebiedsontwikkeling. Het initiatief is volledig in lijn met het mobiliteitsbeleid van de provincie.

OMGEVINGSVERORDENING

Op basis van de provinciale verordening (geldende versie, in werking vanaf 7 maart 2026) gelden een aantal omgevingswaarden, regels voor beperkingengebiedactiviteiten en milieubelastende activiteiten, beoordelingsregels omgevingsvergunning en instructieregels voor het omgevingsplan. Deze BOPA ziet

uitsluitend op het uitvoeren, in werking hebben en in stand houden van het project en is beperkt tot die delen van de BOPA die in strijd zijn met de regels van het omgevingsplan.

Bij de motivering van een 'evenwichtige toedeling van functies aan locaties' (ETFAL) spelen ook deze waarden uit de omgevingsverordening een rol. De volgende thema's uit de omgevingsverordening raken het projectgebied.

Tabel 2. Thema's Omgevingsverordening

Artikel POV	**Onderwerp**	**Paragraaf motivering**
5.27	Attentiezone geluid provinciale weg	4.6.3
Een omgevingsplan ter plaatse de attentiezone geluid provinciale weg laat alleen geluidgevoelige gebouwen toe met een geluidbelasting tussen de 55 dB Lden en 60dB Lden als is geborgd dat ten minste bij één geluidgevoelige ruimte een geluidluwe zijde aanwezig is met ten minste één te openen deel. Deze BOPA laat geen nieuwe geluidgevoelige gebouwen toe.		
5.41	Attentiezone waterhuishouding	4.3
Een omgevingsplan binnen de attentiezone waterhuishouding is gericht op de bescherming van de waterhuishouding en sluit functies en activiteiten uit die een negatief effect kunnen hebben op de hydrologische instandhoudingsdoelen van het aanwezige NNB. Uit paragraaf 4.3 blijkt dat er geen effecten worden verwacht op zowel de grondwaterstanden als de grondwaterstroming (kwantiteit) als gevolg van het VKA+ Waardegedreven N272, noch door ondergrondse constructies, omvangrijke grondlichamen of een toename in verharding.		
5.42	Behoud en herstel watersystemen	4.3
Een omgevingsplan bevat regels die bebouwing, verharding en ophoging in watergebieden beperken, ter bescherming van het watersysteem. Uitzonderingen op deze beperkingen zijn mogelijk als alternatieven ontbreken en het waterschap akkoord is. In dit geval gaat het om een wegverbetering waarvoor geen alternatieven zijn en overleg met het waterschap heeft plaatsgevonden. Het watersysteem biedt op diverse locaties mogelijkheden voor herstel, onder meer door het verplaatsen van watergangen. Hierbij betreft het doorgaans kleinere bermsloten, die verbreed kunnen worden om de extra verharding te compenseren, eventueel gecombineerd met een stuw aan het einde van de watergang zodat het water niet direct wordt afgevoerd. Ter hoogte van kruisingen worden vijvers en wadi's aangelegd als compensatie voor de toename aan verhard oppervlak. De kwaliteit van het oppervlaktewater blijft ongewijzigd.		
3.11	Diep grondwaterlichaam	4.3
Er mag geen onconventionele winning van koolwaterstoffen plaatsvinden. Dit is niet aan de orde.		
5.46	Groenblauwe waarden	4.3
Een omgevingsplan voor gebieden met groenblauwe waarden is gericht op het behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van het bodem- en watersysteem en bijbehorende ecologische, landschappelijke en hydrologische kenmerken, biodiversiteit en landschappelijke waarden. Het plan bevat een overzicht van deze relevante waarden in het gebied. In de mer-beoordeling zijn de ecologische, landschappelijke en hydrologische kenmerken beschreven. Om effecten op het bodem- en watersysteem en gerelateerde waarden te voorkomen, worden maatregelen getroffen, zoals beschreven in paragraaf 4.3.		
5.30	Natuur Netwerk Brabant	4.5.3
Een omgevingsplan voor gebieden in het Natuur Netwerk Brabant (NNB) is gericht op het behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van ecologische waarden en kenmerken. Het plan bevat daartoe bepalingen ter bescherming van deze waarden, waarbij tevens rekening wordt gehouden met andere relevante aspecten, zoals		

rust, stilte, en cultuurhistorische waarden. Bestaande bebouwing en huidige gebruiksactiviteiten zijn slechts toegestaan zolang het NNB nog niet is gerealiseerd.
Indien een omgevingsplan ontwikkelingen toestaat die nadelige gevolgen hebben voor de ecologische waarden binnen het NNB, geldt aanvullend op het Bal dat negatieve effecten waar mogelijk moeten worden beperkt en eventuele resterende negatieve effecten dienen te worden gecompenseerd, conform artikel 5.37 Compensatie.
Het projectgebied van de N272 overlapt deels het NNB. Aan de noord- en zuidkant van het tracé ligt de weg (deels) in of direct aan het NNB. Door de herinrichting en verbreding van de N272 wordt circa 7.227 m² van het NNB aangetast, verdeeld over verschillende natuurbeheertypen (zoals beek- en brongebieden, kruiden- en faunarijke akker, rivier- en beekbegeleidend bos, haagbeuken- en essenbos, dennen-, eiken- en beukenbos).
De aantasting van het NNB is juridisch en ecologisch geborgd via de 'nee, tenzij'-toets en het natuurcompensatieplan. Door deze aanpak wordt voldaan aan de eisen van de Omgevingsverordening.

2.3	Norm wateroverlast buiten stedelijk gebied	4.3

Binnen de norm wateroverlast buiten stedelijk gebied geldt met het oog op de bergings- en afvoercapaciteit waarop regionale wateren moeten zijn ingericht, als omgevingswaarde wateroverlast een overstromingskans van 1/100 per jaar voor gebieden met de ruimtelijke bestemming hoofdinfrastructuur en spoorwegen. Deze norm wordt gerespecteerd.

2.2	Norm wateroverlast stedelijk gebied	4.3

Binnen de norm wateroverlast stedelijk gebied geldt met het oog op de bergings- en afvoercapaciteit waarop regionale wateren moeten zijn ingericht, als omgevingswaarde wateroverlast een overstromingskans van 1/100 per jaar voor gebieden die in een ruimtelijk plan bestemd zijn voor de doeleinden bebouwing, hoofdinfrastructuur en spoorwegen. Deze norm wordt gerespecteerd.

2.4	Normvrij gebied wateroverlast	4.3

Binnen het normvrij gebied geldt geen omgevingswaarde wateroverlast. Dit heeft geen gevolgen.

3.108	Provinciale weg	-

De regels in de Omgevingsverordening zijn gesteld met het oog op: het behoud van de functie van de provinciale weg als stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg, het behoud van de kwaliteit van de provinciale weg, het beschermen van de doorstroming en verkeersveiligheid van het verkeer op de provinciale weg en het beschermen van de provinciale weg tegen negatieve invloeden op of rond die weg, waaronder het belang tot onderhoud, verruiming of wijziging van de provinciale weg. Activiteiten die door of in opdracht van de provincie worden uitgevoerd worden niet gezien als beperkingengebiedactiviteit binnen de locatie Provinciale weg (het gaat om alle activiteiten die aan, op, onder, langs of over de provinciale weg plaatsvinden, anders dan het gebruik voor verkeersdoeleinden). Het verbeteren van de N272 past hierbinnen en is geen beperkingengebiedactiviteit.

5.56a	Grootschalige logistiek	-

Ter plaatse van het gebied 'beperking grootschalige logistiek' is nieuwvestiging, vestiging en uitbreiding van grootschalige logistiek verboden. Hiervan is met deze BOPA geen sprake.

5.60	Verkeersdoeleinden	2.5

Dit artikel stelt dat een omgevingsplan in landelijk gebied mag voorzien in de aanleg of wijziging van een gemeentelijke of provinciale weg, inclusief bijbehorende kunstwerken, mits dit goed wordt onderbouwd. Die onderbouwing moet ingaan op de noodzaak van de weg, de keuze van het tracé en de maatregelen voor een zorgvuldige inpassing in de omgeving, waarbij kwaliteitswinst voor functies zoals natuur en landschap wordt nagestreefd. Daarnaast moeten maatregelen worden getroffen die bijdragen aan een gezonde leefomgeving en moet de noodzaak van gerelateerde voorzieningen worden aangetoond.

Artikel 5.60 kan samenlopen met andere regels uit de Omgevingsverordening, zoals die voor cultuur, natuur of landschappelijke kwaliteit. Het wegenproject moet daarom ook aan deze beleids- en beschermingsregels voldoen.

Doorvertaling BOPA

De reconstructie van de N272 voldoet aan de randvoorwaarden van artikel 5.60, zoals toegelicht in paragraaf 2.5 van deze BOPA-motivering. Daarnaast wordt voldaan aan de relevante bepalingen uit de Omgevingsverordening die verband houden met artikel 5.60, waaronder de bescherming van natuur en groenblauwe waarden. Dit is onder meer vastgelegd in het compensatieplan Natuurnetwerk Nederland (Natuurcompensatieplan N272.10, bijlage 11).

Het betreft geen nieuwe ontwikkeling, maar een bestaande provinciale weg waarvan bepaalde delen worden aangepast. Deze aanpassingen zijn gericht op het verbeteren van de doorstroming, verkeersveiligheid en noodzakelijk onderhoud van de provinciale weg. Om deze redenen wordt het project als van openbaar belang beschouwd. Er is sprake van efficiënt ruimtegebruik doordat de weg zoveel mogelijk behouden blijft en enkel op cruciale punten wordt aangepast of uitgebreid. Het besluitgebied omvat uitsluitend die delen van het tracé die niet binnen de (tijdelijke) omgevingsplannen van de gemeenten Gemert-Bakel en Laarbeek passen. Er is bovendien getoetst aan de kwaliteit van de leefomgeving (zie paragraaf 2.5).

5.7	Zorgplicht voor een goede omgevingskwaliteit	2.5

Een omgevingsplan geeft bij de evenwichtige toedeling van functies aan locaties invulling aan een veilige, gezonde leefomgeving met een goede omgevingskwaliteit. Voor het realiseren hiervan worden zorgvuldig ruimtegebruik, de lagenbenadering en meerwaardecreatie toegepast.
Bij de verbetering van de N272 is de lagenbenadering toegepast (zie bijlagen 2 en 3) door rekening te houden met bodem en water, de bestaande infrastructuurnetwerken en de landschappelijke inpassing in het landelijk gebied. De ingreep optimaliseert het bestaande tracé en versterkt de ruimtelijke kwaliteit. Hiermee wordt ook voldaan aan artikel 5.9 van de Omgevingsverordening Noord-Brabant.

5.11	Kwaliteitsverbetering landschap	2.5

Een omgevingsplan dat activiteiten mogelijk maakt in landelijk gebied bepaalt dat deze ontwikkeling gepaard gaat met een fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit in het betreffende gebied of de omgeving.
Wat betreft de verbetering van het landschap is in paragraaf 2.5 de gebruikswaarde van het landschap beoordeeld. Volgens het VKA+ Waardegedreven N272 verbetert de ontsluiting van het gebied, waardoor de doorstroming van verkeer efficiënter verloopt en functies in het gebied beter worden verbonden.

Instandhouding en versterking van groenstructuren dragen bij aan het inzicht in de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. Paragraaf 4.5.3 van deze BOPA-motivering bevat mitigerende en compenserende maatregelen, waarvan een deel is opgenomen in het voorkeursalternatief in deze BOPA. Dit betreft met name het behoud en het herplanten van bomenrijen. Bomen die worden gekapt en niet langs de weg kunnen worden teruggeplaatst, zullen elders moeten worden gecompenseerd. Tot op heden is hieraan nog niet voldaan. Het natuurcompensatieplan waarin de concrete plekken worden vastgelegd, is vastgesteld.

5.12	Ontwikkelingsrichting	2.5

Een omgevingsplan dat de uitbreiding van een bestaande activiteit of de toekenning van een nieuwe functie of activiteit in landelijk gebied mogelijk maakt, bevat een onderbouwing dat deze ontwikkeling past binnen de ontwikkelingsrichting van het gebied.
De ontwikkeling past binnen de ontwikkelingsrichting voor het landelijk gebied, zoals opgenomen in de Omgevingsverordening Noord-Brabant. Het gaat niet om de toevoeging of uitbreiding van een nieuwe functie, maar om een optimalisatie van een bestaande infrastructuurfunctie die van regionaal belang is. De aanpassingen vinden grotendeels plaats binnen of direct aansluitend aan het bestaande wegtracé en leiden niet tot een ingrijpende wijziging van het gebruik of karakter van het omliggende landelijk gebied.
De ontwikkeling is in overeenstemming met de beoogde ontwikkelingsrichting van het gebied en voldoet daarmee aan artikel 5.12 van de Omgevingsverordening Noord-Brabant.

2.3.3 Gemeentelijk beleid

De gemeente streeft naar een veilige, duurzame en goed bereikbare leefomgeving. Provinciale wegen, zoals de N272, spelen hierin een sleutelrol. De gemeente heeft diverse beleidsnota's waarin onder andere verkeersveiligheid, doorstroming, landschappelijke inpassing en het versterken van cultuurhistorische waarden worden genoemd.

AANKNOPINGSPUNTEN UIT GEMEENTELIJK BELEID

- Omgevingsvisie Buitengebied Laarbeek (december 2021): De reconstructie van de N272 sluit aan bij de Omgevingsvisie Buitengebied Laarbeek door aandacht te geven aan landschappelijke kwaliteit, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Waar er ingegrepen plaatsvinden, wordt dit ingepast in het bestaande landschap, met behoud van houtwallen en zichtlijnen. Ook wordt zorgvuldig omgegaan met ecologische verbindingen en biodiversiteit. Daarnaast vraagt de visie om klimaatadaptieve maatregelen, zoals waterberging en groenstructuren, en om het stimuleren van duurzame mobiliteit via snelfietsroutes en veilige oversteekplaatsen. Door deze elementen te integreren in het voorkeursalternatief, voldoet het project aan de kernambities van de omgevingsvisie en versterkt het de leefomgeving.
- Landschapsinvesteringsregeling gemeente Laarbeek: Nieuwe gebiedsontwikkelingen moeten in principe voldoen aan de Landschapsinvesteringsregeling (LIR) van Laarbeek, die kwaliteitsverbetering van het landschap verplicht stelt. Voor het project N272 zijn een Ruimtelijk Kwaliteitsplan (RKP), Landschapsplan (LP) en Beeldkwaliteitsplan (BKP) opgesteld, waarin de landschappelijke en ruimtelijke kwaliteitsverbetering integraal, projectspecifiek en middels maatwerk specifiek is uitgewerkt. De LIR is niet toegesneden voor wegen projecten. Om die reden is de Landschapsinvesteringsregeling niet hier van toepassing. De borging van de kwaliteitsverbetering vindt plaats via vergunningvoorschriften, waarbij uitvoering overeenkomstig het landschapsplan en beeldkwaliteitsplan verplicht is gesteld (zie paragraaf 2.5 en het landschappelijk inpassingsplan).
- Mobiliteitsvisie 2040 en het Mobiliteitsplan Laarbeek: Dit plan richt zich op verkeersveiligheid, onderhoud en bereikbaarheid. Belangrijke punten uit het plan:
  - meer ruimte voor lopen en fietsen, met veilige oversteken, aantrekkelijke routes en comfortabele voet- en fietspaden;
  - betere verbindingen met het openbaar vervoer, zoals een verbetering van de huidige buslijnen, een verkenning naar nieuwe busverbindingen en toegankelijke haltes.
  - slim omgaan met autoverkeer, door knelpunten aan te pakken, het verbeteren van huidige verkeersnetwerk en deelauto's te stimuleren.
  - duurzame keuzes stimuleren, zoals elektrisch rijden en minder uitstoot.

De aanpassing van de N272 draagt bij aan deze doelen door verbeterde kruispunten, een snelfietsroute en het verbeteren van de verkeersstromen.

CONCLUSIE

De reconstructie van de N272 past binnen het gemeentelijk beleid door niet alleen de verkeersfunctie te verbeteren, maar ook door bij te dragen aan bredere ambities: een veilige, duurzame en

aantrekkelijke leefomgeving waarin mobiliteit, landschap en cultuurhistorie in samenhang worden ontwikkeld.

2.4 Planopzet

2.4.1 Van voorkeursalternatief naar voorkeursalternatief plus

Bij het ontwerp van de N272 is een voorkeursalternatief uitgewerkt. De provincie Noord-Brabant en de gemeenten Gemert-Bakel en Laarbeek hebben het voorkeursalternatief (VKA) vastgesteld. In het voorjaar van 2024 is besloten dat het vastgestelde VKA voor het project N272 zal worden geoptimaliseerd. Hiervoor zijn verschillende alternatieve maatregelen onderzocht, waarbij is gekeken naar de toegevoegde waarde op het gebied van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid in verhouding tot de bijbehorende kosten.

Aanvullende inzichten:

- Verkeersveiligheid en doorstroming: Analyse toonde dat enkele kruispunten (zoals Oudestraat, West-Om en Heijtsveld) in het VKA onvoldoende toekomstvast waren.
- Klimaatadaptatie: Waterberging en schaduwvoorzieningen langs de snelfietsroute werden toegevoegd.
- Ecologie en natuur: Aanvullende maatregelen voor faunapassages (zoals dassentunnels) en compensatie van bomenkap kwamen in beeld.
- De aanbevelingen uit het rapport ‘014706.20251111.R1.01 N272 Beek en Donk – Gemert – akoestisch onderzoek’ van 7 januari 2026 zijn verwerkt in het Referentieontwerp (RO). Op basis hiervan zijn in het ontwerp geluidbeperkende maatregelen opgenomen in de vorm van geluidwerende geleiderails en geluidreducerend asfalt.

Dit heeft geleid tot een voorkeursalternatief plus (VKA+ Waardegedreven N272). Het VKA+ Waardegedreven N272 omvat meerdere deelgebieden. In het navolgende wordt per deelgebied de opzet van het plan uiteengezet. Voor een uitgebreide toelichting op het VKA+ Waardegedreven N272 wordt verwezen naar bijlagen 2 en 3.

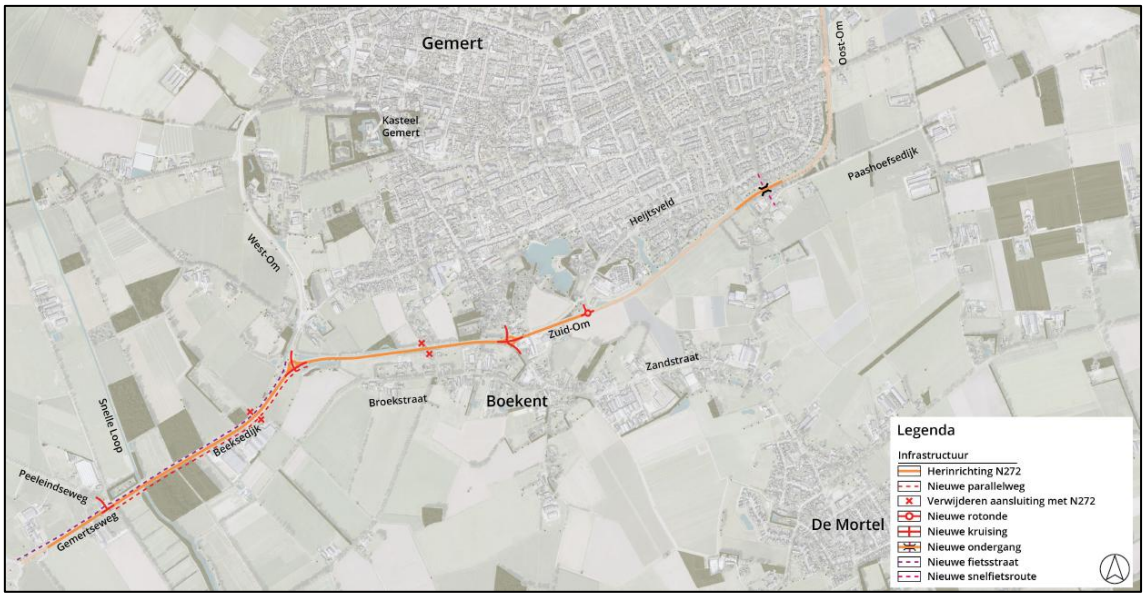


Fig. 6. Kaartbeeld van alle locaties die in het VKA+ Waardegedreven N272 worden heringericht

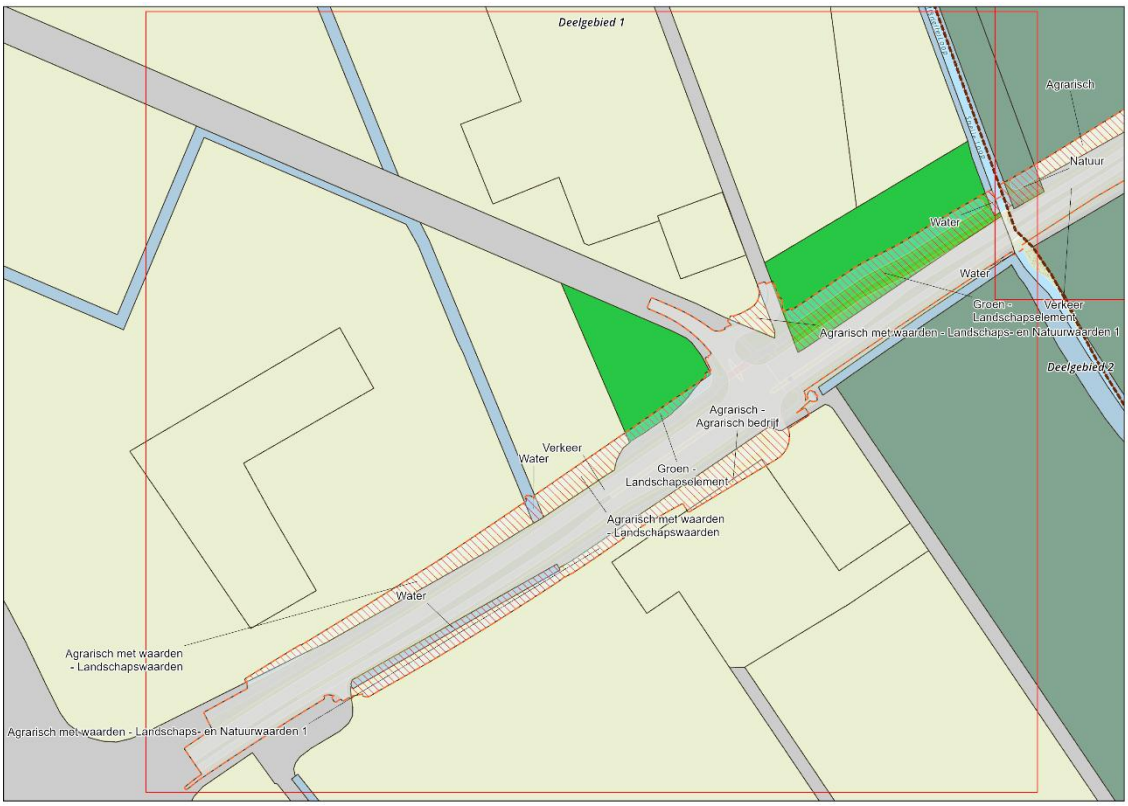


Fig. 7. Overzicht van deelgebied 1 waar in de gemeente Laarbeek wordt afgeweken van het omgevingsplan

TRACÉ N272 TUSSEN N279 EN WEST-OM (DEELGEBIEDEN 1 EN 2).

Vanuit de as van de bestaande rijbaan wordt de N272 verbreed naar weerszijden. Hierdoor ontstaat ruimte voor het inpassen van een fysieke middenberm waardoor sprake is van een nieuw 2x1 dwarsprofiel. Vanaf de N279 tot het kruispunt Peeleindseweg is dit één rijbaan. Vanaf het kruispunt Peeleindseweg tot aan de rotonde bij de N279 wordt de weg in deze richting twee rijstroken breed. De

aansluiting voor gemotoriseerd verkeer blijft bij de Professor Dondersweg. Vanaf Gemert kan niet rechtstreeks de Professor Dondersweg worden ingereden, maar moet gebruik worden gemaakt van de rotonde op de N279 om op deze weg te komen. Er zal een intelligente verkeersregelinstallatie (iVRI) worden aangelegd met aansluiting van Gemertseweg 28 bij de kruising Peeleindseweg.

De 'koude oversteek' Derde Steeg/Drie Ossensteeg komt te vervallen. Voor gemotoriseerd verkeer zijn via omliggende wegen voldoende alternatieven om de N272 te bereiken. Fietsers kunnen, om de N272 over te steken, de rotonde West-Om gebruiken of de (nieuwe) verkeerslichten bij de Peeleindseweg, wat tot minimale omrijafstanden leidt. Aan de noordwestzijde wordt een snelfietsroute aangelegd, aan de zuidoostzijde een parallelweg. Deze parallelweg dient ter ontsluiting van de bedrijven aan de Beeksedijk 10 en de Galgeveldseweg 15.

KRUISPUNT WEST-OM EN KOUDE OVERSTEEK GROENENDAAL (DEELGEBIED 3)

De bestaande rotonde komt te vervallen en hiervoor in de plaats wordt een iVRI-kruispunt toegepast met vier takken en gelijkvloerse oversteken voor fietsers bij de kruising West-Om. De aansluiting Broekstraat blijft behouden. Aanvullende voordelen zijn dat een iVRI de mogelijkheid biedt het verkeer te reguleren of bepaalde doelgroepen prioriteit te geven. Dit is een voordeel voor de fietsers op de SFR-route Eindhoven-Gemert, die ter hoogte van de West-Om start, en ook voor het openbaar vervoer.

KRUISPUNT OUDESTRAAT (DEELGEBIED 4)

Ook hier komt de bestaande rotonde te vervallen en zal er een iVRI-kruispunt worden toegepast met gelijkvloerse oversteken voor fietsers met behoud van linksaffer naar de benzinepomp en de uitrit N272 naar de molen.

De bestaande kruising wordt verplaatst naar het westen zodat de hoeken van de aansluitende takken allemaal onder een hoek van 90 graden kunnen worden aangesloten. Daarnaast zorgt deze verschuiving ervoor dat aan beide zijden van de Oudestraat vrijliggende fietspaden kunnen worden ingepast.

TRACÉ TEN OOSTEN VAN HEIJTSVELD INCLUSIEF OVERSTEEK EEUWSEL

Er zal bij Heijtsveld een enkelstrooksrotonde worden gerealiseerd. Er is rekening gehouden met een toekomstige uitbreiding van een bypass op de hoofdrichting (oostelijke richting). Ter hoogte van Eeuwsel is een fiets-voetgangerstunnel gepland. Auto's die momenteel een ontheffing hebben voor de huidige oversteek, moeten in de situatie met een fietstunnel een andere route nemen.

OVERIG TRACÉ

Op het overige tracé tot de rotonde Noord-Om zijn geen extra maatregelen nodig. Daar is het beperkt tot uit te voeren van groot onderhoud.

WIJZIGINGEN NA HET VKA+ WAARDEGEDREVEN

Na vaststelling van het VKA+ Waardegedreven zijn in de verdere uitwerking enkele ruimtelijke en functionele keuzes definitief vastgelegd, waardoor de ontwerpruimte is verkleind en deze als dwangpunten voor het referentieontwerp zijn benoemd. Het betreft met name:

- het vastleggen van de ligging van de nieuwe bedrijfsinrit bij Gemertseweg 28 in combinatie met een te behouden natuurcontour;
- de expliciete keuze om bestaande greppels en waardevolle knotwilgen tussen Peeleindseweg en West-Om te behouden (waardoor het tracé structureel is verschoven);
- het respecteren van perceelgrenzen van bedrijven aan de Beeksedijk en Galgeveldseweg;
- de beperkte uitbreidingsmogelijkheden bij het kruispunt Oudestraat door bebouwing aan de oostzijde;
- het handhaven van de noordelijke watergang bij Heijtsveld;
- de keuze om de Paashoefsedijk niet te verleggen ten behoeve van de fietstunnel Eeuwsel.

Deze keuzes zijn na het VKA+ Waardegedreven N272 concreet gemaakt en vormen sindsdien vaste randvoorwaarden waarmee het ontwerp rekening moet houden.

2.5 Ruimtelijke inpassing

2.5.1 Toetsingskader

Bij de herinrichting van de N272 moet rekening worden gehouden met de kernkwaliteiten van het gebied. Vanuit de Omgevingsverordening Noord-Brabant is voor de herinrichting van de N272 artikel 5.60 het primaire toetsingskader. Dit artikel, specifiek voor provinciale wegen, bepaalt in lid 2 sub c dat de maatregelen voor de inpassing van de weg in samenhang met de omgeving moeten worden beschouwd, met als doel een grotere kwaliteitswinst voor meerdere ruimtelijke functies, waaronder natuur en landschap.

Artikel 5.60 staat echter niet op zichzelf. De toepassing van dit artikel moet worden bezien binnen het overkoepelende kader van de zorgplicht voor een goede omgevingskwaliteit (artikel 5.7) en de verplichting tot landschappelijke kwaliteitsverbetering (artikel 5.11). Deze instructieregels werken door in de beoordeling van een BOPA op dezelfde wijze als bij een wijziging van het omgevingsplan.

Daarnaast is artikel 5.8 (zuinig ruimtegebruik) van toepassing, als generiek basisprincipe voor een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Dit artikel vereist dat het ruimtebeslag van infrastructuur wordt beperkt tot wat functioneel noodzakelijk is en dat bestaande structuren zoveel mogelijk worden benut.

De toetsing aan artikel 5.60 omvat daarmee een integrale afweging van:

- de noodzaak van de weg en de aanpassing daarvan;
- de zorgvuldige tracékeuze;
- de inpassing in landschap, natuur en leefomgeving;
- de borging van ruimtelijke en landschappelijke kwaliteitswinst

2.5.2 Invulling van de motiveringsplicht landschappelijke kwaliteitsverbetering

Deze paragraaf licht toe hoe de motiveringsplicht, zoals hiervoor beschreven, wordt ingevuld. Voor het project N272 is deze kwaliteitsverbetering projectspecifiek, locatiespecifiek en integraal uitgewerkt in:

- het ruimtelijk kwaliteitsplan (RKP);
- het landschapsplan (LP);
- het beeldkwaliteitsplan (BKP) van TAUW.

Dit is uitgewerkt in één rapport: 'Ruimtelijk kwaliteitsplan, landschapsplan en beeldkwaliteitsplan' van TAUW (kenmerk R014-1291461KME-V05; zie bijlage 4).

NOODZAAK, TRACÉKEUZE EN ZUINIG RUIMTEGEBRUIK

De reconstructie van de N272 is noodzakelijk om de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid lokaal en regionaal duurzaam te waarborgen. Uit verkeerskundige analyses blijkt dat zonder aanpassing knelpunten ontstaan bij kruispunten en oversteken, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

De gekozen oplossing betreft grotendeels herinrichting binnen het bestaande tracé, met slechts beperkte uitbreidingen van het ruimtebeslag. Daarmee wordt invulling gegeven aan het principe van zuinig ruimtegebruik (artikel 5.8 Omgevingsverordening). Nieuwe gronden met een verkeersfunctie worden uitsluitend ingezet waar dit verkeerskundig onvermijdelijk is, bijvoorbeeld bij kruispunten, fietstunnel Eeuwsel en waterhuishoudkundige voorzieningen. Daarmee is sprake van een zorgvuldige tracékeuze, waarbij alternatieven zijn afgewogen en onnodige aantasting van het landelijk gebied is vermeden.

ZORGPLICHT OMGEVINGSKWALITEIT EN RUIMTELIJKE KWALITEIT (ARTIKEL 5.7)

De Omgevingsverordening verlangt dat ruimtelijke besluiten bijdragen aan een veilige, gezonde leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. Deze zorgplicht vormt het overkoepelende kwaliteitskader waarbinnen artikel 5.60 moet worden toegepast.

De ruimtelijke kwaliteit is voor dit project integraal beoordeeld aan de hand van de vier waarden van ruimtelijke kwaliteit: herkomst, beleving, gebruik en toekomst. Deze beoordeling is uitgewerkt in het rapport van TAUW 'Ruimtelijk kwaliteitsplan, landschapsplan en beeldkwaliteitsplan – Landschappelijke inpassing N272 bij Gemert'.

Herkomstwaarde: De N272 ligt in een landschap met een duidelijke ontstaansgeschiedenis, waaronder het broekontginningslandschap langs de Snelle Loop, essencomplexen bij Boekent en cultuurhistorische structuren, zoals de landweer en de molen De Volksvriend. Het ontwerp is hierop afgestemd door, waar mogelijk, deze structuren te behouden, te herstellen en beter zichtbaar en beleefbaar te maken.

Belevingswaarde: De landschappelijke inpassing is gericht op een leesbaar en beleefbaar landschap, met afwisseling tussen open en besloten delen, herkenbare overgangen tussen landschapstypen en een ingetogen vormgeving van de infrastructuur. Hierdoor blijft de weg onderdeel van het landschap, zonder deze te domineren.

Gebruikswaarde: De verkeersfunctie wordt versterkt door verbeterde doorstroming en verkeersveiligheid voor auto- en fietsverkeer en langzaam verkeer. Tegelijkertijd is rekening gehouden met waterhuishouding, ecologie, landbouw en recreatief gebruik, onder meer door faunapassages, parallelwegen en waterbergingsvoorzieningen.

Toekomstwaarde: Het ontwerp is robuust en toekomstbestendig door toepassing van klimaatadaptieve maatregelen, biodiversiteit bevorderende beplanting en een landschappelijk raamwerk dat ook toekomstige ontwikkelingen kan dragen zonder kwaliteitsverlies.
De afweging is tot stand gekomen volgens het principe van 'diep, rond en breed kijken', gebaseerd op een diepgaande analyse van landschap en omgeving, een integrale afweging van belangen en een breed participatieproces met overheden en omgeving.

LANDSCHAPPELIJKE KWALITEITSVERBETERING (ARTIKELEN 5.11 EN 5.60)

Hoewel het project grotendeels een herinrichting betreft, is sprake van een (beperkte) uitbreiding van gronden met een verkeersfunctie. Daarmee blijft de verplichting tot landschappelijke kwaliteitsverbetering van toepassing.
De Omgevingsverordening verlangt dat bij aanleg of wijziging van een weg inzichtelijk wordt gemaakt hoe de landschappelijke kwaliteit wordt versterkt. Voor het project N272 is deze kwaliteitsverbetering projectspecifiek, locatiespecifiek en integraal uitgewerkt in:

- het ruimtelijk kwaliteitsplan (RKP);
- het landschapsplan (LP);
- het beeldkwaliteitsplan (BKP) van TAUW.

In deze plannen zijn de kernkwaliteiten van het gebied leidend geweest en vertaald naar concrete maatregelen, waaronder:

Waterlopen en beekdalen

Waterlopen, zoals de Snelle Loop, Mortelseloop en Rips, worden benut als structurerende landschappelijke elementen en ecologische verbindingen. Beekbegeleidende beplanting wordt hersteld of versterkt, natuurvriendelijke oevers en waterbergingsvoorzieningen worden aangelegd en overkluizingen worden beperkt tot het ecologisch noodzakelijke.
Op locaties waar de wegverbreding leidt tot het dempen of doorsnijden van bestaande watergangen, worden deze één op één verlegd. Daarbij blijft/blijven:

- het profiel (breedte en diepte) gelijk;
- de afvoerfunctie intact;
- de verbindingen met andere watergangen behouden.

Landschapselementen en groenstructuren

Houtwallen, houtsingels, bospercelen en bomenrijen worden zoveel mogelijk behouden, hersteld of versterkt met gebiedseigen soorten. In overgangszones worden laanstructuren hersteld met een gelijk

ritme passend bij het landschapstype. Hagen worden toegepast langs bebouwingslinten en tussen rijbaan en fietspad om schaalverschillen te markeren en het wegprofiel landschappelijk te verzachten.

Cultuurhistorische structuren

De middeleeuwse landweer, historische wegenstructuren en de molen De Volksvriend blijven zichtbaar en beleefbaar door gerichte inrichting, behoud van zichtlijnen en accentuering van historische 'koppen' met boomgroepen of laanbeplanting.

Ecologie en fauna

Faunapassages, ecoduikers, geleidende afrastering en herstel van vleermuisroutes worden integraal ingepast in het landschap. Deze maatregelen beperken de barrièrewerking van de weg en versterken de ecologische samenhang.

Beeldkwaliteit, duurzaamheid en klimaatadaptatie

De beeldkwaliteit is ingetogen en gebiedseigen, met sobere materialen en minimale verrommeling. Bermen worden ingericht met kruiden- en bloemrijke mengsels, wadi's dragen bij aan waterberging en biodiversiteit, en bij kunstwerken wordt ingezet op duurzame en circulaire ontwerpprincipes.
De Landschapsinvesteringsregeling (LIR) is niet toegepast, omdat deze niet is toegesneden op infrastructuurprojecten. De landschappelijke kwaliteitsverbetering wordt volledig en aantoonbaar gerealiseerd via het RKP, LP en BKP, die als maatwerkregeling voor dit project gelden.

Juridische borging via vergunningvoorschriften

De landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering worden juridisch geborgd via vergunningvoorschriften bij de BOPA. Daarbij geldt dat:

- de uitvoering van het project verplicht plaatsvindt overeenkomstig het RKP, LP en BKP;
- deze documenten als bijlagen integraal onderdeel uitmaken van de beschikking;
- en de aanleg en instandhouding van de landschappelijke maatregelen als voorwaardelijke verplichting worden opgenomen.

Hiermee is de landschappelijke kwaliteitsverbetering niet alleen onderbouwd, maar ook juridisch afdwingbaar geborgd.

2.5.3 Conclusie

Met deze aanpak wordt voldaan aan de motiveringsplicht uit de Omgevingsverordening Noord-Brabant. De N272 wordt zorgvuldig ingepast, met respect voor de kernkwaliteiten van het gebied en met maatregelen die bijdragen aan kwaliteitsverbetering voor natuur, landschap en andere ruimtelijke functies.

3 Toetsing aan omgevingsplan

3.1 Huidige bouw- en gebruiksmogelijkheden

Totdat het gemeentedekkende omgevingsplan van kracht is, bevat het tijdelijke omgevingsplan van de gemeente Laarbeek de op dit moment nog geldende bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen.

Ter plaatse van het projectgebied kent het tijdelijke omgevingsplan de onderstaande geldende ruimtelijk plannen:

Tabel 3. Geldende ruimtelijke plannen

Naam	Type plan	Datum vaststelling
Parapluplan Archeologie en monumenten gemeente Laarbeek (NL.IMRO.1659.BPARCHMON-VG01)	Bestemmingsplan	29-09-2022
Buitengebied (NL.IMRO.1659.BPBGbuitengebied-VG01)	Bestemmingsplan	06-07-2010

Het projectgebied omvat de delen van het tijdelijke omgevingsplan waar het aanleggen van een weg niet overeenkomt met de geldende bestemmingsregels. In navolgende tabel is aangegeven welke bestemmingen in strijd zijn met de activiteit aanleg van een weg. Bijlage 1 geeft een overzicht van de deelgebieden met daarin alle strijdige bestemmingen op kaart.

Tabel 4. Overzicht strijdige bestemmingen

Naam enkelbestemming	Strijdigheid
Agrarisch met waarden - Landschapswaarden	- De bestemmingsomschrijving bevat geen enkele verwijzing naar infrastructuur of verkeersfunctie. - Toegestane voorzieningen zijn beperkt tot agrarische activiteiten, natuur, waterbeheer en recreatieve paden (onverhard). - Een weg is een verhard verkeersobject en heeft een geheel andere ruimtelijke en functionele impact dan de genoemde bestemming. - Het realiseren van een weg zou strijdig zijn met het doel van herstel en behoud van natuurlijke en landschappelijke waarden en de beeldkwaliteit.
Agrarisch met waarden – Landschaps- en Natuurwaarden	- De bestemmingsomschrijving bevat geen enkele verwijzing naar infrastructuur of verkeersfunctie. - Toegestane voorzieningen zijn beperkt tot agrarische activiteiten, natuur, waterbeheer en recreatieve paden (onverhard). - Een weg is een verhard verkeersobject en heeft een geheel andere ruimtelijke en functionele impact dan de genoemde bestemming. - Het realiseren van een weg zou strijdig zijn met het doel van herstel en behoud van natuurlijke en landschappelijke waarden en de beeldkwaliteit.

Agrarisch – Agrarisch bedrijf	- De bestemming richt zich op bedrijfsactiviteiten en bijbehorende voorzieningen, niet op grootschalige infrastructuur. - Verkeersvoorzieningen zijn toegestaan uitsluitend in de vorm van parkeervoorzieningen op eigen terrein, niet als openbare wegen. - Een weg is een zelfstandige verkeersfunctie en valt buiten de omschreven doeleinden. - Realisatie van een weg zou strijdig zijn met het bestemmingsplan, omdat het geen ondergeschikte voorziening is maar een ingrijpende wijziging van het gebruik.
Water	- De bestemming richt zich primair op waterbeheer en natuur, niet op grootschalige infrastructuur. - Alleen ontsluiting is toegestaan waar dit expliciet is aangeduid, en langzaamverkeersroutes over bruggen, niet een doorgaande verkeersweg. - Een volwaardige weg is een zelfstandige verkeersfunctie en zou het waterbeheer en landschappelijke waarden verstoren. - Realisatie van een weg is daarom in strijd met het doel van deze bestemming.
Groen – Landschapselement	- De bestemmingsomschrijving is gericht op behoud, herstel en ontwikkeling van groen- en landschapselementen en bevat geen verwijzing naar een verkeers- of infrastructuurfunctie. - Toegestane functies beperken zich tot groen, bermen, water, voorzieningen voor langzaam verkeer en extensief recreatief medegebruik. - De verbreding van de N272 betreft een verhard verkeersobject voor gemotoriseerd verkeer, wat functioneel en ruimtelijk niet past binnen deze bestemming. - De realisatie van de weg gaat gepaard met grondverzet, verharding en (mogelijk) het verwijderen van landschapselementen, werkzaamheden die vergunningplichtig zijn en niet vallen onder normaal onderhoud of ondergeschikt gebruik.

Naam dubbelbestemming	**Strijdigheid**
Waarde – Archeologie 4	– De dubbelbestemming is gericht op bescherming van archeologische waarden, niet op infrastructuur. – Bodemverstorende ingrepen > 0,3 m diep en > 250 m² zijn vergunningplichtig en vereisen archeologisch onderzoek. – De aanleg of reconstructie van de N272 omvat grondwerkzaamheden. Realisatie van (delen van) de weg kan daarmee in strijd zijn met de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4', tenzij wordt aangetoond dat geen onevenredige aantasting van archeologische waarden optreedt.
Waarde – Archeologie 5.1	– De dubbelbestemming is gericht op bescherming van archeologische waarden, niet op infrastructuur. – Bodemverstorende ingrepen > 0,3 m diep en > 500 m² zijn vergunningplichtig en vereisen archeologisch onderzoek.

	– De aanleg of reconstructie van de N272 omvat grondwerkzaamheden. Realisatie van (delen van) de weg kan daarmee in strijd zijn met de dubbelbestemming Waarde – Archeologie 5.1, tenzij wordt aangetoond dat geen onevenredige aantasting van archeologische waarden optreedt.
Waarde – Archeologie 7	– De dubbelbestemming is gericht op bescherming van archeologische waarden, niet op infrastructuur. – Bodemverstorende ingrepen > 0,4 m diep en > 25.000 m² zijn vergunningplichtig en vereisen archeologisch onderzoek. – De aanleg of reconstructie van de N272 omvat grondwerkzaamheden. Realisatie van (delen van) de weg kan daarmee in strijd zijn met de dubbelbestemming Waarde – Archeologie 7 , tenzij wordt aangetoond dat geen onevenredige aantasting van archeologische waarden optreedt.
Leiding	– De dubbelbestemming is gericht op de bescherming van ondergrondse en bovengrondse leidingen, niet op infrastructuur. – Grondroerende werkzaamheden, verhardingen en wijzigingen van het maaiveld zijn vergunningplichtig en alleen toegestaan als de veilige ligging en continuïteit van de leidingen zijn gewaarborgd. – De aanleg of reconstructie van de N272 omvat grondwerkzaamheden en verhardingen. Realisatie van (delen van) de weg kan daarmee in strijd zijn met de dubbelbestemming Leiding, tenzij wordt aangetoond dat de veiligheid en continuïteit van de aanwezige leidingen volledig zijn gewaarborgd en de leidingbeheerder positief adviseert.
Naam functieaanduiding	**Strijdigheid**
Specifieke vorm van agrarisch met waarden - cultuurhistorisch waardevol gebied	– De gebiedsaanduiding is gericht op het behoud van cultuurhistorisch waardevolle landschaps- en verkavelingsstructuren. – De aanleg of reconstructie van de N272 omvat grondwerkzaamheden en verhardingen. Realisatie van (delen van) de weg kan daarmee in strijd zijn met de gebiedsaanduiding ‘specifieke vorm van agrarisch met waarden – cultuurhistorisch waardevol gebied’, tenzij wordt aangetoond dat geen onevenredige aantasting van cultuurhistorische waarden optreedt.
Specifieke vorm van agrarisch met waarden - struweelvogels	– De gebiedsaanduiding is gericht op het behoud en de bescherming van leefgebied voor struweelvogels. – Grondverzet, het verwijderen van landschapselementen en het aanleggen of verharden van wegen en verhardingen zijn vergunningplichtig en slechts toegestaan, indien de ecologische waarden niet onevenredig worden aangetast. – De aanleg of reconstructie van de N272 omvat grondwerkzaamheden, verhardingen en mogelijke aantasting van struweel en landschapselementen.

	Realisatie van (delen van) de weg kan daarmee in strijd zijn met de gebiedsaanduiding 'specifieke vorm van agrarisch met waarden – struweelvogels', tenzij wordt aangetoond dat geen onevenredige aantasting van het leefgebied van struweelvogels optreedt.

3.2 Mer-beoordeling

3.2.1 Mer-beoordelingsplicht

Voor bepaalde projecten geldt op grond van de Omgevingswet en het Omgevingsbesluit een verplichting om te beoordelen of een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld. Dit wordt de mer-beoordelingsplicht genoemd. Het bevoegd gezag moet bij mer-beoordelingsplichtige projecten vaststellen of er sprake is van 'aanzienlijke milieueffecten' die het doorlopen van een volledige MER-procedure noodzakelijk maken. Deze beoordeling is bedoeld om het milieu een volwaardige plaats te geven binnen de besluitvorming over het project.

3.2.2 Is voor dit project een MER nodig?

Het project 'Reconstructie N272 Gemert-Bakel' valt onder bijlage V, categorie J1 van het Omgevingsbesluit. Het project betreft een wijziging van een provinciale weg, waarvoor een mer-beoordelingsplicht geldt. Uit toetsing aan de criteria in het Omgevingsbesluit blijkt dat het project niet onder de gevallen valt waarvoor een directe mer-plicht geldt, maar wel onder de gevallen waarvoor een mer-beoordelingsplicht geldt. Daarom is voor dit project een mer-beoordeling uitgevoerd in de vorm van een aanmeldnotitie (zie bijlage 5).

3.2.3 Proces mer-beoordeling

De mer-beoordeling is uitgevoerd aan de hand van de selectiecriteria uit bijlage III van de EU-richtlijn 2014/52/EU. Daarbij zijn de kenmerken van het project, de plaats van het project en de potentiële milieueffecten onderzocht. De beoordeling is gebaseerd op diverse onderzoeken, waaronder verkeersonderzoek, bodemonderzoek, waterhuishouding, natuurtoetsen, landschaps- en cultuurhistorische analyses, akoestisch onderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek. Voor elk relevant milieuthema zijn de bestaande situatie, de verwachte effecten en eventuele mitigerende maatregelen beschreven. Waar nodig zijn aanvullende onderzoeken uitgevoerd of worden mitigerende maatregelen voorgesteld om negatieve effecten te voorkomen of te beperken.

3.2.4 Uitkomsten mer-beoordeling

Uit de mer-beoordeling blijkt dat voor geen van de onderzochte milieuthema's sprake is van aanzienlijke negatieve milieueffecten die het opstellen van een MER noodzakelijk maken. De belangrijkste bevindingen zijn:

- Het project leidt niet tot aanzienlijke negatieve effecten op verkeer, bodem, water, natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie, ruimtelijke kwaliteit, geluid, trillingen, luchtkwaliteit, externe veiligheid, gezondheid, duurzaamheid, licht, recreatie en landbouw.
- Voor natuur (Natuur Netwerk Brabant) is sprake van aantasting van circa 7.227 m², maar deze wordt gecompenseerd via een natuurcompensatieplan.

- Voor beschermde soorten en houtopstanden worden mitigerende maatregelen getroffen en waar nodig vergunningen aangevraagd.
- Voor alle overige thema's zijn de effecten beperkt of worden deze gemitigeerd door het treffen van maatregelen.

3.2.5 Conclusie

Op basis van de uitgevoerde mer-beoordeling en de selectiecriteria uit bijlage III van de EU-richtlijn 2014/52/EU wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van aanzienlijke milieueffecten die het opstellen van een MER noodzakelijk maken voor het project 'Reconstructie N272 Gemert-Bakel'. Het bevoegd gezag kan op basis hiervan besluiten dat kan worden volstaan met de opgestelde mer-beoordeling en dat een volledige mer-procedure niet nodig is.

4 Toetsing aan evenwichtige toedeling van functies aan locaties

4.1 Algemeen

4.1.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

TOETSINGSKADER

Als een ruimtelijk plan voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling, moet rekening worden gehouden met de behoefte aan die stedelijke ontwikkeling en (als die stedelijke ontwikkeling is voorzien buiten het stedelijk gebied of buiten het stedelijk groen aan de rand van de bebouwing van stedelijk gebied) de mogelijkheden om binnen dat stedelijk gebied of binnen dat stedelijk groen aan de rand van de bebouwing van stedelijk gebied in die behoefte te voorzien (artikel 5.129g Bkl).

Dit wordt de 'Laddertoets' genoemd. Voor het toetsen aan de Ladder voor duurzame verstedelijking dienen de volgende vragen te worden beantwoord:

1. Is er sprake van een stedelijke ontwikkeling?
2. Is de stedelijke ontwikkeling nieuw?
3. Wat is het ruimtelijk verzorgingsgebied?
4. Is er behoefte aan de ontwikkeling?
5. Ligt de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied?

TOETSING

De Laddertoets geldt alleen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Er moet worden beoordeeld of sprake is van een nieuw beslag op de ruimte. Daarvan is in beginsel sprake als het nieuwe ruimtelijke besluit meer bebouwing mogelijk maakt dan op grond van het voorheen geldende planologische regime aanwezig was of kon worden gerealiseerd.

De Ladder voor duurzame verstedelijking is van toepassing op nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Een stedelijke ontwikkeling wordt als volgt omschreven: "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen". Onder 'overige stedelijke voorzieningen' wordt verstaan: accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure. Gelet hierop kan worden geoordeeld dat de aanleg van een weg niet wordt aangemerkt als nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dit is in meerdere uitspraken ook bevestigd door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De Ladder voor duurzame verstedelijking is niet van toepassing op de reconstructie van de N272.

CONCLUSIE

Er is met het voornemen geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De Ladder voor duurzame verstedelijking is hiermee niet aan de orde.

4.1.2 Positieve gezondheid en toegankelijkheid

TOETSINGSKADER

In artikel 2.1 van de Omgevingswet is aangegeven dat bij het stellen van regels met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties in ieder geval rekening gehouden moet worden met het belang van het beschermen van de gezondheid.

In paragraaf 5.1.4 van het Bkl wordt ingegaan op het beschermen van de gezondheid en het milieu. Er worden instructieregels gegeven voor:

- de kwaliteit van de buitenlucht (luchtkwaliteit) (zie paragraaf 4.6.1).
- geluid door activiteiten (niet relevant voor de reconstructie van de N272).
- geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen (zie paragraaf 4.6.3).
- geluid rond luchthavens (niet relevant voor de reconstructie van de N272).
- trillingen (zie paragraaf 4.6.4).
- slagschaduw van windturbines (niet relevant voor de reconstructie van de N272).
- bodemkwaliteit (zie paragraaf 4.6.2).
- geur (zie paragraaf 4.6.5).

Voor zover van belang voor deze BOPA worden deze instructieregels in deze paragraaf behandeld. Naast deze instuctieregels gaat het bij gezondheid ook om mogelijkheden tot bewegen, ontmoeten en ontspannen.

TOETSING

Binnen het traject wordt een snelfietsroute aangelegd, wat naar verwachting licht bijdraagt aan de gezondheid door bevordering van beweging en verbetering van recreatiemogelijkheden. Ook wordt een fietstunnel (Eeuwsel) gerealiseerd.

Bij het ontwerp van de fietstunnel is rekening gehouden met zowel de inpassing in het landschap als de toegankelijkheid voor verschillende gebruikers. De hellingbanen van de tunnel hebben, vanwege de beschikbare ruimte en landschappelijke overwegingen, een hellingspercentage van 5,6% aan de noordzijde en 6% aan de zuidzijde. Hierdoor is de tunnel minder goed toegankelijk voor sommige mindervalide gebruikers, zoals mensen in een rolstoel of met beperkte mobiliteit.

Deze ontwerpkeuze is gebaseerd op het afwegen van toegankelijkheid en technische en landschappelijke vereisten binnen de bestaande infrastructuur en beschikbare ruimte. Het resultaat voldoet mogelijk niet volledig aan de wensen van alle gebruikers, maar er is gestreefd naar een zo evenwichtig mogelijke oplossing.

Het ontwerp voldoet aan de wettelijke eisen van het Bkl waarmee aan de eisen voor zowel toegankelijkheid als ruimtelijke kwaliteit en veiligheid binnen het projectgebied wordt voldaan.

CONCLUSIE

Het project levert een bijdrage aan gezondheid en bereikbaarheid. Het project is op dit punt niet evident onuitvoerbaar en kan op aanvaardbare wijze worden gerealiseerd.

4.1.3 Duurzaamheid

TOETSINGSKADER

Te zijner tijd zullen in het omgevingsplan ten aanzien van duurzaamheid omgevingswaarden worden vastgelegd. Deze worden gebaseerd op het gemeentelijke beleid zoals opgenomen in de omgevingsvisie. Nagegaan moet worden of hieraan toepassing is gegeven. Indien dit het geval is, dient het initiatief te worden getoetst aan deze omgevingswaarden. In het omgevingsplan van de gemeente zijn op dit moment nog geen omgevingswaarden vastgelegd.

Doelen van de Omgevingswet zijn onder meer het tegengaan van klimaatverandering, het beheer van geobiologische en geothermische systemen en ecosystemen en het beheer van natuurlijke hulpbronnen. Met het oog op die doelen moet het project aan het omgevingsaspect duurzaamheid worden getoetst. Aanvullend zijn in de bruidsschat regels op het gebied van energiebesparende maatregelen opgenomen.

TOETSING

Bij de aanleg van de weg, het snelfietspad en de fietstunnel Eeuwsel wordt ingezet op het gebruik van duurzame materialen, met een duidelijke voorkeur voor hernieuwbare grondstoffen. Voor de tunnel Eeuwsel worden circulaire ontwerpprincipes toegepast, waaronder levensduurverlenging, duurzaam materiaalgebruik en losmaakbaarheid, zodat onderdelen kunnen worden hergebruikt. In de tunnel wordt tevens gebruikgemaakt van bewegingssensoren voor de verlichting: wanneer voetgangers of fietsers naderen, schakelen de lampen geleidelijk in en doven ze langzaam bij het verlaten van de tunnel. Dit systeem resulteert in een lager energieverbruik en draagt daarmee bij aan de duurzaamheid van het project.

Daarnaast heeft de provincie voor de reconstructie van de N272 een verhoogd ambitieniveau vastgesteld ten aanzien van waterbeheer en klimaatadaptatie. Zo worden langs het fietspad van de snelfietsroute bomen aangeplant die schaduw bieden aan fietsers en hittestress helpen voorkomen. De bestaande wateroppervlakte wordt vergroot door in het ontwerp wadi's en vijvers in te passen, conform de eisen van het waterschap als compensatie voor extra verharding. Ook gedurende de realisatiefase van het project blijft het thema energie van belang, met nadruk op de reductie van energieverbruik en CO_2-uitstoot.

CONCLUSIE

Het project voldoet aan de duurzaamheidsdoelen van de Omgevingswet door toepassing van circulaire ontwerpprincipes, energiebesparende maatregelen en klimaatadaptieve ingrepen. Daarmee draagt de reconstructie van de N272 op aanvaardbare wijze bij aan een toekomstbestendige en milieuvriendelijke inrichting.

4.1.4 Welstand

Een welstandstoets is in dit geval niet van toepassing, aangezien het project geen woningbouw betreft. De ruimtelijke kwaliteit wordt behandeld in paragraaf 2.5.

4.2 Cultureel erfgoed

4.2.1 Archeologie

TOETSINGSKADER

In het Bkl is ten aanzien van de bescherming van archeologie een aantal beginselen geformuleerd (artikel 5.130 Bkl). Deze beginselen richten zich op de omgang met monumenten die op grond van het omgevingsplan zijn beschermd, archeologische monumenten, (voorbeschermde) rijksmonumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten en beschermde cultuurlandschappen.

TOETSING

Voor het project is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 7.1), beoordeeld door de gemeenten Gemert-Bakel en Laarbeek via de Omgevingsdienst Zuidoost Brabant. Beide beoordelingen concludeerden dat het onderzoek op essentiële punten moest worden aangevuld. Hiervoor is een oplegnotitie opgesteld (zie bijlage 7.2), die zich specifiek richt op de punten uit deze beoordelingen.

Op basis van het onderzoek is in de oplegnotitie een archeologische advieskaart (zie figuur 8) opgesteld met daarop de archeologische verwachtingen in het projectgebied. Zones binnen het bestaande ruimtebeslag van de weg (d.w.z. de bestaande weg inclusief fietspaden en flankerende bermsloten) zijn apart gemarkeerd op de kaart omdat hier binnen de bestaande verstoring wordt gebleven. Binnen het projectgebied, buiten het bestaand ruimtebeslag om, zijn zones met lage tot (middel)hoge verwachting en gebieden met historisch/middeleeuws erfgoed aanwezig.

Binnen het bestaande ruimtebeslag van de weg (weg, fietspaden, bermsloten) is geen vervolgonderzoek nodig, omdat de bodem hier al verstoord is. Buiten het bestaande ruimtebeslag wordt er wel verwacht dat vervolgonderzoeken nodig zijn, vanwege de (middel)hoge verwachting en historisch- of middeleeuws erf. Als uit het vervolgonderzoek waardevolle vondsten of structuren aan het licht komen, worden passende maatregelen genomen om negatieve effecten te voorkomen.

De toetsing en onderzoeksverplichtingen sluiten aan bij het Parapluplan Archeologie en monumenten gemeente Laarbeek (NL.IMRO.1659.BPARCHMON-VG01), waarin voor de gemeente Laarbeek regels zijn opgenomen ter bescherming van archeologische waarden en verwachtingsgebieden. Dit parapluplan bepaalt dat bij bodemverstorende ingrepen binnen gebieden met een (middel)hoge archeologische verwachting of bekende archeologische waarden archeologisch onderzoek noodzakelijk kan zijn.

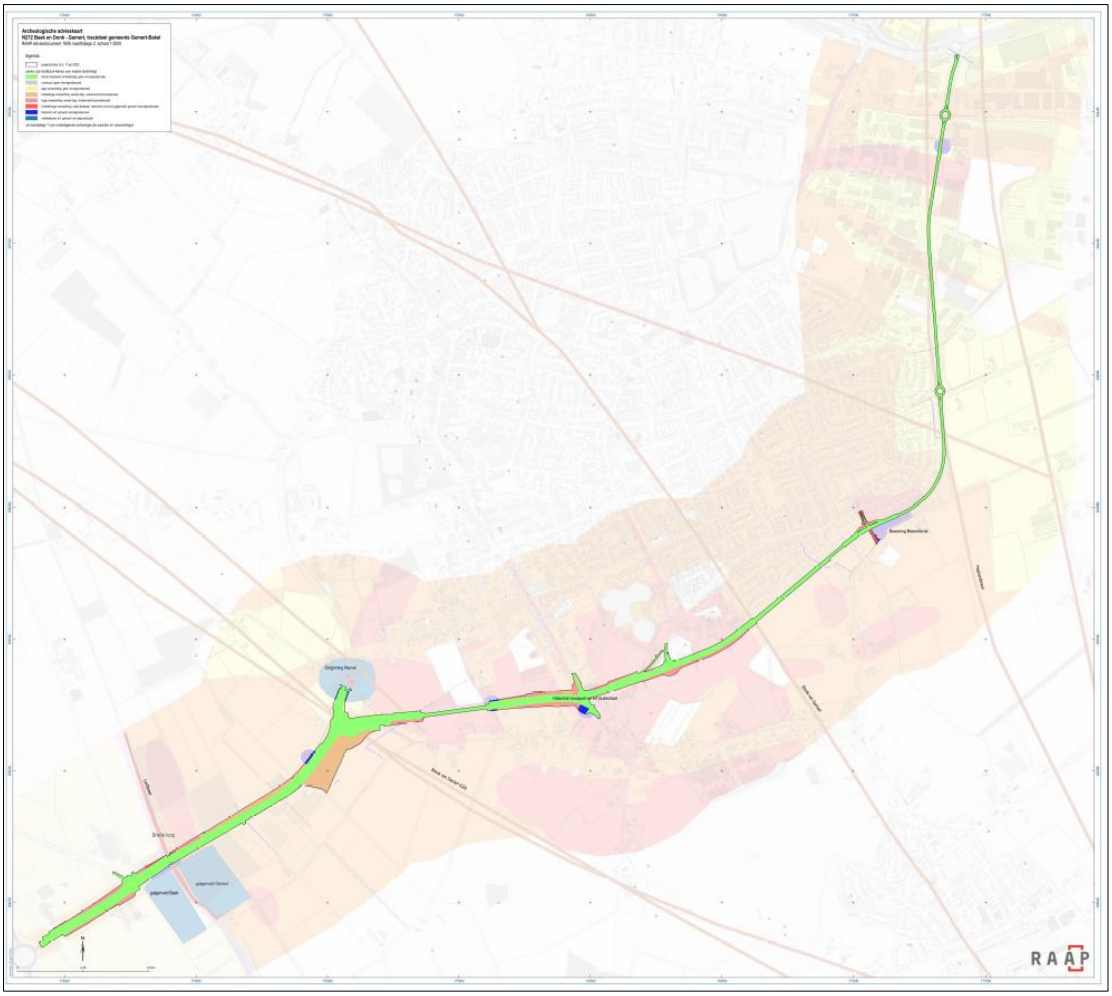


Fig. 8. Archeologische advieskaart tracédeel N272 (bron: RAAP)

CONCLUSIE

Er worden geen negatieve effecten ten aanzien van archeologie verwacht binnen het bestaande ruimtebeslag. Waar buiten het bestaande ruimtebeslag archeologische waarden kunnen voorkomen, wordt nader onderzoek geadviseerd. Bij waardevolle vondsten of structuren worden maatregelen genomen om schade te voorkomen. Op basis hiervan is het project niet evident onuitvoerbaar.

4.2.2 Cultuurhistorie

In het rapport 'Ruimtelijk kwaliteitsplan, landschapsplan en beeldkwaliteitsplan' van TAUW (kenmerk R014-1291461KME-V05) wordt nader ingegaan op het aspect cultuurhistorie (zie bijlage 4).
Het plan beschrijft hoe de weg en bijbehorende voorzieningen worden ingepast in het landschap, met behoud en versterking van kernkwaliteiten zoals beken, houtwallen, houtsingels en cultuurhistorische structuren.

Het gebied rond de N272 kent waardevolle cultuurhistorische elementen, zoals:

- de middeleeuwse landweer bij de Snelle Loop;
- historische wegenstructuren, oude akkercomplexen (essen), houtwallen, houtsingels en beken;
- de molen 'de Volksvriend' bij de Oudestraat.

Voor de reconstructie van de N272 is het uitgangspunt dat cultuurhistorische waarden zoveel mogelijk worden behouden en versterkt. Waar mogelijk worden historische structuren hersteld of geaccentueerd, bijvoorbeeld door:

- herstel van de zichtbaarheid van de Snelle Loop en de landweer;
- behoud en herstel van bomenrijen, houtsingels en houtwallen;
- het benadrukken van historische wegenstructuren door beplanting of markante bomen.

Ingrepen die leiden tot het kappen van beschermde bomen of aantasting van cultuurhistorische structuren vereisen een omgevingsvergunning en een zorgvuldige afweging, inclusief compensatie. De effecten op natuur, landschap en ecologie worden geborgd via de kapvergunning en de bijbehorende toetsing aan gemeentelijke/provinciale regels.

4.3 Weging van het waterbelang

4.3.1 Toetsingskader

WATERSCHAPSVERORDENING AA EN MAAS

De Waterschapsverordening is een aanvulling op de Omgevingswet en regelt activiteiten in, op en rond watergangen en grondwater. Belangrijke punten:

- Vergunningplicht voor wateractiviteiten: dempen van sloten, plaatsen van duikers, lozingen en grondwateronttrekkingen vereisen een omgevingsvergunning. Deze vergunning mag alleen worden verleend als de activiteit verenigbaar is met het voorkomen van wateroverlast, het beschermen van waterkwaliteit en het behoud van maatschappelijke functies van watersystemen.
- Onderhoudsplicht en legger: A- en B-watergangen moeten conform de legger in stand worden gehouden. Voor de N272 betekent dit dat bij verlegging of demping van watergangen compensatie verplicht is en dat onderhoudsstroken (5 m bij A-watergangen, 3 m bij B-watergangen) behouden moeten blijven.
- Hydrologische uitgangspunten: het project moet rekening houden met peilbesluiten en afvoercapaciteit om wateroverlast te voorkomen.

WATERBEHEERPLAN 2022-2027 WATERSCHAP AA EN MAAS

Het Waterbeheerplan 2022-2027 geeft strategische doelen voor veilig, voldoende en schoon water en speelt in op klimaatverandering. Kernpunten zijn:

- Klimaatadaptatie: maatregelen tegen wateroverlast, droogte en hittestress zijn verplicht. Het waterschap hanteert water als leidend principe bij ruimtelijke ingrepen.
- Robuust watersysteem: behoud van doorstroming en bergingscapaciteit, inclusief ecologische kwaliteit van beken en sloten.
- Samenwerking: projecten zoals N272 moeten integraal worden afgestemd met het waterschap en bijdragen aan doelen zoals biodiversiteit en waterkwaliteit.

OMGEVINGSVERORDENING NOORD-BRABANT

De verordening stelt omgevingswaarden en instructieregels voor water:

- Artikel 2.3 Norm wateroverlast buiten stedelijk gebied: voor hoofdinfrastructuur geldt een overstromingskans van max. 1/100 per jaar. Het ontwerp moet aantonen dat deze norm wordt gehaald.
- Instructieregels voor provinciale wegen (artikel 5.60): maatregelen moeten in samenhang met de omgeving worden getroffen, inclusief waterhuishouding en ecologische kwaliteit.
- Grondwaterbescherming: regels voor onttrekkingen en infiltratie, relevant bij aanleg van wadi's en eventuele bemalingen.

4.3.2 Waterkwaliteit

Ten behoeve van het thema water is een notitie waterhuishouding opgesteld ('Notitie waterhuishouding', TAUW BV, bijlage 2 van PNB, ROVK.ID.2021, N272.10, Ontwerpnota concept referentieontwerp, R015-1291461PRJ-V04-evm-NL, 14 januari 2026 (onderdeel van bijlage 2 bij deze BOPA)). In deze notitie worden de huidige situatie, opgaven vanuit het waterschap en uitwerking van deze opgaven toegelicht.

Volgens de notitie waterhuishouding functioneert het watersysteem goed en zijn er geen aanwijzingen voor structurele problemen met de waterkwaliteit. De watergangen worden periodiek opgeschoond, waarbij slib, overtollige waterplanten en zwerfafval worden verwijderd. Dit onderhoud gebeurt gefaseerd en ecologisch verantwoord, zodat de natuurlijke oevers en biodiversiteit behouden blijven.

Bij demping of verlegging van watergangen wordt de waterkwaliteit geborgd door het profiel en de verbindingen van de watergangen te behouden of te herstellen. Het project voldoet hiermee aan de eisen van het Waterbeheerplan 2022-2027 van Waterschap Aa en Maas en de Omgevingsverordening Noord-Brabant, die beide het behoud van een goede ecologische en chemische waterkwaliteit als uitgangspunt hanteren.

4.3.3 Waterkwantiteit

De herinrichting van de N272 leidt tot een toename van verhard oppervlak, waardoor extra waterberging noodzakelijk is. In het ontwerp is per deelgebied berekend hoeveel berging nodig is en hoe deze wordt gerealiseerd, bijvoorbeeld door uitbreiding van bestaande B- en C-watergangen en aanleg van wadi's en vijvers.

Tabel 4. De opgave per deelgebied, de huidige berging, de nieuwe berging in wadi's en vijvers en de resterende watergingsopgave per deelgebied

Deelgebied	Benodigde berging voor compensatie oppervlak (m³)	Huidige berging in B/C watergangen (m³)	Huidige berging in vijvers/wadi's (m³)	Nieuwe berging in wadi's en vijvers (m³)	Resterende waterbergingsopgave (m³)
1	305	412	0	0	717
2	180	280	0	0	459
3	169	205	0	0	374
4	264	253	0	2203	-1589
5	802	1608	2329	2134	2629
6	120	497	181	0	799
Totaal	**1.840**	**3.255**	**2.510**	**4.337**	**3.389**

Vanuit de eisen van Waterschap Aa en Maas liggen er drie opgaven voor deze herinrichting:

- Opgave 1 - Behoud van transportfunctie van bestaande A-watergangen: bij dempen van A-watergangen dient de afvoerroute niet verstoord te worden. Compensatie voor het dempen moet daarom gebeuren door de A-watergangen te verplaatsen.
- Opgave 2 - Compensatie voor dempen van bestaande waterlichamen: bestaande waterlichamen die worden gedempt, dienen te worden gecompenseerd door het oppervlak aan te dempen oppervlaktewater op een andere locatie te realiseren.
- Opgave 3 - Compensatie voor extra (half)verhard oppervlak: voor extra verharding dient 60 mm statische berging te worden gerealiseerd.

Voor iedere opgave is in verband met het project een werkwijze opgesteld om aan deze opgave te voldoen. Deze is per opgave toegelicht:

OPGAVE 1 - BEHOUD VAN TRANSPORTFUNCTIE VAN BESTAANDE A-WATERGANGEN

Het huidig profiel van de A-watergangen wordt qua diepte en breedte één op één overgenomen in de verplaatste A-watergang waardoor deze dezelfde transportfunctie behoudt. Deze verplaatste A-watergang wordt binnen het projectgebied gerealiseerd. Daarnaast blijven de verbindingen met andere A-watergangen gehandhaafd, zodat de afvoerroute niet wordt verstoord. De transportfunctie en afvoerroute van de bestaande A-watergangen veranderen daarmee niet.

OPGAVE 2 - COMPENSATIE VOOR DEMPEN VAN OVERIGE WATERLICHAMEN

Bij het dempen van overige waterlichamen (B- en C-watergangen) wordt op een andere locatie hetzelfde oppervlak aan oppervlaktewater aangelegd ter compensatie. Daarnaast wordt de effectieve berging van de bestaande waterlichamen gehandhaafd in de nieuwe waterlichamen, door het profiel van de bestaande waterlichamen over te nemen tot een maximale diepte van de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG). Bij het dempen of verleggen van een B-watergang blijven de verbindingen met andere B-watergangen gehandhaafd, zodat de afvoerroute niet wordt verstoord. De transportfunctie en afvoerroute van de bestaande B-watergangen veranderen daarmee niet.

OPGAVE 3 - COMPENSATIE VOOR EXTRA (HALF)VERHARD OPPERVLAK

Compensatie voor toename aan halfverhard oppervlak (middenbermen) en volledig verhard oppervlak wordt gerealiseerd door nieuwe waterberging te creëren binnen het projectgebied. Halfverharding telt volledig mee als verharding. Waterberging kan worden gerealiseerd door bestaande of geprojecteerde B- of C-watergangen uit te breiden zodat er extra berging ontstaat of door extra watergangen te realiseren. Binnen de projectcontouren kent het waterschap geen C-watergang. (Extra) berging is alleen in greppels/sloten toegepast. Bij de A- en B-watergangen in het projectgebied is dus geen (extra) waterberging toegepast.

Tevens geldt mogelijk ook een vergunningplicht voor het verplaatsen en/of verlengen van een duiker. Indien hier sprake van is, wordt dit afgestemd met het waterschap en wordt deze vergunning aangevraagd.

4.3.4 Onderhoudslegger waterschap

Het beheer en onderhoud van de watergangen is geregeld in de onderhoudslegger van het Waterschap Aa en Maas. A-watergangen worden door het waterschap beheerd, met een onderhoudsstrook van 5 m breed. B-watergangen vallen onder verantwoordelijkheid van de grondeigenaar, met een onderhoudsstrook van minimaal 3 m. In het ontwerp is rekening gehouden met deze onderhoudsstroken, zodat het reguliere onderhoud goed kan plaatsvinden (zie figuur 9).
De profielen van de watergangen worden afgestemd op de eisen uit de legger, en bij verlegging of aanleg van nieuwe watergangen worden deze eisen integraal meegenomen.



Fig. 9. Uitsnede van de leggerkaart met A- (blauwe lijn) en B-(groene lijn) watergangen en bijbehorende onderhoudsstroken (oranje) (bron: Legger kaart waterschap Aa en Maas)

4.3.5 Conclusie

Waterkwaliteit, waterkwantiteit en onderhoud zijn geborgd door passende maatregelen en het naleven van de relevante beleidskaders. Er zijn geen belemmeringen geconstateerd die de uitvoerbaarheid van het project op het aspect water in de weg staan. Het project is daarmee met betrekking tot water niet evident onuitvoerbaar.

4.4 Verkeer en parkeren

4.4.1 Toetsingskader

Voor een ruimtelijk plan geldt dat de verkeerseffecten die optreden als gevolg van een planvoornemen in het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties moeten worden onderbouwd. De nadruk ligt daarbij op de effecten van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en parkeren (bereikbaarheid), de verkeersveiligheid en de verkeershinder (leefbaarheid). De Omgevingswet en het Bkl stellen geen specifieke regels op dit gebied.

4.4.2 Toetsing verkeersgeneratie

Door Goudappel is de ‘Planstudie N272 Beek en Donk – Gemert’ uitgevoerd. Dit verkeersrapport is als bijlage 8 toegevoegd aan deze BOPA. Voor de beoordeling van de verkeersgeneratie is gebruikgemaakt

van het verkeersmodel Zuidoost-Brabant BBMA2024, scenario Hoog. Dit model is gevalideerd met recente verkeerstellingen en houdt rekening met alle relevante ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw, bedrijventerreinen) in Gemert-Bakel en Laarbeek. Het prognosejaar is 2040.

Uit de modelresultaten blijkt dat de verkeersintensiteiten op de N272 tot 2040 aanzienlijk toenemen. Op het drukste deel (tussen de N279 en de West-Om) stijgt het aantal motorvoertuigen van circa 21.500 naar 24.600 per etmaal (+18%). Op andere delen van de N272 loopt de toename op tot ruim 30%, met een uitschieter van +50% tussen Heijtsveld en Rooije Hoefsedijk. Deze groei is grotendeels toe te schrijven aan autonome ontwikkelingen en geplande woningbouw en bedrijventerreinen.

Ondanks deze toename blijven de I/C-verhoudingen op de wegvakken onder de grenswaarde van 0,80. Dit betekent dat de bestaande wegconfiguratie (1x2 rijstroken) ook in 2040 voldoende capaciteit biedt om het verkeer af te wikkelen. Eventuele congestie wordt vooral verwacht bij de kruispunten. Hiervoor zijn in het VKA+ Waardegedreven N272 passende maatregelen voorzien, zoals de aanleg van verkeersregelinstallaties (VRI's), turborotondes en bypasses.

4.4.3 Toetsing parkeren

Het planvoornemen heeft geen consequenties voor het onderdeel parkeren, omdat het een regionale doorgaande verbindingsweg betreft waarvoor geen parkeervoorzieningen zijn gepland.

4.4.4 Conclusie

Het voorgenomen project van reconstructie van de N272 is, met de voorgestelde aanpassingen bij de kruispunten, voldoende robuust om de toekomstige verkeersstromen te verwerken. Er zijn ook geen knelpunten te verwachten op het gebied van parkeren.

4.5 Ecologie

4.5.1 Toetsingskader

Ter bescherming van de natuur zijn in het Bkl diverse regels opgenomen. Deze regels komen grotendeels overeen met de regels die waren opgenomen in de Wet natuurbescherming (Wnb). Het gaat hierbij in de eerste plaats om regels voor de gebiedsbescherming van aangewezen Natura 2000-gebieden, regels voor de soortenbescherming van te beschermen planten en diersoorten (waaronder vogels) en regels ter bescherming van houtopstanden. Het gebieds- en soortenbeschermingsregime vloeit voor een belangrijk deel voort uit twee Europese richtlijnen, te weten de Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en de Habitatrichtlijn (92/43/EEG).

4.5.2 Bescherming van Natura 2000-gebieden

Vanwege de afstand van het projectgebied tot de Natura 2000-gebieden is alleen stikstofdepositie een relevante verstoringsfactor. Andere effecten zijn op voorhand met zekerheid uitgesloten. Door TAUW is een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd voor dit project (Stikstofdepositie-onderzoek reconstructie N272 bij Gemert, 14 oktober 2025, bijlage 9). De bijdrage aan de stikstofdepositie van het project is berekend met de vigerende versie van het rekeninstrument AERIUS Calculator (versie

2025.0.1). Het projectgebied ligt niet binnen een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied (Deurnsche Peel & Mariapeel) bevindt zich op circa 10 km afstand.

Uit de uitgevoerde AERIUS-berekeningen blijkt dat er aantoonbaar geen sprake is van extra stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de gebruiksfase van het project. Uit deze berekeningen blijkt verder dat er in de aanlegfase wel sprake is van een tijdelijke toename van stikstofdepositie op enkele stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de omgeving. Deze tijdelijke projectbijdrage is echter zeer gering en bedraagt maximaal 0,03 mol n/ha/jaar.

De zeer beperkte en tijdelijke depositie biedt de mogelijkheid om via een ecologische gebiedsgerichte analyse aan te tonen dat er geen sprake is van significante negatieve effecten (de voortoets, zoals onder andere ook is gedaan binnen Porthos, ECLI:NL:RVS:2023:3129, 'Porthos'). In dat geval is geen sprake van een Natura 2000-activiteit onder de Omgevingswet en is hiervoor geen vergunning benodigd. Voor BOPA wordt volstaan met een uitvoerbaarheidstoets, waarbij wordt gemotiveerd dat de uitvoering van de voorgenomen activiteit niet op voorhand onmogelijk is op basis van de geldende wet- en regelgeving voor de bescherming van Natura 2000-gebieden.

Tussen nu en uitvoering liggen nog diverse jaren. Het uitvoeren van een voortoets is daarom op dit moment niet zinvol, aangezien deze achterhaald zal zijn bij de start van de uitvoering en dan dient te worden geactualiseerd. Er is bovendien voldoende rechtsbescherming met betrekking tot het voorkomen van negatieve effecten op Natura-2000 gebieden: Initiatiefnemer is juridisch verplicht aan actuele wet- en regelgeving te voldoen, bij de aanvang van de uitvoering.

Bij de ecologische beoordeling van een project of plan staat de vraag centraal in hoeverre de (in dit geval uitsluitend tijdelijke) extra stikstofdepositie als gevolg van het voornemen kan leiden tot significant negatieve gevolgen. Er is geen wetenschappelijk onderbouwde generieke grenswaarde voorhanden om significantie te bepalen op het moment dat er sprake is van een overbelasting van een stikstofgevoelig habitattype of leefgebied. Voor heel geringe tijdelijke projectbijdragen, zoals in dit geval maximaal 0,03 mol N/ha, kan echter wel voldoende worden onderbouwd dat deze niet kunnen leiden tot waarneembare of meetbare kwaliteitsverliezen. Op dat moment is geen sprake van een ecologisch relevante depositiebijdrage. De onderbouwing bestaat daarbij uit gebiedsspecifieke en generieke argumenten:

GEBIEDSSPECIFIEKE ARGUMENTEN

- De staat van instandhouding (mate van doelrealisatie) en de trend. Bij een goede staat van instandhouding en neutrale of positieve trend is het risico op een effect door een depositietoename duidelijk kleiner
- De mate waarin stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied een dominante drukfactor is. De relatie met andere drukfactoren, maar ook met natuurlijke vormen van dynamiek en met beheer is daarbij relevant.

– De mate waarin het leefgebied of habitattype door het projecteffect geraakt wordt. Naar mate dit een kleiner deel van het aanwezige areaal is, neemt het risico op een relevant effect op gebiedsniveau af.

GENERIEKE ARGUMENTEN

In het algemeen kan daarom voor de berekende projectbijdrage in de aanlegfase het volgende worden gesteld:

– Ecologisch gezien, zijn er op basis van wetenschappelijk onderzoek geen aantoonbare verschillen in de kwaliteit van een habitat aangetoond met depositiewaarden die kleiner zijn dan 1 kg stikstof per hectare per jaar (Cunha et al., 2002; Krupa, 2003; Lilleskov et al., 2019; Van Dobben et al., 2012). Deze hoeveelheid staat ongeveer gelijk aan een depositie van 70 mol N per hectare per jaar. Onderzoek geeft dan ook aan dat de KDW met een onzekerheidsmarge van 70 mol N/ha/jaar moeten worden gehanteerd (van Dobben et al., 2012). In de praktijk varieert de stikstofdepositie op habitattypen van nature binnen en tussen jaren, waardoor een exacte relatie tussen de hoogte van de depositie en de kwaliteit van een habitat niet is te leggen. Door meteorologische omstandigheden van jaar tot jaar treden variaties in de depositie op in de orde van grootte van 10% (Velders et al., 2018). Bij de huidige gemiddelde landelijke achtergronddepositie van circa 1.700 mol N/ha/jaar is de jaarlijkse variatie circa 170 mol N/ha/jaar. De omvang van een tijdelijke projectbijdrage van maximaal 0,03 mol N/ha/j is in vergelijking met de hiervoor beschreven onzekerheidsmarge en de jaarlijkse fluctuatie, bij een behoudend aangehouden gemiddelde achtergronddepositie van 1.500 mol N/ha/j, te verwaarlozen. De maximale projectbijdrage van 0,03 mol is dan slechts ordegrootte 0,001% van de achtergronddepositie

– De aanwezige habitattypen in Nederland produceren afhankelijk van de productiviteit jaarlijks 2.000 – 6.000 kg droge stof per hectare. Voor deze biomassaproductie is gemiddeld 30 – 90 kg N/ha/jaar nodig (circa 2.150 – 6.400 mol N/ha/jaar). Dit betreft de totale aanvoer van stikstof, dus ook vanuit bronnen naast atmosferische depositie zoals via grond- en oppervlaktewater, nalevering uit de bodem, mineralisatie van organisch materiaal en natuurlijke bemesting (via dieren of vee dat ingezet wordt bij natuurlijke begrazing). Een eenmalige depositie van 1 mol N/ha/jaar komt overeen met 0,02 – 0,05% van de jaarlijks benodigde hoeveelheid stikstof voor natuurlijke habitats. Een deel hiervan zal uitspoelen naar het grondwater of uit de bodem verdwijnen door denitrificatie. Ook wanneer deze dosis volledig ter beschikking komt aan de vegetatie, zullen toenames van enkele molen niet leiden tot meetbare veranderingen in groeisnelheid van individuele planten, en daarmee tot veranderingen in concurrentiepositie tussen soorten onderling (Kleijberg, 2020). Een maximale tijdelijke projectbijdrage van 0,03 mol heeft dus geen invloed op het regulier natuurbeheer van habitattypen of leefgebieden die daarvan afhankelijk zijn, omdat de invloed op bijvoorbeeld biomassaproductie verwaarloosbaar klein is en zeker niet leidt tot meetbaar meer onderhoudswerk of te verwijderen biomassa. De projectbijdrage is ook in vergelijking met de totale stikstofkringloop van natuurlijke habitats met een biomassaproductie van tientallen kg N/ha/j te verwaarlozen.

Pas in geval van een (veel) hogere en daardoor relevante stikstofdepositiebijdrage treden, pas na meerdere jaren voortdurende depositie, mogelijk ecologische effecten op in de vorm van kwaliteitsverlies en uiteindelijk areaalverlies. Daarom mag ervan worden uitgegaan dat de berekende tijdelijke projectbijdrage, bij een nadere analyse van de effecten op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in een op te stellen voortoets ten behoeve van de realisatiefase, nooit tot het oordeel zal leiden dat sprake zal zijn van significant negatieve gevolgen.

Daarmee is op voorhand duidelijk dat het project op het gebied van Natura 2000 en stikstof uitvoerbaar zal zijn binnen de geldende kaders. Daarnaast zullen op termijn er ook nog voldoende mogelijkheden zijn om de projectbijdrage zo nodig te minimaliseren. Daarbij valt te denken aan:

- inzet van elektrisch materieel;
- alternatieve bouwfasering;
- spreiden werk over meerdere stikstofjaren;
- verkennen van alternatieve, lokale omleidingsroute.

4.5.3 Natuur Netwerk Brabant

Aan de noord- en zuidkant van het projectgebied ligt de projectlocatie deels in en direct aan het Natuur Netwerk Brabant (NNB). Dit is te zien op figuur 10 (tussen rotonde N272-N279 en rotonde West-Om ligt de weg in NNB). Nabij Zuid-Om ligt ook nog een stukje NNB, maar daar vinden geen werkzaamheden plaats die ruimtebeslag leggen op dit stukje NNB.

De NNB-gebieden zijn extra beschermd door de provincie Noord-Brabant. Door de aanleg van de weg wordt circa 7.227 m² NNB aangetast (in totaal, op grondgebied van zowel de gemeente Gemert-Bakel als de gemeente Laarbeek), verdeeld over verschillende natuurbeheertypen. Zie navolgend figuur.

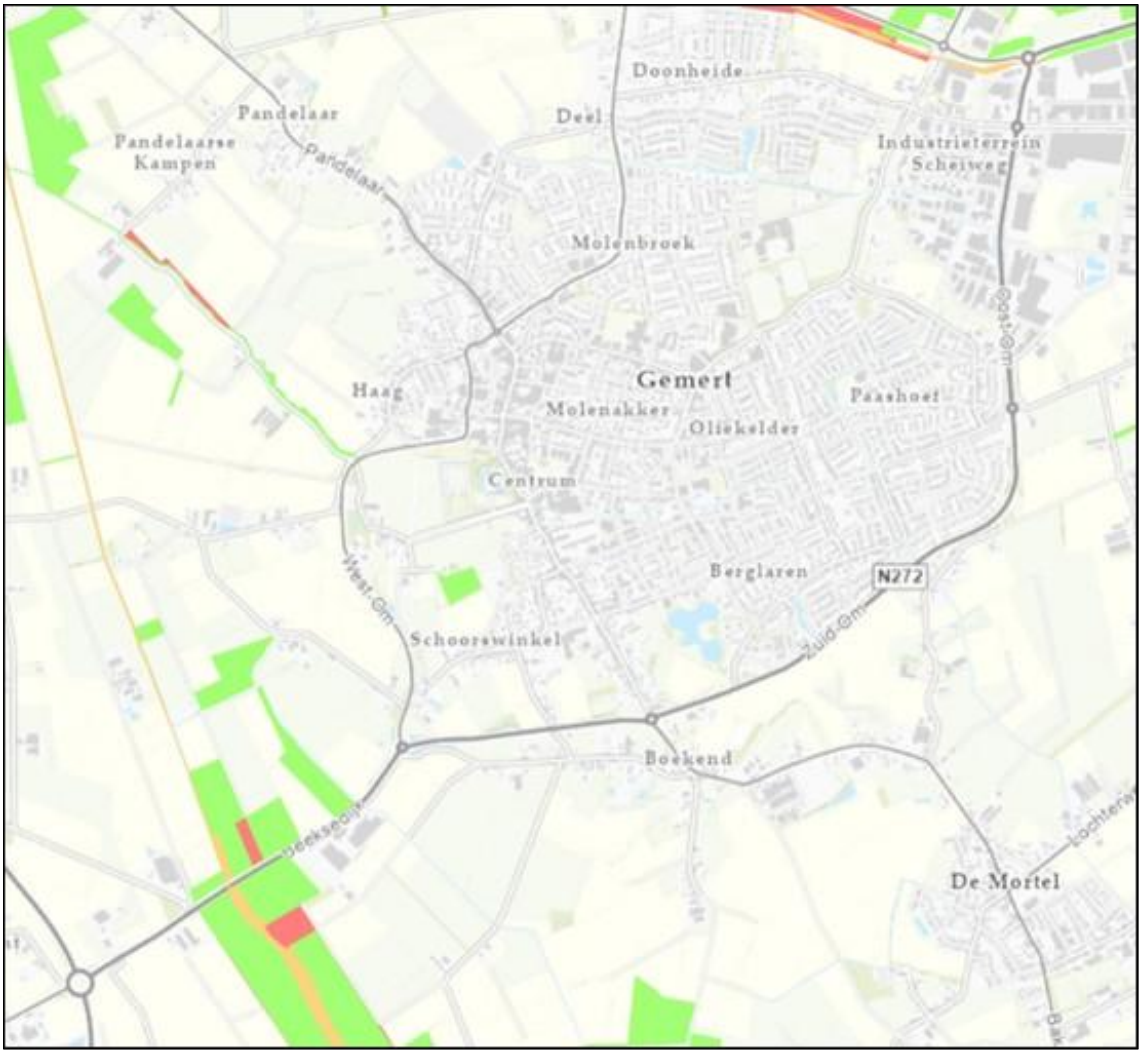


Fig. 10. De N272 en omliggende NNB (NNB weergeven in groen, oranje en rood) (bron: Kaartbank provincie Noord-Brabant, Kaartbank)

Het voorgenomen plan brengt met zich mee dat een gedeelte van het NNB aan de noordzijde van de weg zal moeten wijken ten behoeve van de aanleg. Binnen dit gebied bevinden zich natuurbeheertypen met een oppervlakte van circa 7.042 m², alsmede een relatief smalle strook van het NNB met een oppervlakte van circa 185 m² die niet als natuurbeheertype is ingedeeld. In totaal wordt daardoor een oppervlakte van 7.227 m² van het NNB aangetast.
Conform de Omgevingsverordening Noord-Brabant is door TAUW een 'nee, tenzij'-toets uitgevoerd (zie bijlage 10). In de effectenstudie (zie bijlage 11) is beoordeeld:

- welke varianten van het project N615/N272 leiden tot aantasting van NNN-gebieden.
- of de noodzaak van de ingreep kan worden onderbouwd met groot openbaar belang.
- hoe mitigerende maatregelen en compensatie worden ingezet om negatieve effecten te beperken.

Voor de voorkeursvariant is vastgesteld dat:

- de ingreep noodzakelijk is voor verkeersveiligheid en doorstroming;

- er geen haalbare alternatieven zijn die het doel bereiken zonder aantasting;
- compensatie wordt voorzien door natuurontwikkeling elders, conform provinciale richtlijnen.

Omdat negatieve effecten niet volledig kunnen worden voorkomen, is het opstellen van een natuurcompensatieplan verplicht. Hierin worden maatregelen opgenomen om het verlies aan natuur en soorten te compenseren. Door deze compensatie worden aanzienlijke negatieve effecten gemitigeerd.

De compensatie zelf is nader uitgewerkt in een apart compensatieplan Natuurnetwerk Nederland (Natuurcompensatieplan N272.10, bijlage 12). De compensatie vindt plaats door middel van fysieke compensatie. Bij fysieke compensatie wordt 'nieuwe natuur' gerealiseerd. Hier is rekening gehouden met compensatiefactoren en natuurbeheertypen. In afstemming met de provincie Noord-Brabant en de gemeente Gemert-Bakel is een locatie voor natuurcompensatie gevonden.

Het totale oppervlak van het gebied waar de compensatie gaat plaatsvinden, is 5 ha. Dit biedt voldoende ruimte voor de gehele noodzakelijk compensatie. Voor de beheertypen geldt dat er moet worden gecompenseerd met een gelijkwaardig beheertype. Bostypen dienen te worden gecompenseerd door middel van bos en open beheertypen dienen gecompenseerd te worden door open beheertypen. Zie daarvoor rapport R017-1291461 Compensatieplan Natuurnetwerk Nederland N272.10 (zie bijlage 12). Precieze invulling van het gebied is geen onderdeel van het compensatieplan.

Voor de groeninpassing en natuurcompensatie is ook een ruimtelijk- en beeldkwaliteitsplan opgesteld dat grotendeels is overgenomen in het ruimtelijk ontwerp. Zie daarvoor het rapport 'Ruimtelijk kwaliteitsplan, landschapsplan en beeldkwaliteitsplan' van TAUW (kenmerk R014-1291461KME-V05; zie bijlage 4).

4.5.4 Houtopstanden

Langs het tracé bevinden zich beschermde bomen en houtopstanden, zoals vastgelegd op de groene kaart van de gemeente Laarbeek. Bij het ontwerp is het uitgangspunt om zoveel mogelijk bomen te behouden. Indien kap noodzakelijk is, wordt dit gecompenseerd door herplant binnen het projectgebied. Voor de te kappen bomen wordt een omgevingsvergunning aangevraagd, conform de gemeentelijke bomenverordeningen. Eventuele negatieve effecten worden gecompenseerd door het realiseren van nieuwe natuur.

In totaal is er een compensatie van 1,1 hectare noodzakelijk. Voor de beheertypen geldt dat er gecompenseerd moet worden met een gelijkwaardig beheertype. Bostypen dienen gecompenseerd te worden door middel van bos, en open beheertypen dienen gecompenseerd te worden door open beheertypen.

De compensatie vindt plaats door middel van fysieke compensatie. Bij fysieke compensatie wordt 'nieuwe natuur' gerealiseerd. In afstemming met de provincie Noord-Brabant, de gemeente Gemert-Bakel en het Groen Ontwikkelfonds Brabant is een locatie voor natuurcompensatie gevonden (zie

figuur 11). Deze compensatie vindt plaats buiten het NNB op een locatie die in directe nabijheid ligt van andere NNB gebieden en hiermee de samenhang versterkt. De natuurcompensatie vind plaats binnen het rode kader, niet het gehele kader zal voor de compensatie worden ingezet.

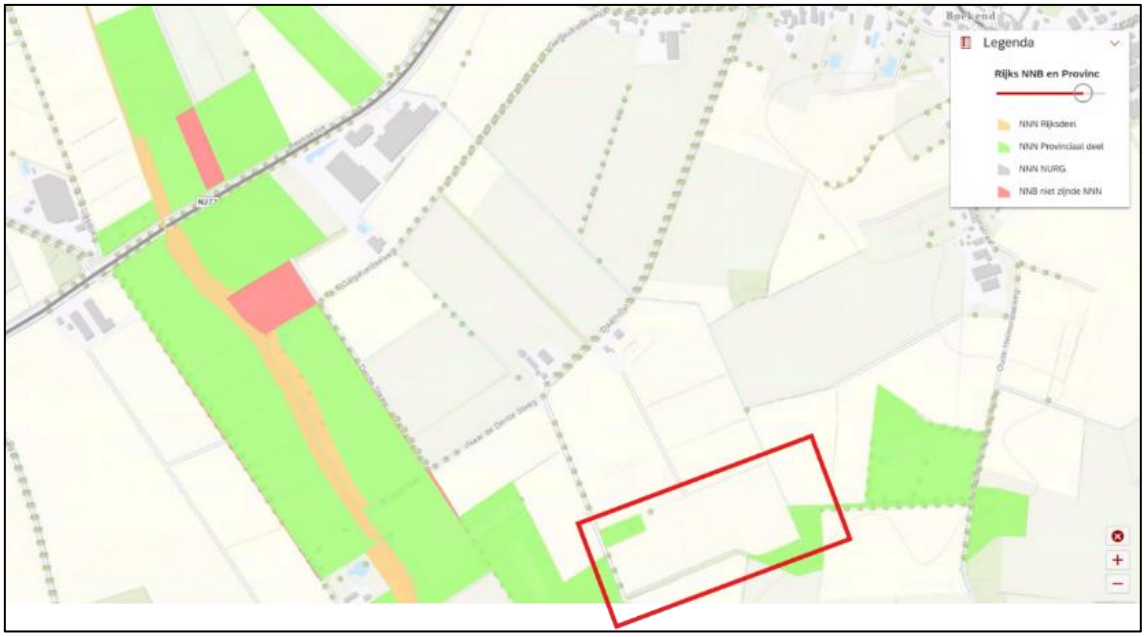


Fig. 11. Ligging van het compensatiegebied ten opzichte van het huidige Natuurnetwerk Brabant (bron: Aanmeldingsnotitie ten behoeve van de mer-beoordeling N272 binnen gemeente Laarbeek en gemeente Gemert-Bakel, TAUW)

De exacte omvang en locatie van de compensatie zijn vastgelegd in het compensatieplan, zoals opgenomen in bijlage 12. Compensatiemaatregelen worden expliciet vastgelegd in de vergunningsvoorwaarden die aan de omgevingsvergunning voor de buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) worden verbonden. Door deze voorwaarden op te nemen, wordt geborgd dat de compensatie tijdig, volledig en conform de beoogde kwaliteit wordt gerealiseerd en in stand gehouden.

4.5.5 Flora en fauna (beschermde soorten)

TAUW heeft een natuurtoets uitgevoerd (zie bijlage 13), gevolgd door een nader onderzoek naar verblijfplaatsen van das, steenmarter, kleine marterachtigen, essentiële vliegroutes van vleermuizen en voortplantingswater van alpenwatersalamander (zie bijlage 14). Op 8 januari 2025 is er een holte- en nestencontrole uitgevoerd, gevolgd door nader onderzoek naar voor de door de Omgevingswet beschermde soorten vleermuizen, das, kleine marterachtigen, steenmarter, alpenwatersalamander, ransuil en sperwer (zie bijlage 15).

Uit de natuurtoets en het soortgericht onderzoek blijkt dat het projectgebied potentieel leefgebied is voor diverse beschermde soorten, waaronder vleermuizen, das, kleine marterachtigen, steenmarter, alpenwatersalamander, ransuil en sperwer. Voor enkele soorten zijn mitigerende maatregelen noodzakelijk. Hierna volgt een overzicht per soortgroep:

VLEERMUIZEN

In het projectgebied zijn essentiële vliegroutes en hop-overs voor gewone dwergvleermuis en laatvlieger vastgesteld. De bomenrijen vormen een belangrijke verbindingszone tussen verblijfplaatsen en foerageergebied. Door de herinrichting wordt de afstand tussen de bomen groter (van circa 25 m naar 40 m), waardoor de functionaliteit van de vliegroute mogelijk wordt aangetast.

Maatregelen:

- Werkzaamheden aan de vliegroute vinden plaats tijdens de winterrust (november t/m maart), wanneer vleermuizen niet actief zijn.
- Er wordt een alternatieve vliegroute gerealiseerd (bijvoorbeeld een vleermuisportaal) die functioneel is na de winterrust.
- Verlichting wordt zo geplaatst dat deze niet buiten het werkgebied uitstraalt.

Voor het aantasten van essentiële vliegroutes is een omgevingsvergunning vereist.

DAS

Door de aanpassing van de N272.10 gaat circa 1.600 m² primair en secundair leefgebied van das verloren, maar er komt een vergelijkbaar oppervlak aan de westzijde bij. Werkzaamheden vinden deels plaats binnen 50 m van een bekende burchtingang, wat risico op verstoring geeft.

Maatregelen:

- Werkzaamheden bij voorkeur tussen juli en november, overdag en niet later dan 19.00 uur.
- Ingangen van burchten en dassenwissels blijven vrij van obstakels en worden niet beschadigd.
- Geen kaalkap; indien bomen moeten worden verwijderd, gebeurt dit gefaseerd en van de burcht afgekeerd.
- Faunapassages, afrasteringen en dassentunnels worden aangelegd om het leefgebied te verbinden en aanrijdingen te voorkomen. Deze tunnel is opgenomen in het ontwerp (zie bijlage 2).

Voor werkzaamheden binnen 50 m van een burcht is een omgevingsvergunning vereist. Maatregelen worden uitgewerkt in een activiteitenplan.

KLEINE MARTERACHTIGEN EN STEENMARTER

Wezel en hermelijn zijn niet in het projectgebied waargenomen; bunzing slechts incidenteel. Steenmarter is wel regelmatig waargenomen in het projectgebied, vooral als foerageerder. Verblijfplaatsen zijn niet aangetoond.

Maatregelen:

- Werkzaamheden bij voorkeur buiten de kwetsbare periode (maart–augustus).
- Uitvoering onder ecologisch werkprotocol om verstoring te minimaliseren.
- Faunapassages en geleiding worden aangelegd om leefgebied te verbinden.

ALPENWATERSALAMANDER

Niet aangetroffen in het projectgebied; sloten worden niet als voortplantingswater gebruikt. Winterhabitat is uitgesloten door de afstand tot andere geschikte wateren.

BROEDVOGELS (INCLUSIEF JAARROND BESCHERMDE NESTEN)

Er zijn diverse nesten van ransuil en sperwer aangetroffen, maar niet in gebruik. Het gebied is geschikt voor algemene broedvogels.

Maatregelen:

- Werkzaamheden vinden buiten het broedseizoen plaats (15 maart – 15 juli).
- Indien binnen het broedseizoen moet worden gewerkt, wordt vooraf een broedvogelcontrole uitgevoerd door een ecoloog. Actieve nesten worden gemarkeerd en beschermd.

RANSUIL EN SPERWER

Tijdens het nader onderzoek zijn ransuil en sperwer niet aangetroffen; nesten worden niet gebruikt.

OVERIGE MAATREGELEN EN ZORGPLICHT

- Tijdens het bouwrijp maken wordt vanuit één richting gewerkt, zodat fauna kan vluchten.
- Watergangen worden voorzichtig en buiten kwetsbare periodes gedempt.
- Faunapassages worden gekoppeld aan duikers, met afrastering langs bospercelen.
- Alle werkzaamheden worden uitgevoerd conform een ecologisch werkprotocol en de specifieke zorgplicht (artikel 11.27 Bal).

4.5.6 Conclusie

Het project heeft gevolgen voor natuurwaarden binnen het Natuur Netwerk Brabant. Compensatiemaatregelen worden expliciet vastgelegd in de vergunningsvoorwaarden die aan de omgevingsvergunning voor de buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) worden verbonden.

Negatieve gevolgen voor beschermde soorten zijn vooraf niet uit te sluiten. Broedvogels kunnen worden beschermd door werkzaamheden buiten het broedseizoen of na voorafgaande controle uit te voeren. De zorgplicht vereist aanvullende maatregelen, zoals faunapassages, geleiding en afrastering langs de N272, het vermijden van verstoring van burchten en wissels en het zorgvuldig uitvoeren van werkzaamheden om schade aan fauna te minimaliseren.

De activiteit heeft daarnaast dusdanige effecten op de volgende beschermde soorten, gewone dwergvleermuis, laatvlieger en das dat een omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit moet worden aangevraagd. Om een omgevingsvergunning aan te vragen, moet een activiteitenplan worden opgesteld. Door vorenstaande maatregelen te treffen en het aanvragen van een omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit worden negatieve effecten op deze soorten gemitigeerd.

Deze effecten worden echter zoveel mogelijk gemitigeerd en gecompenseerd in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving. Voor beschermde soorten worden mitigerende maatregelen getroffen, zodat negatieve effecten worden voorkomen of tot een minimum beperkt.
Er worden geen significante negatieve effecten verwacht op Natura 2000-gebieden. De compensatieopgave is zorgvuldig onderbouwd en wordt geborgd in de omgevingsvergunning. Daarmee is het planvoornemen met het oog op de natuurwaarden niet evident onuitvoerbaar en kan op een verantwoorde manier worden gerealiseerd.

4.6 Gezondheid en milieu

4.6.1 Kwaliteit van de buitenlucht

TOETSINGSKADER

Een project moet in beginsel worden getoetst aan de rijksomgevingswaarden voor luchtkwaliteit. Een toetsing aan de rijksomgevingswaarden voor luchtkwaliteit is niet nodig als een project of activiteit maar weinig bijdraagt aan luchtverontreiniging. In juridische termen heet dat: niet in betekenende mate (NIBM).

Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

1. Motiveren dat het project binnen de getalsmatige grenzen van een aangewezen categorie blijft. Onder deze standaardgevallen NIBM vallen kantoren, woonwijken en het telen van gewassen. Dit moet dan wel onder een bepaalde omvang blijven (artikel 5.54 Bkl).]
2. Op een andere manier aannemelijk maken dat een project de 3%-grens niet overschrijdt. Soms kan een kwalitatieve beschrijving voldoende zijn. Veel mensen bepalen met de NIBM-tool op een eenvoudige en snelle manier of een project in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Soms zijn detailberekeningen nodig als aanvulling op de NIBM-tool. Dit hangt af van de uitkomst van de NIBM-tool.

TOETSING

Bij luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof ($PM_{2,5}$ en PM_{10}). Voor alle drie gelden wettelijke EU-grenswaarden en WHO-advieswaardes. Voor NO_2 zijn dat 40 µg/m^3 (EU) en 10 µg/m^3 (WHO), voor $PM_{2,5}$ zijn dat 25 µg/m^3 (EU) en 5 µg/m^3 (WHO) en voor PM_{10} zijn dat 40 µg/m^3 (EU) en 15 µg/m^3 (WHO) voor het jaargemiddelde.

Huidige situatie

In de referentiesituatie ligt de concentratie NO_2 tussen de 11-15 µg/m^3. Dat valt ruimschoots onder de EU-grenswaarde (40 µg/m^3), maar de concentratie blijft daarmee nog niet onder de sinds 2021 geldende WHO-grenswaarde van 10 µg/m^3.

Op basis van informatie uit Atlas leefomgeving ligt in de referentiesituatie de waarde voor $PM_{2,5}$ tussen de 8,5 en 9,3 µg/m^3 (EU-grenswaarde is 25 µg/m^3 en de WHO-grenswaarde is sinds 2021 5 µg/m^3). Voor PM_{10} ligt die waarde tussen de 15,0 en 16,2 µg/m^3 (EU-grenswaarde is 40 µg/m3 en de WHO-grenswaarde is sinds 2021 15 µg/m^3).

Toekomstige situatie

Uit de verkeersberekeningen (BBMA 2024) blijkt dat het project geen verkeersaantrekkende werking heeft en dat daarmee feitelijk is uit te sluiten dat het project aanzienlijke milieueffecten heeft voor wat betreft luchtkwaliteit. In andere woorden: het project zorgt niet voor een toename van verkeer en daarmee ook niet voor een verslechtering voor wat betreft luchtkwaliteit. Voor NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ zijn er geen relevante toe- of afnames in concentraties nabij woningen ten opzichte van de huidige situatie. In lijn met het Schone Lucht Akkoord (SLA) hebben de voorgenomen aanpassingen geen significante invloed op de blootstelling aan de drie genoemde stoffen. Ook worden de EU-grenswaarden gerespecteerd voor de stoffen NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$.

CONCLUSIE

Uit het onderzoek komt naar voren dat er geen relevante toe- of afnames in concentraties van NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ nabij woningen zijn ten opzichte van de huidige situatie. Daarom wordt geconcludeerd dat er geen belemmeringen zijn te verwachten voor het aspect luchtkwaliteit. Het project voldoet aan de geldende wettelijke normen en is daarmee uitvoerbaar op dit onderdeel.

4.6.2 Bodemkwaliteit

TOETSINGSKADER

Waarden voor de toelaatbare kwaliteit van de bodem voor het bouwen van een bodemgevoelig gebouw op een bodemgevoelige locatie worden opgenomen in het definitieve omgevingsplan (artikel 5.89i Bkl). Deze waarden kunnen per gebied of per gebruiksfunctie verschillen. Bij een overschrijding van een vastgestelde waarde is het bouwen van een bodemgevoelig gebouw alleen toegelaten als de in het omgevingsplan voorgeschreven sanerende of andere beschermende maatregelen worden getroffen. Daarnaast zijn er specifieke regels over bodem opgenomen in het Aanvullingsbesluit Bodem. Regels over specifieke activiteiten zijn opgenomen in het Besluit activiteiten leefomgeving:

- regels over nazorg van de bodem na saneren op grond van het Besluit activiteiten leefomgeving, het omgevingsplan, een omgevingsvergunning of een maatwerkvoorschrift;
- regels over graven in de bodem;
- regels over activiteiten op een locatie met historische bodemverontreiniging zonder onaanvaardbaar risico.

Bij wijzigingen van activiteiten geldt dat de bodem geschikt moet zijn voor het beoogde gebruik. Dit kan betekenen dat een onderzoek moet worden verricht naar de bodem- en grondwaterkwaliteit.

TOETSING

Milieuhygiënische bodemkwaliteit

Het projectgebied betreft bestaande infrastructuur die opnieuw wordt ingericht als infrastructuur. Het gebied is niet aangewezen als bodemgevoelige functie (zoals wonen of verblijfsgebied), waardoor het risico op blootstelling aan verontreinigde bodem beperkt is.

Voor het projectgebied is een milieuhygiënisch vooronderzoek uitgevoerd conform NEN 5717 en NEN 5725 (zie bijlage 16). Dit onderzoek had als doel inzicht te verkrijgen in de mogelijke aanwezigheid van

bodemverontreinigingen, waarbij de aard, mate, oorzaak en ligging van eventuele verontreinigingen zijn ingeschat. Voor de waterbodem is de verwachte milieuhygiënische kwaliteit beoordeeld, inclusief de kwaliteit van vrijkomende baggerspecie en relevante omgevingsaspecten zoals kwetsbare objecten en obstakels.

Binnen het projectgebied zijn geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging vastgesteld die de uitvoering van het project belemmeren. Historische verontreinigingen in de omgeving zijn gesaneerd of beheerst en vormen geen direct risico voor het project. Wel zijn er verdachte zones aanwezig, maar er zijn geen aanwijzingen voor acute risico's voor mens of milieu. Eventuele onzekerheden worden afgevangen door aanvullend bodemonderzoek voorafgaand aan de uitvoering, conform artikel 5.34 van de Omgevingswet.

Op basis van deze gegevens is de uitvoerbaarheid van het project voldoende aannemelijk bij vergunningverlening. Resterende onzekerheden betreffen uitsluitend de exacte bodemkwaliteit, die via aanvullend onderzoek voorafgaand aan de uitvoering van het project wordt vastgesteld. Het bevoegd gezag kan op grond van artikel 5.34 van de Omgevingswet als voorwaarde stellen dat aanvullend bodemonderzoek wordt uitgevoerd vóór de start van de werkzaamheden. De resultaten daarvan worden tijdig voorgelegd, zodat, indien nodig, eventuele maatregelen kunnen worden getroffen. Hiermee vormt het bodemvooronderzoek een voldoende basis om de aanvraag in behandeling te nemen en kan het aanvullend onderzoek verantwoord aan een latere fase worden gekoppeld.

Ontplofbare oorlogsresten (OO)

Er is een Vooronderzoek ontplofbare oorlogsresten conflictperiode uitgevoerd voor de projectlocatie (zie bijlage 17). Dit vooronderzoek is opgesteld om potentiële risicolocaties met betrekking tot de mogelijke aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten in kaart te brengen.

Op basis van het vooronderzoek is geconcludeerd dat er geen indicaties zijn voor de mogelijke aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten in het onderzoeksgebied. Daarom is het projectgebied niet verdacht op de mogelijke aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten.

CONCLUSIE

Op basis van het bodemvooronderzoek is de uitvoerbaarheid van het project voldoende aannemelijk. Er zijn geen onbeheersbare gevallen van ernstige bodemverontreiniging vastgesteld en het risico op blootstelling is beperkt. Eventuele resterende onzekerheden worden beheerst door aanvullend onderzoek voorafgaand aan de uitvoering, conform de geldende regelgeving. Daarnaast wordt niet verwacht dat er ontplofbare oorlogsresten aanwezig zijn in het projectgebied.

4.6.3 Geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen

TOETSINGSKADER

Veel elementen in de fysieke leefomgeving hebben betrekking op geluid; ze produceren geluid of worden eraan blootgesteld. Voor een evenwichtige toedeling van functies aan locaties zijn er

rijksinstructieregels over geluid van wegen (paragraaf 5.1.4.2a Bkl). Het omgevingsplan is bedoeld om ervoor te zorgen dat het geluid van wegen bij geluidgevoelige gebouwen, zoals woningen, binnen aanvaardbare grenzen blijft. Bij de realisatie van nieuwe gemeentelijke wegen of nieuwe geluidgevoelige gebouwen moeten vastgestelde geluidswaarden worden nageleefd.

Het Bkl onderscheidt bronnen met een geluidproductieplafond als omgevingswaarde (gpp) van bronnen met een basisgeluidemissie (bge). Het bevoegd gezag beoordeelt het geluid van deze bronnen bij geluidgevoelige gebouwen. Er gelden specifieke landelijke regels voor bepaalde gebouwtypen, zoals aangewezen geluidgevoelige gebouwen en stiltegebieden. De functie van het gebouw, bijvoorbeeld wonen, onderwijs of zorg, is bepalend bij de aanwijzing van geluidgevoelige gebouwen. Voor overige gebouwen of locaties bepaalt de gemeente zelf het beschermingsniveau tegen geluid, in het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Geluidaandachtsgebied

Rondom een industrieterrein, weg of spoorweg wordt een begrenzing aangebracht. Buiten die grens wordt per definitie voldaan aan geluidnormen en hoeft het effect van de bron op een geluidgevoelig gebouw niet meer te worden getoetst. Binnen die grens is een toets nodig op aanvaardbaarheid. Deze zone heet onder de Omgevingswet een geluidaandachtsgebied. Het geluidaandachtsgebied is een gebied (locatie) langs een weg of spoorweg of rond een industrieterrein waar het geluid hoger kan zijn dan bepaalde standaardwaarden L_{den}, zoals bedoeld in navolgende tabel.

Tabel 5. Standaardwaarden geluid

Geluidssoort	**Standaardwaarde**
Provinciale en rijkswegen	50 Lden
Gemeentewegen en waterschapswegen	53 Lden
Lokale spoorwegen en hoofdspoorwegen	55 Lden
Industrieterreinen	50 Lden en 40 Lnight

TOETSING

Voor het project is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlagen 18.1 en 18.2). In dit onderzoek is de beoogde plansituatie 2040 vergeleken met de geluidproductieplafonds (gpp's) langs de N272. Ook is gekeken naar de provinciale en gemeentelijke saneringsopgave.

Wijziging provinciale weg

De beoogde plansituatie is vergeleken met de vastgestelde geluidproductieplafonds (gpp's) langs de N272. Uit het onderzoek is gebleken dat de beoogde plansituatie met de realisatie van geluidgeleiderails grotendeels binnen de vastgestelde geluidproductieplafonds past. In enkele gevallen is sprake van een overschrijding van de geluidproductieplafonds, maar dit is alleen het geval op locaties waar geen geluidgevoelige gebouwen zijn gesitueerd. De provincie Noord-Brabant kan daarbij de situering van geluidreferentiepunten aanpassen en een aangepast geluidproductieplafond vaststellen. Op enkele plekken worden dan ook de gpp's aangepast. Waar dat niet wenselijk is (zoals bij woningen), worden maatregelen genomen (geluidgeleiderails).

Op basis van provinciaal beleid en de vrijwillige sanering gaat de provincie ook de woningen met een geluidbelasting van 61 tot 65 dB in beeld brengen (binnen de bebouwde kom 5 dB hoger). Omdat de N272 wordt aangepast, dient een afweging plaats te vinden in hoeverre sprake is van saneringswoningen langs deze weg. Daarom is een doorrekening van de beoogde plansituatie gemaakt op woningniveau.

Wat betreft de provinciale saneringsopgave blijkt uit de resultaten dat binnen de gemeente Laarbeek geen woningen zijn waarbij sprake is van een geluidbelasting hoger dan 66 dB als gevolg van het verkeer op de N272 (buiten bebouwde kom).

Wijziging gemeentelijke wegen

Binnen de gemeente Laarbeek vinden geen wijzigingen aan gemeentelijke wegen plaats als gevolg van deze ontwikkeling.

Indirecte planeffecten

De geplande maatregelen veroorzaken geen merkbare toename van verkeer of geluidoverlast op omliggende wegen. Er zijn dus geen indirecte effecten.

CONCLUSIE

Uit het onderzoek komt naar voren dat de beoogde plansituatie in Laarbeek binnen de vastgestelde geluidproductieplafonds past. Het plan is wat betreft geluid door wegen niet evident onuitvoerbaar en kan op aanvaardbare wijze worden gerealiseerd.

4.6.4 Trillingen

TOETSINGSKADER

Trillingen worden veroorzaakt door zwaar verkeer, de wegdekconditie van de weg (onder andere oneffenheden, gaten, verkeersdrempels/overgangen), de bodemgesteldheid/fundering van de weg en de snelheid van het verkeer. Paragraaf 5.1.4.4. uit het Bkl is op grond van artikel 5.79, onder 2.d niet van toepassing op verkeer op wegen, vaarwegen en spoorwegen. In het kader van een ruimtelijke inpassing kunnen in deze situaties trillingen wel een onderdeel van de afweging uitmaken (artikel 4.2 Omgevingswet, 'een evenwichtige toedeling van functies aan locaties'). In deze situatie kan het bevoegd gezag gebruikmaken van de SBR-richtlijn. Hiervoor gelden geen instructieregels van het Rijk.

TOETSING

Er zijn geen trillingberekeningen of trillingmetingen uitgevoerd en daarom is voor dit aspect een kwalitatieve inschatting gedaan. Uit de verkeersberekeningen (BBMA 2024) blijkt dat het project geen verkeersaantrekkende werking heeft. Er komt dus op de weg geen extra verkeer wat zou kunnen zorgen voor extra trillingen ten opzichte van de huidige situatie. Bovendien blijft de wegas hetzelfde en gaat het om een reconstructie van de weg en niet om de aanleg van een nieuwe weg. Het wegprofiel komt op sommige plekken iets verder naar buiten te liggen, maar dit zal geen aanzienlijke effecten veroorzaken, mede vanwege het feit het project geen verkeersaantrekkende werking heeft.

Momenteel ligt er geluidreducerend asfalt en dat zal in de eindsituatie ook weer het geval zijn (volgens beleid van de provincie Noord-Brabant).

In het toetsingskader is benoemd waar trillingen door worden veroorzaakt:

- zwaar verkeer: er zal zwaar verkeer op de weg rijden, maar dat is nu ook al het geval. Het project heeft geen verkeersaantrekkende werking en er zal dus niet meer zwaar verkeer bijkomen;
- bodemgesteldheid/fundering van de weg: een deel van de bestaande wegconstructie wordt opengebroken. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de Oudestraat, waar de weg dichter langs woningen loopt. Bij de heropbouw van de weg wordt in de realisatiefase gebruikgemaakt van de modernste technieken, waardoor geen negatieve effecten op trillingen worden verwacht. De definitieve wegconstructie (fundering en asfalt) zal dusdanig zijn dat deze geen (extra) trillingen tot gevolg zal hebben;
- wegdekconditie van de weg, zoals vanwege oneffenheden, gaten, verkeersdrempels/ overgangen. Deze zijn er in de eindsituatie niet;
- snelheid: hogere snelheden kunnen voorkomen, bijvoorbeeld bij groen licht, (met name) ter plaatse van de Oudestraat. Daar komt echter een kruising met verkeersregelinstallatie (verkeerslicht), waardoor verkeer vaker zal moeten vertragen of tot stilstand komt.

Op basis van vorenstaande punten wordt kwalitatief beoordeeld dat er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

CONCLUSIE

Er worden voor het thema trillingen geen belemmeringen verwacht en het project kan op aanvaardbare wijze worden gerealiseerd.

4.6.5 Geur

TOETSINGSKADER

Er zijn instructieregels van het Rijk over geur met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Deze zijn terug te vinden in het Bkl. De instructieregels van het Bkl voor geur zijn gericht op aangewezen geurgevoelige gebouwen. In de aanwijzing van geurgevoelige gebouwen is de functie bepalend. Hierbij kan gedacht worden aan wonen, onderwijs of zorg. Voor overige gebouwen of locaties bepaalt de gemeente zelf de mate van geurbescherming. Alleen voor geur van veehouderijen en van rioolwaterzuivering bevat het Bkl specifieke instructies. Verder zijn er nog regels over geur opgenomen in de Bruidsschat, die gelden voor de volgende activiteiten:

- geur door het houden van landbouwhuisdieren en paarden en pony's voor het berijden in een dierenverblijf;
- geur door het houden van fokteven van nertsen;
- geur door andere agrarische activiteiten, zoals onder andere het opslaan van vaste mest, champost of dikke fractie en het composteren of opslaan van groenafval;
- geur door het exploiteren van zuiveringstechnische werken.

TOETSING

De instructieregels van het Bkl en regels uit de Bruidsschat voor geur zijn gericht op aangewezen geurgevoelige gebouwen. Het project betreft uitsluitend de reconstructie van een provinciale weg en heeft geen betrekking op geurgevoelige gebouwen. Om die reden is het aspect geur in deze situatie niet van toepassing.

CONCLUSIE

Het project is op het gebied van geurhinder uitvoerbaar en kan op een acceptabele manier worden gerealiseerd.

4.7 Waarborgen omgevingsveiligheid

4.7.1 Toetsingskader

Omgevingsveiligheid omvat de risico's die ontstaan bij de opslag, productie, het gebruik en het vervoer van gevaarlijke stoffen en windturbines. De relevante regelgeving ten aanzien van omgevingsveiligheid is vastgelegd in paragraaf 5.1.2 Bkl. Deze paragraaf behandelt tevens het plaatsgebonden risico en groepsrisico, waarbij grens- en standaardwaarden en aandachtsgebieden rondom (zeer) (beperkt) kwetsbare gebouwen en locaties aan de orde komen.

Plaatsgebonden risico

Bij ruimtelijke besluiten dienen de gestelde grenswaarden voor kwetsbare of zeer kwetsbare gebouwen en locaties in acht te worden genomen. Afhankelijk van de activiteit zijn voor het plaatsgebonden risico vaste of te berekenen afstanden vastgesteld (zie bijlage VII Bkl).

Groepsrisico

Het groepsrisico heeft betrekking op zogenoemde 'aandachtsgebieden'. Dit zijn gebieden rond activiteiten met gevaarlijke stoffen waar zichtbaar wordt gemaakt waar personen binnenshuis zonder aanvullende maatregelen onvoldoende bescherming genieten tegen de gevolgen van incidenten met gevaarlijke stoffen (bron: RIVM a, z.d.). Aandachtsgebieden betreffen situaties met betrekking tot brand, explosie en gifwolk. Het is niet verplicht deze zones in een omgevingsplan op te nemen.

Naast de vorengenoemde regels over veelvoorkomende situaties, verdienen de volgende aspecten extra aandacht:

- beperkingen binnen het belemmeringengebied van buisleidingen;
- veiligheid met betrekking tot opslag, herverpakken en bewerken van vuurwerk en pyrotechnische artikelen voor theatergebruik;
- veiligheid rond de bewerking en opslag van ontplofbare stoffen voor civiel gebruik en op militaire objecten;
- veiligheid rondom luchthavens.

4.7.2 Toetsing

Voor het thema externe veiligheid is gekeken naar de risicobronnen externe veiligheid nabij het tracé en de externe veiligheid van het tracé na de ontwikkeling. Hieronder is een uitsnede uit de Atlas

Veiligheid[1] toegevoegd. De informatie op deze kaart is afkomstig uit het onder de Omgevingswet nieuwe Register Externe Veiligheidsrisico's (REV). Te zien is dat de N272 zelf geen risicobron externe veiligheid is.

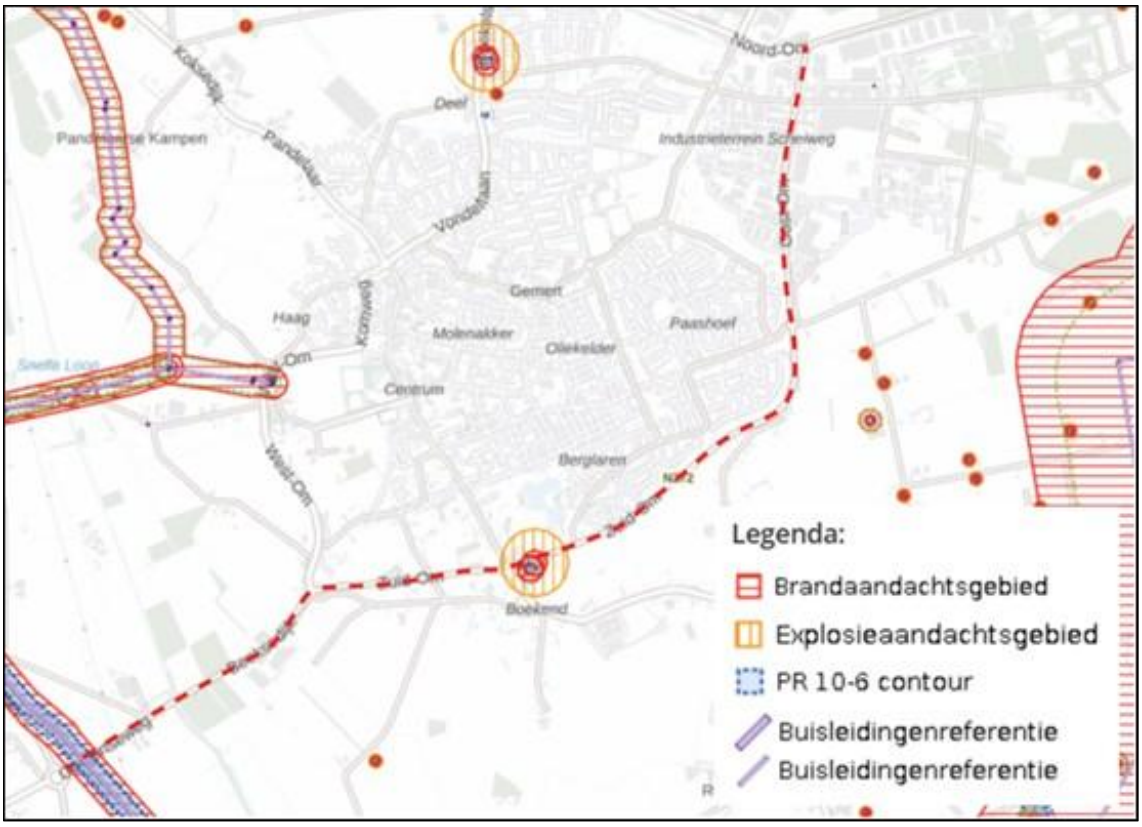


Fig. 12. Risicobronnen externe veiligheid nabij het tracé (bron: REV)

De ontwikkelingen aan het betreffende deel van de N272 hebben geen relevante gevolgen in het kader van externe veiligheid:

- De N272 is niet opgenomen in de Regeling basisnet (wetten.nl - Regeling - Regeling basisnet - BWBR0035000 (overheid.nl)).
- De N272 wordt ook niet genoemd in de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten (wetten.nl - Regeling - Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten - BWBR0035601 (overheid.nl)).
- Er zijn tot slot ook geen tellingen van gevaarlijke stoffen (intensiteit) uitgevoerd voor de N272, waarmee kan worden geconcludeerd dat de N272 geen relevant risico inhoudt in het kader van externe veiligheid.

In en rondom het projectgebied is wel sprake van plaatsgebonden risico (PR) en aandachtsgebieden (AG).

Het uiterste zuidwestelijke punt van het tracé kruist met een ondergrondse buisleiding van de Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij (RRP). Door deze leiding met kenmerk RRP.2 worden vloeibare

[1] https://www.registerexterneveiligheid.nl/pav-kaarten

aardolieproducten vervoerd. Voor de leiding zijn een PR 10^{-6} contour en een brandaandachtsgebied vastgesteld die beiden overlappen met het tracé. De N272 is geen (beperkt) kwetsbare locatie zoals bedoeld in bijlage VII van het Bkl, waardoor dit geen wettelijke belemmering betekent voor de geplande werkzaamheden aan het tracé. Daarnaast vormt het project in de gebruiksfase geen gevaar voor de leiding, maar in de aanlegfase is er risico op een incident. Om dat te voorkomen worden er mitigerende maatregelen genomen.
De geplande werkzaamheden aan het tracé ter hoogte van de ondergrondse buisleiding kunnen risico's met zich meebrengen indien sprake is van graafwerkzaamheden. Op basis van de Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken (WIBON) is het bij machinaal graven of graafwerkzaamheden dieper dan 50 cm verplicht een KLIC-melding (Kabels Leidingen Informatie Centrum) te doen om graafschade aan leidingen te voorkomen. Daarnaast moet contact worden opgenomen met de Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij (beheerder), zodat zij in de gelegenheid worden gesteld om voorzorgsmaatregelen te treffen. Aangeraden wordt om grondwerkzaamheden waaronder (machinaal) graven binnen een afstand van 20 m van de buisleiding, alleen uit te voeren onder toezicht van de leidingbeheerder. Verder moet rekening gehouden worden met het belemmeringengebied van 5 m aan beide zijden van de buisleiding (§ 5.1.2.3. Bkl). Binnen dit belemmeringengebied zijn geen gebouwen toegestaan. Dit bouwverbod is nodig voor de bescherming en het onderhoud van de buisleiding. In de ontwikkeling is hier rekening mee gehouden.

Het tracé overlapt daarnaast met de PR 10^{-6} contouren, brandaandachtsgebieden en het explosieaandachtsgebied van het lpg-tankstation JML gelegen aan de Zuid-Om 43. Ook dit houdt vanwege de bovengenoemde reden geen wettelijke belemmeringen in voor de geplande werkzaamheden.

4.7.3 Aanlegvergunning bestemming 'Leiding'

Voor gronden met de bestemming 'Leiding' geldt op grond van het bestemmingsplan Buitengebied, Laarbeek een aanlegvergunningstelsel (artikel 28.4). Voor bepaalde werken en werkzaamheden, zoals grondroerende werkzaamheden, het wijzigen van het maaiveld en het aanleggen of aanpassen van waterlopen, is een aanlegvergunning van burgemeester en wethouders vereist. Deze vergunning kan worden verleend indien de veilige ligging en continuïteit van de leiding zijn gewaarborgd, waarbij advies wordt ingewonnen bij de leidingbeheerder.

In het kader van de verbetering van de N272 is aannemelijk dat hieraan kan worden voldaan. De werkzaamheden worden afgestemd op de aanwezige leidingen en uitgevoerd in overleg met de leidingbeheerder. Gelet hierop wordt verwacht dat de benodigde aanlegvergunning kan worden verleend. Dit aspect vormt daarmee geen belemmering voor de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van de aangevraagde buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

4.7.4 Conclusie

Het project is op het gebied van waarborgen van de omgevingsveiligheid niet evident onuitvoerbaar en kan op een acceptabele manier worden gerealiseerd.

5 Financiële haalbaarheid

5.1 Wijze van bekostiging

De investeringskosten worden gefinancierd vanuit de provincie Noord-Brabant met medefinanciering vanuit gemeente Laarbeek en gemeente Gemert-Bakel. Alle drie de partijen hebben de benodigde kosten opgenomen in hun begroting. Daarmee is het project financieel uitvoerbaar en is de ontwikkeling op voorhand niet evident onuitvoerbaar.

6 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties

6.1 Toetsingskader

De Omgevingswet kent het omgevingsplan en de buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) als juridische planfiguren om activiteiten in de fysieke leefomgeving planologisch mogelijk te maken. Het omgevingsplan vormt daarbij het integrale en permanente kader voor de toedeling van functies aan locaties, terwijl de BOPA is bedoeld als een flexibel en projectgericht instrument om tijdelijk of vooruitlopend op een planwijziging af te wijken van het geldende omgevingsplan. Een verleende BOPA dient op termijn zijn doorvertaling te krijgen in het omgevingsplan, zodat het planologisch regime weer volledig en actueel in het omgevingsplan is opgenomen.

Voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit zijn de beoordelingsregels uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) van toepassing. Dit houdt in dat een vergunning uitsluitend kan worden verleend:

1. indien dit bijdraagt aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (artikel 8.0a, tweede lid Bkl);
2. indien wordt voldaan aan de beoordelingsregels zoals vastgelegd in artikel 8.0b tot en met 8.0e Bkl. Deze beoordelingsregels sluiten aan bij de eisen die gelden voor het opstellen van een omgevingsplan, wat inhoudt dat eveneens de instructieregels uit hoofdstuk 5 van het Bkl van kracht zijn.

Op grond van artikel 4.2 van de Omgevingswet moet het omgevingsplan er te allen tijde toe leiden dat over het gehele grondgebied van de gemeente de functies op evenwichtige wijze aan locaties worden toegedeeld. Deze verplichting bouwt voort op het criterium van een goede ruimtelijke ordening, zoals opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), maar dan binnen het bredere kader van de fysieke leefomgeving. Het streven naar een evenwichtige toedeling van functies in het omgevingsplan wordt gerealiseerd door activiteiten op gebalanceerde wijze over verschillende locaties te reguleren.

Het reguleren van activiteiten op evenwichtige wijze vereist een locatiegerichte aanpak, waarbij de schaarse ruimte binnen de fysieke leefomgeving zo optimaal mogelijk wordt verdeeld, ingericht en benut. Een evenwichtige toedeling van functies aan locaties dient te worden gezien als het resultaat van alle regels die in het omgevingsplan zijn opgenomen.

6.2 Afweging

In hoofdstuk 4 is gemotiveerd dat wordt voldaan aan de instructieregels in het kader van het Bkl, die zijn gesteld met het oog op een evenwichtige toedeling van functies. Hieruit blijk dat:

– de reconstructie van de N272 noodzakelijk is vanuit een zwaarwegend openbaar belang, namelijk het duurzaam borgen van verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid op een provinciale gebiedsontsluitingsweg met een belangrijke regionale functie;

- de ontwikkeling grotendeels plaatsvindt binnen het bestaande tracé van de provinciale weg en dat het extra ruimtebeslag beperkt blijft tot wat functioneel noodzakelijk is, waarmee invulling wordt gegeven aan het principe van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik;
- de keuze voor het VKA+ Waardegedreven N272 het resultaat is van een integrale afweging van verkeerskundige, landschappelijke, ecologische, waterhuishoudkundige en maatschappelijke belangen, waarbij alternatieven zijn onderzocht en optimalisaties zijn doorgevoerd om negatieve effecten te beperken;
- de zorgplicht voor een goede omgevingskwaliteit is geborgd door toepassing van de lagenbenadering en door een integrale benadering van bodem en water, infrastructuur en netwerken, landschap, natuur en leefomgeving, zoals uitgewerkt in het ruimtelijk kwaliteitsplan, landschapsplan en beeldkwaliteitsplan;
- eventuele negatieve effecten op milieu- en omgevingsaspecten zoals geluid, luchtkwaliteit, natuur, water, bodem, gezondheid en veiligheid zijn inzichtelijk gemaakt en waar nodig gemitigeerd, gecompenseerd of juridisch geborgd via vergunningvoorschriften, waardoor het project op deze onderdelen niet evident onuitvoerbaar is;
- aantasting van waarden, waaronder het Natuurnetwerk Brabant en houtopstanden, plaatsvindt binnen de kaders van de geldende regelgeving en gepaard gaat met tijdige en volwaardige compensatie, die juridisch is verzekerd;
- de landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering projectspecifiek en locatiespecifiek zijn uitgewerkt en leiden tot versterking van landschappelijke structuren, ecologische samenhang, waterhuishouding en beleefbaarheid van het gebied;
- het project aansluit bij rijksbeleid, provinciaal en gemeentelijk beleid en bijdraagt aan bredere maatschappelijke doelen, zoals duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie, verkeersveiligheid en een gezonde leefomgeving.

Gelet op het vorenstaande wordt geconcludeerd dat met de voorliggende buitenplanse omgevingsplanactiviteit sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. De afwijking van het omgevingsplan ten behoeve van de reconstructie van de N272 is ruimtelijk, milieukundig en maatschappelijk aanvaardbaar en wordt juridisch voldoende geborgd. Daarmee kan de omgevingsvergunning voor de BOPA worden verleend.

BügelHajema, Adviseurs voor leefomgeving en omgevingsrecht BNSP
Vaart NZ 50, 9401 GN Assen | Utrechtseweg 7, 3811 NA Amersfoort | Balthasar Bekkerwei 76, 8914 BE Leeuwarden
T 0592 316 206 **E** info@bugelhajema.nl **W** www.bugelhajema.nl
IBAN NL44 RABO 0302 8100 80 **BIC** RABONL2U **KVK** 04030709