

gemeente

**HORST
A/D
MAAS**

Bestemmingsplan 'Doortrekken Greenport Bikeway naar Deurne fase 1'

Toelichting

Vastgesteld

10-11-2020

NL.IMRO.1507.HMGPBBIKEWAYDEURNE1-BPV1

Plan ROS

Adviesbureau voor ruimtelijke plannen

Torenallee 20 (Strijp-S)

5617 BC Eindhoven

www.planros.nl



INHOUD

Hoofdstuk 1.	Inleiding	3
1.1.	Aanleiding en doel van het project	3
1.2.	Ligging en begrenzing van het plangebied	3
1.3.	Het vigerende bestemmingsplan	4
1.4.	Locatiekeuze	6
Hoofdstuk 2.	Projectprofiel	7
2.1.	Gebied- en projectbeschrijving	7
Hoofdstuk 3.	Beleid	11
3.1.	Rijksbeleid	11
3.2.	Provinciaal beleid	13
3.3.	Regionaal beleid	16
3.4.	Gemeentelijk beleid	17
3.5.	Conclusie	19
Hoofdstuk 4.	Sectorale aspecten	20
4.1.	Inleiding	20
4.2.	Milieuaspecten	20
4.3.	Waterparagraaf	26
4.4.	Kabels en leidingen	27
4.5.	Natuur	28
4.6.	Archeologie en cultuurhistorie	31
4.7.	Verkeer en infrastructuur	34
4.8.	Duurzaamheid	34
Hoofdstuk 5.	Uitvoerbaarheid	35
5.1.	Economische en financiële haalbaarheid	35
5.2.	Handhaving	35
5.3.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	36
Hoofdstuk 6.	Juridische toelichting	37
6.1.	Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012)	37
6.2.	Toelichting op de verbeelding	38
6.3.	Toelichting op de regels	38
	Bijlagen bij de toelichting	40

HOOFDSTUK 1. INLEIDING

1.1. Aanleiding en doel van het project

Het initiatief betreft de realisatie van de 1^e fase van het doortrekken van de Greenport Bikeway vanuit Station Horst-Sevenum naar Deurne. Deze 1^e fase betreft het tracé vanuit de kruising Spoorweg-Tongerloseweg naar de kern America (tot nabij de kruising Nieuwe Peeldijk-Hoebertweg). Het beoogde fietspad is vrijliggend van de weg geprojecteerd en heeft een lengte van circa 3 km. Het doel is om een snelfietsroute te realiseren tussen Deurne en Venlo via de Greenport.

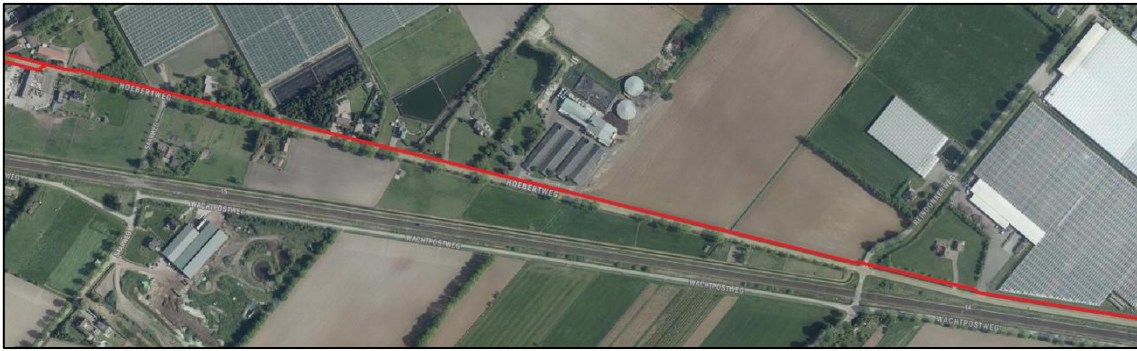
Het beoogde initiatief is op basis van het geldend bestemmingsplan 'Buitengebied Horst aan de Maas' niet toegestaan. Evenmin biedt het bestemmingsplan binnenplanse afwijkings- of wijzigingsbevoegdheden om het initiatief mogelijk te maken. Daarom is dit nieuwe bestemmingsplan benodigd en opgesteld.

1.2. Ligging en begrenzing van het plangebied

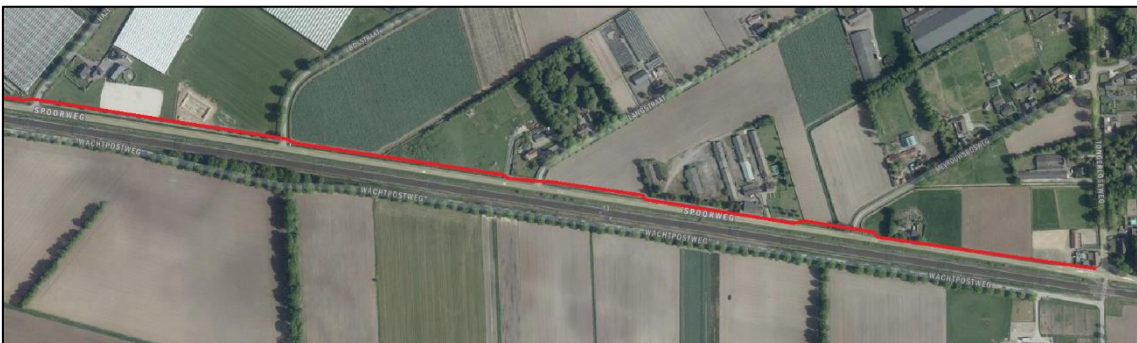
Het plangebied is gelegen ten noorden van de Spoorweg Eindhoven-Venlo in het buitengebied van de gemeente Horst aan de Maas. Grofweg is het fietstracé gelegen tussen de kruisingen Tongerloseweg-Spoorweg en Hoebertweg-Nieuwe Peeldijk. In totaliteit bedraagt het beoogd tracé van fase 1 circa 3 km. Het plangebied bestaat uit het vrijliggend fietspad, bermen en op sommige plaatsen een sloot.



Topografische kaart plangebied, plangebied is rode lijn (bron: www.opentopo.nl)



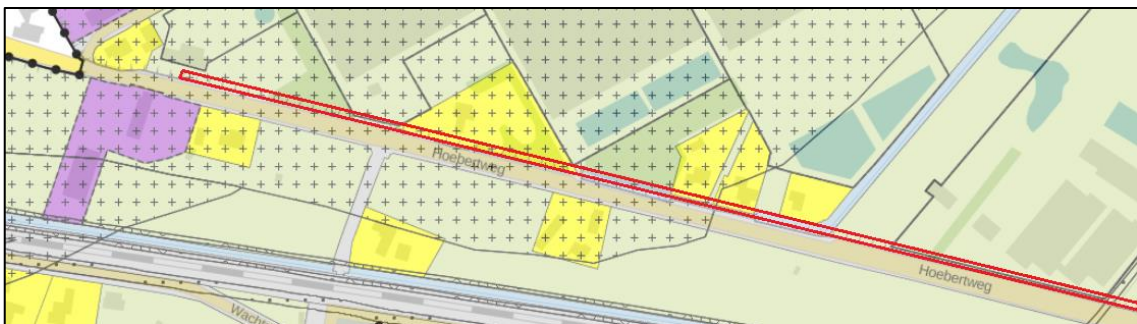
Luchtfoto westelijk deel (plangebied is rode lijn)



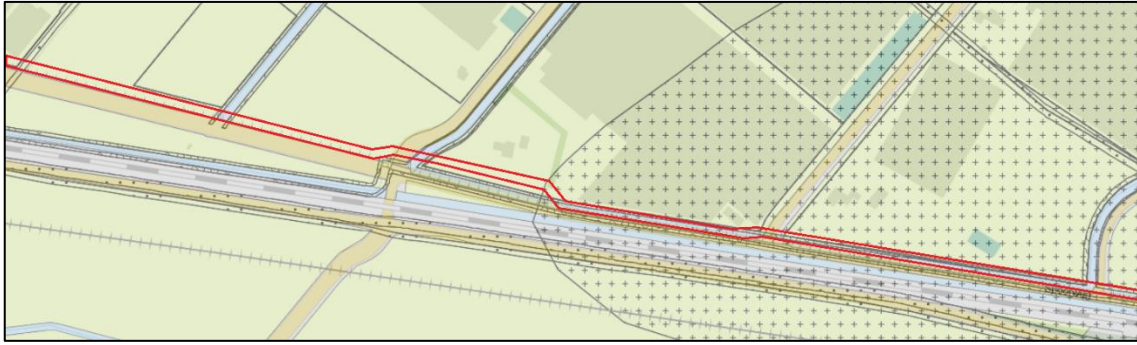
Luchtfoto oostelijk deel (plangebied is rode lijn)

1.3. Het vigerende bestemmingsplan

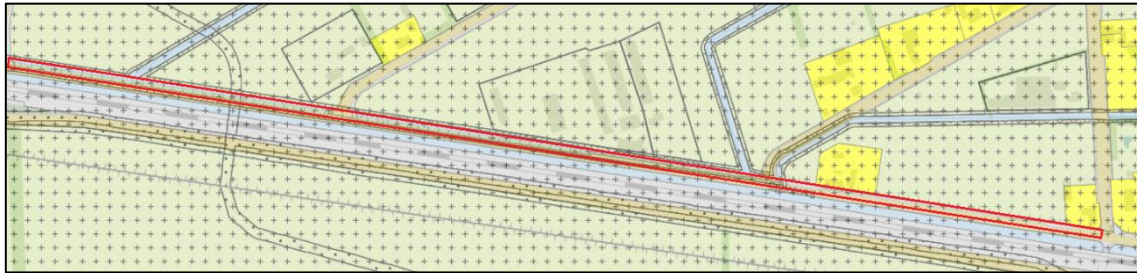
Het plangebied ligt binnen het geldende bestemmingsplan “Buitengebied Horst aan de Maas” dat op 19 december 2017 door de gemeenteraad is vastgesteld. Het plangebied heeft binnen dat bestemmingsplan de enkelbestemmingen ‘Agrarisch met waarden’, ‘Verkeer’, ‘Water’ en ‘Wonen’. Geldende dubbelbestemmingen zijn ‘Leiding - Water’, ‘Leiding - Brandstof’, ‘Waarde - Archeologie 3’, ‘Waarde - Archeologie 4’ en ‘Waterstaat - Profiel van vrije ruimte’. Ook gelden gebiedsaanduidingen ‘overige zone - kampen’ en ‘overige zone - ontwikkelingsgebied glastuinbouw’.



Uitsnede bestemmingsplan 'Buitengebied Horst aan de Maas', westelijk gedeelte (plangebied rood omlijnd)



Uitsnede bestemmingsplan 'Buitengebied Horst aan de Maas', middengedeelte (plangebied rood omlijnd)



Uitsnede bestemmingsplan 'Buitengebied Horst aan de Maas', oostelijk gedeelte (plangebied rood omlijnd)

Binnen de genoemde enkelbestemmingen (m.u.v. bestemming 'Verkeer') is het realiseren van een vrijliggend fietspad niet toegestaan.

Het plangebied is gedeeltelijk gelegen binnen de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 3' of 'Waarde - Archeologie 4'. Deze gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud en bescherming van de archeologische waarden. In paragraaf 4.6 is nader ingegaan op het aspect archeologie in verhouding tot het planvoornemen.

De dubbelbestemming 'Waterstaat - Profiel van vrije ruimte' is opgenomen voor het beheer en onderhoud van waterlopen, alsmede voor de ontwikkeling en bescherming van de ecologische waarden van de waterloop. De dubbelbestemmingen 'Leiding - Water' en 'Leiding - Brandstof' zijn opgenomen ter bescherming, ligging en beheer van ondergrondse leidingen voor ofwel water of aardolie/ruwe olie. Kabels en leidingen zijn specifiek belicht in paragraaf 4.4.

Voor het overige gelden de genoemde gebiedsbeschermingen. 'Overige zone - kampen' is opgenomen voor het behoud, de bescherming, de ontwikkeling en/of het herstel van de cultuurhistorische, landschappelijke en natuurlijke waarden. In paragraaf 4.6.2 is nader ingegaan op het aspect cultuurhistorie in verhouding tot het planvoornemen. 'Overige zone - ontwikkelingsgebied glastuinbouw' is opgenomen voor de nieuwvestiging van glastuinbouwbedrijven.

Omdat het planvoornemen niet passend is binnen de geldende enkelbestemmingen is het voornemen in strijd met het bestemmingsplan. Om het planvoornemen te realiseren is in dit geval een nieuw bestemmingsplan benodigd. Met dit bestemmingsplan wordt het fietstracé juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

1.4. Locatiekeuze

De locatiekeuze voor het project is bepaald door de ligging van de Spoorweg-Hoebertweg. Deze weg is de snelste route tussen Deurne en de Greenport via het station Horst-Sevenum. Op deze weg is reeds aan weerszijden een fietspad aanwezig, echter is dit geen vrijliggend fietspad. Gekozen is om ten noorden van de weg het vrijliggend fietspad te projecteren om op deze wijze aansluiting te vinden met het reeds gerealiseerde stuk vrijliggend fietspad vanaf de kruising Tongerlostraat-Spoorweg richting het station Horst-Sevenum.

HOOFDSTUK 2. PROJECTPROFIEL

2.1. Gebied- en projectbeschrijving

2.1.1. Huidige situatie

Het fietstracé is geprojecteerd ten noorden van de Hoebertweg-Spoorweg. Deze weg met een lengte van circa 3 km is gelegen tussen de kern America in het westen en het station Horst-Sevenum in het oosten. In de huidige situatie is deze weg voorzien van een niet-vrijliggend fietspad aan weerszijden van de weg. De weg is vrij smal, waardoor bij drukte dit kan leiden tot onwenselijke situaties.



Foto van kruising Spoorweg en Tongerloseweg, beoogde start Bikeway (Bron: Tritium Advies)



Foto Spoorweg tussen Tongerloseweg en Mevrouwbosweg richting America (Bron: Tritium Advies)



Foto vanaf kruising Reindonkerweg-Hoebertweg richting America (Bron: Tritium Advies)



Foto berm komgrens America richting station Horst-Sevenum (Bron: Tritium Advies)

2.1.2. Toekomstige situatie

De weg is parallel gesitueerd ten noorden van de spoorlijn Eindhoven-Venlo. Ten noorden van de weg wordt de omgeving afgewisseld tussen agrarische gronden, glastuinbouwbedrijven, enkele woningen en boerderijen. Het maaiveld ten noorden van de weg is overwegend wat lager in vergelijking met het maaiveld van de weg. Als scheiding tussen beiden is overwegend een sloot aanwezig, dan wel berm of voortuin.

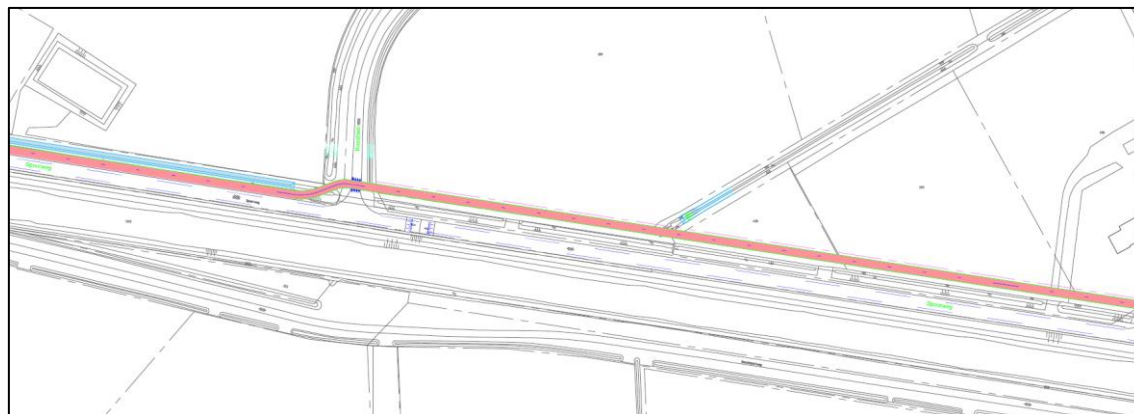
Hierna volgen de uitsneden van het geprojecteerde fietstracé op een kadastrale ondergrond van west naar oost. Het fietspad is met rode lijn aangegeven.



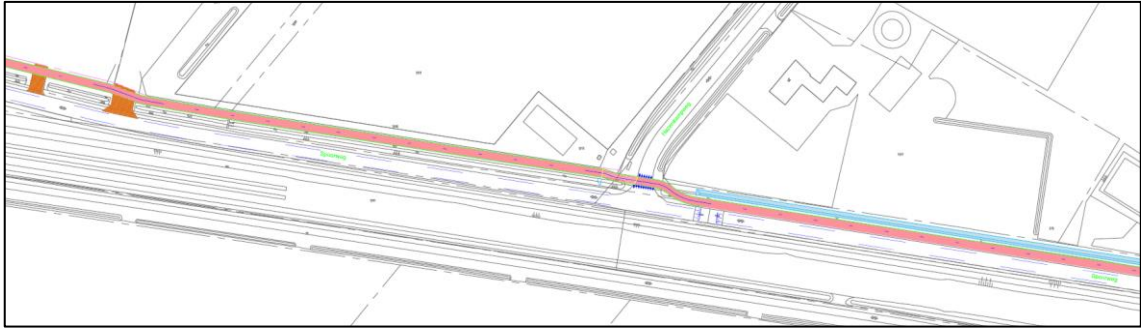
Uitsnede 1 (begin bij kruising Tongerlosegeweg)



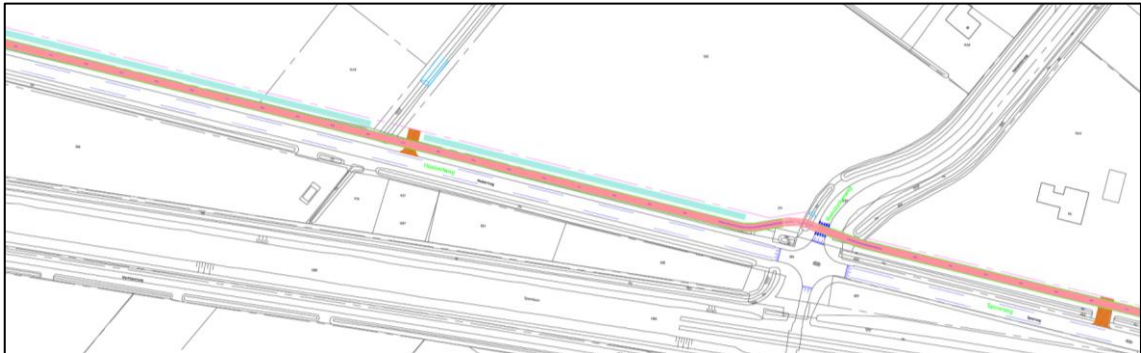
Uitsnede 2



Uitsnede 3



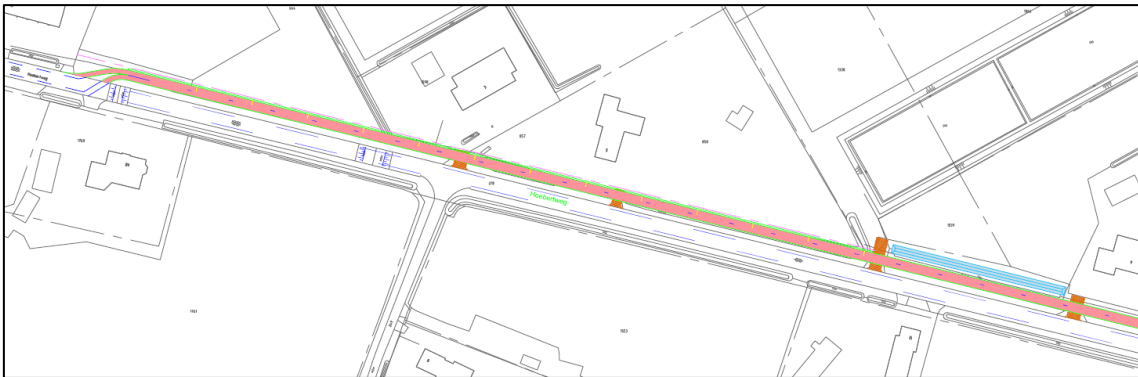
Uitsnede 4



Uitsnede 5



Uitsnede 6



Uitsnede 7 (eindigt bij kern America)

HOOFDSTUK 3. BELEID

3.1. Rijksbeleid

3.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Algemeen

Op 12 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (verder: structuurvisie) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om zelf oplossingen te creëren. Het Rijk richt zich met name op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van nationale belangen.

Het Rijk zet zich voor wat betreft het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. In de structuurvisie worden drie hoofddoelen genoemd om Nederland concurrerend, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

Voor de drie Rijksdoelen worden de onderwerpen van nationaal belang benoemd, waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

Beoordeling plan

Voor het plangebied geldt dat sprake is van een lokale ontwikkeling van geringe aard en omvang waarbij geen nationale belangen in het geding zijn. Het plan voldoet daarmee aan het rijksbeleid zoals dit is vastgelegd in de structuurvisie.

3.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Algemeen

Ter bescherming van de nationale belangen is door het Rijk het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) opgesteld. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen en bestemmingsplannen.

In het Barro zijn regels opgenomen voor de volgende nationale belangen:

- Rijksvaarwegen;
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie;
- Hoofdwegen en landelijke spoorwegen;

- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Natuurnetwerk Nederland;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
- Ruimtereservering parallelle Kaagbaan.

Beoordeling plan

Het plangebied is niet gelegen in of nabij de bovengenoemde nationale belangen. Het is dan ook niet noodzakelijk om op deze zaken afzonderlijk nader in te gaan.

3.1.3. Ladder voor duurzame verstedelijking

Algemeen

Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, naast het Barro, tevens het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) waarmee dit mogelijk is. Het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden.

Nationaal belang 13 uit de SVIR vraagt om een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dit nationale belang is wettelijk verankerd in het Bro. In artikel 3.1.6, lid 2 van het Bro is gesteld dat de ruimtelijke onderbouwing bij een omgevingsvergunning ex artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3 dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving dient te bevatten van:

- a. de behoefte aan die ontwikkeling;
- b. indien het plan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Beoordeling plan

Voorafgaand aan het doorlopen van de ladder voor duurzame verstedelijking is het belangrijk om te bepalen of met het bestemmingsplan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt en of derhalve de ladder voor duurzame verstedelijking aan de orde is op de betreffende ontwikkeling. In dit bestemmingsplan gaat het om het realiseren van een vrijliggend fietstracé met een totale lengte van circa 3 km.

Uit jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:2015:448 en ECLI:NL:RVS:2015:2929) is gebleken dat de aanleg van een weg of een busbaan niet kan worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in artikel 3.6.1, tweede lid van het Bro. Daarbij heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State het volgende afgewogen: “Gelet op de nota van toelichting en de strekking van de regeling die mede gericht is op het tegengaan van leegstand, is de Afdeling van oordeel dat de busbaan, evenals een weg, niet kan worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling, als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, in samenhang met artikel 1.1.1, aanhef en eerste lid, onder i, van het Bro.”

Dit plan voorziet in de realisatie van een fietspad richting Deurne (fase 1, vanaf kruising Spoorweg-Tongerloseweg naar kruising Hoebertweg-Nieuwe Peeldijk), parallel aan de reeds aanwezige weg en spoorweg. De aanleg van fietspad zal niet zorgen voor leegstand elders. In lijn met de voorgenoemde jurisprudentie kan dan ook worden geconcludeerd dat de aanleg van een fietspad niet als een stedelijke ontwikkeling in de zin van het Bro kan worden aangemerkt. Een toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking blijft dan ook achterwege.

Conclusie

Op basis van het vorenstaande kan worden geconcludeerd dat dit project dan ook niet als een stedelijke ontwikkeling kwalificeert. De ladder voor duurzame verstedelijking is derhalve niet van toepassing.

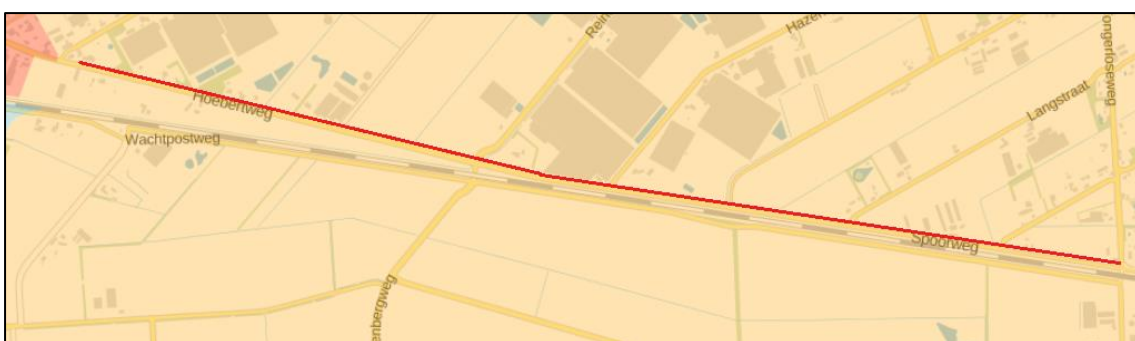
3.2. Provinciaal beleid

3.2.1. Provinciaal Omgevingsplan Limburg

Algemeen

Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2014) is zowel streekplan, als provinciaal waterhuishoudingsplan en provinciaal milieubeleidsplan. Tevens bevat het POL de hoofdlijnen van het provinciaal verkeers- en vervoersplan en vormt het een beleidskader op hoofdlijnen voor zover het de fysieke elementen daarvan betreft. Tenslotte is het POL een welzijnsplan op hoofdlijnen voor zover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft.

De provincie Limburg wil bijdragen aan een gevarieerde en optimale kwaliteit van de leefomgeving in steden, dorpen en op het platteland, rekening houdend met de diversiteit van de inwoners van Limburg: oud en jong, allochtoon en autochtoon, valide en minder valide. Belangrijke elementen daarin zijn woningen van goede kwaliteit en op de juiste plaats, herstructurering van de woningvoorraad en passende en bereikbare voorzieningen. Dit alles stelt ook hoge eisen aan de milieukwaliteit, de ruimtelijke inrichting en de zorg voor sociale en culturele voorzieningen.



Uitsnede POL2014: kaart 1 'Zonering Limburg' (plangebied is rode lijn)

Beoordeling plan

Op kaart 1 'Zonering Limburg' is het plangebied aangeduid als 'Buitengebied', gelegen in het landelijk gebied. Deze zone omvat een breed scala aan gebieden variërend van

landbouwgebieden in algemene zin, glastuinbouwgebieden, ontwikkelingsgebieden intensieve veehouderij, verblijfsrecreatieve terreinen, stadsrandzones tot linten en cluster van bebouwing.

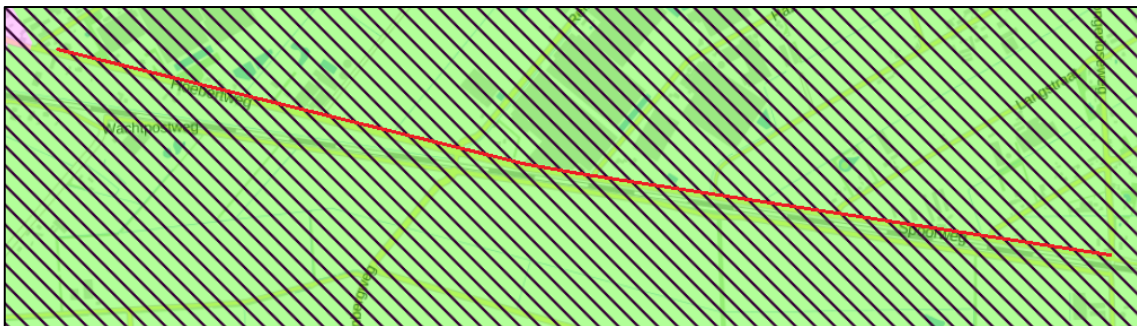
Conclusie is dat de realisatie van een regionaal fietspad past binnen de beleidskaders van het POL2014.

3.2.2. Omgevingsverordening Limburg 2014

Algemeen

In de Omgevingsverordening Limburg 2014 staan de regels die nodig zijn om het omgevingsbeleid van het POL 2014 juridische binding te geven. De Omgevingsverordening is een samenvoeging van de Provinciale milieuverordening, de Wegenverordening, de Waterverordening en de Ontgrondingenverordening. De Omgevingsverordening is uitgebreid met een nieuw hoofdstuk Ruimte. Dat hoofdstuk Ruimte bevat een aantal instrumenten die gericht zijn op de doorwerking van het ruimtelijk beleid van het POL 2014. Behalve de toevoeging van het hoofdstuk Ruimte zijn in de Omgevingsverordening Limburg 2014 ook de Verordening Veehouderijen en Natura 2000 en de Verordening Wonen Zuid-Limburg vrijwel ongewijzigd opgenomen. Hierdoor zijn alle doorwerkingsinstrumenten van het omgevingsbeleid nu ondergebracht in één document.

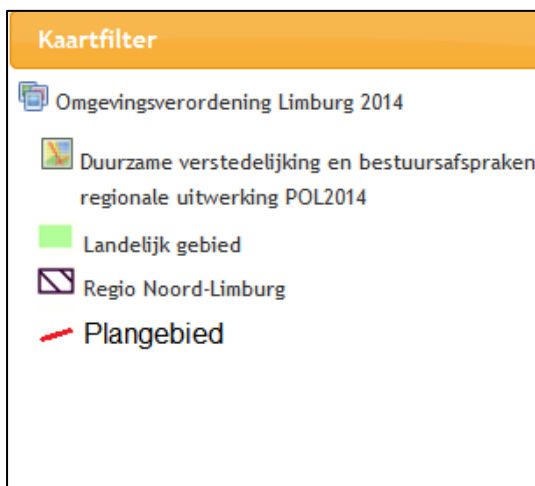
De Omgevingsverordening Limburg 2014 is op onderdelen aangepast middels Wijzigingsverordeningen, vandaar dat voor de toetsing van dit planvoornemen de meest recente geconsolideerde versie is gebruikt.



Uitsnede Omgevingsverordening Limburg 2014: kaart 2 'Duurzame verstedelijking en regionale bestuursafspraken'



Uitsnede Omgevingsverordening Limburg 2014: kaart 6 'Intensieve veehouderijen, glastuinbouw en zilvergroene natuur'



Legenda kaart 2



Legenda kaart 6

Beoordeling plan

Op kaart 2 'Duurzame verstedelijking en wonen' is het plangebied aangeduid als 'Landelijk gebied' en 'Regio Noord-Limburg'. In het kader van duurzame verstedelijking geeft de Omgevingsverordening aan dat aan de Ladder voor duurzame verstedelijking moet worden getoetst, indien een ruimtelijk plan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. In § 2.1.3 is reeds aandacht besteed aan de ladder. Daarbij is geconcludeerd dat gezien de aard van de ontwikkeling geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Op kaart 6 'Intensieve veehouderijen, glastuinbouwbedrijven en zilvergroene natuurzone' is het plangebied aangeduid als 'Ontwikkelingsgebied glastuinbouw'. Dit zijn gebieden die zijn aangewezen om nieuwvestiging van glastuinbouwbedrijven mogelijk te maken. Dit betekent niet dat op grond van deze aanduiding geen andere nieuwe functies zijn toegestaan binnen dit gebied, zoals een vrijliggend fietspad. De aanleg van een fietspad is daardoor passend binnen de beleidsregels.

Geconcludeerd kan worden dat het planvoornemen past binnen de beleidsregels van de Omgevingsverordening Limburg 2014.

3.2.3. Uitvoeringsprogramma Fiets 2016-2019

Provincie Limburg werkt actief aan het fietsbeleid van de toekomst. In dat kader is het Beleidsplan Fiets 2014-2022 vastgesteld, met als doel het fietsgebruik in Limburg te laten stijgen naar minimaal het landelijk gemiddelde. Niet alleen voor woon-werkverkeer, maar zeker ook voor de sportieve en recreatieve fietser. Het Uitvoeringsprogramma Fiets (d.d. 8 maart 2016) wordt samen met de regio's uitgevoerd, geëvalueerd en geactualiseerd. Hiermee wordt ingezet op strategische fietsprojecten die een bovenregionaal belang hebben voor de bereikbaarheid en ook economisch voordeel op zullen gaan leveren.

Het Uitvoeringsprogramma Fiets 2016-2019 richt zich op de volgende drie speerpunten:

1. Infrastructuur, het Limburgs hoofd fietsnetwerk op orde;
2. Fietsstimulering, ketenmobiliteit, monitoring en promotie;
3. Samenwerking en integrale aanpak.

Binnen het Uitvoeringsprogramma Fiets 2016-2019 ligt de focus op 'de basis op orde'. Prioriteit krijgen grootschalige infraprojecten op het hoofdfietsnetwerk met een meerwaarde voor toerisme en recreatie. Afstemming met andere sectoren zoals sport, natuur, economie en innovatie is belangrijk om de meerwaarde van de fiets mee te nemen in projecten binnen die sectoren. De belangrijkste prioriteiten per regio met een bovenregionaal, boven sectoraal dan wel grensoverschrijdend karakter zijn opgenomen in de projectenlijst. Daarnaast is er aandacht voor verkeersonveilige locaties.

Samengevat kunnen de projecten in het Uitvoeringsprogramma worden onderscheiden in:

1. Provinciale projecten;
2. Toonaangevende projecten;
3. En verkeersveiligheidsprojecten.

Beoordeling plan

Het project 'Doortrekken van de Greenport Bikeway naar Deurne' is als toonaangevend project opgenomen in het Uitvoeringsprogramma 2016-2019 voor de periode 2017-2019. Het project is één van de tien genoemde projecten in de regio Noord-Limburg. Met dit bestemmingsplan is beoogd de 1^e fase mogelijk te maken. Dit planvoornemen past dan ook binnen de gestelde beleids- en uitvoeringskaders van de provincie Limburg.

3.3. Regionaal beleid

3.3.1. Regionale Mobiliteitsvisie RMO Noord-Limburg

In de vigerende Regionale Mobiliteitsvisie van het RMO Noord-Limburg is de primaire insteek het versterken van het utilitaire netwerk met prioriteit voor het voorzien in ontbrekende schakels. De recreatieve verbindingen dienen dan daaraan gekoppeld te worden. De ambitie daarbij is: de regio wil een imago als fietsregio, waarbij naast een hoogwaardig fietsnetwerk ook innovaties, zoals fietssnelwegen/ snel fietsroutes, de elektrische fiets/ E-bike, duurzame verlichting, e.d. een plaats in de uitvoering krijgen. Hiermee wordt (ook) een belangrijke bijdrage geleverd aan duurzame mobiliteitsontwikkeling.

De fiets als vervoermiddel is een betekenisvol instrument om de mobiliteitsontwikkelingen te kunnen beïnvloeden. In het bijzonder in een regio waar het openbaar vervoer slechts een beperkt aandeel heeft, kan de fiets als hoofd- of voortransportmiddel een belangrijke rol vervullen. De elektrische fiets kan hier een grote rol in vervullen, omdat de te overbruggen afstand vergroot wordt. In tegenstelling tot het autonetwerk en het netwerk goederenvervoer is een verdere verfijning van het regionale fietsnetwerk essentieel. Uitgangspunt is dat vanuit alle kernen goede fietsverbindingen aanwezig moeten zijn naar nabijgelegen grotere kernen. Dat dient zowel het utilitair fietsverkeer als recreatief verkeer. Op regionaal niveau maken wij hier geen onderscheid in. Dat laat onverlet dat op lokaal niveau fietsvoorzieningen voor recreatief verkeer een andere invulling krijgen dan de voorzieningen voor utilitaire fietsers. De Maas leidt momenteel nog tot een te grofmazig oost-westnetwerk. Aanvullende voorzieningen zoals stallingen, oplaadpunten elektrische fietsen en dergelijke stimuleren een verder gebruik van de fiets. De regio streeft ernaar

om de komende jaren nieuwe trajecten als snelfietsroutes te ontwikkelen. De regio Noord-Limburg kent derhalve een aantal prioriteiten voor 2016 en verder:

1. Ontwikkelen van Fietssnelwegen
2. Fietsen langs de Maas
3. Maaskruisend fietsverkeer
4. Ontbrekende schakels regionaal fietsnetwerk invullen
5. Realiseren van fietsstallingen en oplaadpunten voor E-bikes

Beoordeling plan

Het voornemen om de Greenport Bikeway door te trekken past goed binnen de gestelde beleidskaders, met name omdat hiermee woon-werkverkeer beter in haar behoefte wordt voorzien en ook omdat hiermee de Greenport Bikeway (fietssnelweg) wordt uitgebreid. Met het doortrekken van het fietstracé richting het westen wordt ook een betere oost-west verbinding gemaakt voor fietsverkeer in de omgeving.

3.4. Gemeentelijk beleid

3.4.1. Integrale Structuurvisie Horst aan de Maas

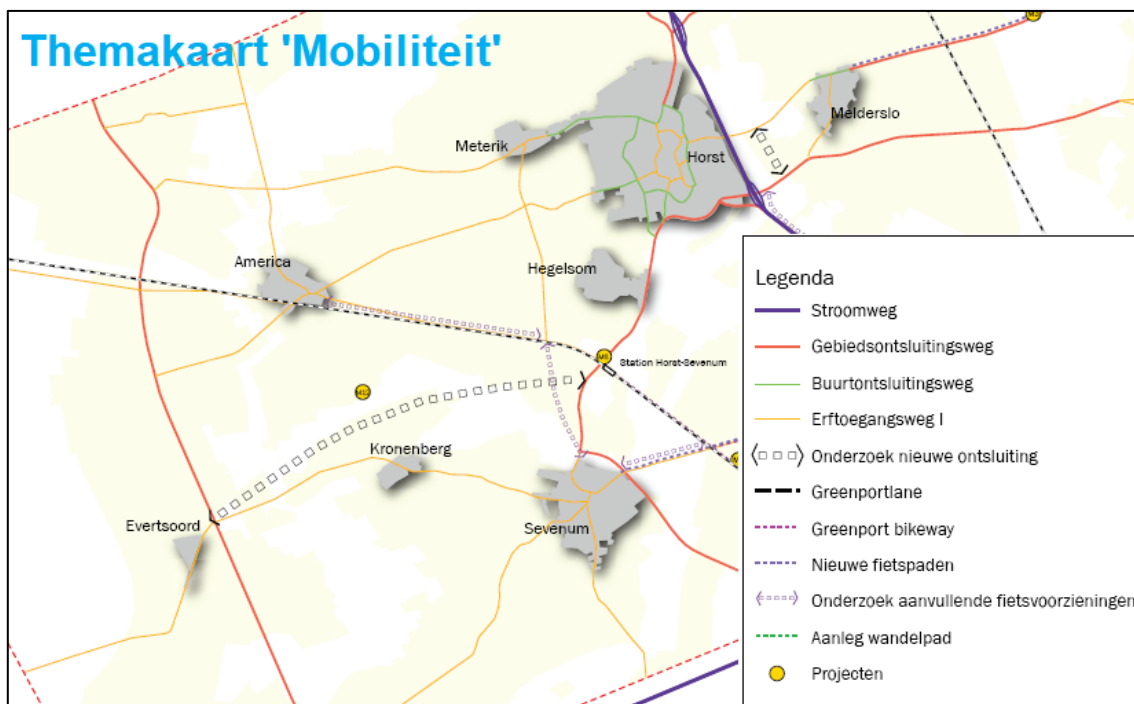
Algemeen

Op 9 april 2013 is de Integrale Structuurvisie Horst aan de Maas vastgesteld. Het betreft een integrale structuurvisie voor het gehele grondgebied van de gemeente Horst aan de Maas. De structuurvisie geeft een integraal beeld van de ruimtelijke en sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen die de gemeente op haar grondgebied voor ogen staat voor de langere termijn. Daarnaast verschaft de gemeente hiermee inzicht hoe zij nieuwe initiatieven afweegt en welke randvoorwaarden hier eventueel bij gelden. Tenslotte biedt de structuurvisie kansen optimaal gebruik te maken van mogelijkheden voor het plegen van bovenplans kostenverhaal, zoals die zijn opgenomen in de Wro en de Grex-wet.

Een uitwerking van het Limburgs Kwaliteitsmenu in de gemeentelijke structuurvisie vormt de basis voor het vragen van een kwaliteitsbijdrage voor ontwikkelingen in het buitengebied en in de dorpen.

In de structuurvisie is ook ingegaan op het thema mobiliteit. In zijn algemeenheid is de bereikbaarheid via bovenlokale wegen, spoor en waternet als 'goed' te kwalificeren. Problematieken spelen voornamelijk op lokaal niveau, zoals de aanleg van fietspaden tussen dorpen. Op de in 2013 opgestelde themakaart 'Mobiliteit' is het fietstracé America-Station Horst-Sevenum getypeerd als 'onderzoek aanvullende fietsvoorzieningen'.

Mobiliteitsbeleid is verankerd in het GVVP van de gemeente Horst aan de Maas. Hierna volgt daarom het GVVP-beleid en de toetsing van dit project aan het GVVP-beleid.



Uitsnede themakaart 'Mobiliteit' uit de Integrale Structuurvisie Horst aan de Maas

3.4.2. Gemeentelijk Verkeers- & Vervoersplan Horst aan de Maas

Het GVVP schetst een heldere visie op het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente Horst aan de Maas voor de komende jaren (2012-2022). Het is een dynamisch document en geschreven met de wetenschap van dit moment. Het beleid van het Regionaal Mobiliteitsoverleg (RMO) Noord-Limburg. Het GVVP geeft een visie op een verkeersveilige verkeersafwikkeling op (inter-)lokale schaal. Hierin zijn accenten gelegd op de verschillende vervoerwijzen. Met deze visie worden belangenafwegingen gemaakt en verkeersmaatregelen bepaald in zowel fysieke als zeker ook in niet fysieke zin. is hierin verweven.

De hoofddoelstelling van het GVVP luidt:

Zorgdragen voor een betrouwbare bereikbaarheid voor het sociaal, economisch en toeristisch-recreatief functioneren van de gemeente Horst aan de Maas, rekening houdend met de aspecten verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en duurzaamheid.

Doelstellingen bereikbaarheid fietsers en voetgangers:

- Verbeteren utilitaire en recreatieve fietsroutes.
- Verbeteren verkeersveiligheid schoolomgevingen.

Verbeteren utilitaire en recreatieve fietsroutes

De gemeente Horst aan de Maas heeft de ambitie het utilitaire en het recreatieve fietsgebruik te stimuleren. Uitgangspunt is dat de fietsroutes moeten voorzien in directe en veilige verbindingen naar bestemmingen als centrum Horst, Sevenum en Grubbenvorst, scholen, winkels, treinstation, sportparken en bedrijventerreinen. Het fietsnetwerk vloeit voort uit de verbindingen tussen de belangrijkste herkomsten en bestemmingen voor fietsers, en de relatie met de regio (Venray en

Venlo). Alle belangrijke bestemmingen binnen een straal van 12 kilometer zijn voor fietsers via het gemeentelijke fietsnetwerk goed te bereiken.

Om het fietsgebruik te stimuleren zal naast een samenhangend en direct netwerk ten aanzien van comfort aan bepaalde minimale kwaliteitseisen voldaan moeten worden. Het is belangrijk om zowel binnen als buiten de bebouwde kom een fietsnetwerk te creëren dat afgestemd is in functie, vorm en gebruik. Het fietsnetwerk wordt uitgebreid met de zogenaamde Greenport Bikeway. Deze fietsroute verbindt station Horst-Sevenum met stations Venlo en Blerick via twee verbindingen. Eén verbinding loopt parallel langs het spoor en de ander via de Sevenumseweg en Venrayseweg. De Greenport Bikeway is een alternatief voor automobilisten/werknemers van de regio Venlo en de toekomstige ontwikkelingen in Klavertje Vier om op de fiets te stappen.

Beoordeling plan

De Greenport Bikeway is in het GVVP benoemd als verbetering en goed voorbeeld van de utilitaire fietsroutes. Fase 1 van het project Doortrekken van de Greenport Bikeway is in feite een doorontwikkeling van de inmiddels gerealiseerd Greenport Bikeway, om op deze wijze ook een goede verbinding met het gebied ten westen van het Klavertje Vier bedrijventerrein te maken. Op deze wijze wordt het fietsgebruik voor woon-werkverkeer voor werknemers in het Klavertje Vier-gebied en omstreken gestimuleerd. Het project past dan ook goed binnen de gestelde beleidskaders.

3.5. Conclusie

Het planvoornemen past binnen de door het Rijk, provincie Limburg, de regio Noord-Limburg en gemeente Horst aan de Maas gestelde beleidskaders.

HOOFDSTUK 4. SECTORALE ASPECTEN

4.1. Inleiding

In dit hoofdstuk zal aandacht worden besteed aan de sectorale aspecten, zoals milieu, water en natuur. Per sectoraal aspect wordt een korte inleiding gegeven en volgt een toets en afweging.

4.2. Milieuaspecten

4.2.1. Bodem- en grondwaterkwaliteit

Algemeen

Bij nieuwe ontwikkelingen moet de bodemgesteldheid in kaart worden gebracht. Onderzocht moet worden of de bodem verontreinigd is en wat voor gevolgen een eventuele bodemverontreiniging heeft voor de uitvoerbaarheid van het plan. Een nieuwe functie mag pas worden toegelaten als is aangetoond dat de bodem geschikt (of geschikt te maken) is voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Wanneer (een deel van) de bodem in het plangebied verontreinigd is moet worden aangetoond dat het bestemmingsplan, rekening houdend met de kosten van sanering, financieel uitvoerbaar is.

In dit geval wijzigt de functie niet in een functie die gevoelig is in het kader van de bodemkwaliteit. De voornamelijk agrarische bestemming wijzigt in dit geval in de bestemming 'Verkeer' of 'Water' voor de realisatie van het vrijliggend fietspad.

Voor de civieltechnische uitvoering van het project, alsook bij eventuele afvoer van grond is wel de bodemkwaliteit van belang, en is verkennend bodemonderzoek vereist. Vooruitlopend op dit verkennend bodemonderzoek is er reeds een vooronderzoek uitgevoerd. De rapportage van dit onderzoek is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Doel van dit vooronderzoek is vaststellen of binnen het plangebied bodemverontreinigingen te verwachten zijn die van invloed kunnen zijn op de uitvoering van het project. Daarnaast heeft het vooronderzoek ten doel om een onderzoeksopzet vast te stellen voor het uit te voeren verkennend bodemonderzoek. Uit het vooronderzoek wordt geconcludeerd dat er voor het gehele traject geen aanwijzingen zijn voor verontreiniging, waardoor de strategie voor het verkennend bodemonderzoek uitgaat van een 'onverdachte' situatie.

Conclusie

De bodemkwaliteit is voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan geen belemmering. Bij de uitvoering speelt de bodemkwaliteit een rol en zal een verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd.

4.2.2. Geluid

Algemeen

Bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, waarbij sprake is van de realisatie van een geluidgevoelig object moet worden getoetst aan de Wet geluidhinder. In de Wet geluidhinder is bepaald hoe voor een gebied waar een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt dient te worden omgegaan met geluidhinder als gevolg van wegverkeer, industrie en spoorwegen.

In de Wet geluidhinder (Wgh) staat dat elke weg een geluidszone heeft, met uitzondering van woonerven en wegen waar een maximum snelheid van 30 km/u voor geldt. Bij een ruimtelijke ontwikkeling waarbij sprake is van de ontwikkeling van geluidgevoelige objecten binnen een geluidszone, dient een onderzoek te worden uitgevoerd naar de geluidsbelasting op deze gebouwen of terreinen.

In het voorliggend plan worden geen geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt.

Een fietspad wordt in de zin van de Wet geluidhinder niet gezien als een weg, omdat de gebruikers ervan niet gezien worden als motorvoertuigen. Een fietser en bromfietser zijn in de zin van de Wet geluidhinder juncto Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 geen motorvoertuig, waardoor geen sprake is van de aanleg van een rijstrook.

Evenmin is sprake van een reconstructie, omdat het aantal rijstroken voor auto's niet zal toenemen. Het aanwezige fietspad aan weerszijden van de weg wordt verwijderd en is beoogd ten noorden van en vrijliggend van de weg te worden gerealiseerd. De bestaande weg wordt in die zin niet breder gemaakt, al zullen motorvoertuigen wel meer ruimte hebben op de weg, omdat het fietsend verkeer niet meer gebruik mag maken van de weg. Het aantal rijstroken blijft gelijk.

Daarnaast is het fietspad gelegen parallel aan de spoorlijn tussen Eindhoven-Venlo en de weg Spoorweg-Hoebertweg. Gezien de aard en omvang van het gebruik van dit fietspad is niet te verwachten dat deze voor een noemenswaardige extra geluidbelasting zal zorgen, omdat het spoorweglawaai en wegverkeerslawaai maatgevend is wat betreft geluidsemissie.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.2.3. Luchtkwaliteit

Algemeen

Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer bevat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. Daarin zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is vastgelegd in welke gevallen de luchtkwaliteitseisen geen belemmering vormen voor een nieuwe ontwikkeling. Dit is het geval wanneer:

- een ontwikkeling niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit
- ten gevolge van een ontwikkeling de concentraties van de betreffende stoffen verbeteren of ten minste gelijk blijven

- een ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties van desbetreffende stoffen in de buitenlucht
- een ontwikkeling past binnen een vastgesteld programma (zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit)

De uitwerking van het begrip 'niet in betekende mate' staat in het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven. Er is volgens deze regeling geen onderzoek nodig voor 'woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat'.

Beoordeling plan

Dit plan voorziet in de realisatie van een fietspad. Een dergelijk plan is niet te plaatsen onder een categorie die is opgenomen in de bijlage van de Regeling niet in betekende mate bijdragen (NIBM). Het fietspad is bestemd voor fietsers, brom- en snorfietsers en is dus niet toegankelijk voor ander gemotoriseerd verkeer. Het is niet aannemelijk dat de aanleg van het fietspad zal leiden tot een dusdanige toename van brom- en snorfietsers die invloed heeft op de luchtkwaliteit. Gezien de aard en omvang van het project kan dan ook worden gesteld dat de aanleg van het fietspad niet in betekende mate zal bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze conclusie kan zeker getrokken worden wanneer het project wordt vergeleken met andere categorieën van ontwikkelingen (bijvoorbeeld woningbouw of kantoorlocaties) die in de bijlage van de Regeling NIBM zijn opgenomen en die eveneens niet in betekende mate bijdragen aan luchtverontreiniging.

Onderhavig bestemmingsplan voorziet niet in de realisatie van een gevoelige bestemming in de zin van Besluit gevoelige bestemmingen. Daardoor is het Besluit gevoelige bestemmingen niet van toepassing.

De primaire gebruikers van het tracé, fietsers, zorgen in ieder geval niet voor een verslechtering van de luchtkwaliteit, maar juist omgekeerd voor een verbetering van de luchtkwaliteit indien het fietspad het fietsgebruik stimuleert ten koste van het autogebruik.

4.2.4. Bedrijven en milieuzonering

Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient tussen kwetsbare of gevoelige objecten, zoals een woning, en bepaalde functies en bedrijven voldoende afstand te worden gehouden. Deze afstand is enerzijds nodig om het woon- en leefklimaat ter plaatse van het gevoelige object niet aan te tasten, anderzijds is deze afstand nodig om het bedrijf of de functie niet te beperken in de betreffende (bedrijfs)activiteiten. Als uitgangspunt worden de richtafstanden uit publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) genomen. In de VNG-publicatie is voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar een richtafstand gegeven, waarbij de grootste richtafstand leidend is.

Beoordeling plan

Onderhavig bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een vrijliggend fietspad parallel aan de Spoorweg-Goebert. Een fietspad is geen zoneplichtige activiteit of inrichting in de zin van de Wet milieubeheer of het Activiteitenbesluit en er gelden conform de VNG-publicatie geen richtafstanden. Het fietspad is daarnaast niet als kwetsbaar object aan te merken. Het aspect 'Bedrijven en milieuzonering' is dan ook niet aan de orde.

4.2.5. Externe veiligheid

Algemeen

Externe veiligheid gaat over het beperken en beheersen van risico's en effecten van calamiteiten, en over het bevorderen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten (bedrijven en transport) met gevaarlijke stoffen. Dat gebeurt door te voorkomen dat te dicht bij gevoelige bestemmingen activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden, door de zelfredzaamheid te bevorderen en door de calamiteitenbestrijding te optimaliseren.

In deze paragraaf wordt ingegaan op externe veiligheid in relatie tot verschillende risicovolle bronnen en/of objecten in en nabij het plangebied.

Wettelijk kader

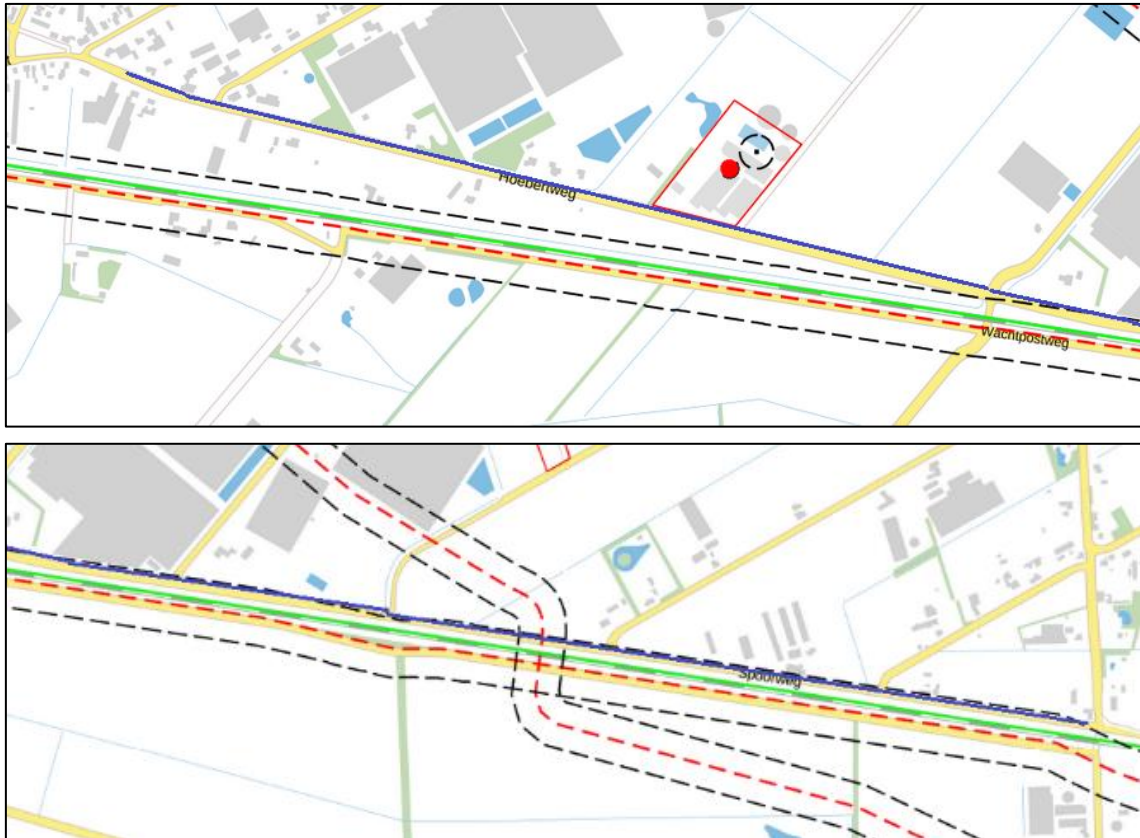
Voor ruimtelijke ontwikkelingen moet getoetst worden aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen Plaatsgebonden risico en Groepsrisico.

Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6} contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)

Dit is een maat voor de kans dat een grotere groep tegelijkertijd dodelijk getroffen kan worden door een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Voor het groepsrisico geldt in bepaalde gevallen een verantwoordingsplicht. Dit houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht.



Uitsneden Professionele risicokaart (Bron: risicokaart.nl). Westelijk gedeelte boven, oostelijk gedeelte onder.

Plangebied is blauwe lijn, basisnet vervoer spoor is groene lijn, rode stippellijn is buisleiding en zwarte stippellijnen zijn risicocontouren rondom het spoor en de buisleiding

Beoordeling plan

Een verantwoording van het plaatsgebonden risico is conform het Bevt van belang wanneer middels een bestemmingsplan een (beperkt) kwetsbaar object in de zin van het Bevi wordt mogelijk gemaakt. Onderhavig plan heeft betrekking op de aanleg van een fietspad en dit is geen (beperkt) kwetsbaar object. Daarom hoeft in dit geval geen aandacht te worden besteed aan een verantwoording van het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico en hulpverlening

Op basis van artikel 7 lid a van het Bevt moet bij een bestemmingsplan dat binnen het invloedsgebied ligt spoorweg waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, in elk geval ingegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op spoorweg. Omdat in dit geval geen (beperkt) kwetsbaar object mogelijk wordt gemaakt, is het niet nodig om in te gaan op de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op spoorweg een ramp voordoet (artikel 7, lid b Bevt). In dit geval zijn er vanuit de hoedanigheid van het object, in dit geval het fietspad, geen aanvullende risicoreducerende maatregelen denkbaar. Daarbij speelt ook een rol dat vanuit externe veiligheid verkeersdeelnemers niet worden meegenomen in risicoanalyses vanwege de korte tijd dat zij zich op een plaats bevinden.

Conclusie

Gezien het feit dat onderhavig bestemmingsplan geen (beperkt) kwetsbaar object of transportroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk maakt, kan een verantwoording van het plaatsgebonden- en groepsrisico achterwege blijven. Vanuit de hoedanigheid van het object (fietspad) zijn geen aanvullende risicoreducerende maatregelen denkbaar. Het plan wordt dan ook niet belemmerd vanuit het aspect externe veiligheid of vice versa.

4.2.6. Milieueffectrapportage

Wettelijk kader

Met een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden de milieugevolgen van een plan in beeld gebracht. De m.e.r. is gebaseerd op Europese regelgeving. In Nederland is de m.e.r. geregeld in de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r.. De Wm gaat vooral in op de procedure en de inhoudsvereisten. In het Besluit m.e.r. is geregeld in welke gevallen een m.e.r. moet worden opgesteld.

Bij het Besluit m.e.r. is een bijlage opgenomen waarin de criteria voor een m.e.r.-plicht (onderdeel C) en een m.e.r.-beoordelingsplicht (onderdeel D) staan. Een beoordelingsplicht houdt in dat moet worden nagegaan of er sprake is van (mogelijke) belangrijke milieugevolgen. Als deze niet kunnen worden uitgesloten, dan geldt een m.e.r.-plicht.

De onderdelen C en D zijn onderverdeeld in 4 kolommen:

Kolom 1: de activiteit zelf

Kolom 2: drempelwaarden activiteit

Kolom 3: de kaderstellende plannen (zoals een bestemmingsplan)

Kolom 4: de besluiten

De drempelwaarden van activiteiten die zijn opgenomen in onderdeel D zijn indicatief. Indien een activiteit wordt genoemd in onderdeel D, maar beneden de drempelwaarde van kolom 2 valt, moet een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaatsvinden. Dit geldt zowel voor kaderstellende plannen, zoals een bestemmingsplan, als voor besluiten.

Beoordeling plan

De activiteit is niet genoemd in de onderdelen C en D van de bijlagen van het Besluit m.e.r. Het betreft namelijk geen autosnelweg/autoweg (activiteit C 1.2) of weg met meer dan 4 rijstroken (C. 1.3). De activiteit geeft daarom in dit geval geen aanleiding tot het opstellen van een milieueffectrapportage of vormvrije m.e.r.-beoordeling. Voor dit bestemmingsplan zijn echter wel bepaalde milieueffecten nader onderzocht, zoals de invloed van de aanleg van het fietspad op de bodem, de natuur en de archeologie. Ook zijn de effecten op de waterhuishouding beschouwd. Uit de onderzoeken en de nadere beschouwingen is gebleken dat het project geen significant negatieve effecten of gevolgen heeft op het milieu.

4.3. Waterparagraaf

4.3.1. Algemeen

In artikel 3.1.6, lid 1 onder b van het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de ruimtelijke onderbouwing van een omgevingsvergunning ex artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3 een beschrijving dient te bevatten van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. In deze paragraaf wordt eerst ingegaan op het waterbeleid van Waterschap Limburg en de gemeente Horst aan de Maas. Daarna wordt ingegaan op de waterhuishoudelijke situatie ter plaatse.

4.3.2. Beleid

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het Waterschap Limburg. In het kader van het beleid van zowel de gemeente Horst aan de Maas als het waterschap dient binnen het plangebied een duurzaam waterhuishoudkundig systeem gerealiseerd te worden. Concreet betekent dit dat er sprake moet zijn van gescheiden schoon- en vuilwaterstromen die afzonderlijk worden verwerkt. Vanuit het waterschap Limburg gelden daarbij de volgende uitgangspunten:

- afkoppelen van 100% van het verhard oppervlak, waarbij de beslisboom verantwoord afkoppelen (Zuiveringschap Limburg 2002) van toepassing is;
- de trits vasthouden-bergen-afvoeren is van toepassing, waarbij hergebruik dan wel infiltratie van schoon regenwater de voorkeur heeft;
- verontreiniging van het water dient door bronmaatregelen voorkomen te worden;
- grondwateroverlast dient voorkomen te worden;
- een gelimiteerde afvoer naar het oppervlaktewatersysteem is toegestaan.

Hergebruik

Hierbij kan gedacht worden aan de aanleg van gescheiden watercircuits door het hergebruik van bijvoorbeeld regenwater (drinkwater, grijswater, huishoudwater). De ervaringen met bestaande proefprojecten leert echter dat deze pas rendabel zijn bij projecten met 1.000 of meer te bouwen woningen. Ook de recent aangescherpte regelgeving op dit vlak maakt het hergebruik van (regen)water niet snel haalbaar. Het onderhavige project is dan ook te kleinschalig om deze voorziening toe te passen.

Infiltratie, buffering en afvoer

Onderstaand is aangegeven hoe met deze aspecten wordt omgegaan.

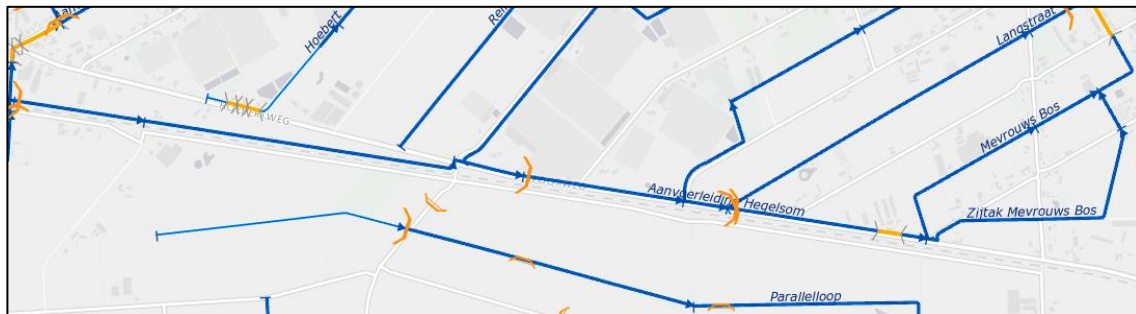
4.3.3. Waterhuishoudkundige situatie plangebied

Hemel- en afvalwater

Door de aanleg van het vrijliggend fietspad wordt de op sommige plaatsen aanwezige sloot langs de weg gedempt. Dit betreft een gedeelte van secundaire waterloop 'Hoebert' parallel en ten noorden van de Hoebertweg met een lengte van circa 170 meter. Daarnaast betreft het een groot gedeelte van de primaire waterloop 'Aanvoerleiding Hegelsom' parallel en ten noorden van de Spoorweg met een lengte van circa 1,5 km. Deze waterloop wordt op meerdere plaatsen gedempt. Ook worden niet-gecategoriseerde sloten gedempt. Deze demping is noodzakelijk om het fietspad te realiseren, al wordt zo veel mogelijk voorkomen dat er demping plaatsvindt. Deze demping wordt gecompenseerd door nieuwe sloten te realiseren. Dit betreft een nieuwe sloot

tussen de Reindonkerweg en de secundaire waterloop Hoebert en een nieuwe sloot tussen de Tongerlosegeweg en Mevrouwsbosweg. Deze sloten worden als vervanging aangelegd van de ter plaatse te dempen sloten.

Aan de andere zijde van de huidige Hoebertweg-Spoorweg is ook een sloot aanwezig. Deze sloot heeft een grote capaciteit omdat deze een bodembreedte heeft van circa 1,5 meter (exclusief breed oplopend talud). In geval van hevige regenval kan hemelwater afstromen richting deze sloot.



Uitsnede Leggerkaart Waterschap Limburg

Overleg waterschap

Bij de totstandkoming van dit project heeft de gemeente Horst aan de Maas overleg gevoerd met Waterschap Limburg om een en ander af te stemmen in verband met de demping van secundaire en primaire waterlopen. Dit zijn vergunningplichtige activiteiten.

4.4. Kabels en leidingen

Binnen en in de nabijheid van het plangebied zijn planologisch beschermde kabels en leidingen aanwezig die tot belemmeringen in het plangebied leiden:

- Een ruwe olieleiding doorkruist de Spoorweg tussen de kruisingen met de Langstraat en Bosstraat. Deze 36" buisleiding is met dubbelbestemming Leiding - Brandstof planologisch beschermd in dit bestemmingsplan. Aan weerszijden van de leiding is een beschermingsstrook van 5 meter opgenomen. Binnen deze strook is het bouwen van gebouwen niet toegestaan. Omdat het fietspad boven deze leiding wordt gerealiseerd is de leidingbeheerder Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij betrokken in het voorbereidend traject bij dit plan.
- Een hoofdwatertransportleiding doorkruist de Spoorweg ten oosten van het bedrijf aan Spoorweg 15a. Deze waterleiding is met dubbelbestemming Leiding - Water planologisch beschermd in dit bestemmingsplan. Binnen de aangegeven strook (met een breedte van 5 m) is het oprichten van bebouwing eveneens niet toegestaan. Omdat het fietspad boven deze leiding wordt gerealiseerd is de leidingbeheerder Waterleiding Maatschappij Limburg (WML) betrokken in het voorbereidend traject bij dit plan.
- Omdat er verschillende elektriciteitsleidingen gelegen zijn ter plaatse van het fietstraject is leidingbeheerder Enexis betrokken in het voorbereidend traject bij dit plan.

Uit het vooroverleg met de leidingbeheerders is gebleken dat het plan kan rekenen op steun van de leidingbeheerders. Met name bij de uitvoering is overleg met de leidingbeheerders van belang. Het aspect kabels en leidingen vormt dan ook geen belemmering voor onderhavig plan.

4.5. Natuur

4.5.1. Algemeen

Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving. Hierbij speelt met name de Wet natuurbescherming (Wnb) een voorname rol. Het is noodzakelijk om voorafgaand aan ruimtelijke ingrepen en inrichting te toetsen of de geplande activiteiten geen negatief effect hebben op de beschermde flora en fauna.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de aanwezige natuurwaarden in en om het besluitgebied. Voordat ontwikkelingen mogen plaatsvinden, moet worden aangetoond dat in het kader van de huidige natuurwet- en regelgeving van een negatief effect geen sprake is, dan wel dat daarvoor respectievelijk een vergunning of ontheffing kan worden verkregen.

Voor dit planvoornemen is een quickscan flora & fauna uitgevoerd. Doel van dit onderzoek is om te bepalen of de ruimtelijke ingreep mogelijk leidt tot overtreding van de Wnb. Het rapport van dit onderzoek is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Hierna volgen de resultaten en conclusies.

4.5.2. Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt niet in een gebied behorende tot Natuurnetwerk Nederland (NNN) of een belangrijk weidevogelgebied, waardoor deze gebieden geen beperking opleveren voor het planvoornemen. De provincie Limburg hanteert geen externe werking als het gaat om NNN. Gezien de afstand en de beperkte aard van de ingreep valt een significant negatief effect niet te verwachten.

Het plangebied ligt niet in een gebied dat in het kader van de Wnb is aangewezen. Het dichtstbijzijnde Natura 2000 is Deurnsche Peel & Mariapeel, dat op circa 3,5 km ten westen van het plangebied is gelegen.

Gezien de aard van het project - het realiseren van een vrijliggend fietspad met een lengte van circa 3 km - zijn in de gebruiksfase louter positieve effecten te verwachten op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied. Wat betreft de realisatiefase zullen civieltechnische en logistieke werkzaamheden worden uitgevoerd, zoals het afgraven en verwijderen van teelaarde, het wegvoeren van de sliblaag uit de waterlopen en overige vervoersbewegingen ten behoeve van de aanleg van het fietspad. Gezien de beperkte omvang van het project wordt verwacht dat deze activiteiten tijdens de realisatiefase geen significant negatieve effecten zullen hebben op de stikstofdepositie in het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied.



Uitsnede beschermde natuurgebieden

4.5.3. Soortenbescherming

In het kader van de Wnb is in de quickscan nagegaan of vaste rust- en verblijfplaatsen door de beoogde ingreep opzettelijk worden aangetast (verwijderd, ongeschikt gemaakt) of dat dieren opzettelijk worden verontrust, verjaagd of gedood. Verder is er gekeken of er invloeden zijn die leiden tot een verminderde geschiktheid als foerageergebied waarbij het een zodanig belang betreft dat bij het wegvallen van deze functie ook vaste rust- en verblijfplaatsen niet langer kunnen functioneren.

Flora

Er zijn binnen het plangebied geen beschermde wilde soorten aangetroffen. Deze soorten zijn ook niet te verwachten. Om deze redenen zullen er door de voorgenomen plannen geen nadelige effecten optreden ten aanzien van deze soortgroep en zijn er, naast de zorgplicht, vanuit de Wnb geen verdere verplichtingen.

Vogels

Er zijn geen jaarrond beschermde vogelnesten of verblijfplaatsen aangetroffen van vogels waarvan de nest- en verblijflaties jaarrond zijn beschermd. Algemeen voorkomende soorten zonder jaarrond beschermd nest kunnen blijven broeden in de directe omgeving van het plangebied. Indien broedende vogels in de directe omgeving van het plangebied aanwezig zijn, kunnen versturende werkzaamheden zoals graafwerkzaamheden of een verwijdering van beplanting mogelijk echter niet plaatsvinden zonder hinder te veroorzaken. Wanneer er geen broedende vogels aanwezig zijn kunnen de werkzaamheden wel plaatsvinden. Indien er op deze manier wordt gehandeld, treden er geen nadelige effecten op ten aanzien van vogels. Wanneer de werkzaamheden in het geheel plaatsvinden in de minst kwetsbare periode (tussen begin oktober en half februari) worden eveneens geen nadelige effecten verwacht. Dit laatste verdient derhalve aanbeveling. Indien de werkzaamheden worden uitgevoerd op bovenstaande wijze, zullen er geen nadelige effecten optreden ten aanzien van vogels.

Grondgebonden zoogdieren

Binnen het plangebied zijn geen vaste verblijf- of voortplantingsplaatsen vastgesteld van soorten die zijn beschermd bij de Habitatrichtlijn of van soorten die niet zijn vrijgesteld door de provincie. Algemeen voorkomende soorten zijn door de provincie vrijgesteld van de verbodsbepalingen als het een ruimtelijke ingreep of inrichting betreft. Wel geldt de zorgplicht voor dergelijke soorten.

Zolang de zorgplicht wordt nageleefd zijn er geen negatieve effecten te verwachten met betrekking tot grondgebonden zoogdieren.

Vleermuizen

Er zijn geen vaste verblijf- of voortplantingsplaatsen aanwezig binnen het plangebied. Mogelijk wordt er gevoerageerd binnen en nabij het plangebied. Foerageergebied is alleen beschermd wanneer dit gebied noodzakelijk is om de functionaliteit van een vaste verblijfplaats te behouden. In de directe omgeving van het plangebied is echter voldoende alternatief foerageergebied aanwezig in de vorm van weilanden en akkers en tuinen van woningen. Ook is het verstoringseffect op voeragerende vleermuizen uit te sluiten indien de werkzaamheden overdag uitgevoerd worden. Een negatief effect op vaste vliegroutes is eveneens niet te verwachten. Gezien het vorenstaande zijn er geen negatieve effecten te verwachten met betrekking tot vleermuizen.

Amfibieën, reptielen en vissen

Binnen het plangebied zijn geen vaste verblijf- of voortplantingsplaatsen vastgesteld van soorten die zijn beschermd bij de Habitatrichtlijn of van soorten die niet zijn vrijgesteld door provincie Limburg. Algemeen voorkomende soorten zijn door de provincie vrijgesteld van de verbodsbepalingen als het een ruimtelijke ingreep of inrichting betreft. Wel geldt de zorgplicht voor dergelijke soorten. Zolang de zorgplicht wordt nageleefd zijn er geen negatieve effecten te verwachten met betrekking tot amfibieën, reptielen en vissen.

Ongewervelden of overige soorten

Vaste verblijfplaatsen of exemplaren van Habitatrichtlijnsoorten of van nationaal beschermde soorten zijn niet aangetroffen. Er zijn geen negatieve effecten te verwachten met betrekking tot deze soortgroepen.

4.5.4. Zorgplicht

Voor alle soorten en gebieden geldt de algemene zorgplicht. De zorgplicht is als een open norm geformuleerd in het eerste lid van artikel 1.11 Wnb. In het tweede lid wordt de zorgplicht geconcretiseerd door te bepalen dat de zorgplicht in elk geval inhoudt dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen kunnen worden veroorzaakt voor een Natura 2000-gebied, een bijzonder nationaal natuurgebied of voor in het wild levende dieren en planten:

1. dergelijke handelingen achterwege laat, dan wel,
2. indien dat achterwege laten redelijkerwijs niet kan worden geveegd, de noodzakelijke maatregelen treft om die gevolgen te voorkomen, of
3. voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk beperkt of ongedaan maakt.

4.5.5. Conclusie

Onderstaande opsomming geeft de conclusies weer:

- de omschreven werkwijzen met betrekking tot zowel de zorgplicht als ten aanzien van vogels dienen in acht te worden genomen om overtreding van de natuurwetgeving te voorkomen;
- om een verstorend effect op foeragerende vleermuizen uit te sluiten dienen de werkzaamheden overdag te worden uitgevoerd;
- nader onderzoek naar soorten is niet noodzakelijk;
- een ontheffing in het kader van de Wnb (soorten) is niet noodzakelijk;
- voor algemeen voorkomende soorten geldt een algemene vrijstelling als het ruimtelijke ingrepen betreft.

4.6. Archeologie en cultuurhistorie

4.6.1. Archeologie



Algemeen

Sinds 2007 kent Nederland de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz, gewijzigde Monumentenwet 1988). Per 1 juli 2016 zijn de bepalingen van de Wamz 2007 gedeeltelijk overgegaan in de Erfgoedwet. Op basis van deze wet zijn gemeenten belast met de zorgplicht voor het archeologisch erfgoed. Verder stelt de Wamz 2007 dat gemeenten archeologieparagrafen moeten opnemen in bestemmingsplannen en archeologische waarden en verwachtingen op te nemen op de verbeelding en ze te beschermen middels regels.

De raad van Horst aan de Maas heeft op 26 mei 2015 de 'Archeologische Maatregelenkaart Horst aan de Maas' vastgesteld. Het gemeentelijk grondgebied wordt hier opgedeeld in verschillende categorieën. Per categorie maakt het gemeentelijk archeologiebeleid inzichtelijk of, en zo ja waar en wanneer archeologisch (voor)onderzoek nodig is bij ruimtelijke planvorming en bodemingrepen, en welke onderzoekseisen en ontheffingen daarbij gelden.



Uitsnede Archeologische Maatregelenkaart

LEGENDA	
	Categorie 1 (Wettelijk beschermd Archeologisch Monument)
	Categorie 2 (Archeologische Waarde)
	Categorie 3 (Hoge archeologische verwachting)
	Categorie 4 (Gematigde archeologische verwachting)
	Categorie 5 (Lage archeologische verwachting)
	Categorie 6 (Specifieke archeologische verwachting (beek)dalen en oude Maasgeulen)
	Categorie 7 (Bebouwde kom - onbekende verwachting)
	Categorie 8 (Gebied/terrein waar geen bodemarchief meer aanwezig is)
	Categorie 9 (Water)
	Provinciaal archeologisch aandachtsgebied
	Plangebied

Legenda Archeologische Maatregelenkaart



Uitsnede Archeologische Maatregelenkaart (westelijk gedeelte plangebied)

Beoordeling plan

Het plangebied is gelegen in zowel een hoge archeologische verwachting als in een gematigde en een lichte archeologische verwachting. Het beleid voor een hoge archeologische verwachting - die met de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 3 planologisch is geëffectueerd - schrijft voor dat er bij bodemingrepen groter dan 500 m² en dieper dan 50 cm-mv een archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd. Bij de gematigde (Waarde - Archeologie 5) en lage (Waarde - Archeologie) archeologische verwachting is er een onderzoeksplicht bij respectievelijk 10.000 m² en dieper dan 50 cm-mv en 2.500 m² en dieper dan 50 cm-mv.

In dit kader is een bureauonderzoek archeologie uitgevoerd, met als doel inzicht te verkrijgen in de archeologische resten die in het plangebied verwacht worden en de te verwachten diepteligging en fysieke kwaliteit van deze archeologische resten.

Uit de resultaten van het onderzoek is gebleken dat in het oostelijke en westelijke deel van het plangebied mogelijk archeologische resten bedreigd worden door de voorgenomen

bodemingrepen. Hierdoor wordt nader vervolgonderzoek - in de vorm van een boor- en waarderend onderzoek - geadviseerd. Een andere mogelijkheid is om tijdens de graafwerkzaamheden archeologische begeleiding in te zetten. Na het afgraven van de teelaarde kunnen in het aangelegde vlak waarnemingen worden gedaan. Een archeologische begeleiding dient te worden uitgevoerd op basis van een Programma van Eisen (PvE) dat dient te zijn goedgekeurd door de gemeente.

Voor het centrale deel van het plangebied wordt geen archeologisch vervolgonderzoek of archeologische begeleiding noodzakelijk geacht. Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, dan is conform de Erfgoedwet melding hiervan verplicht.

Naar aanleiding van het archeologisch vooronderzoek is de uitvoering van het fietspad aangepast. Het fietspad verloopt in de bestaande berm of over het aansluitend weiland zonder verdere ingrepen dieper dan de toegestane 0,50 cm. De noodzakelijke aanpassingen van de bermsloot zijn beperkt en zijn niet groter dan de toegestane vrijstellingen:

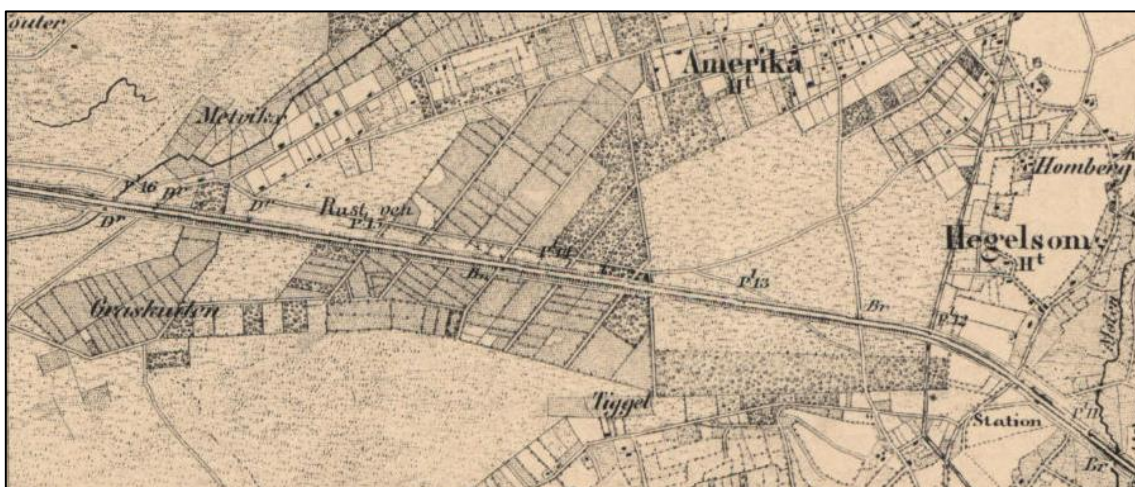
- kleiner dan 500 m² in het westelijk deel van het plangebied;
- kleiner dan 10.000 m² in het middengebied;
- kleiner dan 2.500 m² in het oostelijk plangebied.

De aanlegdiepte wordt beperkt door een afgraving van de bestaande teeltaarde met ca. 30-40 cm, waarop een zandaanvulling wordt aangebracht. Hierdoor wordt de archeologie niet verstoord en is geen vervolgonderzoek noodzakelijk.

4.6.2. Cultuurhistorie

Algemeen

Cultuurhistorische waarden kunnen betrekking hebben op bebouwde cultuurhistorie (monumenten), cultuurhistorische landschappen en archeologische waarden van een gebied. Op basis van provinciaal kaartmateriaal en historische geografie is bepaald welke cultuurhistorische waarden of elementen binnen of in de nabijheid van het plangebied aanwezig zijn.



Uitsnede topografische kaart ca. 1883

De spoorweg Eindhoven - Venlo werd in 1866 gerealiseerd en was daarmee lange tijd de enige verbinding van uit Limburg met de rest van Nederland. Zoals op bovenstaande topografische kaart uit ca. 1883 is af te lezen is deze spoorweg een duidelijk zichtbare lijn in het landschap. De gehucht Amerika bestond toen uit enkele verspreid liggende boerderijen ten noordoosten van de huidige kern. Het huidige station was in die tijd reeds al aanwezig ten zuiden van het gehucht Hegelsom. De Hoebertweg was in die tijd al aanwezig en splitste zich af ter hoogte van de huidige Bosstraat/Langstraat. Uit provinciaal kaartmateriaal is deze weg gedateerd uit de periode 1806-1890. De Nieuwe Peeldijk en de Tongerloseweg worden volgens provinciaal kaartmateriaal gedateerd als ouder dan 1806.

Wat betreft bebouwing zijn er geen gemeentelijke monumenten of Rijksmonumenten aanwezig binnen of nabij het plangebied. Volgens provinciaal kaartmateriaal is er één cultuurhistorisch waardevol object aanwezig nabij het plangebied. Dit betreft de boerderij Spoorweg 40 uit met een bedrijfsgebouw uit ca. 1877. Het woonhuis dateert uit 1928 en is afgewerkt met een mansardedak.

Binnen het plangebied zijn geen cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig. Gelet op het voorgaande is het aspect cultuurhistorie geen belemmering voor dit projectvoornemen.

4.7. Verkeer en infrastructuur

Voor de aspecten verkeer en infrastructuur wordt hierbij korthedshalve verwezen naar paragraaf 3.3.1 (Regionale Mobiliteitsvisie RMO Noord-Limburg), paragraaf 3.4.2 (Gemeentelijk Verkeers- & Vervoersplan) en paragraaf 4.2 (projectbeschrijving).

4.8. Duurzaamheid

Met dit planvoornemen wordt het fietsgebruik van en naar de Greenport gestimuleerd. Wat betreft duurzaamheid wordt hiermee gepoogd het fietsgebruik te stimuleren ten koste van het autogebruik, wat een afname van uitstoot door autoverbruik kan betekenen. Ook is fietsgebruik gezonder voor de mens dan het gebruik van auto's. Dit initiatief is daarom duurzaam voor zowel aarde als mens.

HOOFDSTUK 5. UITVOERBAARHEID

5.1. Economische en financiële haalbaarheid

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan, waarin ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, dient de gemeenteraad eveneens een exploitatieplan vast te stellen. Dit heeft te maken met de wettelijke verplichting om de kosten; die de gemeente moet maken om deze ontwikkeling mogelijk te maken, te verhalen op de eigenaar/ontwikkelaar. Van deze verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan kan worden afgezien indien het kostenverhaal op een andere manier is geregeld. Dit kan bijvoorbeeld door middel van gemeentelijke gronduitgifte of door het afsluiten van een overeenkomst.

Ook kan er sprake zijn van zogenaamde “kruimelgevallen”. Het komt er hierbij op neer dat de door de gemeente te maken kosten beperkt zijn en de kosten verhaald kunnen worden via de legesverordening. Voorwaarde hierbij is dat er geen sprake is van fasering, locatie-eisen of eisen aan woningbouwcategorieën.

In dit geval is sprake van een gemeentelijk project en is het kostenverhaal verzekerd.

5.2. Handhaving

De doelstellingen van het ruimtelijke beleid kunnen slechts verwezenlijkt worden, indien de regels van het bestemmingsplan worden nageleefd. De gemeenten Horst aan de Maas en Venray hebben hun handhavingscapaciteit gebundeld. Beleidsuitgangspunten voor toezicht en handhaving zijn vastgelegd in de Nota integraal Handhavingsbeleid Horst aan de Maas en Venray (2012-2015). Het beleidsplan bevat naast een visie, doelstellingen en prioriteiten ook de werkwijze hoe met geconstateerde overtredingen wordt omgegaan en welke strategieën daarbij worden gevolgd. Ook wordt invulling gegeven aan de vele eisen die wet- en regelgeving aan de gemeentelijke taakuitvoering stelt.

De gemeenten Horst aan de Maas en Venray voeren hun handhavingstaken uit op basis van de volgende visie:

De gemeenten Horst aan de Maas en Venray stellen een gezonde, veilige, leefbare en groene leefomgeving centraal. Handhaving is één van de middelen om de kwaliteit van wonen, leven en werken te behouden en te versterken. Het bestuur streeft naar gestructureerd en integraal handhavingsbeleid waarbij preventief beleid voorop staat. De betrokkenheid en eigen verantwoordelijkheidsbesef van de burgers, bedrijven en instellingen moeten daarbij worden vergroot. Als de preventieve inzet (informatievoorziening) niet werkt, volgt daadwerkelijk handhavend optreden (repressieve inzet).

De uit deze visie voortvloeiende doelstellingen en beleidsuitgangspunten van het handhavingsbeleid zijn:

1. Appelleren aan de eigen verantwoordelijkheid.
2. Preventie gaat boven repressie;
3. Draagvlak creëren.
4. Klantgericht handelen.
5. Alleen noodzakelijke en handhaafbare kaders stellen.

Concreet betekent dit dat nadrukkelijk wordt ingezet op preventie. Leidend uitgangspunt is dat burgers, bedrijven en instellingen worden vertrouwd in een rechtmatige uitoefening van hun activiteiten. Er wordt daarbij ervan uitgegaan dat men, met gerichte voorlichting en communicatie, verantwoordelijk kan worden gemaakt (en gehouden) voor de naleving van geldende wet- en regelgeving. Daarbij past een bewuste differentiatie van de handhavingssinset. In een jaarlijks op te stellen handhavingssuitvoeringsprogramma (HUP) worden de prioriteiten vertaald naar actie.

5.3. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vooroverleg

Op grond van artikel 6.18 Besluit omgevingsrecht juncto artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening is overleg nodig met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het project in het geding zijn.

Onderhavig plan voorziet in de realisatie van een fietspad ("Doortrekken Bikeway richting Deurne fase 1"). Het bestemmingsplan is als voorontwerp toegestuurd naar provincie Limburg, Waterschap Limburg, Waterleidingmaatschappij Limburg (WML), Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij, Enexis en RMO Noord-Limburg.

Op 28 juni 2019 heeft de provincie Limburg laten weten geen aanleiding te zien om opmerkingen over dit plan te maken en dat er aanleiding is om een zienswijze in te dienen op dit plan. Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij heeft eveneens gereageerd op het plan, waardoor enkele aspecten in de toelichting bij de paragraaf Externe veiligheid zijn aangepast.

Initiatiefnemer heeft contact gehad met de bewoners en omwonenden. Middels een informatieavond op 17 oktober 2018 zijn omwonenden op de hoogte gebracht van deze ontwikkeling. Ook is een bezoek gebracht bij directe aanwonenden. Hieruit is gebleken dat er in zijn algemeenheid geen bezwaar bestond tegen het planvoornemen.

Zienswijzen

Het ontwerp bestemmingsplan heeft vanaf 5 december 2019 voor een periode van 6 weken voor eenieder ter inzage gelegen. Hierbij zijn enkele zienswijzen ingediend. In de bijlage is het Zienswijzenrapport opgenomen waarin staat beschreven wat er is gewijzigd in het plan tussen de ter inzage legging en vaststelling.

HOOFDSTUK 6. JURIDISCHE TOELICHTING

Een bestemmingsplan is een planologische regeling die zowel de burger als de overheid rechtstreeks bindt. De regels en verbeelding dienen als één geheel te worden beschouwd en kunnen niet los van elkaar worden gezien.

De toelichting op de regels en verbeelding zijn niet juridisch bindend, maar biedt wel inzicht in de belangenafweging die tot de aanwijzing van bestemmingen heeft geleid en kan bovendien dienst doen bij planinterpretatie. Om inzicht te geven in de juridische opzet zijn hierna de systematiek en de opbouw van het bestemmingsplan toegelicht.

Eerst wordt ingegaan op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen, vervolgens op de verbeelding. Daarna wordt aangegeven op welke wijze de regels in algemene zin zijn opgebouwd en de bestemmingsartikelen in het bijzonder. Tot slot wordt ingegaan op een aantal toetsingsaspecten.

6.1. Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012)

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de verplichting opgenomen om ruimtelijke plannen en besluiten te digitaliseren. Volgens het Besluit ruimtelijke ordening is het verplicht dat een nieuw bestemmingsplan in digitale vorm wordt vastgesteld. Dit moet gebeuren volgens de RO-standaarden, RO-standaarden en regels 2012. Voor het digitaliseren c.q. standaardiseren van bestemmingsplannen is de Standaard voor Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012) ontwikkeld.

Ook moet van het plan een analoge versie worden vastgesteld. Van een bestemmingsplan is er dus altijd een digitale en een analoge (papieren) (verschijnings)vorm. Deze zijn beide rechtsgeldig. Bij onduidelijkheid of een tegenstrijdigheid is de digitale weergave van doorslaggevende betekenis.

Onder vorige wetten werden bijna geen bepalingen gesteld over de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan. Hierdoor zijn er in de praktijk zeer verschillende bestemmingsplannen ontstaan. Dit, terwijl leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker van het bestemmingsplan van groot gewicht zijn. Daarnaast is de vergelijkbaarheid van ruimtelijke plannen van groot belang voor degenen die deze plannen in grotere samenhang wensen te bezien. SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Zo zijn bijvoorbeeld de bestemmingen en begripsbepalingen in alfabetische volgorde opgenomen en vloeit de naam van een bestemming voort uit een standaardlijst, waaruit ingevolge de SVBP 2012 gekozen dient te worden. Kenmerk van de bestemmingen is dat het gehele plangebied ermee (vlaksgewijs) is bedekt. Een bestemmingsplan kan ook dubbelbestemmingen bevatten. Deze overlappen bestemmingen en geven eigen regels, waarbij sprake is van een rangorde tussen de

bestemmingen en de dubbelbestemmingen. De dubbelbestemmingen hoeven het gehele plangebied niet te bedekken.

Aanduidingen (functieaanduiding of gebiedsaanduiding) worden gebruikt om bepaalde zaken binnen een bestemming of dubbelbestemming nader of specifiek te regelen. Het gaat hierbij om specificaties met betrekking tot het gebruik of de bouwmogelijkheden. De aanduidingen hebben daardoor juridische betekenis en komen ook altijd in de regels van het bestemmingsplan voor.

De SVBP 2012 voorziet overigens uitsluitend in een systematische wijze van bestemmen en er wordt uitdrukkelijk op gewezen dat de standaarden geen betrekking hebben op de inhoud van een bestemmingsplan. Wel kent het SVBP 2012 een aantal onderdelen die verplicht moeten worden overgenomen in een bestemmingsplan, zoals de wijze van meten.

6.2. Toelichting op de verbeelding

De verbeelding heeft een belangrijke rol bij het bepalen van de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden in het plangebied. Daartoe zijn op de verbeelding bestemmingsvlakken en aanduidingen opgenomen. Deze aanduidingen zijn in de vorm van een vlak weergegeven. Deze aanduiding is digitaal altijd aan te klikken en zal dan oplichten, waardoor duidelijk is wat de grens van het aanduidingsvlak is. Op www.ruimtelijkeplannen.nl is hiervoor 'het verrekijkertje' voor de opgesomde aanduiding aan te klikken. Het vlak zal dan rood oplichten. In de regels wordt hiervoor de formulering "ter plaatse van de aanduiding '...'" gebruikt. Hiermee wordt dus het aanduidingsvlak bedoeld en niet de plek van het weergegeven symbool of de afkorting.

Op de papieren kaart zijn functieaanduidingen en bouwaanduidingen begrensd door een 'haaiantandlijn' en worden maatvoeringsaanduidingen weergegeven door een onderbroken lijn. Bij onduidelijkheid of een tegenstrijdigheid is de digitale weergave van doorslaggevende betekenis. Anders gezegd, de papieren kaart heeft hierin geen betekenis meer.

6.3. Toelichting op de regels

De regels zijn standaard als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 1 bevat de begripsbepalingen en een bepaling over de wijze van meten; deze worden opsommingsgewijs in alfabetische volgorde gegeven en dienen als referentiekader voor de overige regels.
- Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingen.
- Hoofdstuk 3 bevat enkele algemene regels, zoals de antidubbeltelbepaling, de procedurebepaling en algemene regels ten aanzien van omgevingsvergunningen.
- Hoofdstuk 4 tenslotte bevat het overgangsrecht en de slotregels met daarin de titel van het bestemmingsplan.

De bestemmingen vangen steeds aan met de bestemmingsbenaming. Daarna wordt in de bestemmingsomschrijving weergegeven voor welke doeleinden de betreffende gronden bestemd zijn. Vervolgens wordt in de bouwregels aangegeven welke bouwwerken bij recht mogen worden opgericht en welke situerings- en maatvoeringseisen hiervoor gelden. In sommige bestemmingen wordt bovendien nader ingegaan op de toegestane voorzieningen. Vervolgens is een gebruiksbepaling opgenomen waarin wordt aangegeven dat gronden en opstallen niet in strijd met de bestemming mogen worden gebruikt. Voor de duidelijkheid is een aantal situaties aangegeven die in ieder geval in strijd met de bestemming worden geacht.

Om bepaalde ontwikkelingen te sturen, respectievelijk in de hand te houden, is bij sommige bestemmingen tevens gekozen voor het opnemen van omgevingsvergunnings- en wijzigingsbepalingen. Na het doorlopen van een in het bestemmingsplan nader uiteengezette procedure, kan aan deze 'flexibiliteitsbepalingen' medewerking worden verleend.

Om te voorkomen dat bestemmingen gefrustreerd worden, zijn diverse bestemmingen voorzien van een stelsel van omgevingsvergunningen voor werken en werkzaamheden. Hierin is geregeld dat een aantal werken en werkzaamheden verboden is, tenzij het bevoegd gezag hiervoor een omgevingsvergunning heeft afgegeven.

De belangrijkste omgevingsvergunningen voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden zijn overzichtelijk opgenomen in Artikel 15 Omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden van de planregels.

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

1. Vooronderzoek bodemkwaliteit, Tritium Advies
2. Quicksan flora & fauna, Tritium Advies
3. Archeologisch bureauonderzoek, RAAP
4. Zienswijzenrapport