

gemeente

**HORST
A/D
MAAS**

Bestemmingsplan 'Stationsomgeving'

Toelichting

Ontwerp

versiedatum 28-05-2021

NL.IMRO.1507.HMSTATIONSOMGEVING-BPO1

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	13
3.1.	Rijksbeleid	13
3.2.	Provinciaal beleid	15
3.3.	Regionaal beleid	19
3.4.	Gemeentelijk beleid	20
3.5.	Conclusie	22
Hoofdstuk 4.	Sectorale aspecten	23
4.1.	Inleiding	23
4.2.	Milieuaspecten	23
4.3.	Waterparagraaf	29
4.4.	Kabels en leidingen	30
4.5.	Natuur	31
4.6.	Archeologie en cultuurhistorie	35
4.7.	Verkeer en infrastructuur	38
Hoofdstuk 5.	Uitvoerbaarheid	39
5.1.	Economische en financiële haalbaarheid	39
5.2.	Handhaving	39
5.3.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	40
Hoofdstuk 6.	Juridische toelichting	41
6.1.	Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012)	41
6.2.	Toelichting op de verbeelding	42
6.3.	Toelichting op de regels	42
	Bijlagen bij de toelichting	44

HOOFDSTUK 1. INLEIDING

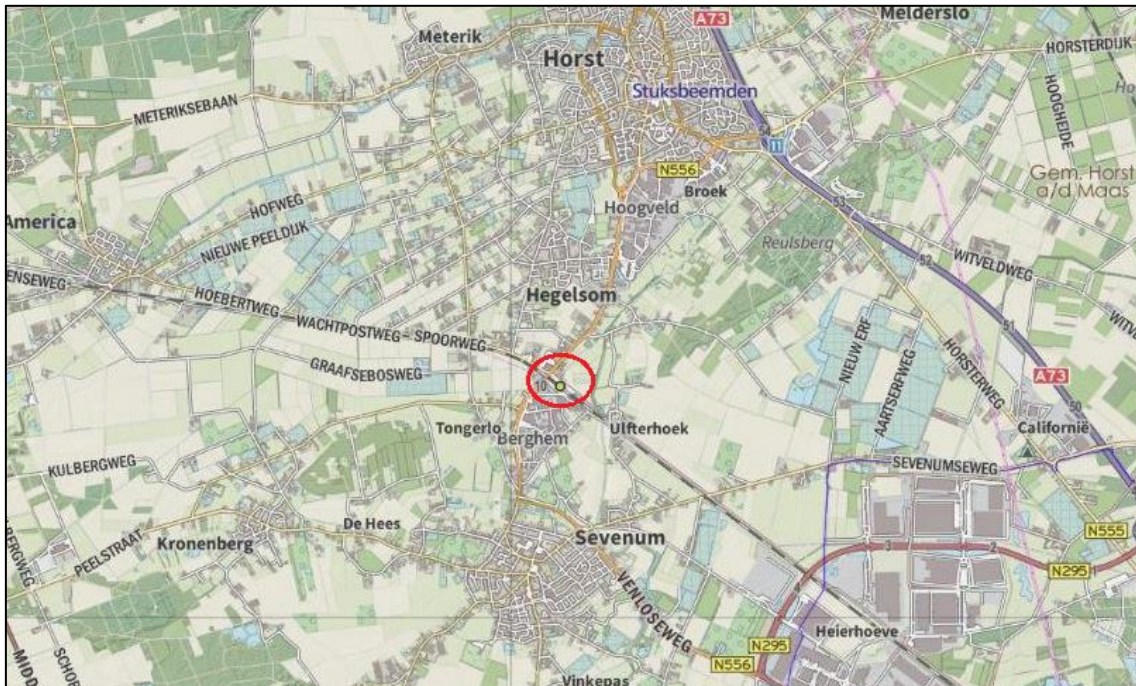
1.1. Aanleiding en doel van het project

Het initiatief betreft een ingrijpende wijziging van de openbare ruimte rondom het trein- en busstation Horst-Sevenum. Beoogd wordt het aantal parkeerplaatsen uit te breiden voor zowel fietsers als auto's. Daarnaast worden de bushaltes geconcentreerd naar één perronplein direct ten noorden van het stationsgebouw. Ook wordt een fietstunnel en een rotonde aangelegd ten noorden van de spoorovergang op de Stationsstraat. Met deze maatregelen wordt beoogd de stationsomgeving beter bereikbaar te maken en wordt de omgeving verkeersveiliger, doordat verkeersstromen worden gescheiden.

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 station gesitueerd tussen Horst-Hegelsom en Sevenum. Het plangebied heeft een totale oppervlakte van circa 5 ha.



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



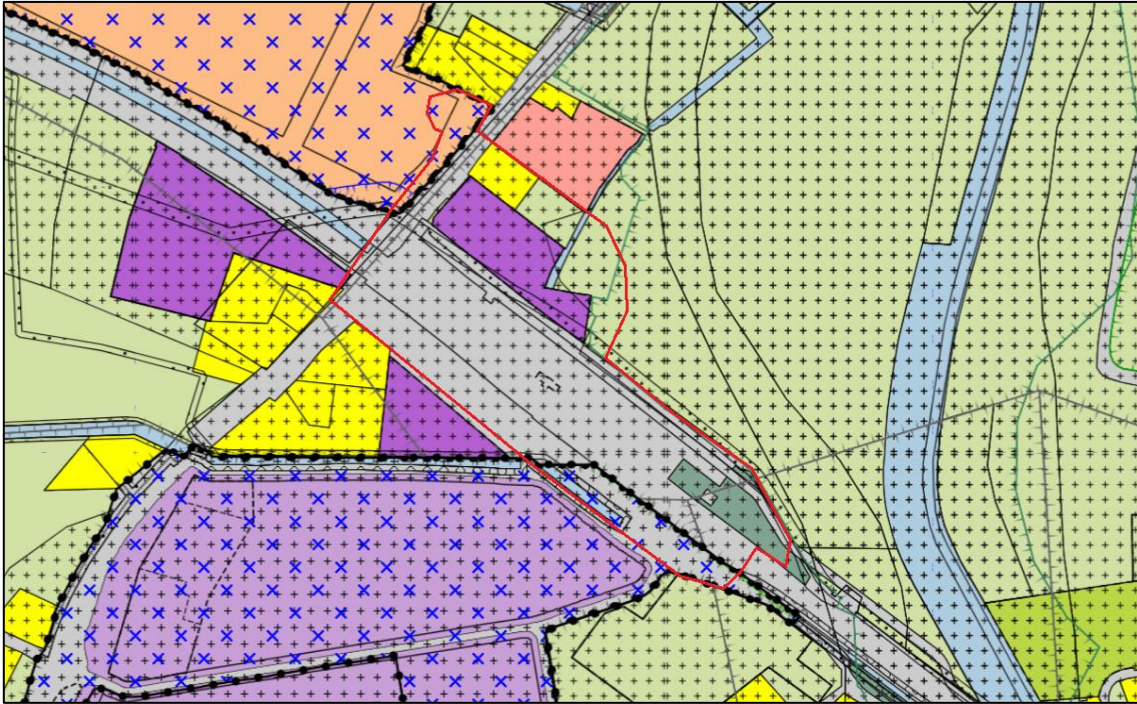
Luchtfoto westelijk deel (plangebied is rode lijn)

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 ‘Wonen’, ‘Agrarisch met waarden’, ‘Verkeer - Railverkeer’, ‘Water’ en ‘Natuur’. Geldende dubbelbestemmingen zijn ‘Leiding - Brandstof’, ‘Waarde - Zone bronsgroene landschapszone’ en ‘Waarde - Archeologie 3’.

Het plangebied ligt ook binnen het geldende bestemmingsplan “Groene campus Asdonck” dat op 11 juli 2011 is vastgesteld door de gemeenteraad. Het plangebied heeft binnen dat bestemmingsplan de enkelbestemming ‘Gemengd’.

Op navolgende afbeelding zijn de op basis van de geldende bestemmingsplannen enkel- en dubbelbestemmingen weergegeven.



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

Binnen de genoemde enkelbestemmingen (m.u.v. bestemming 'Verkeer') is het realiseren van het planvoornemen niet mogelijk.

Het plangebied is gedeeltelijk gelegen binnen de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2' en 'Waarde - Archeologie 3'. 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 'Leiding - Brandstof' is opgenomen ter bescherming, ligging en beheer van ondergrondse leidingen voor aardolie/ruwe olie. Kabels en leidingen zijn specifiek belicht in paragraaf 4.4.

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

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 de wijziging van het stationsgebied juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

1.4. Locatiekeuze

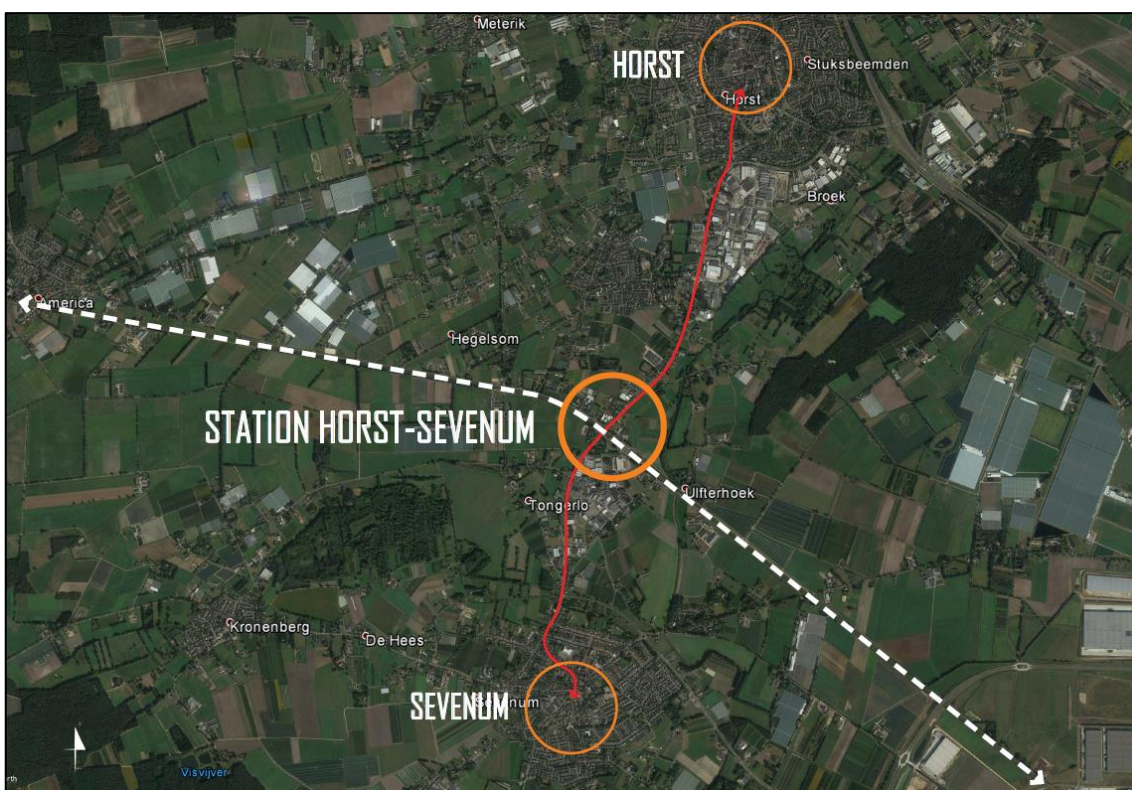
Station Horst-Sevenum ligt op de spoorlijn tussen Venlo en Eindhoven en heeft een regionale functie wat betreft in- en uitstappers. Het station ligt tussen de kernen Horst en Sevenum aan de provinciale weg N556. Aan de Sevenumse zijde van het station is bedrijventerrein Berghem gevestigd. Nabij het station ligt de spoorwegovergang Stationsstraat en het kruispunt Stationsstraat - Spoorweg. De spoorwegovergang Stationsstraat is opgenomen in het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). Dat is een programma van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu met als doel om een vlotte en veilige doorstroming van het weg- en spoorvervoer te bevorderen. Het LVO-team bestaat uit Prorail, Arcadis, provincie Limburg en de gemeente Horst aan de Maas. Eén van de maatregelen binnen het LVO is het verplaatsen van de bushaltes van de Stationsstraat naar het voorplein. Aan de zuidkant van het station liggen ook bushaltes, deze haltes worden ook verplaatst naar het voorplein. Zodoende is behoefte om op het voorplein een busstation te realiseren. De stationsomgeving wordt door de infrastructurele maatregelen (LVO) beter bereikbaar en de omgeving wordt verkeersveiliger doordat verkeersstromen worden gescheiden. Ook wordt het aantal parkeerplaatsen uitgebreid, omdat in de huidige situatie een capaciteitsprobleem is ontstaan.

HOOFDSTUK 2. PROJECTPROFIEL

2.1. Gebied- en projectbeschrijving

2.1.1. Huidige situatie

Het NS-station Horst-Sevenum ligt tussen de kernen Horst en Sevenum, direct ten noorden van bedrijventerrein Berghem. Het station bevat 2 perrons, ter aansluiting van bestemmingen richting Eindhoven (westen) of Venlo (oosten). Het station is een intercity stopplaats, omdat het nabij het einde van de binnenlandse spoorlijn tot Venlo is gelegen.



Locatie Station Horst-Sevenum

In de huidige situatie bevat de stationsomgeving bushaltes en parkeerplaatsen voor auto's en fietsen zowel ten zuiden als ten noorden van het station. Direct ten westen van het station is een spoorwegovergang aanwezig ter afsluiting van de drukke Stationsstraat.

De parkeerterreinen zijn gedurende de werkdag vaak volzet. Bij gesloten spoorbomen ontstaan wachtrijen waardoor het station lastig bereikbaar is. Daarnaast komen op het kruispunt Stationsstraat - Spoorweg veel verkeersstromen samen waardoor de verkeersveiligheid aangetast wordt en de doorstroming wordt belemmerd.



Foto voormalige stationsgebouw (en huidige stationsomgeving ten noorden van het station)



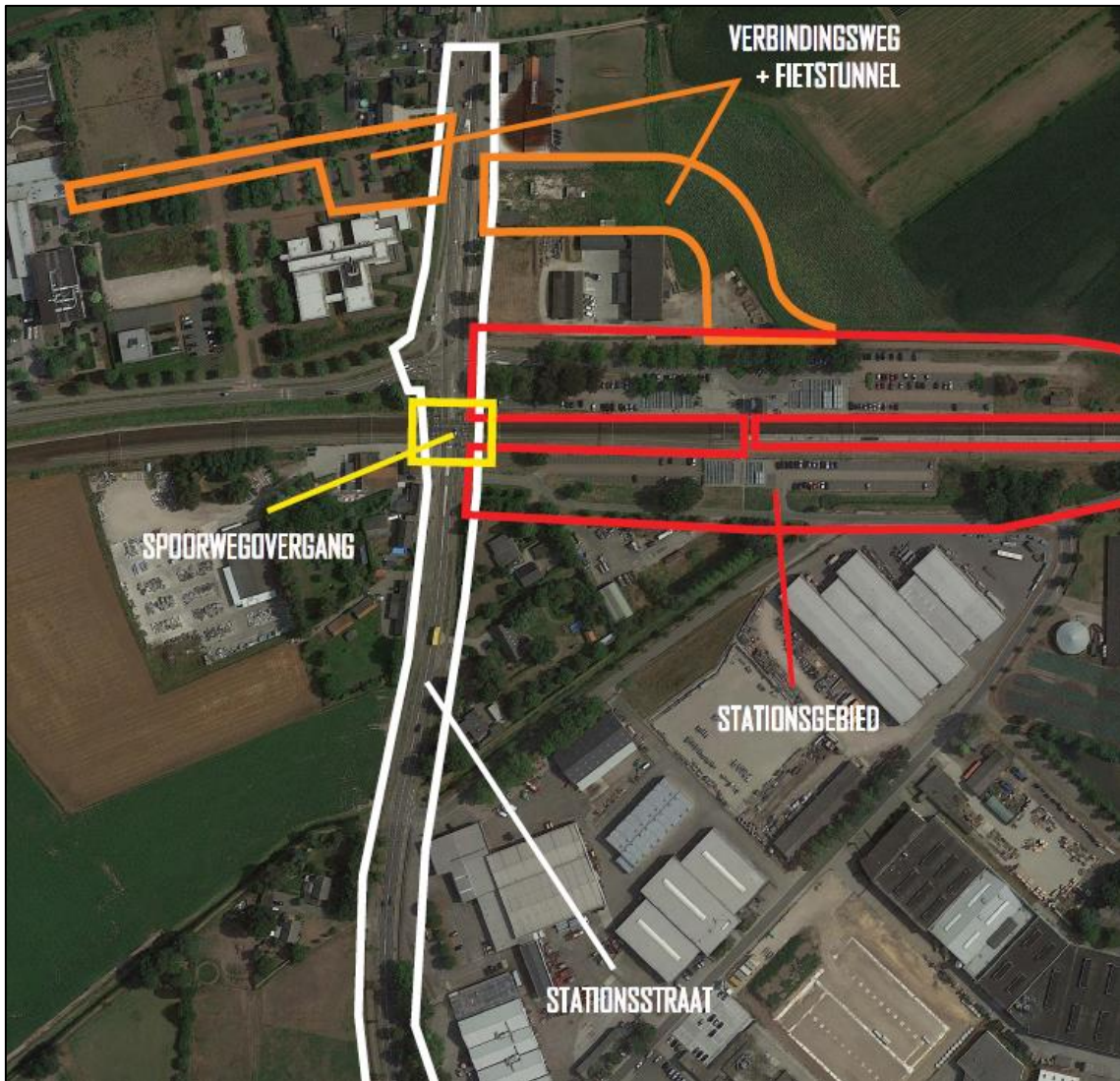
Foto zuidelijke stationsomgeving (op de voorgrond een bushalte)

2.1.2. Toekomstige situatie

Voor de stationsomgeving Horst-Sevenum is een integraal ontwerp gemaakt waarin verschillende afzonderlijke projecten samen worden gesmolten tot één ontwerp, om op deze wijze te komen tot een meer aantrekkelijk stationsgebied, waarbij rekening is gehouden met alle verkeersstromen die elkaar kruisen:

- Stationsgebied
- Nieuwe verbindingsweg naar station en nieuwe fietstunnel
- Spoorwegovergang en Stationsstraat
- Verleggen Greenport bikeway

Het definitief ontwerp is als bijlage bij deze toelichting opgenomen. Hierna wordt ingegaan op de verschillende onderdelen van dit project.



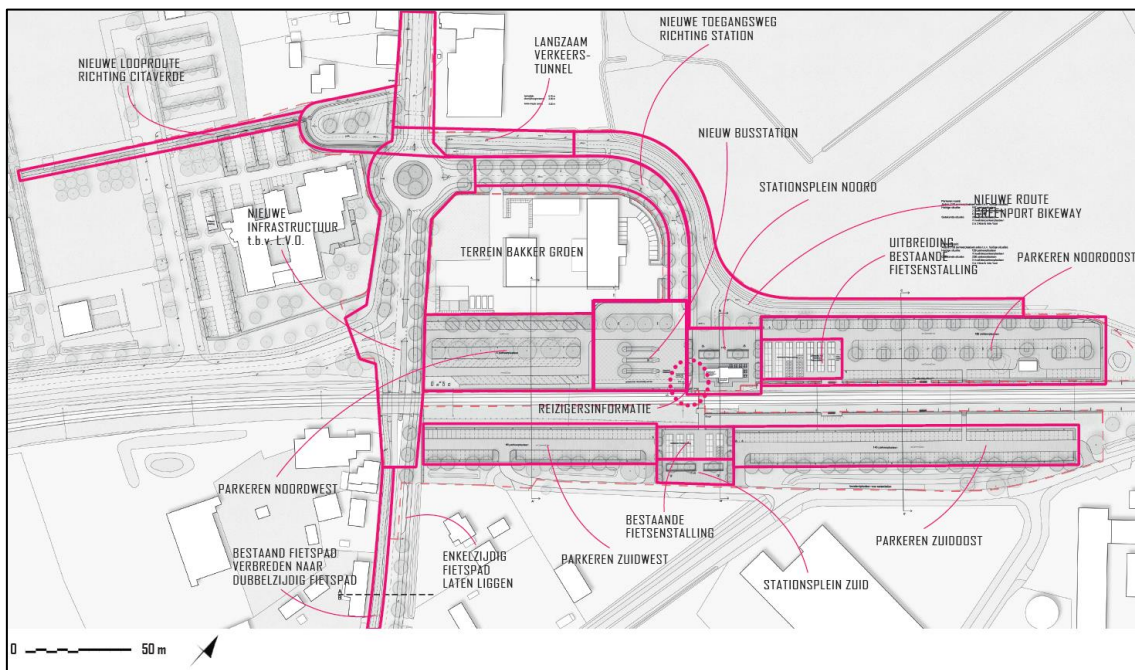
Deelgebieden

Stationsgebied

Het stationsgebied gaat in de toekomstige situatie veranderen. Zo wordt het aantal parkeerplaatsen fors uitgebreid met aan iedere zijde van het station circa 100 meer parkeerplaatsen voor auto's. Het gaat om circa 100 parkeerplaatsen extra ten noorden van het spoor, en circa 106 parkeerplaatsen ten zuiden van het spoor. Dit betekent dat de huidige parkeerterreinen in oostelijke richting worden uitgebreid. De noordwestelijke parkeerplaatsen worden beter ingepast om meer parkeerplaatsen kwijt te kunnen. De betere inpassing is mogelijk doordat de parallelweg van de Stationsstraat komt te vervallen.

Ten westen van het Stationsgebouw wordt een nieuw busstation ontwikkeld waar 3 bussen tegelijkertijd bij een halte kunnen staan. Hierdoor ontstaat een busseplein met vrijstaande perrons. Ook wordt ruimte vrijgemaakt voor opstelling van kleinschalig vervoer. De huidige bushalte ten zuiden van het station zal blijven gehandhaafd en zal dienst doen als standplaats bij werkzaamheden of bijzonderheden. De fietsstallingen blijven gehandhaafd, zowel aan de noordzijde als zuidzijde van het station.

Het is noodzakelijk dat het Station voor alle gebruikers goed bereikbaar is, zo ook voor het fietsverkeer. In de huidige situatie zijn er drie fietsenstallingen, twee aan de noordzijde en één aan de zuidzijde. De fietsenstalling aan de noordzijde wordt samengevoegd tot één grote fietsenstalling aan de oostkant van het Stationsgebouw. De stalling is te bereiken via de nieuwe snelfietsroute Greenport Bikeway en een klein stukje over het Stationsplein. De fietsenstalling aan de zuidzijde blijft onveranderd. De stalling blijft op dezelfde manier bereikbaar als voorheen, maar dan over het ontvangsplein.



Overzicht maatregelen stationsomgeving

Nieuwe verbindingsweg naar station en fietstunnel

In de huidige situatie is het station ten noorden van het spoor te bereiken via een parallelweg. Dit leidt bij drukte tot onwenselijke en verkeersonveilige situaties bij de spoorwegovergang. Om de gevaarlijke situatie bij de spoorwegovergang te verminderen wordt ongeveer 100 meter noordelijker een nieuwe toegangsweg voor auto en busverkeer gerealiseerd. De nieuwe verbindingsweg zal middels een rotonde worden ontsloten en wordt gevormd door een bocht richting het stationsgebouw. Ten noorden van de nieuwe verbindingsweg wordt een watergang gerealiseerd, ter compensatie van de te verwijderen watergang op deze locatie.

Onder de rotonde is een fiets- en voetgangerstunnel voorzien. Op deze manier worden de verkeersmodaliteiten van elkaar gescheiden. De tunnel zal een zo open mogelijk karakter krijgen door aan minstens één kant een talud te realiseren. Dit talud zal nooit steiler dan 30% zijn, zodat het gras goed gemaaid kan worden. Door het gebrek aan ruimte is het wel nodig om aan zowel de oost- als westzijde van de tunnel aan één kant een keerwand te maken. Voor een goede doorstroming van het fietsverkeer over de Greenport Bikeway zullen de hellingbanen maximaal 3,5% bedragen.

De hellingbanen van de tunnel zullen verlicht worden door middel van de standaard verlichting van de Greenport Bikeway. Waar de tunnel onder de weg door gaat, zal verlichting in het plafond komen, zodat het ook 's avonds prettig fietsen of lopen is.

Ten westen van de nieuw aan te leggen rotonde wordt een doorsteek voor langzaam verkeer gemaakt richting het Citaverde college. De meeste voetgangers richting het Citaverde college en andere bedrijvigheid ten westen van de Stationsstraat worden via de tunnel richting de bestemming geleid. Om de route zo kort mogelijk te houden is er een voetgangerstrap in de tunnelwand voorzien.

Verleggen Greenport Bikeway

De reeds aanwezige Greenport Bikeway Venlo-Horst wordt op de nieuwe fietstunnel aangesloten zodat dit fietspad niet meer onderbroken wordt door de drukke Stationsstraat. Hierdoor kan de fietser zonder te stoppen doorrijden. Bij de rotonde worden aansluitingen op de fietstunnel gemaakt zodat verkeer van het noorden en zuiden via de fietstunnel het station kan bereiken. Dit geldt tevens voor voetgangers. De veiligheid wordt hierdoor flink verhoogd.

Stationsstraat

Het aan de westkant liggende enkelzijdige fietspad langs de Stationsstraat (tussen de rotonde bij de Welkoop en de spoorwegovergang) wordt verbreed naar een dubbelzijdig fietspad. Dit voorkomt dat fietsers (richting Citaverde College) de weg moeten kruisen bij de overgang, wat gevaarlijke situaties vermindert. Zij kunnen bij de rotonde bij de Welkoop de keuze maken om al aan de westkant van de weg te gaan fietsen, zodat ze de Stationsstraat niet meer over hoeven te steken.

De bushaltes aan de Stationsstraat ter hoogte van het oude Rabobankgebouw komen te vervallen. De loopstroom van de leerlingen en leraren die van het (bus)station naar het Citaverde College lopen en andersom worden vanaf het station door de tunnel richting de school geleid. Om de route zo kort mogelijk te houden wordt er een voetgangerstrap in de tunnelwand geplaatst.

Groen

Binnen het ontwerp zijn een aantal bestaande grote bomen aanwezig die gehandhaafd blijven. Voor het plan zullen wel wat bomen gerooid moeten worden, hiervoor worden nieuwe bomen terug geplant. Verder worden er buiten het beoogde aantal terug te planten bomen nog meer nieuwe bomen aangeplant. Omdat het belangrijk is om de biodiversiteit te vergroten, wordt gekozen voor verschillende inheemse bomen welke elkaar afwisselen. Op de stationspleinen zijn opgaande meerstammige bomen/struiken beoogd met een grote belevingswaarde.

In het plan wordt zoveel mogelijk groen toegepast, zo staan alle bomen in plantvakken, hagen of gras, waardoor er geen boomroosters nodig zijn en de bomen optimaal kunnen gedijen. De beplanting in de plantvakken zal maximaal 60 cm hoog worden. De hagen met een maximale hoogte van 120 cm rondom de parkeerplaatsen zullen het zicht op de auto's enigszins verminderen en de ongewenste doorloop van langzaam verkeer voorkomen. Het gras wordt extensief beheerd, waardoor bloemen en kruiden de kans krijgen om te groeien. Met deze maatregelen wordt beoogd de landschappelijke situatie van de stationsomgeving in positieve zin te verbeteren.



Ontwerp stationsomgeving Horst-Sevenum

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. Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

In Nederland staan we voor een aantal urgente opgaven, dat zowel lokaal, nationaal als wereldwijd speelt. Denk aan de opgaven op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. Deze opgaven zullen Nederland flink veranderen. Door goed in te spelen op deze veranderingen kan Nederland vooroplopen en kansen verzilveren. Met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland.

In de NOVI zijn deze maatschappelijke opgaven samengevat in vier prioriteiten:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
- duurzaam economisch groeipotentieel
- sterke en gezonde steden en regio's
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

In dit bestemmingsplan zijn geen strijdigheden met de uitgangspunten uit de NOVI opgenomen.

3.1.3. 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:

- Rijkswaardwegen;
- 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.

3.1.4. 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 een aanpassing van de openbare ruimte rondom het station Horst-Sevenum. Hierdoor wordt o.a. een nieuwe verbindingsweg naar het station tot stand gebracht, wordt het aantal parkeerplaatsen uitgebreid en wordt een rotonde en fietstunnel gerealiseerd. Deze activiteiten kunnen plaatsvinden na de wijziging van de bestemming (functie). Deze maatregelen zijn noodzakelijk vanwege een tekort aan parkeerplaatsen bij het station en vanwege onwenselijke en gevaarlijke verkeerskundige situaties bij het station en de spoorwegovergang.

Uit jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:2016:1075) is in beginsel geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als enkel sprake is van een planologische functiewijziging. In dit geval zijn geen nieuwe gebouwen beoogd. Bestaande stedelijke gebied wordt zo veel mogelijk (her)gebruikt t.b.v. dit planvoornemen. Zo wordt een bestaande woning (Stationsstraat 143) gesloopt zodat de nieuwe verbindingsweg naar het station kan worden gerealiseerd, en worden bestaande parkeerterreinen verwijderd t.b.v. de realisatie van een nieuw fietspad. Circa 2.000 m² agrarische bestemming komt te vervallen ten koste van de verbindingsweg (bestemming Verkeer) en circa 1.000 m² natuurbestemming komt te vervallen ten koste van nieuwe parkeerplaatsen (bestemming Verkeer-Railverkeer). Ook wordt de aanleg van de verbindingsweg niet als stedelijke ontwikkeling aangemerkt.

Vanwege deze omstandigheden is dit project geen 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' in de zin van het Bro. Een toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking blijft dan ook achterwege.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in paragraaf 1.4 een korte beschrijving van de behoefte van de beoogde maatregelen toegelicht.

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.

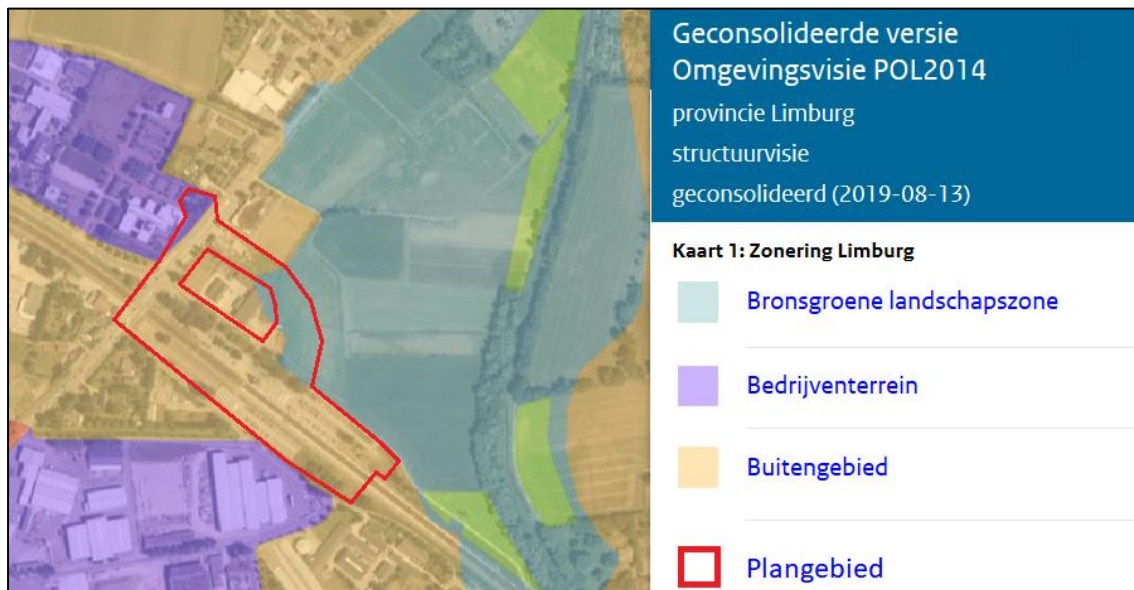
3.2. Provinciaal beleid

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', 'Bronsgroene landschapszone' en 'Bedrijventerrein', gelegen in het landelijk gebied.

De zone 'Buitengebied' omvat een breed scala aan gebieden variërend van landbouwgebieden in algemene zin, glastuinbouwgebieden, ontwikkelingsgebieden intensieve veehouderij, verblijfsrecreatieve terreinen, stadsrandzones tot linten en cluster van bebouwing. De zone 'Bronsgroene landschapszone' bevat beekdalen én gebieden met steilere hellingen met een grote variatie aan functies, in hoge mate bepalend voor het beeld van het Limburgs landschap. Het omvat ook het winterbed van de Maas. De zone 'Bedrijventerrein' is voor specifiek ingerichte gebieden voor grotere bedrijvigheid.

Conclusie is dat de uitbreiding en optimalisatie van de stationsomgeving passend is binnen het beleidskader van de provincie Limburg.

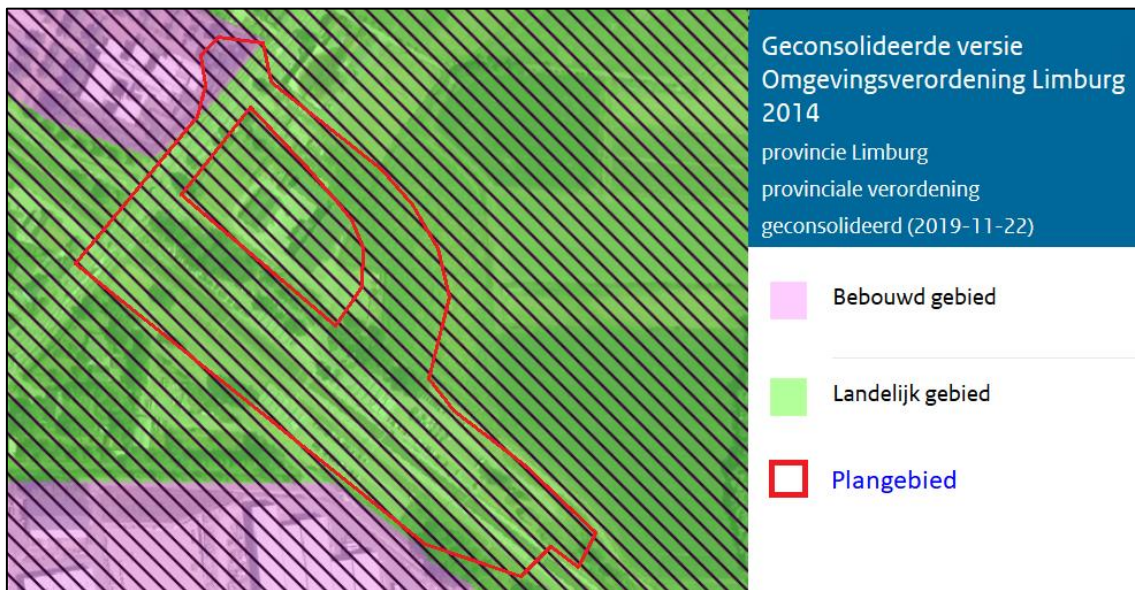
3.2.2. Omgevingsverordening Limburg 2014

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 4 'Beschermingszones natuur en landschap'

Beoordeling plan

Op kaart 2 'Duurzame verstedelijking en wonen' is het plangebied aangeduid als 'Landelijk gebied' en 'Regio Noord-Limburg'. Het noordwesten van het plangebied is aangeduid als 'Bebouwd gebied'. 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 § 3.1.4 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.

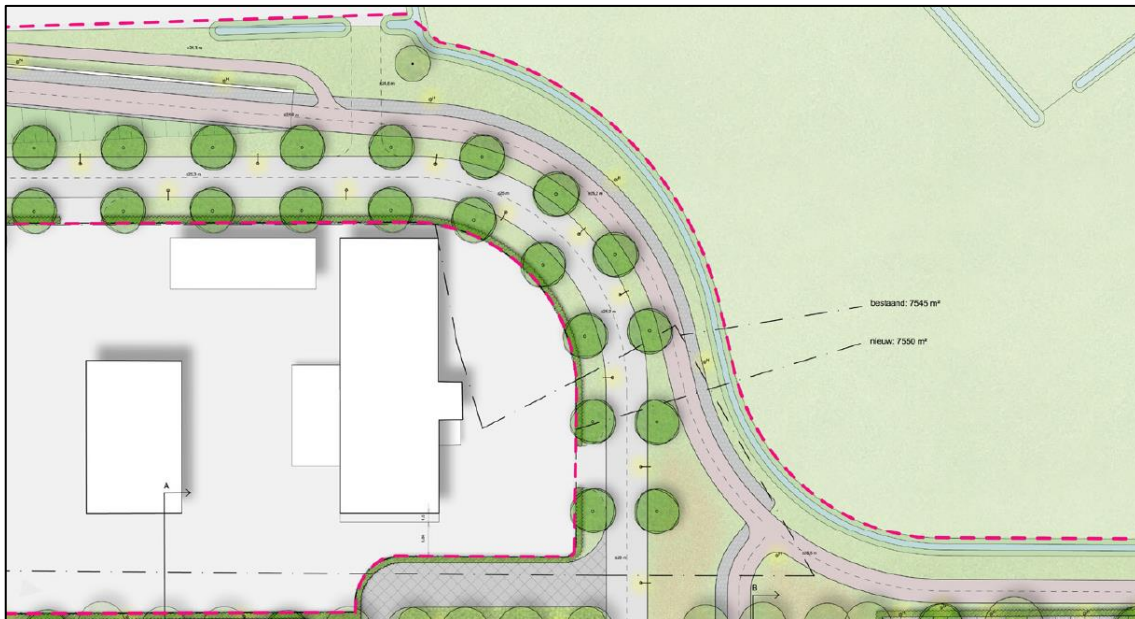
Op kaart 4 'Beschermingszones natuur en landschap' is een klein gedeelte van plangebied aangeduid als 'als 'Bronsgroene landschapszone'. De toelichting bij een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op een gebied gelegen in de Bronsgroene landschapszone, bevat een beschrijving van de in het plangebied voorkomende kernkwaliteiten, de wijze waarop met de bescherming en versterking van de kernkwaliteiten is omgegaan en hoe de negatieve effecten zijn gecompenseerd. Bij de compensatie van de negatieve effecten op natuurwaarden (kernkwaliteit "Groene karakter") wordt de beleidsregel als bedoeld in artikel 2.6.7, tweede lid, gevolgd.

Dit betekent niet dat op grond van deze aanduiding geen andere nieuwe functies zijn toegestaan binnen dit gebied, zoals een nieuwe verbinding van en naar het station. Een gedeelte van deze nieuwe verbinding ligt binnen de 'Bronsgroene landschapszone'. In de huidige situatie is de zone aangeduid ter plaatse van een agrarisch beheerd perceel, een stuk achtertuin en een gedeelte van een bedrijfsperceel. Tussen het bedrijfsperceel/achtertuin en het agrarische perceel is een kleine watergang gesitueerd. Van landschappelijke of natuurlijke waarden is daarom nauwelijks sprake.

In de toekomstige situatie wordt er een verbindingsweg van en naar het station beoogd. De verbindingsweg wordt voorzien van laanbeplanting, zoals op navolgende afbeelding is weergegeven. Ook wordt een watergang gerealiseerd, die ter compensatie dient van een bestaande watergang binnen de Bronsgroene landschapszone.

Tussen de watergang en het fietspad en tussen het fietspad en de verbindingsweg zal een grasstrook worden aangelegd. Het gras wordt extensief beheerd, waardoor bloemen en kruiden de kans krijgen om te groeien. Met deze maatregelen wordt beoogd de landschappelijke situatie van de stationsomgeving in positieve zin te verbeteren. Ten opzichte van de huidige situatie is het beoogde plan groener door de toevoeging van landschappelijke elementen. De groeninrichting is met meer detail te bekijken in het definitief ontwerp, dat als bijlage 1 bij deze toelichting is gevoegd.

Het project is dan ook passend binnen het beleid van de Bronsgroene landschapszone.



Beoogde verbindingweg

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

3.2.3. Ontwerp Omgevingsvisie Limburg

De nieuwe Omgevingswet treedt naar verwachting op 1 januari 2022 in werking. De Provincie Limburg moet dan beschikken over een Provinciale Omgevingsvisie en Omgevingsverordening. De Omgevingsvisie Limburg richt zich op de langere termijn (2030-2050) en beschrijft onderwerpen zoals wonen, bodem, infrastructuur, milieu, ruimtelijke economie, water, natuur, luchtkwaliteit, landschap en cultureel erfgoed. Maar ook het aspect gezondheid en een gezonde leefomgeving wordt in de Omgevingsvisie meegenomen.

Omdat de omgevingsvisie nog niet inwerking getreden is, is dit planvoornemen niet aan dit beleid getoetst. Het huidige Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2014) vormt deels het vertrekpunt voor de Omgevingsvisie, waardoor in de vorige paragraaf is getoetst aan POL2014.

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.

Voor de gemeente Horst aan de Maas zijn de volgende opgesteld:

- Kwaliteit van leven
 - In Horst van de Maas hebben alle inwoners op basis van gelijkwaardigheid toegang tot mobiliteit (VN-verdrag). De Gemeente Horst aan de Maas wil inzetten op het verplaatsen per E-fiets of te voet op korte afstanden en daarvoor worden ook de netwerken verbeterd. De

gemeente stapt in een aantal fasen over op zero emissie voertuigen en die worden op termijn voor iedereen toegankelijk.

- Verbeteren ruimtelijk economische bereikbaarheid
Het bestrijden van de overlast a.g.v. (fout)geparkeerde vrachtauto's. Samen met andere overheden in de regio is een taskforce noodzakelijk om gestructureerd en gezamenlijk het bestrijden van overlast door foutief geparkeerde vrachtauto's aan te kunnen pakken.
- Aantrekkelijk mobiliteitssysteem
Een hoogwaardig en integraal collectief mobiliteitssysteem in Horst aan de Maas. Een aantrekkelijk mobiliteitssysteem vraagt om een goed fietsnetwerk, een goed collectief openbaar vervoerssysteem voor alle inwoners, bezoekers en werkenden. Specifieke aandacht gaat uit naar bereikbaarheid van de werkgebieden en de toeristische centra. Innovatie en duurzame mobiliteitsmiddelen staan voorop.
- Verbeteren verkeersveiligheid
Nul doden in en door het (weg)verkeer. Elk slachtoffer in het verkeer is er een teveel. Daarom gaat Horst aan de Maas voor nul verkeersdoden en zetten we in op verkeersveiligheid in het basis- en voortgezet onderwijs en verkeersveiligheid voor ouderen in het verkeer.
- Ondersteunen milieu- en energietransitie
Personenvervoer verplaatsingen met herkomst en/of bestemming in Horst aan de Maas zijn emissieloos. Schone voertuigen in de logistiek, zero-emissie verplaatsingen en bevoorradingen. Wij zetten in op een duurzame wijze van mobiliteit. Gebruiken van de fiets of verplaatsen te voet waar het kan en zorgen voor slimme oplaadmogelijkheden, zijn hier een aantal voorbeelden van.

Beoordeling plan

Het voornemen de stationsomgeving verkeersveiliger, efficiënter en aantrekkelijker te maken past binnen de geformuleerde beleidskaders. Aangezien het verbeteren van de verkeersveiligheid en het meer aantrekkelijk maken van het mobiliteitssysteem 2 directe doelstellingen zijn conform het de Regionale Mobiliteitsvisie RMO Noord-Limburg. Ook wordt de Greenport Bikeway verlegd en wordt een tunnel aangelegd voor deze fietsroute, zodat er minder onderbrekingen noodzakelijk zijn onderweg.

3.4. Gemeentelijk beleid

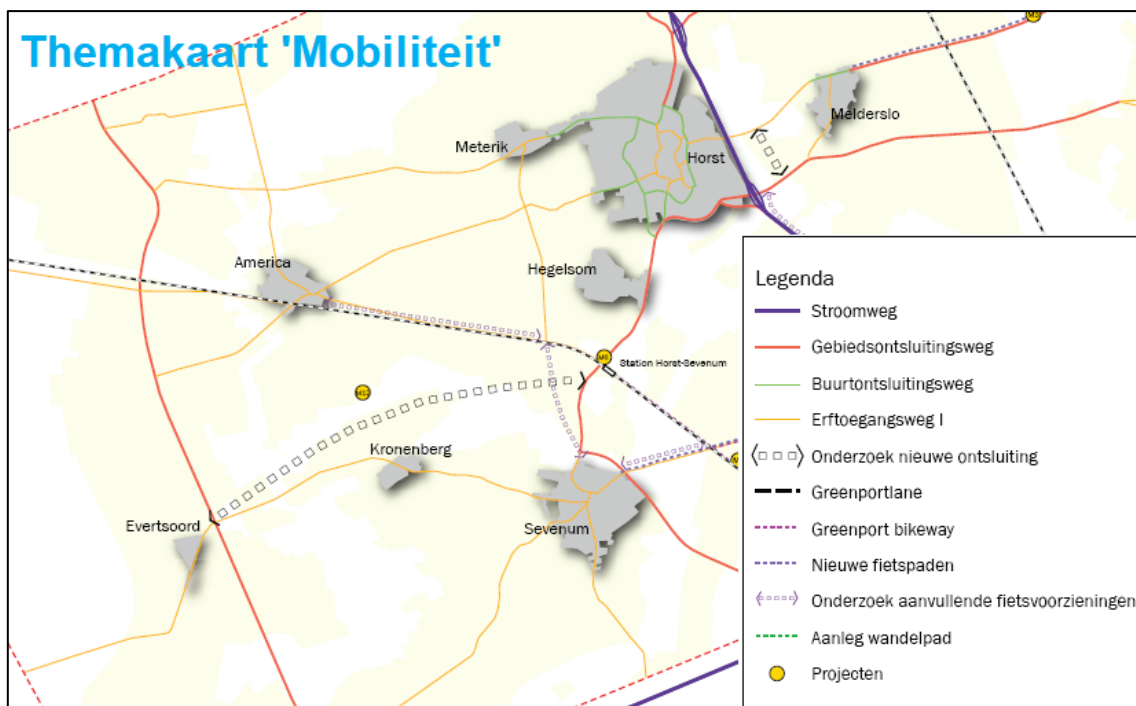
3.4.1. Integrale Structuurvisie Horst aan de Maas

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. Het station Horst-Sevenum is als knelpunt genoemd in de beleidsnotitie. Op de themakaart 'Mobiliteit' is het station aangegeven als 'M8'. Dit staat voor een projectnummer met de titel "Onderzoek vormgeving kruispunt Stationsstraat-Spoorweg (NS-station) - Hegelsom. In het voortraject van dit bestemmingsplan zijn meerdere opties onderzocht. Met dit bestemmingsplan wordt juridisch-planologisch uitvoering gegeven van dit project. Het 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.

Het project stations Horst-Sevenum is in het GVVP genoemd als concreet project dat voorkomt uit de Regionale Mobiliteitsvisie (paragraaf 3.3.1), dat van belang is voor de gemeente Horst aan de Maas.

Doelstellingen bereikbaarheid openbaar vervoer:

- Versterken van de knooppuntfuncties station Horst-Sevenum met behoud van intercity status.
- Weginrichting afstemmen op openbaar vervoer bussen.

Beoordeling plan

De uitbreiding en versterking van de stationsomgeving en de daarbij behorende activiteiten zoals het aanleggen van een nieuwe verbindingsweg naar het station, het realiseren van een rotonde en de realisatie van een fietstunnel t.b.v. de Greenport Bikeway passen binnen het gestelde beleid van het GVVP.

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 bestemmingen 'Agrarisch met waarden', 'Bedrijf' en 'Wonen' wijzigen in dit geval in de bestemming 'Verkeer' of 'Water' voor de realisatie van de nieuwe verbindingsweg met een parallel lopend fietspad. Daarnaast wijzigt de bestemming 'Gemengd' in 'Verkeer' om de oversteek naar de Spoorweg te realiseren.

Voor de civieltechnische uitvoering van het project, alsook bij eventuele afvoer van grond is wel de bodemkwaliteit van belang, en is een milieu- en civieltechnisch bodemonderzoek. De rapportage van dit onderzoek is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Hierna volgen de conclusies.

Verkenkend bodemonderzoek

Geadviseerd wordt om een nader onderzoek uit te voeren naar:

- De omvang van de sterke grondverontreiniging met minerale olie en xylenen ter plaatse van deellocatie A;
- Het formele asbestgehalte ter plaatse van deellocatie A. Aanbevolen wordt om de gehele deellocatie nader te onderzoeken middels het graven van één sleuf per vak van 200 m²;
- De kwaliteit van de grond onder de laag met zinkassen ter plaatse van deellocatie E. Hiertoe kan een kraan worden ingezet gelijktijdig met de uitvoering van het nader asbestonderzoek;
- De omvang van de sterke grondverontreiniging met zware metalen ter plaatse van deellocatie F. Hierbij dient er rekening mee te worden gehouden dat mogelijk in het fietspad geboord moet worden.

De plaatselijke aangetoonde sterke verontreinigingen met zware metalen, PAK, minerale olie en xylenen en de mogelijke asbestverontreiniging in de grond leveren mogelijk beperkingen op ten aanzien van eventueel toekomstige graafwerkzaamheden en het gebruik van de locatie.

Indien grond wordt afgegraven (bijvoorbeeld bij bouwwerkzaamheden) en van de locatie wordt afgevoerd, dient er rekening mee te worden gehouden dat deze grond elders niet zonder meer toepasbaar is. Met betrekking tot het elders hergebruiken van grond zijn de regels van het Besluit bodemkwaliteit van toepassing, die doorgaans een grotere onderzoeksinspanning vereisen.

Er wordt in een later stadium nader bodemonderzoek uitgevoerd. De bodemkwaliteit is hiermee voldoende in beeld gebracht voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

Conclusie

De bodemkwaliteit is voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan geen belemmering. Bij de uitvoering speelt de bodemkwaliteit een rol en zal een nader 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. Er is echter mogelijk sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, omdat een herinrichting van de Stationsstraat zal plaatsvinden. Er wordt een rotonde aangelegd, een nieuwe verbindingsweg van en naar het station, het fietspad aan de oostzijde van de weg wordt verwijderd en het fietspad aan de westzijde van de weg zal een dubbel fietspad krijgen.

Om na te gaan of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De rapportage van dit onderzoek is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

In het kader van de Wet geluidhinder is er sprake van een reconstructie indien er ten gevolge van één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg de geluidbelasting vanwege de weg met (afgerond) 2 dB of meer wordt verhoogd. Daarnaast volgt uit dit onderzoek of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de omliggende woningen in de directe omgeving van het plangebied.

Akoestisch onderzoek wegreconstructie

Uit de vergelijking van de rekenresultaten blijkt dat er op een geen enkel toetspunt sprake is van een toename van de geluidbelasting (van afgerond 2 dB of meer) als gevolg van de herinrichting. Vanwege de toepassing van een stiller wegdek is er zelfs sprake van een afname van 2 à 3 dB. Gezien het vorenstaande is er derhalve geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en zijn er betreffende het aspect geluid geen bezwaren de herinrichting uit te voeren.

Conclusie

In het kader van het aspect geluid is het bestemmingsplan uitvoerbaar.

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 betekende 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 uitbreiding van de stationsomgeving, en de realisatie van een verbindingsweg, fietspad en rotonde. 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 is niet aannemelijk dat de aanleg zal leiden tot een dusdanige toename van gemotoriseerd verkeer dat die toename invloed heeft op de luchtkwaliteit. Gezien de aard en omvang van het project kan dan ook worden gesteld dat de aanleg het project 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.

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 openbare ruimte (rotonde, verlegging fietspad, fietstunnel, verbindingsweg en parkeerplaatsen). Degelijke activiteiten zijn geen zoneplichtige activiteiten of inrichtingen in de zin van de Wet milieubeheer of het Activiteitenbesluit en er gelden conform de VNG-publicatie geen richtafstanden. De openbare ruimte is niet als gevoelig object aan te merken. Voor parkeerterreinen geldt een richtafstand van 10 meter. Rondom de parkeerplaatsen zijn geen gevoelige bestemmingen aanwezig, waardoor aan de richtafstand kan worden voldaan. 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.

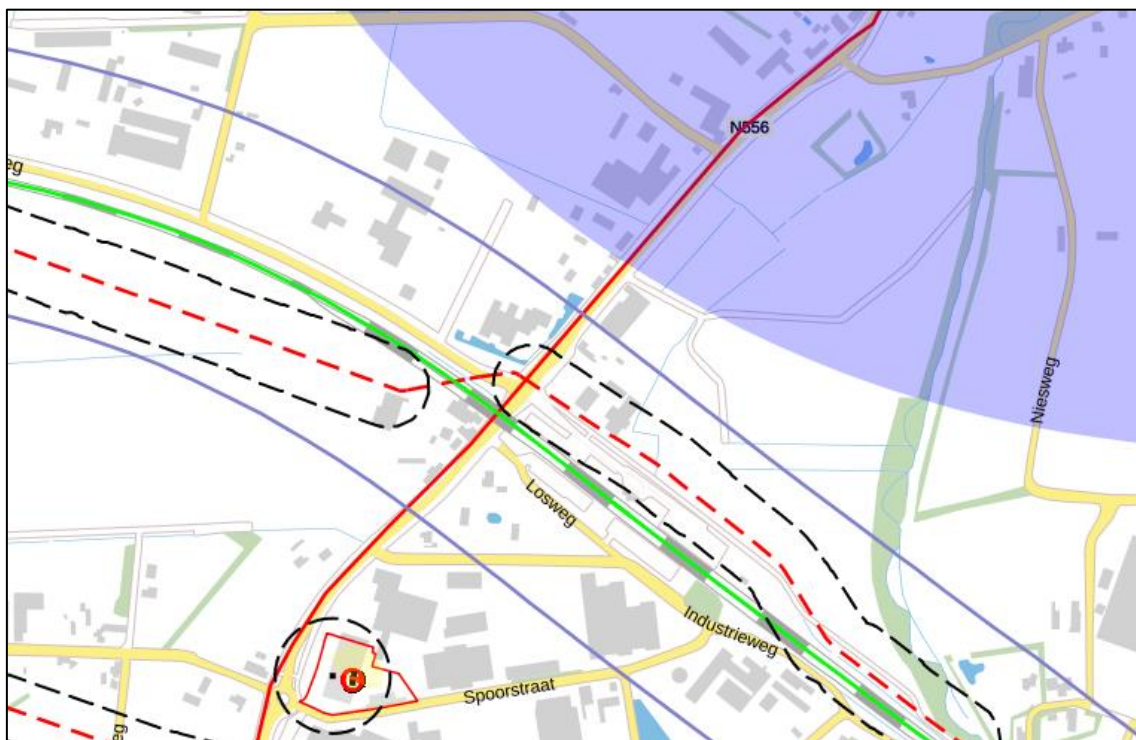
Plaatsgebonden Risico (PR)

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.



Uitsnede Professionele risicokaart (Bron: risicokaart.nl)

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 openbare ruimte 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 geen aanvullende risico reducerende 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 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 de openbare ruimte op de bodem, de natuur, het geluid en de archeologie. Ook zijn de effecten op de

waterhuishouding, de externe veiligheid en de luchtkwaliteit 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

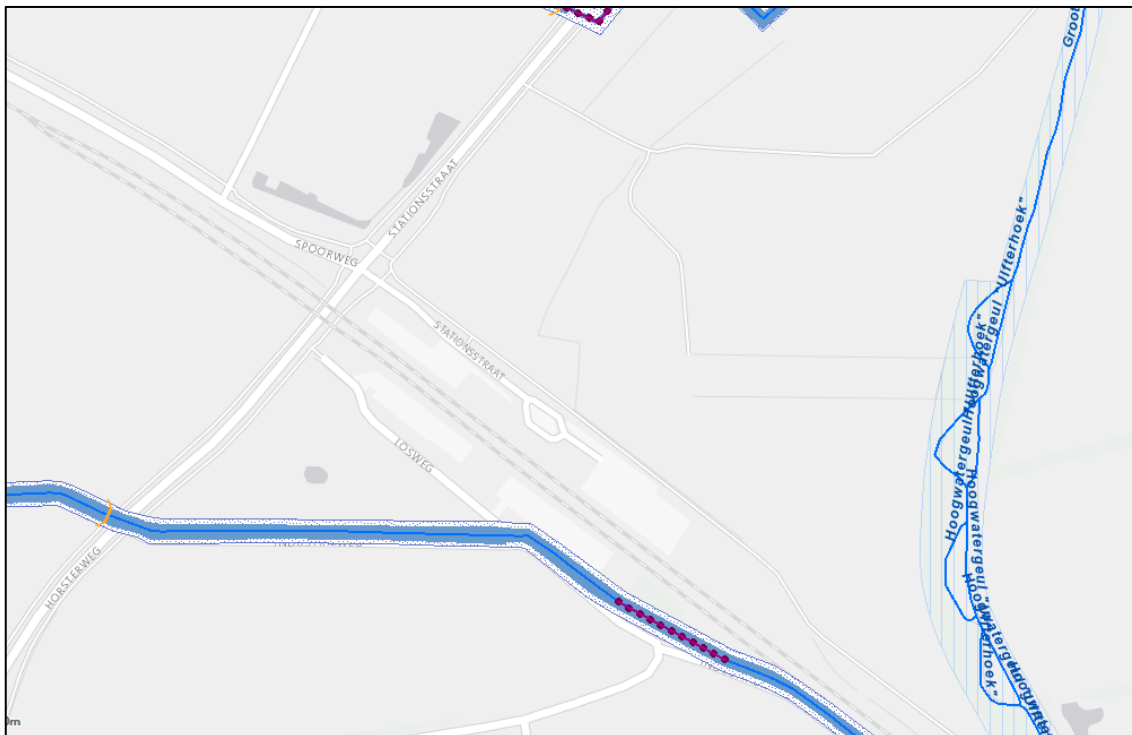
Onderstaand is aangegeven hoe met deze aspecten wordt omgegaan.

4.3.3. Waterhuishoudkundige situatie plangebied

Hemel- en afvalwater

Door de aanleg van de openbare ruimte wordt op sommige plaatsen een watergang langs de weg gedempt. Deze watergang wordt gecompenseerd (wordt dus in feite verlegd). Deze watergang is niet gecategoriseerd op de Leggerkaart van Waterschap Limburg.

De Peelloop is aanwezig binnen het plangebied. De watergang loopt in het uiterste zuiden van het plangebied in oost-westelijke richting. Deze primaire waterloop en het profiel van vrije ruimte blijft gehandhaafd.



Uitsnede Leggerkaart Waterschap Limburg

Voor het overige zijn er geen maatregelen voorzien die invloed hebben op de waterhuishoudkundige situatie.

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.

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 leiding doorkruist de Stationsstraat en loopt in oost-westelijke richting over de openbare ruimte ten noorden van het station. Het betreft een 24" buisleiding en deze 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 de verbindingsweg, en een gedeelte van de parkeerplaatsen boven deze leiding

worden gerealiseerd is de leidingbeheerder Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij betrokken in het voorbereidend traject bij dit 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.

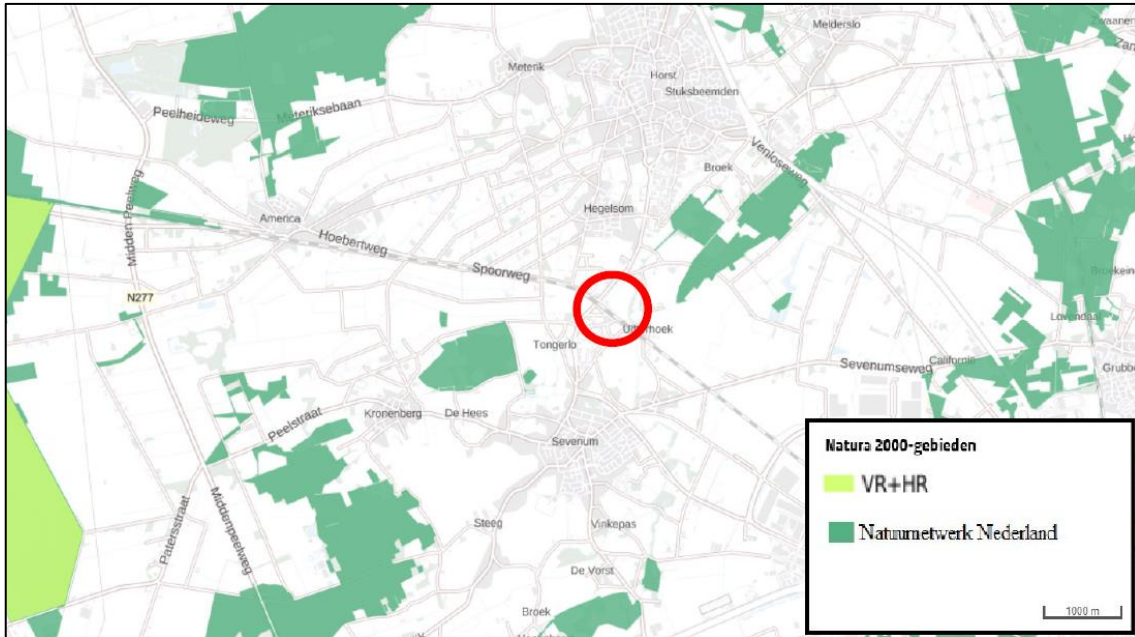
Voor dit planvoornemen is een quickscan flora & fauna uitgevoerd. Doel van dit onderzoek is om te bepalen of de ruimtelijke ingreep mogelijk leidt tot overtreding van de Wnb. Het rapport van dit onderzoek is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Hierna volgen de resultaten en conclusies.

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 is niet in Natura 2000-gebied gelegen. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is op een afstand van circa 7,7 kilometer ten westen van het plangebied gelegen en betreft "de Deurnsche Peel en Mariapeel". Om uit te sluiten of er sprake is van stikstofdepositie op Natura 2000 is een stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat er geen stikstofdepositie plaatsvindt. De rapportage van dit onderzoek is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Het plangebied is gedeeltelijk gelegen in een bronsgroene landschapszone gelegen is. Op 50 meter ten oosten van het plangebied is een zilvergroeene natuurzone gelegen. Het dichtstbijzijnde natuurgebied behorende tot de Goudgroene natuurzone is met een afstand van circa 750 meter ten zuidwesten van het plangebied gelegen. In paragraaf 3.2.2 is omschreven hoe is omgegaan met de Bronsgroene landschapszone.



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

In de bomenrij die ten noorden van het stationshuis is gelegen, is een boomholte aangetroffen die als verblijfplaats van de steenuil kan dienen. Ook is er tijdens de uitvoering van een vorige quickscan flora en fauna een braakbal van een steenuil aangetroffen op het fietspad in het oosten van het plangebied. Om deze redenen is aanvullend onderzoek uitgevoerd voor deze soort.

Uit het aanvullend onderzoek is gebleken dat binnen het onderzoeksgebied geen vaste verblijfplaatsen en essentieel foerageergebied van de steenuil zijn aangetroffen. Wel is het omliggende terrein, met name de weilanden, akkers en houtwal ten noorden en oosten van het onderzoeksgebied, onderdeel van het leefgebied van de steenuil. Het territorium van de steenuil ten zuiden van het plangebied zal mogelijk iets overlappen met het plangebied, maar niet met het onderzoeksgebied. De aanwezigheid van de steenuilen vormt derhalve geen belemmering voor het planvoornemen.

Door de herinrichting van de weg en de uitbreiding van de parkeerplaatsen, kan het binnen het plangebied drukker worden met verkeersbewegingen. Er bevindt zich echter geen verblijfplaats van de steenuilen dichtbij deze weg. Tevens wordt het plangebied niet gebruikt als essentieel leefgebied, waardoor verstoring vanwege de mogelijk grotere verkeersdrukke geen significant negatief effect kan hebben op de aanwezige steenuilen.

Gezien het voorstaande zullen de voorgenomen plannen geen nadelige effecten hebben op de steenuilen. Anders dan de algemene zorgplicht bestaan er derhalve vanuit de Wet natuurbescherming geen verplichtingen ten aanzien van deze soort.

Er zijn geen andere jaarrond beschermd vogelnesten c.q. verblijfplaatsen aangetroffen van vogels waarvan de nest- en verblijfflocaties 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 bouwwerkzaamheden 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 derhalve geen negatieve effecten te verwachten met betrekking tot grondgebonden zoogdieren.

Vleermuizen

Binnen het plangebied is, op de vrijgegeven bebouwing na, geen bebouwing aanwezig waarin vleermuizen kunnen verblijven. Om deze reden is het plangebied ongeschikt voor gebouwbewonende vleermuizen. In de bommenrij die zich ten noorden van het stationshuis bevindt is een boom aangetroffen met een holte die mogelijk geschikt is als verblijfplaats voor boombewonende vleermuizen. Om na te gaan of deze holte geschikt is, is er een boomholtecheck uitgevoerd tijdens het nader onderzoek naar steenuilen. Hieruit is gebleken dat geen vleermuizen aanwezig zijn in deze holte.

Mogelijk wordt er gefoerageerd binnen en nabij het plangebied. Foerageergebied is alleen beschermd wanneer dit gebied noodzakelijk is om de functionaliteit van een vaste verblijfplaats te behouden. Indien de werkzaamheden overdag uitgevoerd worden, is een verstrend effect op foeragerende vleermuizen uit te sluiten. Een negatief effect op vaste vliegroutes is eveneens niet te verwachten, zolang de bommenrij ten zuiden van het plangebied aan de Industrieweg behouden

blijft. Daarnaast worden er nieuwe bomenrijen aangeplant in het plangebied bij de realisatie van de nieuwe parkeerplaatsen en de aanleg van de nieuwe weg, waardoor het foerageergebied ten oosten van de stationsomgeving gemakkelijker te bereiken is voor 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 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 Peelloop behouden blijft en de zorgplicht wordt nageleefd zijn er derhalve geen negatieve effecten te verwachten met betrekking tot amfibieën, reptielen en vissen. Mocht de Peelloop aangetast worden door het planvoornemen dan dient er een inventarisatie naar beschermde vissoorten plaats te vinden.

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

In onderstaande punten wordt de eindconclusie weergegeven:

- de omschreven werkwijzen met betrekking tot zowel de zorgplicht als ten aanzien van vogels dienen in acht te worden genomen zodat een overtreding van de natuurwetgeving wordt voorkomen;
- om een verstorend effect op foeragerende vleermuizen uit te sluiten, dienen de voorgenoemde bouwwerkzaamheden overdag te worden uitgevoerd;
- nader onderzoek naar de steenuil is uitgevoerd, en daaruit is gebleken binnen het onderzoeksgebied geen vaste verblijfplaatsen en essentieel foerageergebied aanwezig is;
- voor algemeen voorkomende soorten geldt een algemene vrijstelling als het ruimtelijke ingrepen betreft.

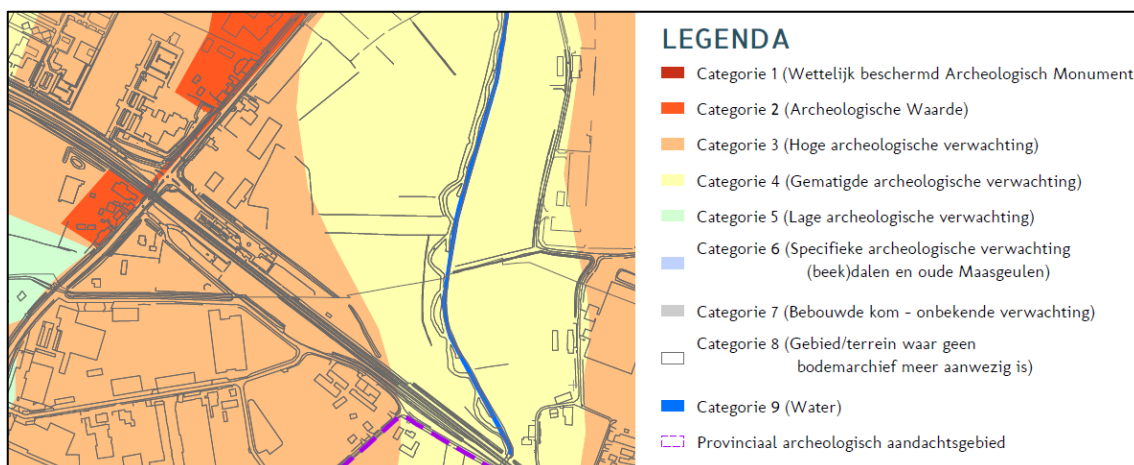
4.6. Archeologie en cultuurhistorie

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.



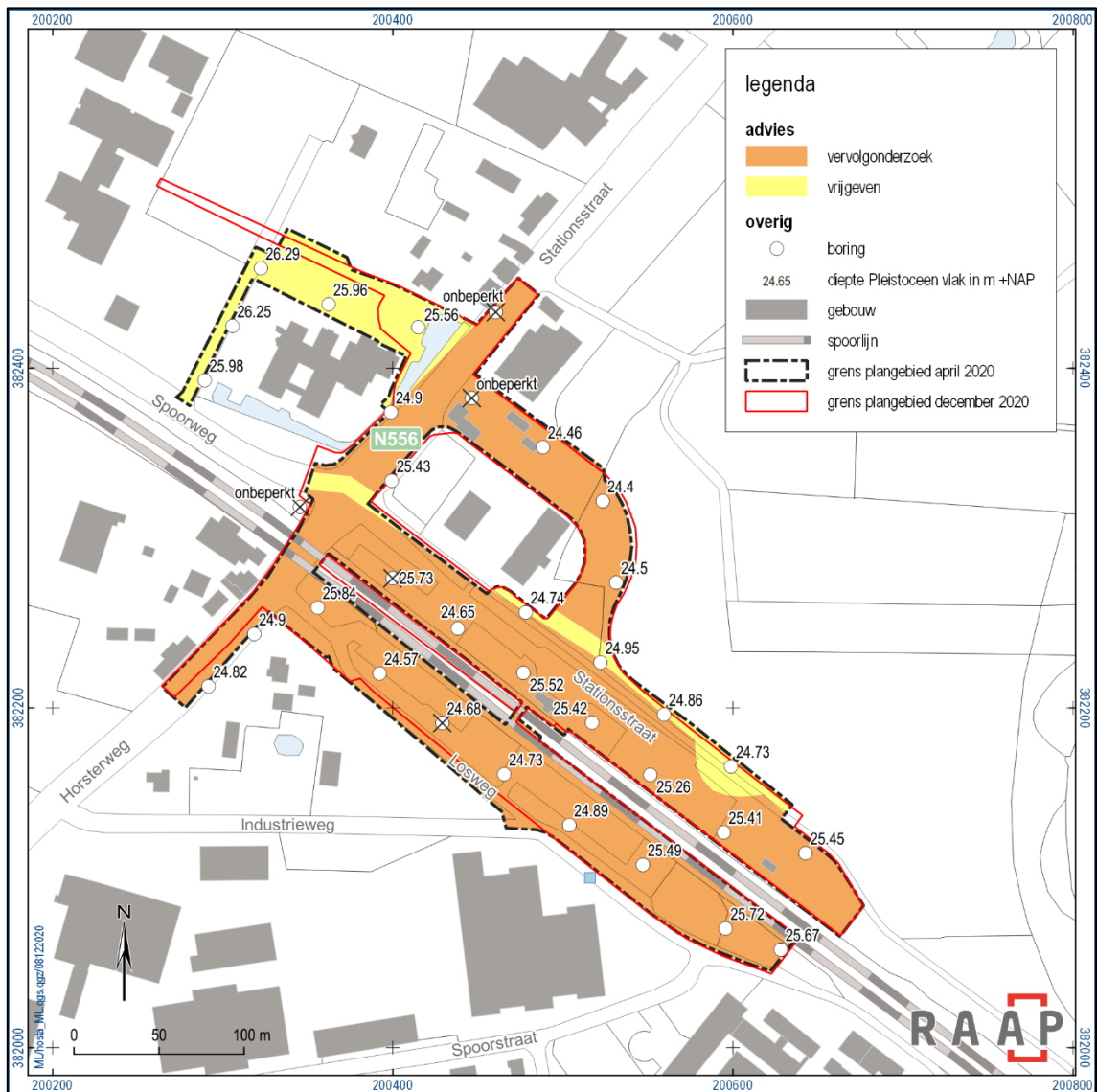
Uitsnede Archeologische Maatregelenkaart (westelijk gedeelte plangebied)

Beoordeling plan

In het geldende bestemmingsplan geldt voor onderhavige locatie een archeologische verwachtingswaarde. In dit kader is een bureauonderzoek en verkennend booronderzoek archeologie uitgevoerd, met als doel inzicht te verkrijgen in de archeologische resten die in het plangebied verwacht worden en een inzicht te krijgen in de bodem ter plaatse.

In het plangebied worden mogelijk archeologische resten bedreigd door de voorgenomen bodemingrepen. Daarom wordt vervolgonderzoek geadviseerd in de vorm van een proefsleuvenonderzoek voor gebieden met een relatief intacte bodemopbouw. Daarbij moet niet alleen aandacht worden besteed aan resten van landbouwende gemeenschappen, met name bewoning die teruggaat tot het begin van de nieuwe tijd. Gezien de aanwezigheid van een esdek en (lokaal) een ophogingspakket, hoeft een dergelijk onderzoek pas plaats te vinden bij geplande bodemingrepen vanaf een bepaalde diepte, waarbij aanbevolen wordt een bufferzone van 30 cm aan te houden, die het potentiële archeologisch niveau beschermt tegen de geplande ingrepen

en werkzaamheden. In delen van het plangebied zonder relatief intacte bodemopbouw is geen archeologisch vervolgonderzoek aanbevolen.



Aanbevelingenkaart

Uit de resultaten van het onderzoek is gebleken dat op de oranje gearceerde locaties nader onderzoek nodig is indien bodemingrepen dieper dan 30 cm worden uitgevoerd. De dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 2' en 'Waarde - Archeologie 3' zijn op deze locaties daarom ongewijzigd en als zodanig van kracht. De geel aangeduide locaties zijn gevrijwaard van de hiervoor genoemde dubbelbestemmingen en daarom verwijderd. Wat betreft archeologie is het bestemmingsplan uitvoerbaar.

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. 1882

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. 1882 is af te lezen is deze spoorweg een duidelijk zichtbare lijn in het landschap. Het huidige station en de Stationsstraat was in die tijd reeds al aanwezig.

Wat betreft bebouwing is het (voormalig in gebruik zijnde) stationsgebouw een Rijksmonument. Dit gebouw is in 1864 opgericht. Met dit bestemmingsplannen worden geen wijzigingen aangebracht aan dit gebouw. De planologische situatie blijft ongewijzigd.

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 2.2 (projectbeschrijving).

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 in samenwerking met andere partijen. Met deze anderen partijen is een overeenkomst getekend 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 handhavingsinzet. In een jaarlijks op te stellen handhavingsuitvoeringsprogramma (HUP) worden de prioriteiten vertaald naar actie.

5.3. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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 uitbreiding van de stationsomgeving Horst. Het bestemmingsplan is als voorontwerp toegestuurd naar RRPM, provincie Limburg en waterschap Limburg.

Initiatiefnemer heeft contact gehad met de bewoners en omwonenden. Middels een digitale informatieavond op 11 maart 2021 zijn omwonenden op de hoogte gebracht van deze ontwikkeling.

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 bebouwingmogelijkheden 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. Definitief ontwerp, MTD Landschapsarchitecten
2. Milieu- en civieltechnisch onderzoek, Tritium Advies
3. Akoestisch onderzoek wegconstructie, Tritium Advies
4. Quickscan flora & fauna, Tritium Advies
5. Nader onderzoek steenuil, Tritium Advies
6. Stikstofdepositie onderzoek, Tritium Advies
7. Archeologisch bureau- en booronderzoek, RAAP