

vandewall
planologisch advies

Toelichting

Inhoud

1 Inleiding	3
1.1 Algemeen	3
1.2 Grens van het plangebied	3
1.3 Vigerend bestemmingsplan	4
1.4 Leeswijzer	4
2 Gebiedsbeschrijving	6
3 Beleidskader	8
3.1 Europees beleid	8
3.2 Rijksbeleid	9
3.3 Provinciaal beleid	9
3.4 Gemeentelijk beleid	11
4 Planuitgangspunten	12
4.1 Water	12
4.2 Geluid	13
4.3 Bodem	13
4.4 Flora en fauna	14
4.5 Externe veiligheid	15
4.6 Luchtkwaliteit	15
4.7 Archeologie	16
4.8 Kabels en leidingen	17
5 Planbeschrijving	18
6 Planopzet	20
6.1 Algemeen	20
6.2 Juridische regeling	20
7 Uitvoerbaarheid	22
7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	22
7.2 Economische uitvoerbaarheid	22
Bijlage 1: Reacties wettelijk vooroverleg ex art. 3.1.1 Bro	23

Separate bijlagen:

- Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV, akoestisch onderzoek reconstructie Prins Mauritslaan te Beek: wijziging aansluiting Fattenbergstraat/Haardboomstraat, referentie 20110552-02, 16 december 2011;
- Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV, actualisatie onderzoek luchtkwaliteit reconstructie Prins Mauritslaan te Beek: wijziging aansluiting Fattenbergstraat/Haardboomstraat, referentie 20110552-03, 16 december 2011;
- Geonius Milieu B.V., Verkennend bodemonderzoek groenstrook en bermen langs Prins Mauritslaan te Beek, opdracht nummer MD-80454 versie R1, 23 januari 2012.



1 Inleiding

1.1 Algemeen

Aanleiding

Op 11 december 2008 heeft de raad van de gemeente Beek het herinrichtingsplan voor de Oude Rijksweg vastgesteld. Het tracé van de Oude Rijksweg omvat de Maastrichterlaan, Wolfeynde en Prins Mauritslaan. Aanleiding voor de herinrichting van de Oude Rijksweg is in eerste instantie de kwaliteitstoestand van de wegverhardingen en de riolering die beiden het einde van hun levensduur hebben bereikt. Daarnaast staat de herinrichting onder andere in het teken van het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid en het verbeteren van de bereikbaarheid van Beek voor bestemmingsverkeer. In het voor de Oude Rijksweg vervaardigde herinrichtingsplan is zo veel mogelijk aangesloten bij het concept Duurzaam Veilig, heeft de weg zijn functie als gebiedsontsluitingsweg behouden en zijn de voorzieningen voor fietsers geoptimaliseerd.

Voor wat betreft het tracé van de Prins Mauritslaan tussen de Fattenbergstraat en de Haardboomstraat is bij de vaststelling van het herinrichtingsplan afgesproken dat gezamenlijk met de inwoners nogmaals naar het verkeerskundig ontwerp zou worden gekeken. In 2010 heeft dit geleid tot het instellen van een brede werkgroep die moest geraken tot een goed, gedragen en toekomstvast ontwerp. De doelstellingen voor de herinrichting van de Oude Rijksweg waren hierbij onverkort van kracht waarbij door de inwoners zeer nadrukkelijk is aangedragen dat de herinrichting tevens moet bewerkstelligen dat het verkeer, niet hebbende de bestemming Neerbeek, moet worden ontmoedigd een route via de Haardboomstraat of de Fattenbergstraat te kiezen. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een ontwerp bestaande uit een geregeld kruispunt waarbij de aansluitingen van de Fattenbergstraat en de Haardboomstraat worden gecombineerd tot één aansluiting. Dit gewijzigde ontwerp is 22 maart 2011 door het college vastgesteld.

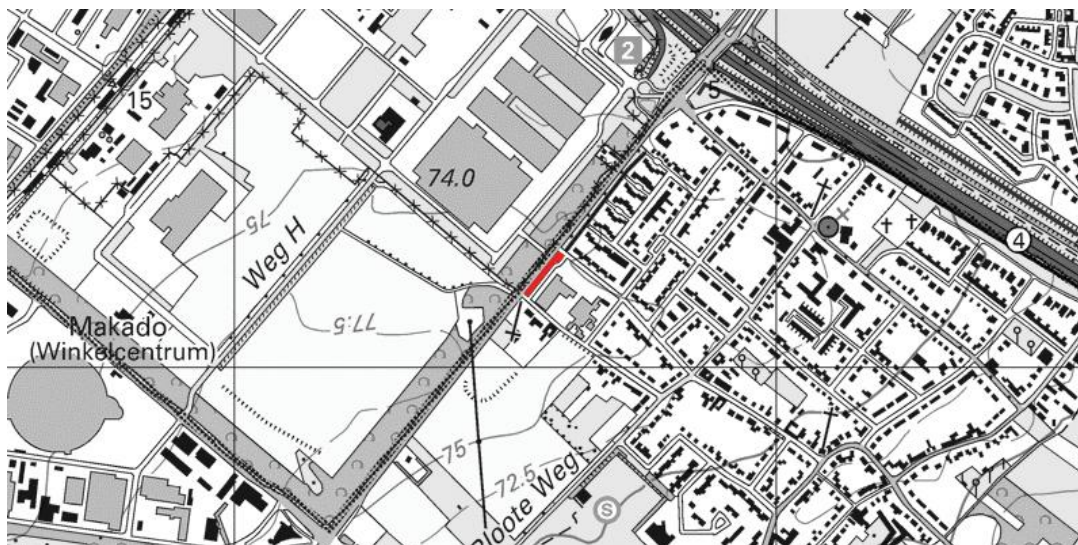
Een belemmering voor de realisatie van dit plan wordt gevormd door de juridische regeling van het vigerende bestemmingsplan 'Kern Neerbeek'. De regels behorende bij dit bestemmingsplan staan het uitvoeren van het inrichtingsvoorstel op onderdelen niet toe. Het voorliggende bestemmingsplan is derhalve opgesteld om de realisatie van het plan integraal mogelijk te maken.

1.2 Grens van het plangebied

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is gelegen in het zuidwesten van de kern Neerbeek op de grens met de gemeente Sittard-Geleen. De noordzijde van het plangebied wordt begrensd door de Fattenbergstraat. Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door de Prins Mauritslaan en de oostzijde wordt begrensd door een parallelweg van de Prins Mauritslaan in aansluiting op het terrein van voormalig garagebedrijf Vencken. De begrenzing aan de zuidzijde wordt gevormd door de Haardboomstraat.

Op het navolgende topografische kaartje is het plangebied in het rood weergegeven:





1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied is thans planologisch-juridisch geregeld in het vigerende bestemmingsplan 'Kern Neerbeek' (vastgesteld door de raad van de gemeente Beek d.d. 20.02.2002 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg d.d. 02.07.2002). De gronden waarop onderhavig bestemmingsplan is geprojecteerd zijn bestemd tot 'Groenvoorzieningen' en daarmee bestemd voor:

- groenvoorzieningen. Inclusief speelvoorzieningen;
- geluidschermen langs de A76/E39;
- verkeersdoeleinden in de vorm van fiets- en voetpaden;
- doeleinden van openbaar nut;
- parkeervoorzieningen.

Op of in de tot 'Groenvoorzieningen' bestemde gronden mogen uitsluitend andere bouwwerken worden opgericht met een hoogte van maximaal 5,00 meter, met uitzondering van voorzieningen voor de openbare verlichting en geluidsschermen die maximaal 8,00 meter hoog mogen zijn.

Onderhavig plan behelst de herinrichting van een wegtracé waarbij de thans tot 'Groenvoorzieningen' bestemde gronden eveneens binnen het wegtracé worden betrokken ten behoeve van de verkeersafwikkeling. Deze verkeersafwikkeling behoeft een verkeersbestemming. Binnen de bestemming 'Groenvoorziening' zijn verkeersdoeleinden echter slechts realiseerbaar ten behoeve van fiets- en voetpaden en niet ten behoeve van het gemotoriseerd verkeer. De herinrichting van het wegtracé conform onderhavig planvoorstel is daarmee strijdig met de regels van het bestemmingsplan. Het opstellen van een nieuw bestemmingsplan dan wel het verlenen van een omgevingsvergunning ex artikel 2.1 c / 2.12 eerste lid, onderdeel a, sub 3° Wabo zijn de twee wettelijke mogelijkheden om tot realisatie van het plan te geraken. Gekozen is voor het opstellen van een bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan ligt thans voor.

1.4 Leeswijzer

De toelichting bij dit bestemmingsplan bestaat uit zeven hoofdstukken. Na dit inleidende eerste hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 een gebiedsomschrijving gegeven van het plangebied en zijn omgeving. In hoofdstuk 3 zijn de vigerende beleidskaders op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau weergegeven en wordt afgewogen of de beoogde ontwikkeling daarbinnen



inpasbaar is. In hoofdstuk 4 komen de planuitgangspunten aan de orde; hierin worden de milieuplanologische aspecten behandeld en worden de resultaten van uitgevoerde onderzoeken besproken. In hoofdstuk 5 is het plan tot herinrichting van het tracé van de Prins Mauritslaan tussen de Fattenbergstraat en de Haardboomstraat toegelicht.

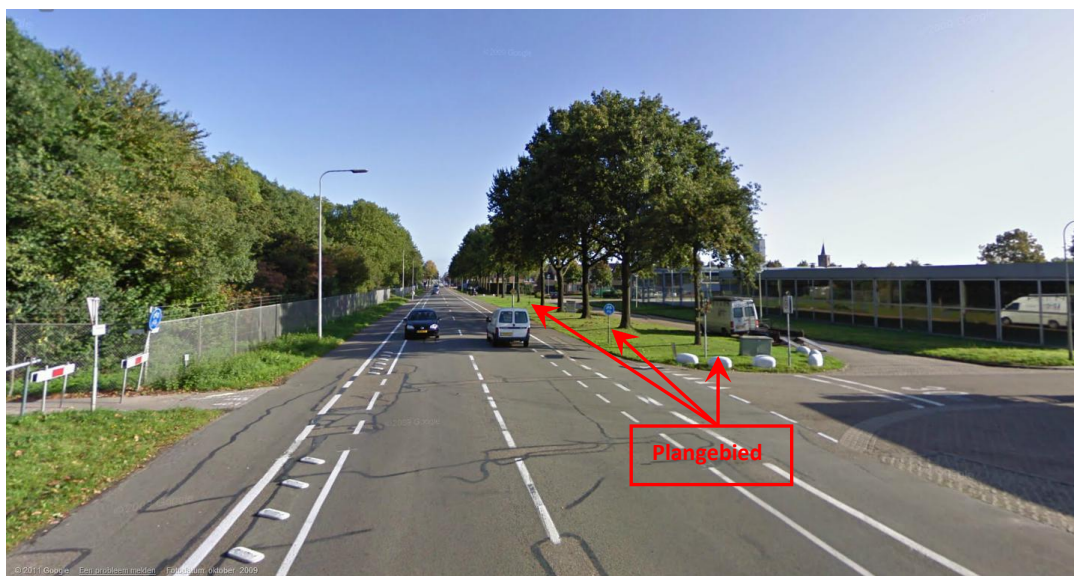
Hoofdstuk 6 handelt over de opbouw van de regels in dit bestemmingsplan en voorziet onder meer in een artikelsgewijze bespreking van de bestemmingsregels. In hoofdstuk 7 komt de (economische en maatschappelijke) uitvoerbaarheid aan de orde. Hierbinnen komen onder meer de resultaten van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro en de ingekomen zienswijzen en de beantwoording daarvan door de gemeente aan de orde.

Bij het voorliggende bestemmingsplan behoren, naast de verbeelding met nummer NL.IMRO.0888.BPRECONMAURITSLN12-ON01, tevens de bijbehorende regels en deze toelichting, alsmede een luchtkwaliteitsonderzoek, akoestisch onderzoek en verkennend bodemonderzoek. Deze onderzoeken zijn als separate bijlagen bij dit plan opgenomen.



2 Gebiedsbeschrijving

Het plangebied is gelegen aan de oostzijde van de Prins Mauritslaan. De Prins Mauritslaan verbindt Geleen met Beek en vormt een onderdeel van de Oude Rijksweg. De Prins Mauritslaan vormt de westelijke begrenzing van de tussen Geleen en Beek gelegen kern Neerbeek en vormt ter plekke van het plangebied tevens de grens met de gemeente Sittard-Geleen. Het plangebied ligt ingeklemd tussen de Prins Mauritslaan en de gelijknamige parallelweg gelegen tussen de Fattenbergstraat en de Haardboomstraat. Het plangebied betreft een berm/groenstrook voorzien van een bomenrij. Onderstaande afbeelding toont de ligging van het plangebied.



Aan de westzijde van de Prins Mauritslaan ter hoogte van het plangebied bevinden zich bosschages. Deze bosschages vormen een lijnvormige afscherming van de hierachter gelegen terreinen en opstallen behorende tot industrieterrein Chemelot. Deze terreinen worden tevens afgeschermd middels een hekwerk. Schuin tegenover het kruispunt Fattenbergstraat en Prins Mauritslaan bevindt zich een (afgesloten) toegangsweg tot de Chemelot-terreinen. Tegenover het kruispunt Haardboomstraat en Prins Mauritslaan bevindt zich een fietspad. Dit fietspad verloopt in westelijke richting en vormt daarmee een fietsverbinding tussen de Prins Mauritslaan, het Chemelot-terrein en de Beekerhoek.

Ten oosten van de aan het plangebied grenzende parallelweg Prins Mauritslaan bevinden zich de thans leegstaande opstallen van het voormalige garagebedrijf Vencken. Het betreft hier een L-vormig en relatief groot één- tot tweelaags bedrijfsgebouw voorzien van plat dak. Tot dit voormalig garagebedrijf behoren ook de aan de noord- en oostzijde aansluitende verhardingen. Deze verhardingen zijn aan de achterzijde van het complex (westzijde) met hekwerken afgezet en zorgen daardoor voor een bedrijventerreinachtig karakter.

De noordelijke begrenzing van het plangebied wordt gevormd door de Fattenbergstraat. Deze straat is ruim van opzet met veel ruimte voor openbaar groen in de vorm van brede bermstroken voorzien van laanbeplanting. Aan de zuidzijde van de Fattenbergstraat bevinden zich de gronden en leegstaande opstallen van het voormalige garagebedrijf Vencken en een autoschadeherstelbedrijf. Aan de noordzijde van de Fattenbergstraat zijn rijwoningen gelegen. Deze rijwoningen zijn traditioneel van opzet, tellen twee verdiepingen en zijn voorzien van een



kapconstructie. Op de navolgende afbeelding is het kruispunt Prins Mauritslaan en Fattenbergstraat met een doorzicht op de Fattenbergstraat weergegeven. Het plangebied is aan de voorzijde rechts gelegen:



De zuidelijke begrenzing wordt gevormd door de Haardboomstraat. Aan de noordzijde van de Haardboomstraat bevinden zich de gronden en opstallen van het voormalig garagebedrijf Vencken. Aan de zuidzijde van de Haardboomstraat is een tankstation gelegen en zijn tevens enkele vrijstaande woningen alsmede een voormalige thans tot woning omgevormde carré-boerderij gelegen. Deze gebouwen vormen de zuidelijke bebouwde begrenzing van de kern Neerbeek. Op de navolgende afbeelding is het kruispunt Prins Mauritslaan en Haardboomstraat met een doorzicht op de Haardboomstraat weergegeven. Het plangebied is aan de voorzijde links gelegen:



3 Beleidskader

3.1 Europees beleid

Europese Kaderrichtlijn Water

In het jaar 2000 is de nieuwe Europese Kaderrichtlijn water in werking getreden. Het doel van deze richtlijn is de vaststelling van een kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater in de Europese Gemeenschap, waarmee:

- aquatische ecosystemen en de hiervan afhankelijke wetlands en terrestrische ecosystemen voor verdere achteruitgang worden behoed en beschermd en verbeterd worden;
- duurzaam gebruik van water wordt bevorderd, op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn;
- er wordt bijgedragen tot afzwakking van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

Verschillende doelstellingen uit de Kaderrichtlijn zijn ook opgenomen in ander waterbeleid. Aspecten betreffende duurzaam gebruik maken bijvoorbeeld een belangrijk onderdeel uit van de Nota Waterbeleid in de 21^e eeuw (WB21). Ook in de Vierde Nota Waterhuishouding (NW4) zijn al vergaande doelstellingen ten aanzien van de waterkwaliteit opgenomen. Voor het onderhavige plangebied zijn daardoor vanuit de Kaderrichtlijn geen gevolgen te verwachten, die niet ook vanuit andere wet- en regelgeving voortkomen.

Vogel- en habitatrichtlijn

Vanuit Europa is de bescherming van soorten en gebieden geregeld in de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. De Europese Vogelrichtlijn (Richtlijn 79/409/EEG) en de Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/33/EEG) hebben de bescherming van soorten en hun natuurlijke habitats tot doel. Elke lidstaat is verplicht om speciale beschermingszones aan te wijzen, die samen één Europees netwerk van natuurgebieden vormen: 'Natura 2000'. Tot voor kort speelde de Vogel- en Habitatrichtlijn een belangrijk rol in het Nederlandse rechtssysteem. Het beschermingsregime van artikel 6 van de Habitatrichtlijn had namelijk een rechtstreekse werking. Dit gold ook voor de Vogelrichtlijn. Met de implementatie van de bepalingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving is een einde gekomen aan de rechtstreekse werking van deze richtlijnen. De soortenbescherming is thans verankerd in de Flora- en faunawet en de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet 1998.

Onder werking van de Natuurbeschermingswet vallen:

- Natura 2000-gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden)
- Beschermde Natuurmonumenten;
- Gebieden door de minister aangewezen ter uitvoering van verdragen of andere internationale verplichtingen.

Het Natura 2000 netwerk bevat dus de gebieden die zijn aangewezen onder de Vogel- en Habitatrichtlijn en zijn daarmee geselecteerd op grond van het voorkomen van soorten en habitattypen die vanuit Europees oogpunt bescherming nodig hebben. Voor die gebieden geldt dat aanwijzingsbesluiten zijn opgesteld waarin staat voor welke soorten en habitats het betreffende gebied is aangewezen en welke instandhoudingsdoelstellingen er gelden voor deze soorten en habitats.

Het plangebied is in zijn geheel niet gelegen in of nabij een Natura 2000-gebied. Het plan zal daardoor geen negatief effect hebben op de kwalificerende soorten of habitats in een dergelijk gebied.



3.2 Rijksbeleid

Nota Ruimte

In de Nota Ruimte is het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd. De beleidsvoornemens worden op hoofdlijnen aangegeven, met een belangrijke rol voor de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS). Ruimte scheppen voor verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak van ons land is daarbij aangegeven als hoofddoel. De focus ligt daarbij op gebieden en netwerken die van nationaal belang zijn. Specifiek richt het Rijk zich daarbij op: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. De belangrijkste, voor Zuid-Limburg, de regio Westelijke Mijnstreek en de gemeente Beek relevante elementen uit de Nota Ruimte zijn:

- het nationaal stedelijk netwerk Zuid-Limburg (onderdeel van het grensoverschrijdende stedelijk netwerk MAHHL);
- het economisch kerngebied Zuid-Limburg;
- het Nationaal Landschap Zuid-Limburg;
- de Rijksbufferzones tussen Maastricht en Sittard-Geleen en tussen Parkstad Limburg en Sittard-Geleen.

De kern van het beleid ligt in het toepassen van efficiënte manieren om met de ruimte om te gaan. Uitgangspunt van beleid is dat de ruimtebehoefte zoveel mogelijk wordt geacommodeerd en dat er wordt gezocht naar mogelijkheden om tegelijkertijd ruimtelijke kwaliteit te waarborgen. De belangrijkste instrumenten van de nota hebben betrekking op contouren, landschappen, stedelijke netwerken en water. Het beleid in de nota is verder gericht op een bundeling van de verstedelijking in stedelijke netwerken.

De Nota Ruimte bevat geen specifieke uitgangspunten voor het onderhavige plan(gebied). Het plan voorziet in een verbetering van de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid, het voorkomen van verkeersoverlast in aangrenzende woonstraten en het realiseren van een goede bereikbaarheid van Beek voor bestemmingsverkeer. Het plan voldoet daarmee aan een efficiënt ruimtegebruik binnen een bestaand stedelijk netwerk zonder concessies te doen ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit. De ontwikkeling past dan ook binnen de algemene uitgangspunten van de Nota Ruimte.

3.3 Provinciaal beleid

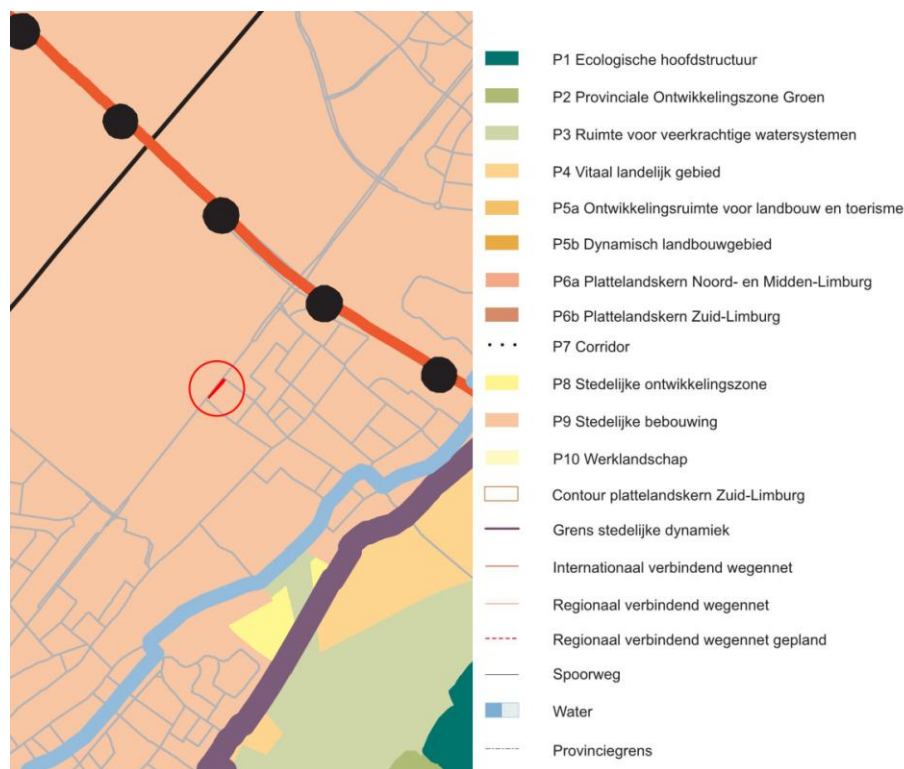
Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL), actualisatie 2011

Op 22 september 2006 is het POL 2006 vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg. Net als het eerste POL (uit 2001) is POL 2006 een integraal plan dat bestaande, verschillende plannen voor de fysieke omgeving op de beleidsterreinen milieu, water, ruimte, mobiliteit, cultuur, welzijn en economie integreert. Het bevat de provinciale visie op de ontwikkeling van Limburg en beschrijft voor onderwerpen waar de provincie een rol heeft de ambities, de context en de hoofdlijnen van de aanpak. POL 2006 is het beleidskader voor de toekomstige ontwikkeling van Limburg tot een kwaliteitsregio, die zich bewust is van de unieke kwaliteit van de leefomgeving en de eigen identiteit. Ten behoeve van de kwaliteitsregio Limburg wordt ingezet op duurzame ontwikkeling. Dat is een ontwikkeling die tegemoetkomt aan de behoeften van de huidige generatie zonder de mogelijkheden van toekomstige generaties in gevaar te brengen om ook in hún behoeften te voorzien. Medio 2008, 2009, 2010 en voor het laatst in 2011 zijn beperkte delen van het POL aangevuld op basis van gewijzigde beleidsstukken, waaronder POL-aanvullingen.

Op 'Kaart 1 Perspectieven' van het POL is het plangebied aangeduid als Stedelijke bebouwing (P9). Het plangebied is tevens gelegen binnen de Grens Stedelijke Dynamiek. De navolgende afbeelding



toont een uitsnede van de perspectievenkaart behorende bij het POL. Het plangebied is binnen de rode cirkel gelegen



De stedelijke bebouwing is gelegen binnen de aan de stadsregio's gekoppelde '*grens stedelijke dynamiek*'. De stadsregio's vormen de vertaling van de bundelingsgebieden zoals het Rijk die hanteert in de Nota Ruimte. Het zo compact mogelijk houden van de steden is daarbij het uitgangspunt. Iedere stadsregio is voorzien van een grens stedelijke dynamiek (paarse contour, zie vorig kaartje). Deze grenzen zijn vastgelegd op basis van de natuurlijke waarden in het omliggende gebied en een goede functionele en stedelijk samenhang, rekening houdend met de verwachte groei, zoveel mogelijk samenvallend met bestaande elementen zoals wegen. Binnen de stadsregio's dienen nieuwe activiteiten zoveel mogelijk geconcentreerd te worden in de bestaande stedelijke bebouwing.

De *stedelijke bebouwing* omvat de aanwezige of als zodanig reeds bestemde woon- en winkel- en voorzieningengebieden, bedrijventerreinen en bijbehorende wegen. Er is hier in veel gevallen nog de nodige ontwikkelingsruimte. De verstedelijkingsopgave wordt voor zover mogelijk hier ingevuld, met in achtneming van de randvoorwaarden vanuit het watersysteem. Waar nodig wordt hier door herstructurering de vitaliteit van buurten en wijken en de kwaliteit van werklocaties geborgd dan wel verbeterd. De milieukwaliteit in dit gebied dient te worden afgestemd op aard en functie van de deelgebieden.

In Limburg zijn speciale gebieden aanwezig met een bijzondere milieukwaliteit of met een bijzondere gevoelige functie. Hierbij moet gedacht worden aan stiltegebieden, bodembeschermingsgebieden, grondwaterbeschermingsgebieden en waterwingebieden. Op basis van de bij het POL behorende kaarten blijkt dat het plangebied niet is gelegen in dergelijke gebieden.

Resumerend kan worden aangegeven dat het voorliggende plan, gericht op een verbetering van de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid, het voorkomen van verkeersoverlast in aangrenzende woonstraten en het realiseren van een goede bereikbaarheid van Beek voor



bestemmingsverkeer, gezien het beperkte extra ruimtelijkebeslag van de te realiseren verkeersinfrastructuur, past binnen de kaders van het POL 2006 (actualisatie 2011) zoals geformuleerd voor het perspectief van de *stedelijke bebouwing*.

3.4 Gemeentelijk beleid

Strategische Toekomstvisie: Ondernemend Beek: veelzijdig en vitaal in Zuid-Limburg (december 2009)

In de Strategische Toekomstvisie Beek 2030 'Ondernemend Beek: veelzijdig en vitaal in Zuid-Limburg' zijn in hoofdlijnen de ambities en speerpunten van beleid tot 2030 opgenomen. Volgens de visie richt de gemeente Beek zich de komende jaren op een aantal ruimtelijke ambities en speerpunten. Eén van deze speerpunten is de bereikbaarheid van en in Beek in stand te houden en zo mogelijk te verbeteren en het woon- en leefklimaat zodanig te versterken dat dit voor alle leeftijdsgroepen en voor zowel de huidige als toekomstige nieuwe inwoners aantrekkelijk is.

Naast de bereikbaarheid van de winkels en bedrijven geldt de algehele bereikbaarheid van Beek als onderscheidend. Zowel via lucht, spoor en weg is Beek goed te bereiken. Dit heeft een positieve invloed op het vestigingsklimaat. Specifiek worden de uitvalswegen naar de snelweg (waaronder de Prins Mauritslaan), de Euregionale verbindingen en de parkeergelegenheid nabij de stations genoemd.

Onderhavig plan draagt bij aan het in stand houden en het verbeteren van de bereikbaarheid van Beek voor bestemmingsverkeer door het herinrichten van een bestaand tracé. Deze herinrichting wordt dusdanig vormgegeven dat tevens het woon- en leefklimaat op het hoofdtracé en in de aangrenzende straten verbetert door niet-bestemmingsverkeer (sluipverkeer) te ontmoedigen. Het plan past derhalve binnen de uitgangspunten van de Strategische Toekomstvisie Beek 2030.



4 Planuitgangspunten

4.1 Water

De watertoets is een procesinstrument dat als doel heeft te komen tot een betere inbreng van waterspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De kern bestaat uit een set van procedure afspraken, vormvereisten en inhoudelijke aandachtspunten en wordt toegepast binnen de bestaande procedures en regelgeving. De watertoets is van toepassing op bestemmingsplannen en projectbesluiten. De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dient in principe de watertoets uit te voeren en de uitkomsten daarvan aan te geven in een waterparagraaf. De waterhuishoudkundige aspecten omvatten onder meer veiligheid voor water, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging.

De gemeente Beek valt in de zin van wateraangelegenheden binnen de keur van het Waterschap Roer en Overmaas. Conform het stroomschema van het Waterschap Roer en Overmaas dienen bouwplannen te worden ingediend bij het watertoetsloket indien deze zijn gelegen in het rivierbed van de Maas, een grondwaterbeschermingsgebied of een droogdal/holle weg of in de directe nabijheid van een zuiveringstechnisch werk, een waterkering/kade of een watergang. Een watertoets dient eveneens te worden doorlopen indien er lozing op het oppervlaktewater plaatsvindt en indien de toename van de verharding groter is dan 2.000 m².

Onderhavig plan behelst de functiewijziging van het plangebied van 'Groenvoorziening' in 'Verkeersvoorziening'. De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 870 m² en de toename van verharding bedraagt circa 700 m². Dit betekent dat het plan onder de door het Waterschap Roer en Overmaas gehanteerde ondergrens valt. Het plan heeft daarmee geen rechtstreekse gevolgen voor het watersysteem en het doorlopen en opstellen van een watertoets is dan ook niet aan de orde. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om in het plan op een duurzame wijze om te gaan met het aspect water.

Voor wat betreft de doorwerking van het aspect water wordt aangesloten bij de uitgangspunten voor duurzaam (stedelijk) waterbeheer en de brochure 'Regenwater schoon naar beek en bodem'. Concreet betekent dit onder andere dat:

- ruimte wordt gereserveerd voor het water;
- er toepassing wordt gegeven aan de voorkeursvolgorde voor de waterkwantiteit: hergebruik, vasthouden (infiltratie), bergen, afvoeren naar oppervlaktewater en tot slot afvoeren naar het riool;
- er toepassing wordt gegeven aan de voorkeursvolgorde voor wat betreft de waterkwaliteit: schoonhouden, scheiden, zuiveren;
- er verantwoord wordt afgekoppeld conform de voorkeurstabel in de brochure 'Regenwater schoon naar beek en bodem';
- de infiltratie- en bergingsvoorzieningen zijn gedimensioneerd op T=25 (35 mm in 45 minuten) met een leegloop/beschikbaarheid binnen 24 uur;

Het duurzaam stedelijke waterbeheer zal zijn beslag krijgen op een hoger schaalniveau dan onderhavig plan(gebied). Hierbij moet gedacht worden aan het beoordelen en indien noodzakelijk het treffen van maatregelen in relatie tot de totale herinrichting van de Oude Rijksweg. Zo zal bijvoorbeeld het huidige gemengde rioolstelsel worden vervangen door een gescheiden rioolstelsel waarbij het regenwaterriool wordt gedimensioneerd op de noodzakelijke bergingscapaciteit.



4.2 Geluid

Wet geluidhinder

Bij het ontwikkelen van een ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder maar daarnaast ook in de Wet ruimtelijke ordening wanneer het gaat om de beoordeling of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV, akoestisch onderzoek reconstructie Prins Mauritslaan te Beek: wijziging aansluiting Fattenbergstraat/Haardboomstraat, referentie 20110552-02, 16 december 2011

In het kader van de geplande reconstructie is een akoestisch onderzoek verricht. Dit onderzoek betreft een actualisatie van een in 2008 uitgevoerd akoestisch onderzoek in verband met de reconstructie van de Maastrichterlaan en de Prins Mauritslaan voor het traject gelegen tussen de Rijksweg A76 en Wolfeynde/Maastrichterlaan. Het geactualiseerd onderzoek richt zich op het deeltraject ter hoogte van de aansluiting met de Fattenbergstraat en de Haardboomstraat. Middels het onderzoek worden de akoestische consequenties van de beoogde reconstructie inzichtelijk gemaakt.

Het ontwerp gaat uit van een aanpassing van de aansluiting van de Fattenbergstraat en de Haardboomstraat op de Prins Mauritslaan. Tevens wordt de snelheid aangepast naar 60 km/u en wordt de Prins Mauritslaan voorzien van het asfalttype SMA 0/8. De nieuw in te richten kruising wordt voorzien van een VRI. Uit het onderzoek blijkt dat ten gevolge van het verkeer op de te wijzigen wegen geen toename wordt berekend van de geluidbelasting van 2dB of meer. Er is dan ook geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder legt verder geen restricties op ten aanzien van de voorgenomen wijziging. Het uitgevoerde onderzoek vormt een separate bijlage van deze toelichting.

Het plangebied is gelegen binnen de geluidzone van industrieterrein Chemelot. Voor onderhavige bestemmingsplan levert dit geen beperkingen op aangezien middels dit plan niet wordt voorzien in de oprichting van geluidgevoelige functies. Een toetsing aan de in de Wet geluidhinder opgenomen voorkeursgrenswaarden ten aanzien industrielawaai kan daarmee achterwege blijven.

Resumerend kan worden geconcludeerd dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor onderhavig plan.

4.3 Bodem

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient te worden nagegaan of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het huidige of toekomstige gebruik. Het belangrijkste uitgangspunt hierbij is dat aanwezige bodemverontreinigingen geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem en dat de bodemkwaliteit niet verslechtert door grondverzet.

Geonius Milieu B.V., Verkennend bodemonderzoek groenstrook en bermen langs Prins Mauritslaan te Beek, opdrachtnummer MD-80454 versie R1, 23 januari 2012

In het kader van de geplande bestemmingswijziging heeft een verkennend bodemonderzoek plaatsgevonden ter vaststelling van de bodemkwaliteit ter plaatse van onderhavig plangebied. Na uitvoering van het verkennend bodemonderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- de bovengrond (0 – 0,5 m-mv) ter plaatse van zowel de groenstrook als de berm is in het algemeen licht verontreinigd met enkele zware metalen (cadmium, lood, zink) en/of PAK, PCB en minerale olie. De gemeten gehalten overschrijden hierbij veelal de lokale achtergrondgrenswaarden;
- de ondergrond (0,5 – 2,0 m-mv) is niet verontreinigd met de onderzochte stoffen.



De lichte verontreinigingen hebben een diffuus karakter en worden waarschijnlijk veroorzaakt door uitstoot en uitspoeling van het verkeer op de nabij gelegen rijbaan.

Tijdens het uitvoeren van de veldwerkzaamheden is de uitkomende grond visueel beoordeeld op asbestverdachte materialen. Deze zijn op onderhavige locatie niet waargenomen waardoor een verkennend onderzoek naar asbest in bodem achterwege kan blijven.

Er kan worden geconcludeerd dat geen milieuhygiënische belemmeringen bestaan voor het huidige en beoogde gebruik van de locatie. Het uitgevoerde verkennend bodemonderzoek is als separate bijlage aan deze toelichting toegevoegd.

4.4 Flora en fauna

Zorg voor alle inheemse planten- en diersoorten en voor de natuurlijke rijkdommen van gebieden wordt gegarandeerd door de naleving van de wet- en regelgeving ten aanzien van natuur en milieu. De instrumenten die deze bescherming mogelijk maken zijn op Europees niveau vertaald in Natura 2000. De Europese Habitatrichtlijn en de Europese Vogelrichtlijn zijn in Natura 2000 opgenomen. De Europese wetgevingen zijn in Nederland vertaald in de Flora- en faunawet voor de soortbescherming en in de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 voor de gebiedsbescherming. Nederland heeft daarmee de Europese wetgeving in de nationale wetgeving verankerd. Door voorafgaand aan een (bouw)project of ruimtelijke ontwikkeling rekening te houden met het eventueel voorkomen van beschermde en/of zeldzame planten- en diersoorten kan effectief worden omgegaan met de aanwezigheid van een beschermde soort. Een dreigende overtreding van de Flora- en Faunawet kan zo snel gesignaleerd en, in veel situaties, voorkomen worden. Vervolgens kan er accuraat actie ondernomen worden om zodoende de overlevingskansen en migratiemogelijkheden van een beschermde soort in het betreffende gebied geen blijvende schade toe te brengen.

Om te kunnen bepalen of er in een bepaald plangebied (habitats van) beschermde plant- en diersoorten aanwezig zijn, wordt voorafgaand aan een ruimtelijke ontwikkeling een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Mocht uit deze quickscan blijken dat er geen (habitats van) beschermde flora- en fauna aanwezig zijn dan is daarmee aan de onderzoeksplicht voldaan. Is er naar aanleiding van deze quickscan wel sprake van aanwezigheid of vermoeden van voorkomen van (habitats van) beschermde plant- en diersoorten dan dient in veel gevallen een vervolgonderzoek hierover meer duidelijkheid te verschaffen.

Te verwachten ingreep

Het voorliggende plan behelst de herinrichting van een wegtracé waarbij een bestaande berm gedeeltelijk zal worden omgevormd tot wegtracé. De op de berm rustende bestemming 'Groenvoorzieningen' zal hiertoe worden gewijzigd in een verkeersbestemming.

De gronden binnen het plangebied worden reeds meerdere decennia gecultiveerd en zijn in gebruik als berm/groenstrook. In de toekomstige situatie zullen de gronden als berm, voetpad, fietspad en rijvak worden gebruikt. Een aantal in de berm gesitueerde bomen zullen moeten worden gerooid. In de toekomstige verkeersgeleiders zal herplant gaan plaatsvinden.

Te verwachten soorten

Voor deze quickscan zijn de gegevens van de provincie Limburg geraadpleegd. Ten aanzien van de gegevens van de provincie kan worden geconcludeerd dat binnen alsmede in de nabijheid van het plangebied geen waarnemingen van beschermde soorten broedvogels of beschermde soorten planten voorkomen. Er is ook geen sprake van de aanwezigheid van vegetatietypen met een recente kartering. Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat het gebied waarbinnen het plangebied is gelegen niet volledig is onderzocht.



Resumé

Uit de ecologische quickscan blijkt dat er geen beschermde flora en fauna of leefgebieden van beschermde soorten binnen het plangebied geregistreerd staan. Het plangebied maakt deel uit van een stedelijke zone met dien ten gevolge veel potentiële verstoringsbronnen voor de flora en fauna. Daarnaast is het plangebied thans in gebruik als berm ingeklemd tussen twee wegtracés en wordt daarmee dusdanig sterk verstoord dat de ontwikkeling van bijzondere flora en fauna als zeer onwaarschijnlijk wordt beschouwd. Het aspect flora en fauna/ecologie vormt derhalve geen belemmering voor het voorgenomen plan. Om eventuele nadelige effecten voor de flora en fauna zo veel als mogelijk te voorkomen zullen de volgende maatregelen worden getroffen:

- voorafgaand aan de herinrichting zal het terrein soortenvrij worden gemaakt. Weinig mobiele dieren (indien aanwezig) zoals egels dienen daarbij tijdig naar een nabij gelegen geschikt biotoop te worden verplaatst;
- werkzaamheden die veel geluidsoverlast met zich meebrengen dienen buiten het winter- en broedseizoen plaats te vinden;
- eventuele kapwerkzaamheden en verstorende activiteiten mogen alleen buiten het broedseizoen plaatsvinden.

4.5 Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid stelt twee doelstellingen centraal:

1. de bescherming van personen die zich bevinden in de nabijheid van de risicobron tegen de kans op overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen;
2. de bescherming van de samenleving tegen een ramp met een groot aantal slachtoffers.

Kwetsbare objecten (zoals woningen) krijgen de hoogste mate van bescherming door het formuleren van grenswaarden welke afdwingbaar zijn en dienen te worden opgevolgd. Voor beperkt kwetsbare objecten (bijvoorbeeld een horecagebouw/restaurant) geldt een richtwaarde waarvan, mits onderbouwd, mag worden afgeweken. Aangezien de herinrichting Prins Mauritslaan geen gevoelig object is in het kader van externe veiligheid én daarnaast ook zelf geen externe veiligheidsrisico veroorzaakt (geen aangewezen route vervoer gevaarlijke stoffen), is een onderzoek naar externe veiligheid bij dit project niet noodzakelijk. Het aspect externe veiligheid vormt derhalve geen belemmering voor de realisatie van het plan.

4.6 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is een wijziging van de Wet milieubeheer (Wm) van kracht geworden. In hoofdstuk 5 is titel 2 luchtkwaliteitseisen ingevoegd (ook 'Wet luchtkwaliteit' genoemd). Gelijktijdig zijn de volgende besluiten en regelingen van kracht geworden:

- Besluit 'Niet in betekende mate' (NIBM)
- Regeling 'Niet in betekende mate' (NIBM)
- Regeling 'Beoordeling luchtkwaliteit 2007'
- Regeling 'Projectaldering luchtkwaliteit 2007'

Deze nieuwe wet- en regelgeving omvat maatregelen om zowel de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken en te voorkomen dat mensen langdurig worden blootgesteld aan verontreiniging.

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV, actualisatie onderzoek luchtkwaliteit reconstructie Prins Mauritslaan te Beek: wijziging aansluiting Fattenbergstraat/ Haardboomstraat, referentie 20110552-03, 16 december 2011

In het kader van de geplande reconstructie aan de Oude Rijksweg te Beek heeft Cauberg-Huygen in maart 2009 een uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit die



samenhangen met de geplande reconstructie. In de periode gelegen tussen uitvoering van het luchtkwaliteitsonderzoek van maart 2009 en heden (peildatum 16 december 2011) is de wet- en regelgeving ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit relevant gewijzigd. Daarnaast is het ontwerp van het deeltraject ter hoogte van onderhavig plangebied gewijzigd. Een gedeeltelijke actualisatie van het luchtkwaliteitsonderzoek van 2009 is derhalve noodzakelijk om een zorgvuldige afweging omtrent het aspect luchtkwaliteit mogelijk te maken.

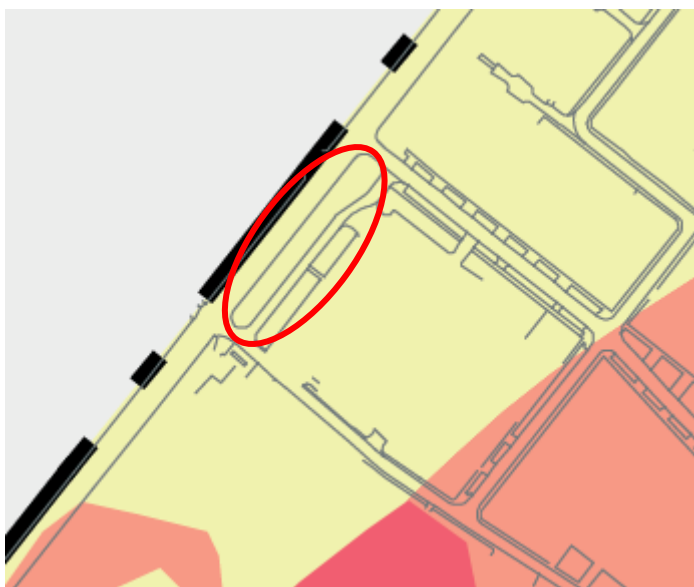
Ten behoeve van deze actualisatie zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen uit het onderzoek van 4 maart 2009 herberekend en opnieuw beoordeeld. Uit deze herberekening volgt dat – ook indien wordt uitgegaan van actuele wet- en regelgeving en inzichten – de grenswaarden voor fijn stof en NO₂ ruimschoots worden gerespecteerd.

Resumerend kan worden aangegeven dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor onderhavig plan. Het uitgevoerd onderzoek vormt een separate bijlage van deze toelichting.

4.7 Archeologie

De Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) is op 1 september 2007 in werking getreden. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta. De wet is een raamwet, die regelt hoe Rijk, provincies en gemeenten bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem. De gemeenten zijn in deze wet tot bevoegd gezag aangewezen en dienen de archeologische belangen op een goede manier te verweven in het ruimtelijk beleid.

Het plangebied is gelegen in een gebied met een lage archeologische verwachtingswaarde. Omdat de voorgenomen bodemingreep zich naar alle waarschijnlijkheid zal beperken tot een diepte van max. 0,3 meter onder maaiveld is geen archeologisch onderzoek noodzakelijk. Ten behoeve van de herinrichting van het wegtracé zullen enkel oppervlakkige werkzaamheden op maaiveldniveau plaatsvinden. Deze werkzaamheden zullen plaatsvinden in gronden welke ten tijde van de aanleg van de Prins Mauritslaan reeds geroerd zijn geweest. Er is dan ook geen sprake van een nieuwe verstoring.



Uitsnede Archeologische advieskaart gemeente Beek

Het uitvoeren van een archeologisch onderzoek is door het ontbreken van nieuwe verstoringen in combinatie met de lage archeologische verwachtingswaarde van het gebied niet noodzakelijk.



Geconcludeerd kan worden dat het aspect archeologie geen belemmering vormt bij de beoogde ontwikkeling op het voornoemde perceel.

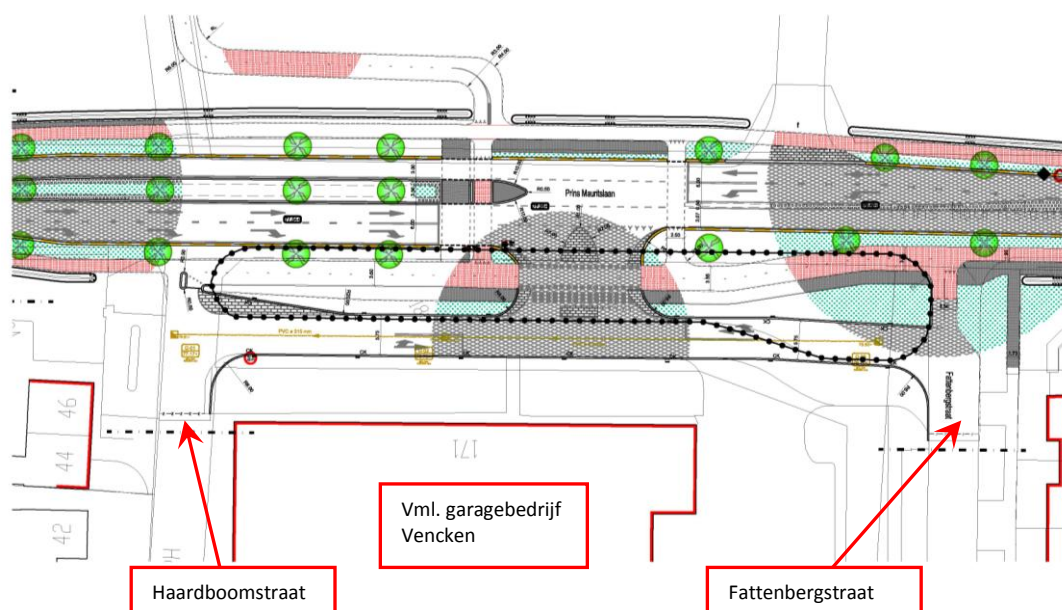
4.8 Kabels en leidingen

Er is in het kader van onderhavig bestemmingsplan een Klic-melding uitgevoerd bij het Kadaster. Uit de gegevens die zijn aangeleverd naar aanleiding van deze melding is geconcludeerd dat zich in het plangebied en de directe omgeving daarvan geen kabels en leidingen bevinden die een ruimtelijk- planologische bescherming behoeven middels het bestemmingsplan.



5 Planbeschrijving

Onderstaande afbeelding toont het ontwerp van het herin te richten tracé van de Prins Mauritslaan tussen de Haardboomstraat en de Fattenbergstraat. Het plangebied is binnen de gestippelde belijning weergegeven.



Het ontwerp voor de herinrichting laat zich op hoofdlijnen als volgt omschrijven:

- Het ontwerp voorziet in de realisatie van één gecombineerde aansluiting van de Haardboomstraat en de Fattenbergstraat op de Prins Mauritslaan ter hoogte van het voormalig garagebedrijf Vencken. Dit betekent dat de huidige kruispunten tussen Haardboomstraat / Fattenbergstraat en de Prins Mauritslaan komen te vervallen. Het verkeer zal op die gecombineerde aansluiting met verkeerslichten worden geregeld. De rijrichtingen op de Prins Mauritslaan worden gescheiden door verhoogde verkeersgeleiders welke deels worden ingericht met groenvoorzieningen. Voor afslaand verkeer van de Prins Mauritslaan naar de Fattenbergstraat en Haardboomstraat zullen voorsorteervakken worden gerealiseerd. Het verkeer vanuit de Fattenbergstraat en Haardboomstraat richting Geleen of Beek krijgt opstelvakken op de ventweg voor Vencken;
- De gehele Oude Rijksweg zal conform de uitgangspunten van het concept Duurzaam Veilig worden ingericht. Dit betekent dat het nieuwe tracé moet voldoen aan de in Nederland gehanteerde streefbeelden om wegen op een uniforme, duidelijke en herkenbare wijze in te richten;
- De verkeersregelinstallatie (VRI) moet, in combinatie met de gecentreerde aansluiting, sluipverkeer ontmoedigen de route door Neerbeek te kiezen zonder daarbij de bereikbaarheid van Neerbeek te verminderen;
- Er komen aan beide zijden van de weg vrijliggende fietspaden. Het fietspad tussen de Fattenbergstraat en de Haardboomstraat aan de zijde van voormalig garagebedrijf Vencken wordt in twee richtingen bereikbaar. Het fietspad op Chemelot-terrein richting Beekerhoek wordt gedeeltelijk verlegd richting de nieuwe aansluiting. De VRI zorgt voor een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers;

- Er is een koppeling mogelijk met de VRI bij de Aldenhofstraat. Daardoor kan worden voorkomen dat bij congestie het kruispunt wordt geblokkeerd en daarmee een goede doorstroming is gegarandeerd. De VRI doet daarnaast dienst als permanente snelheidsremmer;
- Als gevolg van de herinrichting zullen een aantal bomen in de groenstrook moeten worden gerooid. In de nieuw te vormen verkeersgeleiders zal herplant van deze bomen plaatsvinden.



6 Planopzet

6.1 Algemeen

De structuur van bestemmingsplannen dient conform artikel 1.2.1 van het Bro te voldoen aan de “Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen” (SVBP 2008). Dit houdt in dat met name de verschijningsvorm en een aantal begrippen zijn gestandaardiseerd. De verplichting tot het maken van digitale plannen is officieel ingegaan op 1 januari 2010. Vandaar dat het voorliggende bestemmingsplan digitaal is opgesteld.

Het bestemmingsplan bestaat formeel uit twee juridische onderdelen:

- een verbeelding (een digitaal GML-bestand met een specifiek nummer); de bestemmingen, aanduidingen, matrices en figuren zijn daarbij vergaand gestandaardiseerd, hetgeen de vergelijkbaarheid van bestemmingsplannen vergroot;
- een set regels; deze regels zijn in de SVBP 2008 zoveel mogelijk gestandaardiseerd (o.a. volgorde, indeling, benaming, begripsbepalingen, overgangsbepalingen en de slotbepaling).

Een bestemmingsplan gaat vergezeld van een toelichting, waarin een onderbouwing is opgenomen van de gemaakte beleidskeuzen inzake het bestemmingsplan. De toelichting maakt juridisch geen deel uit van het bestemmingsplan.

6.2 Juridische regeling

In de regels van een bestemmingsplan dient niet meer geregeld te worden dan strikt noodzakelijk is voor een goede ruimtelijke ordening. In het navolgende is artikelsgewijze beschrijving van de juridische regeling weergegeven.

Artikelsgewijs

De regels van het bestemmingsplan bestaan uit vier hoofdstukken. Dit zijn de inleidende regels (hoofdstuk 1, artikelen 1 en 2), de bestemmingsregels (hoofdstuk 2, artikel 3), de algemene regels (hoofdstuk 3, artikelen 4 t/m 9) en de overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4, artikelen 10 en 11). Per artikel zijn deze regels als volgt opgebouwd:

Hoofdstuk 1 - Inleidende regels

- Artikel 1: Begrippen; hierin worden de in de regels gebruikte begrippen gedefinieerd om misverstanden en verschillen in interpretatie te voorkomen;
- Artikel 2: Wijze van meten; dit artikel geeft aan op welke manier het meten moet plaatsvinden.

Hoofdstuk 2 - Bestemmingsregels

- Artikel 3: Enkelbestemming Verkeer: binnen deze enkelbestemming is de verkeersfunctie de meeste belangrijke functie;
- Artikel 4: Dubbelbestemming Waarde – Archeologie 2: deze bestemming is toegekend aan gebieden met een lage archeologische verwachtingswaarde en bevat bouwregels en regels in relatie tot een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.



Hoofdstuk 3 - Algemene regels

- Artikel 5: Anti-dubbeltelbepaling; zorgt ervoor dat gronden niet dubbel worden meegerekend bij het toestaan van bouwplannen;
- Artikel 6: Algemene gebruiksregels; bevat algemene bepalingen over het gebruik van gronden en opstallen;
- Artikel 7: Algemene aanduidingsregels; hierin zijn de regels behorende bij de gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie' opgenomen voor wat betreft de ligging van het plangebied binnen de geluidzone van een industrieterrein.
- Artikel 8: Algemene afwijkingsregels; hierin is beschreven welke kleine afwijkingen van het plan door Burgemeester en wethouders kunnen worden toegestaan;
- Artikel 9: Algemene wijzigingsregels; hierin is een standaard wijzigingsmogelijkheid opgenomen voor het aanpassen van bestemmingsgrenzen;
- Artikel 10: Algemene procedureregels; dit artikel bevat de procedureregels die moeten worden nageleefd bij het verlenen van een omgevingsvergunning of gebruikmaking van een algemene wijzigingsregel;

Hoofdstuk 4 – Overgangs- en slotregels

- Artikel 11: Overgangsrecht bouwwerken en gebruik; dit artikel bevat de standaardbepalingen uit het Bro inzake overgangsrecht.
- Artikel 12: Slotregel; bevat de naam waaronder deze regels kunnen worden aangehaald.



7 Uitvoerbaarheid

7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro is het voorontwerp van dit bestemmingsplan toegezonden aan diverse instanties. De Provincie Limburg heeft gereageerd middels de mededeling dat het plan geen aanleiding geeft tot het plaatsen van opmerkingen. Het Waterschap Roer en Overmaas heeft aangegeven dat het plan naar verwachting geen of slechts een zeer geringe invloed op de waterhuishouding heeft. Omdat het plan onder de zogenaamde ondergrens voor de watertoets valt zal tevens geen (pre)wateradvies worden verstrekt. Deze reacties noodzaken dan ook niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. De ontvangen reacties in het kader van het vooroverleg zijn in bijlage 1 van dit plan opgenomen.

7.2 Economische uitvoerbaarheid

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is in artikel 6.2.1 een opsomming gegeven van de bouwplannen die worden beschouwd als bouwplan in de zin van 6.12 Wro waarvoor een exploitatieplan dient te worden vastgesteld indien het kostenverhaal niet anderszins is geregeld. In het onderhavige geval is geen sprake van een bouwplan. Er hoeft derhalve geen exploitatieplan dan wel een privaatrechtelijke overeenkomst te worden afgesloten.



Bijlage 1: Reacties wettelijk vooroverleg ex art. 3.1.1 Bro

