



Ruimte. Mensen. Toekomst.

**Ruimtelijke onderbouwing
Parkstadroute Landgraaf werkvak 12
Gemeente Landgraaf**

NL.IMRO.0882.OVGMELCHERSSTRAA3-VG01



colofon

projectnaam
**Ruimtelijke onderbouwing
Parkstadroute Landgraaf
werkvak 12**

datum
12 september 2023

projectnummer
P06122

opdrachtgever
Gemeente Landgraaf

BRO
projectleider
HLe

projectteam
PvK

bron kapt
BRO

Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
+31 (0)77 373 06 01
info@bro.nl
www.bro.nl



Inhoudsopgave

1	Inleiding	5	5.1	Toetsingskader	15	5.10.2	Toetsing	23	
	1.1 Inleiding	5			5.10.3 Conclusie			23	
	1.2 Vigerend planologisch regime	5			5.11 Cultuurhistorie			23	
	1.3 Leeswijzer	6			5.11.1 Toetsingskader			23	
			5.2	Geluid	16				
					5.2.1 Toetsingskader				16
					5.2.2 Toetsing				16
					5.2.3 Conclusie				16
			5.3	Luchtkwaliteit	16				
					5.3.1 Toetsingskader				16
					5.3.2 Toetsing				17
					5.3.3 Conclusie				17
			5.4	Bedrijven en milieuzonering	17				
					5.4.1 Toetsingskader				17
					5.4.2 Conclusie				17
					5.5 Geur				17
			5.5		17				
					5.5.1 Toetsingskader				17
					5.5.2 Conclusie				18
					5.6 Kabels en leidingen				18
			5.7	Externe veiligheid	18				
					5.7.1 Toetsingskader				18
					5.7.2 Conclusie				18
					5.8 Ecologie				19
			5.8		19				
					5.8.1 Toetsingskader				19
					5.8.2 Toetsing				19
					5.8.3 Conclusie				20
			5.9	Water	20				
					5.9.1 Toetsingskader				20
					5.9.2 Europese Kaderrichtlijn Water				20
					5.9.3 Nationaal Bestuursakkoord Water				21
					21				
					5.9.4 Provincie Limburg				21
					5.9.5 Omgevingsvisie Limburg en het Provinciaal Waterprogramma				21
					5.9.6 Waterschap Limburg				21
					21				
					5.9.7 Integraal Stedelijk Waterbeleid 2017-2020 gemeente Landgraaf				21
					5.9.8 Huidige situatie				22
					5.9.9 Toekomstige situatie				22
			5.10	Archeologie	22				
					5.9.10 Conclusie				22
5	Omgevingsaspecten	15							

Bijlage 6 - AERIUS berekening Parkstadroute 2023

Bijlage 7 - AERIUS berekening Parkstadroute 2024

1 Inleiding

1.1 Inleiding

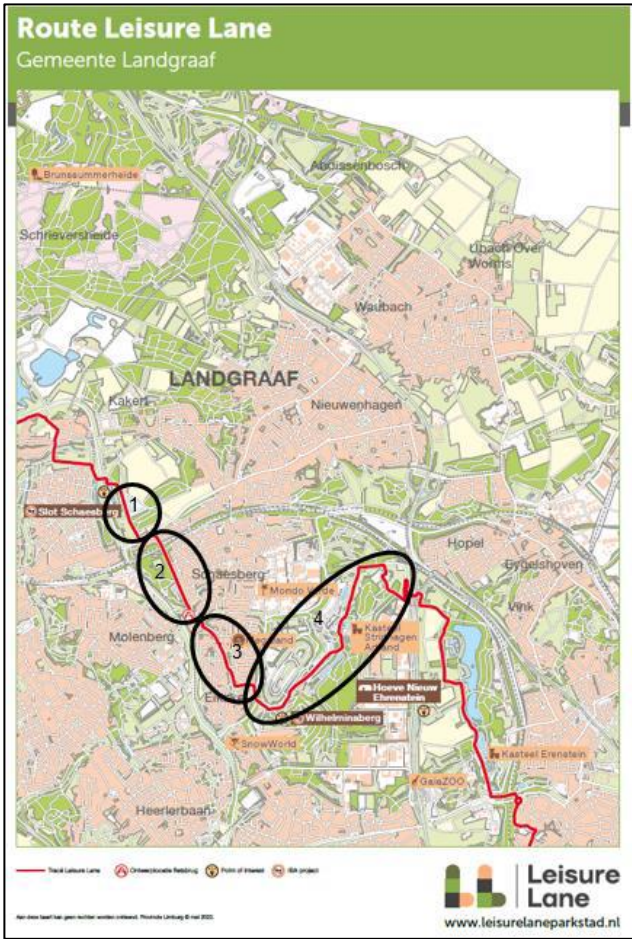
Regio Parkstad is voornemens om de Parkstadroute te realiseren. De Parkstadroute is een langzame verkeersverbinding over een lengte van ongeveer 34 km tussen Beekdaelen en Simpelveld. Het project is zowel een verbinding in de vorm van een fiets/wandelpad, als een toeristische attractie. Het voornemen is om een aantrekkelijk pad door de hele regio te realiseren waarmee het landschap en de cultuur in de regio beleefd kan worden. De route is recreatief, maar heeft ook praktische voordelen voor mensen die op de fiets naar het werk, naar familie of naar huis gaan.

Het project wordt uitgevoerd onder regie van de Provincie Limburg in een bouwteam met Heijmans Infra BV. De gemeenten Beekdaelen, Heerlen, Brunssum, Landgraaf, Kerkrade en Simpelveld zijn in hun grondgebied opdrachtgever voor de aanleg van de verbinding en zijn tevens verantwoordelijk voor het verwerven van de benodigde vergunningen.

Voor de aanleg van de Parkstadroute in gemeente Landgraaf zijn drie uitgebreide vergunningsprocedures noodzakelijk, omdat het planvoornemen in strijd is met de vigerende bestemmingsplannen. Werkvakken 3 en 4 (werkvakken 13-16A) worden regulier afgedaan (aanlegvergunning en/of artikel 4, lid 8 van Bijlage II Bor; een niet-ingrijpende herinrichting van openbaar gebied). Om het risico van bezwaar en beroep te mitigeren en zo meer flexibiliteit in de uitvoeringsplannen te kunnen betrachten is besloten dat voor de aanleg van delen van het tracé een splitsing wordt aangebracht tot drie ruimtelijke onderbouwingen / vergunningaanvragen voor de eerste twee trajectdelen (werkvak 10b – 11 met een aparte onderbouwing voor het viaduct ‘Melchersstraat/Einsteinstraat en werkvak 12):

1. Werkvak 10b-11 gemeentegrens Heerlen Euregioweg – Leenderkerkvoetpad tot Heerlenseweg;
2. Werkvak 12 Heerlenseweg vanaf Leenderkerkvoetpad tot rotonde Melchersstraat – Melchersstraat-rotonde Einsteinstraat;

3. Werkvak 13-14 Wijk 't Eikske van rotonde Einsteinstraat tot rotonde Hofstraat;
4. Werkvak 15-16a Overstehofweg vanaf rotonde Hofstraat-Rouenhof-Mensheggerweg-Hopelerweg-gemeentegrens Kerkrade bij N300.



Parkstadroute, bron: leisurelaneparkstad.nl

De planlocaties bevinden zich in het zuidwesten van gemeente Landgraaf en lopen door gebieden met verschillende functies zoals wonen, recreatie,

natuur en agrarisch. Op de bijgevoegde kaart is het opgedeelde tracé geschetst.



Werkvak 12, bron: leisurelaneparkstad.nl

Deze ruimtelijke onderbouwing behandelt het tweede werkvak in Landgraaf (werkvak 12). Dit plangebied is gelegen naast woonwijk Schaesberg en grenst ten oosten aan natuur bestemde percelen.

1.2 Vigerend planologisch regime

In het noorden van het plangebied vigeert het bestemmingsplan ‘Mijnkolonie Leenhof’ (vastgesteld 10-12-2020), in het middenstuk vigeert bestemmingsplan ‘Schaesberg Centrum’ (vastgesteld 28-1-2016) en in het zuidelijke deel het bestemmingsplan ‘Schaesberg Midden’ (vastgesteld 17-12-2015). Het deel van het fietspad dat onder het spoor gaat is gelegen in het Provinciaal Inpassingsplan ‘Spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf’.

Het fietspad wordt gerealiseerd binnen de bestemmingen ‘Groen’, ‘Natuur’, ‘Verkeer’ en onder het spoor binnen de bestemming ‘Verkeer – Railverkeer’. Daarnaast bevinden zich meerdere dubbelbestemmingen in het plangebied, zoals ‘Waarde – Beschermde dorpsgezicht’, ‘Waarde – Archeologie’, ‘Leiding – Hoogspanningsverbinding’ en de gebiedsaanduiding: ‘milieuzone – voormalige stortlocatie’.

2 Tracékeuze

2.1 Afweging tracékeuze Parkstadroute Landgraaf

Bij het bepalen van het tracé voor de Parkstadroute binnen de gemeente Landgraaf zijn meerdere alternatieven voor het Leenderkerkvoetpad onderzocht. Deze worden in dit hoofdstuk nader omschreven.

2.1.1 Leenderkerkvoetpad, eerste alternatief



Alternatief voor Leenderkerkvoetpad via Palenbergerkerkpad en Kapellerbos (variant 2 op de kaart)

Het eerste alternatief is op de bovenstaande kaart ingetekend. Hierbij gaat het om een route via het Palenbergerkerkpad en het Kapellerbos. Deze alternatieve route kent meerdere nadelen. Zo is de route minder direct, waardoor gebruikers mogelijk de neiging krijgen om alsnog het Leenderkerkvoetpad te gebruiken. Daarnaast is dit gedeelte van het Palenbergerkerkpad erg smal. Verbreding is mogelijk, maar hiervoor moet een strook van de aangrenzende landbouwgrond worden aangekocht. In het Kapellerbos zou een aanzienlijk aantal bomen gekapt moeten worden om ruimte

te maken voor de Parkstadroute. Daarnaast zou hier een keermuur moeten worden gemaakt vanwege de aanwezige hoogteverschillen. Deze aankopen en ingrepen zorgen ervoor dat dit alternatief aanzienlijk duurder zou uitvallen dan de route via het Leenderkerkvoetpad.

2.1.2 Leenderkerkvoetpad, tweede alternatief



Alternatief voor Leenderkerkvoetpad via Heerlen (groengebied bij Bredastraat, geel aangegeven op de kaart)

Het tweede onderzochte alternatief voor het Leenderkerkvoetpad loopt via de andere zijde van de Euregioweg. Tussen Euregioweg en Bredastraat is hier een groengebied aanwezig. Bij dit alternatief loopt de Parkstadroute door dit groengebied, om vervolgens via de Heerlenseweg uit te komen bij de Melchersstraat. Het belangrijkste nadeel van dit alternatief is dat Slot Schaesberg hierdoor niet meer aan de Parkstadroute zou komen te lig-

gen. Binnen de gemeente Landgraaf is Slot Schaesberg een van de belangrijkste attracties langs de Parkstadroute. Gebruikers van de Parkstadroute kunnen het slot bezoeken en gebruik maken van de horeca en de toiletten. Daarnaast is het bedoeling om tegenover het slot één van de zeven POL's (Places of Interest) van de Parkstadroute aan te leggen. Voorts wordt de alternatieve route als minder aantrekkelijk beoordeeld. Deze route loopt weliswaar grotendeels door groen, maar dit groen is van vrij recente datum en weinig karakteristiek. Ook loopt de route langs een klein bedrijventerrein bij de Schaesbergerweg en ook dit maakt de route minder aantrekkelijk. Het Leenderkerkvoetpad heeft juist een hoge cultuurhistorische waarde en landschappelijke kwaliteit.

2.1.3 Melchersstraat



Alternatieven voor de Melchersstraat: route via Leenstraat, Lotersbergweg en Brandhofstraat (geel) en route via het Kisselsbos (oranje)

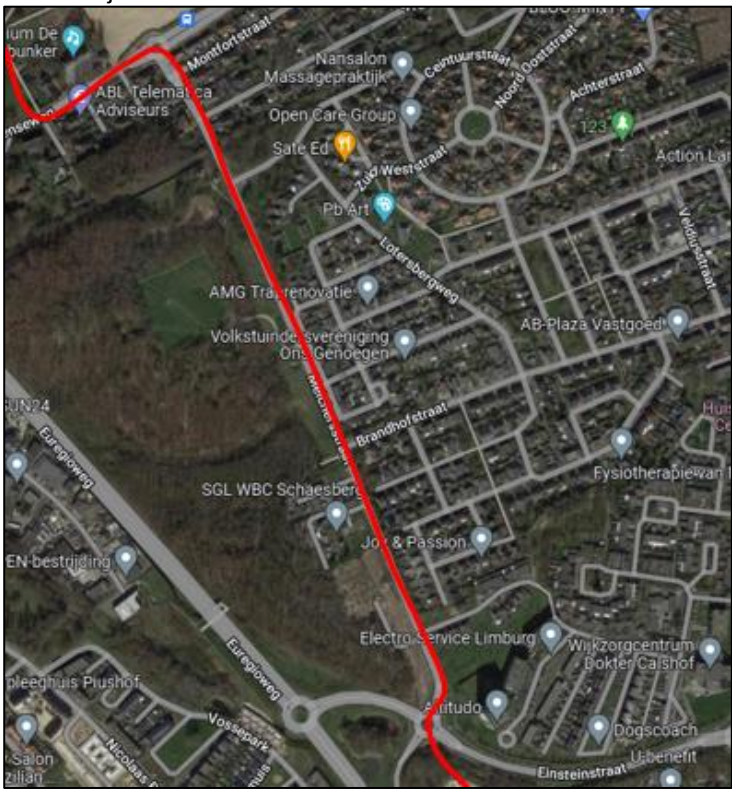
De Melchersstraat vormt binnen de Parkstadroute een logische en directe verbinding tussen het Leenderkerkvoetpad en de noordkant van het Eikske. Deze verbinding wordt bovendien autoluw gemaakt, waardoor deze veiliger en aantrekkelijker wordt voor de beoogde gebruikers. Dat neemt niet weg dat eerder gekeken is naar alternatieven. Zo is overwogen om de Parkstadroute door een deel van het Kisselsbos te laten lopen. Dit deel kent echter veel hoogteverschillen, waardoor flink wat grondwerk nodig zou zijn. Mede hierdoor zouden veel bomen gekapt moeten worden. Los van het feit dat dit niet wenselijk is vanwege de landschappelijke kwaliteit, zou de beschermde status van het Kisselsbos een dergelijke ingreep lastig kunnen maken.

Een tweede alternatief zou via de Leenstraat, de Lotersbergweg en de Brandhofstraat kunnen lopen. Dit alternatief is minder aantrekkelijk, omdat het minder direct is dan de Melchersstraat. Daarnaast is het alternatief vrij bochtig en zijn er veel medegebruikers, omdat het grotendeels om woonstraten gaat. Het is natuurlijk denkbaar om nog verder in oostelijke richting naar alternatieve routes te zoeken, maar dit zou de omweg alleen maar groter maken.

3 Gebiedsprofiel en besluitprofiel

3.1 Gebiedsprofiel

Het onderhavige werkvak van de Parkstadroute bevindt zich in het zuid-westen van de gemeente Landgraaf. Dit gedeelte van het fietspad wordt omringd door gebieden met verschillende functies en bestemmingen zoals ‘natuur’, ‘groen’ en ‘wonen’. Het fietspad loopt voornamelijk door de woonwijk Schaesberg en grenst ten oosten aan natuur. De route loopt richting de woonwijk het Eikske.



Route werkvak 12



Sfeerimpressie route, bron: leisurelaneparkstad.nl

fietspad wordt omzoomd door bermen en de bestaande groenstructuren worden hiermee grotendeels gehandhaafd. De ruimtelijke kwaliteit van het gebied is dan ook geborgd.

3.2 Besluitprofiel

De initiatiefnemer is voornemens om de reeds aanwezige paden op dit tracé om te zetten naar een fiets-/wandelpad en het tracé op punten uit te breiden c.q. te verbreden. Tevens dient dit pad als een toeristische attractie. Het pad wordt circa 3 meter breed en zal worden omzoomd door bermen. Een deel van de Melchersstraat wordt daarnaast ingrijpender aangepast. Bij de Heerlenseweg / Melchersstraat komt meer groen en ruimte tussen de weg en het fietspad. Ter hoogte van de rotonde bij de Melcherstraat/Einsteinstraat komt een brug. Voor deze brug wordt een separate procedure gevoerd. Deze maakt dan ook geen onderdeel uit van deze ruimtelijke onderbouw.

3.3 Ruimtelijke en stedenbouwkundige effecten

Het fietspad volgt met name de bestaande wegstructuur. In verband met verkeersveiligheid en de opgang naar de nieuwe brug wordt op delen van het tracé het fietspad buiten de bestaande wegstructuur aangelegd. Het

4 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader dat relevant is voor het plan toegelicht en wordt het plan hieraan getoetst. Er is sprake van een doorwerking van beleid dat is vastgesteld op verschillende niveaus van bestuur.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale omgevingsvisie

In het kader van de invoering van de Omgevingswet, die nu gepland staat voor 1 januari 2024, heeft het Rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. Op die manier wordt invulling gegeven aan de verplichting tot het opstellen van zo’n visie die is vastgelegd in artikel 3.1, lid 3 Ow. Tot de invoering van de Omgevingswet heeft dit document de status van structuurvisie in de zin van artikel 2.3 Wro.

Inhoudelijk gezien bevat de NOVI een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De intentie van het Rijk is om met de NOVI een perspectief te bieden om grote maatschappelijke opgaven aan te pakken. Bij die opgaven kan worden gedacht aan grote en complexe opgaven met betrekking tot klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw.

Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak.

Het streven naar integraliteit dat onderdeel is van de NOVI valt samen in vier verschillende prioriteiten waartussen een onderscheid wordt gemaakt in de NOVI, te weten:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- duurzaam economisch groeipotentieel;

- sterke en gezonde steden en regio’s;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Binnen de NOVI worden drie afwegingsprincipes gehanteerd om te komen tot weloverwogen beleidskeuzen. Die zouden moeten helpen bij het afwegen en prioriteiten van verschillende belangen en opgaven:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. Afwentelen wordt voorkomen.

Op basis van de vier verschillende prioriteiten en de drie afwegingsprincipes zijn 21 nationale belangen geformuleerd, waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

Relevante nationale belangen voor onderhavig initiatief zijn als volgt:

- Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;
- Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit;
- Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
- Zorgdragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.

Afweging

De Parkstadroute is een duurzaam initiatief welke past binnen de kaders van de nationale omgevingsvisie. Door de realisatie van het fietspad wordt fietsen binnen de regio gestimuleerd waardoor de uitstoot van CO2 wordt vermindert. Daarnaast draagt deze vorm van duurzaam vervoer bij aan een gezonde fysieke leefomgeving omdat het mensen stimuleert om in beweging te komen en te gaan fietsen. De beoogde ontwikkeling is dan ook niet in strijd met de nationale belangen zoals verwoord in de Nationale Omgevingsvisie.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Op 1 oktober 2012 zijn enkele wijzigingen daarvan in werking getreden. Voor de nationale belangen die kaderstellend zijn voor besluiten van gemeenten zijn in het Barro regels opgenomen die direct het bestemmingsplan en daarmee gelijk te stellen besluiten betreffen. Zij strekken ertoe dat de nationale ruimtelijke afweging, die door het kabinet in samenspraak met de Tweede en Eerste Kamer der Staten-Generaal is gemaakt, bij besluitvorming over bestemmingsplannen wordt gerespecteerd.

Onderwerpen waarvoor het Rijk ruimte vraagt zijn de uitoefening van defensietaken, de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam.

In oktober 2012 is het besluit aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijkswaarswegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, het Nationaal Natuurnetwerk, de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer en in 2014 met de ruimtereservering voor de Parallele Kaagbaan.

Afweging

Het Barro heeft voor wat betreft de genoemde onderwerpen en gezien de aard en kleinschaligheid van het project, geen gevolgen voor de realisatie van het initiatief.

Ter plaatse van het besluitgebied is een hoogspanningsverbinding van Tennet gelegen. Deze maakt geen deel uit van bijlage 5 van het Barro en is daarmee dan ook geen verbinding van Rijksbelang.

4.1.3 Ladder voor duurzame ontwikkeling

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’ mogelijk maakt. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan, is in artikel 1.1.1 Bro bepaald:

“De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.”

Uit de jurisprudentie komt naar voren dat het wel een nieuwe stedelijke ontwikkeling van enige omvang moet zijn.¹

Per 1 juli 2017 is een gewijzigde Ladder in werking getreden. Hierin is de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd: “De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.” (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

Uit jurisprudentie² volgt verder dat de aanleg van een weg niet als stedelijke ontwikkeling wordt aangemerkt.

Afweging

Gelet op de bestaande jurisprudentie wordt de aanleg van een weg, waaronder ook fietspaden, niet als stedelijke ontwikkeling aangemerkt als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid van het Bro. Bij de onderhavige ontwikkeling hoeft er dan ook geen toetsing plaats te vinden aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Provinciale Omgevingsvisie (POVI) Limburg

Met de komst en invoering van de Omgevingswet dient elke provincie haar eigen provinciale omgevingsvisie op te stellen. Op 1 oktober 2021 heeft de provincie Limburg de provinciale omgevingsvisie vastgesteld: ‘de Provinciale omgevingsvisie Limburg’ (hierna te noemen: POVI Limburg).

De POVI Limburg is een lange termijnvisie, met als doelstelling invulling geven over hoe de provincie Limburg in de periode 2030-2050 op een integrale en toekomstbestendige manier kan door ontwikkelen. De omgevingsvisie is dynamisch en flexibel, aangezien dit mogelijkheden biedt om het document te actualiseren met het oog op toekomstige veranderingen.

De POVI is op 25 oktober 2021 in werking getreden en vervangt daarmee het Provinciaal Omgevingsplan Limburg uit 2014 (POL2014). Daarnaast is een omgevingsverordening uitgewerkt om het beleid juridisch te verankeren. Deze wordt besproken in paragraaf 3.2.2 ‘Omgevingsverordening Limburg (2021)’.

Hoofdoggaven

In de provinciale omgevingsvisie Limburg zijn een aantal hoofdoggaven te onderscheiden, namelijk:

- Het creëren van een aantrekkelijke, sociale, gezonde en veilige omgeving, zowel in het landelijk- als in het bebouwde gebied;
- Een toekomstbestendige, innovatieve en duurzame economie (inclusief landbouwtransitie);
- Klimaatadaptatie en energietransitie.

Deze opgaven, die Limburg-breed spelen, dienen met inachtneming van de specifieke eigenschappen die Limburg bezit op een integrale en toekomstbestendige manier te worden geïmplementeerd. Participatie tussen de overheid, de markt en de inwoners van Limburg is hierbij een belangrijk uitgangspunt. In de Provinciale omgevingsvisie Limburg wordt vervolgens een toekomstbeeld van 2030-2050 geschetst.

Inhoud

De Omgevingsvisie Limburg bestaat uit twee delen;

- Een thematisch deel waarin gedetailleerd wordt ingegaan op de provinciale ambities en opgaven voor de diverse thema’s;
- Een gebiedsgericht deel waarin de thema’s op hoofdlijnen verbonden worden op regionale schaal voor de drie regio’s Noord-, Mid- en Zuid-Limburg.

Mobiliteit

Op het gebied van Mobiliteit is het navolgende bepaald. Mobiliteit is breder dan alleen bereikbaarheid, ook veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid zijn mobiliteitsdoelen. Onder leefbaarheid wordt aandacht voor gezondheid en sociale inclusie verwacht; iedereen moet mee kunnen doen, ook mensen met een beperking. Ook wordt gestreefd naar een toekomstbestendige, toegankelijke, slimme, schone en grenzeloze mobiliteit, zodat mensen zich vrij kunnen bewegen. Er wordt gestreefd naar een Limburg

¹ O.a. ABRS 1 juni 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:1503), ABRS 18 februari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:428) en ABRS 24 augustus 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2319).

² O.a.. ABRvS, 18 februari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:448)

dat uitstekend bereikbaar is voor alle mensen, voor goederen en informatie, mede door een goede aansluiting op (inter-)nationale en (eu) regionale netwerken (weg, spoor, water, lucht, buis, digitaal). Het vervoer van mensen en goederen dient betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam te zijn, zonder teveel impact op de leefomgeving en milieukwaliteit. Derhalve wordt ook het (elektrisch) fietsen gestimuleerd, ook over langere afstanden. Zo neemt de mobiliteitsdruk af en wordt de gezondheid en luchtkwaliteit verbeterd. Er wordt hierbij niet enkel gekeken naar fysieke maatregelen, maar ook naar gedragsbeïnvloeding, smart mobility, multimodaliteit en technologische innovatie. Deze ambitie sluit aan bij het rijksbeleid: slimmer, duurzamer en veiliger. In Limburg is gekozen voor een gebiedsgerichte manier van werken, waarbij is ingezet op generieke thema's zoals verkeersveiligheid, verkeers- en vervoersmanagement, beheer en onderhoud, openbaar vervoer en de thema's fiets en logistiek.

De Omgevingsvisie beschrijft de hoofdpogaven met betrekking tot mobiliteit, waaronder:

- een goede aansluiting op (inter)nationale en (eu)regionale netwerken (weg, spoor, water, lucht, buis).
- een toekomstbestendige, toegankelijke, veilige, slimme, schone en grenzeloze mobiliteit, zodat mensen zich naar wens en behoefte vrij kunnen bewegen.

Afweging

De voorliggende ontwikkeling betreft de aanleg van een fietspad welke onderdeel is van de Parkstadroute. Deze route verbindt de Parkstadregio per fiets. Het fietspad zal zorgen voor een betere bereikbaarheid en stimuleert vervoer per fiets in het kader van woon-werkverkeer en recreatief gebruik. Hiermee wordt de uitstoot door gemotoriseerd verkeer verminderd. De route ontsluit daarnaast diverse recreatieve functies in Parkstad en draagt daarmee bij aan hogere bezoekersaantallen van deze recreatieve functies en omliggende horeca. Dit sluit aan bij de doelen van de POVI.

Kortom, het beoogde planvoornemen is passend binnen de uitgangspunten voor mobiliteit, klimaat en economie van de provincie Limburg.

4.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2021

Met de komst van de Omgevingswet is een nieuwe omgevingsverordening nodig die past binnen de kaders en het instrumentarium van de Omgevingswet. Op 25 mei 2021 heeft het college van Gedeputeerde Staten het ontwerp van deze nieuwe Omgevingsverordening Limburg (2021) vastgesteld. De inwerkingtreding is voorzien gelijktijdig met de inwerkingtreding van de nieuwe Omgevingswet.

Hoewel de Omgevingsverordening Limburg (2021) hoofdzakelijk een beleidsneutrale omzetting van de Omgevingsverordening Limburg 2014 is, staan er enkele nieuwe of inhoudelijk aanmerkelijk gewijzigde onderwerpen in. Het gaat hier om instructieregels aan gemeenten op het gebied van wonen, zonne-energie, na-ijlende effecten van de steenkoolwinning en huisvestingsnormen voor internationale werknemers.

Na-ijlende effecten steenkoolwinning

In artikel 12.12 Instructieregel na-ijlende effecten steenkoolwinning van de Omgevingsverordening Limburg wordt gesteld dat de toelichting bij een ruimtelijk plan dat het bouwen van een nieuw bouwwerk in de gemeenten Brunssum, Beekdaelen, Heerlen, Landgraaf, Voerendaal, Kerkrade, Simpelveld, Beek, Sittard-Geleen en Stein mogelijk maakt, beschrijft op welke wijze rekening is gehouden met de na-ijlende effecten van de voormalige steenkoolwinning.

De voormalige steenkoolwinning in Zuid-Limburg leidt tot na-ijlende effecten, met name in de vorm van bodembeweging. Deze brengen mogelijk belemmeringen met zich mee in het gebruik van de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld in geval van verzakkingen. Het is van belang goed met deze risico's om te gaan.

In het rapport 'Na-ijlende gevolgen van steenkoolwinning Zuid-Limburg. Uittreksel uit het samenvattende rapport met een overzicht van de voorgestelde maatregelen', dat in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken is uitgevoerd en in december 2016 is gepubliceerd, staat een aantal risico's benoemd die vertaald zijn naar een kaart en waarvoor een aantal maatregelen is geformuleerd. Deze risico's zijn:

1. Bodemstijging.
2. Mogelijke gevolgen voor grondwater.
3. Risico's door mijngas.
4. Kleine aardbevingen.
5. Historische schachten.
6. Industriële schachten.
7. Historische oppervlakkige mijnbouwactiviteiten.
8. Industriële oppervlakkige mijnbouwactiviteiten.
9. Kleine gevolgen van de mijnbouwactiviteiten.

De Omgevingsverordening geeft op het gebied van infrastructuur instructieregels voor provinciale wegen, maar niet voor gemeentelijke / regionale fietspaden.

In dit deel van het tracé zijn, naast de na-ijlende effecten steenkoolwinning, geen provinciale waarden gelegen waarmee rekening moet worden gehouden. Het fietspad volgt grotendeels de bestaande weg. Aan de westzijde van het fietspad is het 'Natuurnetwerk' gelegen, maar er zijn geen ingrepen binnen dit natuurgebied voorzien.

Afweging

Dit deel van het tracé wordt aangelegd op een bestaande weg dat nu ook al bestemd is voor gemotoriseerd verkeer. Het optimaliseren van deze weg ten behoeve van het fietspad heeft geen nadelige gevolgen voor de wezenlijke kenmerken en waarden binnen het Natuurnetwerk Limburg dat westelijk van de bestaande weg is gelegen. Door de aanleg van het fietspad wordt daarnaast gestimuleerd om het autogebruik te verminderen hetgeen het Natuurnetwerk ten goede komt.

De onderhavige ontwikkeling betreft het aanleggen van een fietspad op maaiveldniveau. Het hemelwater dat op het fietspad valt wordt afgevoerd naar het naastgelegen maaiveld om daar te infiltreren. Hiervoor hoeft met het oog op de geringe hoeveelheden en de grootte van het beschikbare bodemoppervlak geen bergings- en/of infiltratievoorziening te worden aangelegd. Er is dan ook geen sprake van diepe grondroeringen en derhalve hebben de na-ijlende effecten van de voormalige steenkoolwinning geen invloed op de aanleg van onderhavig fietspad.

4.2.3 Omgevingsverordening Limburg 2014 (geconsolideerde versie van 16 december 2022)

De provincie Limburg heeft op 12 december 2014 de 'Omgevingsverordening Limburg 2014' vastgesteld. Hierin staan de regels die nodig zijn om het omgevingsbeleid van het voormalige POL2014 juridische binding te geven. Zolang de Omgevingsverordening uit 2021 nog niet in werking is getreden blijft de 'Omgevingsverordening Limburg 2014' van kracht en dient deze in beschouwing te worden genomen.

Afweging

In dit deel van het tracé zijn geen provinciale waarden gelegen waarmee rekening moet worden gehouden. Het fietspad volgt grotendeels de bestaande weg. Aan de westzijde van het fietspad is de 'Goudgroene natuurgebied' gelegen, maar er zijn geen ingrepen binnen dit natuurgebied voorzien.

Vanuit de geconsolideerde versie van de 'Omgevingsverordening Limburg 2014' bestaan er hiermee geen belemmeringen ten aanzien van de beoogde ontwikkeling.

4.2.4 Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg

De 16 Zuid-Limburgse gemeenten en de Provincie Limburg hebben gezamenlijk hun ambities op het gebied van mobiliteit verwoord in de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg, welke is vastgesteld op 18 mei 2020. Deze visie vormt de basis van het toekomstige regionale mobiliteitsbeleid in de regio.

De visie gaat uit van het realiseren van een mobiliteitstransitie die resulteert in actieve, gezonde en duurzamere en inclusieve mobiliteit. De tien thema's uit de mobiliteitsvisie zijn de navolgende:

10 Thema's mobiliteitsvisie Zuid Limburg

1. Duurzame en slimme mobiliteit
2. Knooppunten waar ruimte en mobiliteit samen komen
3. Nationaal en internationaal (openbaar) vervoer
4. Goederenvervoer en distributie
5. Hernieuwde aandacht voor de verkeersveiligheid
6. Verbeteren van netwerk en stimuleren fietsgebruik
7. Robuust wegennetwerk en leefbare kernen
8. Stimuleren ketenmobiliteit
9. Recreatief verkeer
10. Sociaal en inclusief

Vier gezamenlijke ambities voor Zuid-Limburg

- het doorontwikkelen van de agglomeratiekracht van Zuid-Limburg waarbij steden als Eindhoven, Luik en Aken onderdeel worden van het 'Daily Urban System' en de bereikbaarheid binnen de agglomeratie toeneemt;
- het verbeteren van de gezondheid, leefbaarheid en veiligheid in onze steden, het Heuvelland en binnen de dorpen door meer 'actieve mobiliteitsvormen' die minder ruimte innemen en veiliger zijn voor (kwetsbare) verkeersdeelnemers;
- verduurzaming en CO2-reductie;
- een inclusievere samenleving en verbeterde collectieve bereikbaarheid waarmee de bewegingsvrijheid van mensen, hun kansen op werk, het gebruik van voorzieningen en het leggen van sociale contacten toenemen.

Uitwerking thema 6: Verbeteren van netwerk en stimuleren fietsgebruik

De (elektrische) fiets speelt een belangrijke rol in de mobiliteitstransitie. De e-bike en Speed Pedelec bieden in een diffuus en heuvelachtig gebied als

het Heuvelland kansen om de fiets als alternatief vervoermiddel in te zetten. Bovendien is fietsen gezond. Zuid-Limburg wil hun inwoners stimuleren om meer te gaan fietsen. Hiervoor werkt de regio aan een kwalitatief hoogwaardig regionaal fietsnetwerk: comfortabel, veilig en direct. Dit netwerk van goede snelle doorgaande routes verbindt steden, economische en toeristische clusters en het landelijk gebied tot afstanden van circa 15 km, zowel binnen Limburg als over de grens.

Afweging

Het planvoornemen voorziet in het realiseren van een fietspad, welke onderdeel is van een Parkstadbreed fietstracé. Hierdoor wordt het fietsnetwerk verbeterd en het fietsgebruik gestimuleerd. Dit sluit aan bij thema 6 van de mobiliteitsvisie Zuid-Limburg. Het planvoornemen past daarom binnen de mobiliteitsvisie Zuid-Limburg.

4.3 Regionaal beleid

4.3.1 Intergemeentelijke Structuurvisie Parkstad Limburg 'Ruimte voor park & stad'

De ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor de regio Parkstad is in 2009 vastgelegd in de intergemeentelijke Structuurvisie Parkstad Limburg 2030 'Ruimte voor park & stad'. In 2010 heeft de toenmalige gemeente Nuth zich aangesloten bij Parkstad en dit heeft in 2011 tot een aanvulling van deze intergemeentelijke structuurvisie geleid.

De Structuurvisie schetst de ambities en kansen en nodigt uit om mee te denken, mee te doen en te ontwikkelen. De lijnen die de visie uitzet vormen géén strak keurslijf, maar bieden veel meer een aanzet om met alle partijen - markt, overheden en bewoners - samen te werken, ideeën te genereren en kansrijke initiatieven met veel draagvlak op te starten. De structuurvisie kent zes pijlers die samen het fundament vormen van de inhoudelijke keuzes en zullen steeds als toetssteen gebruikt worden bij ontwikkelingen en initiatieven van de vier grote opgaven: Ruimte, Mobiliteit, Economie en Wonen. De zes pijlers zijn:

- landschap leidt;
- één hoofdcentrum;
- energie als fundament;
- netwerk van Park en Stad;
- buitenring = Parkstadring;
- economische slagader N281.

Toetsing aan deze pijlers levert per opgave een ontwikkelingsbeeld op. Het ontwikkelingsbeeld voor ruimte is een duurzame versterking van de identiteit en vitaliteit. De ambitie bij mobiliteit is een betere bereikbaarheid via weg en spoor, zowel regionaal als internationaal. Daarnaast wordt ingezet op het faciliteren van langzaam verkeer, waaronder de aanleg van een volwaardig fietspadennet.

Afweging

De Parkstadroute draagt bij aan de regionale ambitie voor mobiliteit en met name een verbetering van de (duurzame) mobiliteit en langzaam verkeer verbindingen. De onderhavige ontwikkeling past dan ook binnen de intergemeentelijke structuurvisie.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Structuurvisie 2030

De gemeenteraad van Landgraaf heeft op 15 december 2011 de structuurvisie Landgraaf 2030 vastgesteld. De structuurvisie geeft de hoofdlijnen van de voorziene ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente weer. Daarnaast omschrijft de structuurvisie het ruimtelijke beleid dat de gemeente wil voeren. Ook wordt aandacht besteed aan de verschillende ruimtelijke projecten die de komende jaren binnen de gemeentegrenzen zullen spelen.

Landgraaf kent geen specifiek duurzaamheidsbeleid. Toch wordt in de structuurvisie een aantal hinderaspecten vermeld waarop de gemeente binnen de financiële mogelijkheden beleid voert. Met name worden geluidhinder en luchtverontreiniging genoemd. Door de aanleg van de Park-

stadroute wordt indirect invulling gegeven aan het streven van de gemeente om geluidhinder en luchtverontreiniging te verminderen. Met name gebruikers van de Parkstadroute voor woon-werkverkeer dragen bij aan deze doelen.

Doordat recreatieve gebruikers van de Parkstadroute de vele attracties die Landgraaf kent (o.a. Megaland, Snowworld, Mondo Verde, kasteel Strijthagen, Slot Schaesberg) met inzet van duurzame mobiliteit bezoeken wordt eveneens een bijdrage geleverd aan de vermindering van geluidhinder en luchtverontreiniging.

De structuurvisie verwijst voor mobiliteitsgerelateerde plannen naar het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Landgraaf.

Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan Landgraaf

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) geeft richting aan het verkeers- en vervoersbeleid in de gemeente Landgraaf voor de komende jaren en vervangt het Mobiliteitsplan uit 2009 en de Parkeernota uit 2008.

De vijf verschillende beleidsthema's die in het plan behandeld worden zijn:

- (Hoofd)wegenstructuur en Bereikbaarheid;
- Verkeersveiligheid en weginrichting;
- Fietsverkeer;
- Openbaar vervoer;
- Parkeren.

Fietsverkeer

Het fietsgebruik in Parkstad (15%) loopt achter op het landelijk gemiddelde (27%). Met de opmars van de e-bike kan in Limburg een inhaalslag gemaakt worden omdat de reikwijdte van de fiets daarmee wordt vergroot en geaccidenteerd terrein voor een brede doelgroep bereikbaar wordt.

Afweging

Onderhavig project vormt een onderdeel van de aanleg van de Parkstadroute en draagt bij aan een reductie van geluidhinder en luchtverontreiniging. Ook is de ontwikkeling vanuit duurzaamheids- en gezondheidsoogpunt wenselijk.

De IBA-Leisure Lane (Parkstadroute) is daarnaast een initiatief van IBA Parkstad. Het is een plan voor een recreatieve fietsroute door Parkstad Limburg die op termijn zal doorlopen van Sittard tot Aachen en op die manier onderdeel gaat uitmaken van het Europese fietsroutenetwerk. Deze route is reeds onderdeel en opgenomen in het Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan Landgraaf. Hierdoor vormt het planvoornemen onderdeel van het beleid en is het dus niet in strijd met het GVVP.

5 Omgevingsaspecten

Bij de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling dient rekening gehouden te worden met (milieu)-invloeden vanuit de omgeving op de ontwikkeling zelf en met invloeden vanuit de ontwikkeling op de omgeving. Binnen dit hoofdstuk wordt gekeken naar de aspecten geluid, archeologie, leidingen en infrastructuur, natuur en landschap, flora en fauna, waterhuishouding, verkeer en economische uitvoerbaarheid. De hieruit voortkomende bevindingen zijn in onderstaande paragrafen toegelicht.

5.1 Bodem

5.1.1 Toetsingskader

Uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening is dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming en de daarin toegestane gebruiksvormen. Dit betekent dat het aspect bodemkwaliteit voor vrijwel alle nieuwe ontwikkelingen, die met ruimtelijke plannen mogelijk worden gemaakt, onderzocht moet worden.

5.1.2 Toetsing

Ter plaatse van het tracé is verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door Econsultancy³. Het verkennend bodemonderzoek heeft tot doel met een relatief geringe onderzoeksinspanning vast te stellen of op de onderzoekslocatie grondverontreiniging aanwezig is, teneinde te bepalen of er milieuhygiënische belemmeringen zijn voor de voorgenomen realisatie. Gezien het feit (gemiddeld) tot maximaal 30 à 40 cm -mv (cunet) werkzaamheden zullen worden verricht, is vooralsnog géén grondwateronderzoek uitgevoerd. Het tracé binnen dit werkvak betreffen de boringen L06.08 tot L08.09.

Voorafgaand aan de uitvoering van de veldwerkzaamheden is een milieuhygiënisch vooronderzoek bodem uitgevoerd op basis van de NEN 5725. Het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem is verricht conform de NEN 5725:2017 "Bodem – Landbodem - Strategie voor het uitvoeren van milieuhygiënisch vooronderzoek". Het bodemonderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5740+A1:2016 "Bodem - Landbodem - Strategie voor het uitvoeren van verkennend bodemonderzoek - Onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van bodem en grond".

Conclusie bodemonderzoek

Het tracé is momenteel deels reeds in gebruik als (verharde) weg of pad, maar betreft deels ook 'maagdelijk' terrein. Daar waar het tracé reeds in gebruik is als verharde weg of verhard pad, bestaat de verharding grotendeels uit asfalt en slechts deels uit klinkers. De aanwezige asfaltverhardingen zijn overwegend beperkt van dikte (maximaal 10 à 15 cm). Slechts zeer plaatselijk is een dikkere asfaltverharding (20-25 cm) aanwezig.

Onder de (asfalt)verhardingen en plaatselijk ook in de bermen zijn over een groot deel van het tracé fundatiematerialen aangetroffen in de vorm van overwegend puin en/of stol, maar plaatselijk ook betongranulaat, slakken, baksteen en kolen.

De bodem op en naast nagenoeg het gehele tracé bestaat vanaf maaiveld of onderzijde fundatie tot 1,0 m -mv over het algemeen uit zandige en/of grindige leem of siltig matig fijn tot zeer grof zand. De bovengrond is plaatselijk bovendien zwak tot sterk humeus. In de (boven)grond van de gehele onderzoekslocatie zijn zintuigelijk in verschillende gradaties bodemvreemde bijmengingen (puin | kolengruis | beton | slakken | split) aangetroffen. Verder zijn er zintuigelijk geen verontreinigingen waargenomen.

Tijdens de veldwerkzaamheden zijn op het maaiveld van de onderzoekslocatie, alsmede in de bodem, (indicatief) geen asbestverdachte (plaat)materialen aangetroffen.

De aangetroffen puinfundaties zijn over het algemeen indicatief beoordeeld als zijnde (mogelijk) toepasbaar als niet-vormgegeven bouwstof. Plaatselijk is echter op basis van een overschrijding van de maximale samenstellingswaarde beoordeeld dat het betreffende materiaal Niet Toepasbaar is.

Ter plaatse van onderhavig deel van het tracé en meer specifiek de Heerlenseweg/Melchersstraat te Landgraaf (L6A en L6B) is tijdens voorgaand bodemonderzoek onder de rijweg een Niet Toepasbare slakkenlaag aangetroffen.

De grond is overwegend maximaal licht verontreinigd met zware metalen, PCB, PAK en/of minerale olie en is indicatief beoordeeld als bodemkwaliteitsklasse AW, Wonen of Industrie. Plaatselijk is echter op basis van een overschrijding van de Generieke Maximale Waarde voor de bodemfunctieklasse Industrie (voor minerale olie) en/of een overschrijding van de Interventiewaarde beoordeeld dat het betreffende materiaal Niet Toepasbaar is.

5.1.3 Conclusie

Ter plaatse van het tracé is plaatselijk sprake van sterke verontreinigingen waarvoor nader onderzoek vereist is. Ter plaatse van onderhavig werkvak zijn geen sterke verontreinigingen aangetroffen en ook de aangetroffen slakkenlaag is geen aanleiding om over te gaan tot het uitvoeren van nader onderzoek. Verontreinigde spots zullen tijdens de uitvoering m.b.v.

³ Econsultancy, Verkennend bodemonderzoek Leisure lane Parkstad. Projectnr. 1861.033, d.d. 30-10-2020

een BUS-melding op of nabij de locaties worden verwerkt c.q. worden afgevoerd.

Resumerend kan gesteld worden dat ondanks de lichte verontreiniging van de bodem, deze vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen belemmeringen vormen voor het realiseren van de Parkstadroute op onderhavige locatie.

5.2 Geluid

5.2.1 Toetsingskader

Wegverkeer

Op basis van de Wet geluidhinder (artikel 77 Wgh) dient bij een ruimtelijke onderbouwing een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd als het plan mogelijkheden biedt voor:

- de toevoeging van een nieuwe woning of andere geluidsgevoelige functie binnen de zone van een weg;
- de aanleg van een nieuwe weg;
- de reconstructie van een bestaande weg.

De breedte van de zone van een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken, het stedelijk gebied en de maximumsnelheid. In een akoestisch onderzoek kunnen wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt buiten beschouwing worden gelaten.

Breedte geluidszones langs wegen

	Aantal rijstroken	Zone breedte
Stedelijk gebied	1 of 2	200 meter
	3 of meer	350 meter
Buiten stedelijk gebied	1 of 2	250 meter
	3 of 4	400 meter
	5 of meer	600 meter

5.2.2 Toetsing

Het fietspad is zelf geen geluidgevoelige functie. Daarnaast is een fietspad geen geluidsplichtige verkeerinrichting waarvoor een geluidzone van toepassing is in het kader van de Wet geluidhinder. Nader onderzoek naar het aspect geluid is daarom niet noodzakelijk.

5.2.3 Conclusie

Het aspect geluid brengt geen belemmeringen met zich mee.

5.3 Luchtkwaliteit

5.3.1 Toetsingskader

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen zijn beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- a) Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde.
- b) Een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.
- c) Een project draagt ‘niet in betekenende mate’ (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging.
- d) Een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Het Besluit NIBM

De wet stelt bij een (dreigende) grenswaardenoverschrijding aanvullende eisen en beperkingen voor ruimtelijke plannen die "in betekenende mate" (IBM) leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarnaast moet uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening afgewogen worden of het aanvaardbaar is het plan op deze plaats te realiseren. Hierbij speelt de

blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het plan "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Op 1 augustus 2009 is het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) in werking getreden. Hierdoor dient bij plannen die de luchtkwaliteit beïnvloeden niet langer te worden uit gegaan van de normen uit de interim-periode. Nu het NSL in werking is getreden is een project NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijnstof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m3 voor zowel fijnstof en NO2. Als de 3% grens voor PM10 of NO2 niet wordt overschreden, dan hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden.

Regeling NIBM

Binnen de getalsmatige grenzen van de Regeling NIBM draagt een project altijd niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Voor woningen gelden in de Regeling NIBM de volgende getalsmatige grenzen:

	Minimaal 1 ontsluitingsweg	Minimaal 2 ontsluitingsweg
	3%-norm	3%-norm
Woningen (maximaal)	1500	3000

Getalsmatige grenzen NIBM

Achtergrondwaarden

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5.2 luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (ook wel Wet luchtkwaliteit

genoemd, Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood en koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in Nederland met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM2,5 en PM10) van belang. De vigerende grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof zijn in de navolgende tabel weergegeven.

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
Stikstofdioxide (NO ₂)	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
Fijn stof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
Fijn stof (PM _{2,5})	Jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Grenswaarden Wlk

De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet en op plaatsen die niet toegankelijk zijn voor publiek en waar geen vaste bewoning is, zoals akkerland en de rijbaan en ontoegankelijke middenbermen van wegen.

5.3.2 Toetsing

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bepaald te worden of de kwaliteit van de lucht ter plaatse goed genoeg is voor de realisatie van het bouwplan. Volgens de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (GCN en GDN van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu – RIVM) lag de concentratie PM2,5 in 2022 ter plaatse tussen de 6 en 8 µg/m³, de concentratie PM10 < 14 µg/m³ en de concentratie NO2 bevat <10 µg/m³. Volgens de kaarten van het RIVM is de luchtkwaliteit ter plaatse ruimschoots voldoende. Daarnaast zal naar verwachting de luchtkwaliteit in de toekomst nog verder verbeteren door voortschrijdende technologie.

5.3.3 Conclusie

Gezien de bestaande concentraties is er geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde en wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 5.16 Wm lid 1 onder a. Daarnaast draagt het project niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. Daarmee voldoet het plangebied aan het bepaalde in artikel 5.16 Wm, lid 1 onder c. Kortom, de voorgenomen ontwikkeling is passend in het kader van de luchtkwaliteits-eisen uit de Wet milieubeheer en aanvullend onderzoek is niet noodzakelijk.

5.4 Bedrijven en milieuzonering

5.4.1 Toetsingskader

Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met milieuzonering om de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren.

Richtafstanden

Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie ‘Bedrijven en milieuzonering’⁴. In de publicatie is een lijst opgenomen met bedrijfstypen. Voor de bedrijfstypen zijn indicatieve (richt)afstanden bepaald voor de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De richtafstanden vormen een indicatie van de aanvaardbaarheid in de situatie dat gevoelige functies in de nabijheid van milieubelastende functies worden gesitueerd. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

Omgevingstype

De richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype (zoals een rustig buitengebied, een stiltegebied of een natuurgebied). Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voor. Binnen gemengde gebieden heeft men te maken met milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Voorbeelden van gebieden met functiemenging zijn horecaconcentratiegebieden, stadscentra, winkelcentra en winkelgebieden van dorpskernen, woon-werkgebieden met kleinschalige ambachtelijke bedrijvigheid, gebieden langs stadstoegangswegen met meerdere functies en lintbebouwing in het buitengebied met veel agrarische en andere bedrijvigheid.

5.4.2 Conclusie

Een fietspad is geen gevoelige functie waardoor de milieuzoneringen van omliggende bedrijven ten aanzien van de aspecten stof, geur, veiligheid en geluid niet van toepassing zijn. Daarnaast is het fietspad niet beoogd voor gemotoriseerde voertuigen en heeft daardoor beperkte gevolgen voor het woon- en leefklimaat van omliggende woningen. Direct grenzend aan het toekomstige fietspad bevinden zich nauwelijks gevoelige functies zoals woningen. Nader onderzoek naar bedrijven en milieuzonering is derhalve niet noodzakelijk.

5.5 Geur

5.5.1 Toetsingskader

Voor veehouderijen is de regelgeving ten aanzien van het specifieke aspect geur vastgelegd in de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv). Bij nieuwe planologische projecten in het kader van de Wet ruimtelijke orde-

⁴ ‘Bedrijven en Milieuzonering’, Uitgave VNG, Den Haag, 2009.

ning dient te worden gekeken naar de aanvaardbaarheid van deze plannen in verband met omliggende geurbronnen, de zogenaamde omgekeerde werking. In de Wgv zijn voor verschillende dieren geuremissienormen opgenomen die de maximale geurbelasting op een gevoelig object bepalen. Als de geuremissie van een dier niet bekend is, stelt de wet minimumafstanden tussen een veehouderij en een geurgevoelig object. Als die geuremissie wel bekend is, dan moet de geurbelasting worden berekend. De emissie van geurstoffen uit een veehouderijbedrijf wordt uitgedrukt in geureenheden. De berekende geurbelasting wordt getoetst aan de norm (de maximale belasting die het bedrijf mag veroorzaken). Gemeenten mogen, binnen bepaalde bandbreedten, van deze wettelijke normen afwijken als er een gebiedsvisie is opgesteld en een geurverordening is vastgesteld.

5.5.2 Conclusie

Voor zover ons bekend zijn in de directe omgeving geen (intensieve) veehouderijen of andere bronnen van geurhinder gelegen die een beperking kunnen vormen voor het beoogde planvoornemen. Geur vormt derhalve geen belemmering voor het planvoornemen.

5.6 Kabels en leidingen

Het besluitgebied is gelegen binnen de beschermingszone van een bovengrondse hoogspanningsleiding aan de westzijde van het beoogde fietspad. Uit de ter plaatse vigerende bestemmingsplannen volgt dat er belemmeringen gelden, waaronder het niet mogen uitvoeren van graafwerkzaamheden en het aanbrengen van gesloten verhardingen. In overleg met de leidingbeheerder en onder bepaalde voorwaarden kan een omgevingsvergunning voor deze werkzaamheden verleend worden.

De hoogspanningsleiding brengt belemmeringen met zich mee, maar dit hoeft de uitvoering van onderhavig plan niet in de weg te staan.

Op dit deel van het tracé zijn verder geen andere leidingen gelegen die bescherming genieten in het ter plaatse vigerende bestemmingsplan.

5.7 Externe veiligheid

5.7.1 Toetsingskader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van de opslag van of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is landelijke wet- en regelgeving van toepassing.

In de landelijke wet- en regelgeving zijn kwaliteitseisen en normen op het gebied van externe veiligheid geformuleerd. Doel is om bepaalde risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld, tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Deze bedoelde risico's hangen vooral samen met:

- activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen;
- transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water.

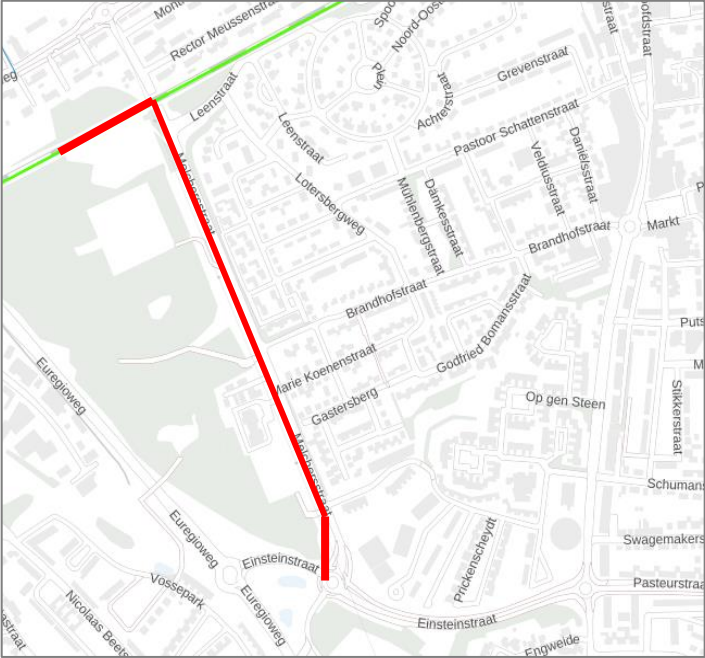
Ook zijn er onder meer landelijke regels voor de opslag en verkoop van vuurwerk. Verder wordt bij de plaatsing van windmolens ook de externe veiligheid in ogenschouw genomen.

De risico's voor externe veiligheid komen tot uitdrukking via het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico kan op de kaart worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde plaatsgebonden risico. Via het plaatsgebonden risico wordt een basisbeschermingsniveau gewaarborgd. Bij het groepsrisico wordt wel beoordeeld hoeveel personen zich, redelijkerwijs, feitelijk in de omgeving kunnen bevinden. Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde. Dit is een ijkwaarde waaraan veranderingen getoetst kunnen worden. Deze oriëntatiewaarde mag overschreden worden, mits goed beargumenteerd door het bevoegd gezag. Samen met de hoogte van groepsrisico moet andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Deze argumentatie is een onderdeel van de verantwoording van het groepsrisico. Onderdeel

van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans per jaar dat een groep van bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen het slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt ook beschouwd als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting.
Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans, per jaar, op overlijden van een onbeschermd individu ten gevolge van ongevallen met gevaarlijke stoffen. De aanwezigheid van een persoon is fictief. Niet wordt beoordeeld hoe groot de kans op de aanwezigheid van een persoon feitelijk is.

5.7.2 Conclusie



Kaart besluitgebied externe veiligheid (ligging weg rode lijn)

Het plangebied bevindt zich enkel binnen het invloedsgebied van de spoorlijnen Maastricht-Aachen HBF en Maastricht-Kerkrade. Tevens zijn

op circa 380 meter drie LPG reservoirs van Tamoil - De Kissel gevestigd. Het plangebied bevindt zich op voldoende afstand van deze reservoirs.

Daarnaast is een fietspad geen gevoelige functie waardoor er geen rekening hoeft te houden met het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Nader onderzoek naar de twee spoorlijnen is derhalve niet noodzakelijk.

5.8 Ecologie

5.8.1 Toetsingskader

De bescherming van de natuur is vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). De Wet natuurbescherming (Wnb) geeft het wettelijke kader voor de bescherming van natuurgebieden en voor soortbescherming. Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wnb ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten en gebieden de uitvoering van het plan niet in de weg staan. De provincie is bevoegd gezag voor de toetsing van handelingen met mogelijke gevolgen voor beschermde dier- en plantensoorten (de soortenbeschermingsbepalingen) én voor Natura 2000-gebieden (de gebiedenbeschermingsbepalingen). Alleen bij ruimtelijke ingrepen waarmee grote nationale belangen zijn gemoeid, blijft het Rijk bevoegd gezag.

Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Ook in dit kader zijn de provincies het bevoegd gezag.

Gebiedsbescherming vanuit de Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming, heeft voor wat betreft gebiedsbescherming, betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, mogelijkwerwijs significante effecten optreden, dienen deze bij de voorbereiding van een ruimtelijke onderbouwing in kaart te worden gebracht en beoordeeld.

Natura 2000-gebieden hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden en verstoring kunnen veroorzaken, moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats. Een ruimtelijk plan dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied kan alleen worden vastgesteld indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

1. alternatieve oplossingen zijn niet voorhanden;
2. het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard; en
3. de noodzakelijke compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied zijn vergunningplichtig.

Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid

Het Natuurnetwerk Nederland (voorheen: Ecologische Hoofdstructuur (EHS)) is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones met als doel natuurgebieden beter met elkaar en met het omringende agrarisch gebied te verbinden.

Conform artikel 1.12 van de Wet natuurbescherming dragen gedeputeerde staten in hun provincie zorg voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend landelijk ecologisch netwerk, genaamd 'Natuurnetwerk Nederland'. Zij wijzen daartoe in hun provincie gebieden aan die

tot dit netwerk behoren. De planologische begrenzing en beschermingsregimes van het Natuurnetwerk Nederland loopt via het traject van de provinciale ruimtelijke structuurvisies en verordeningen.

Voor deze gebieden geldt een planologisch beschermingsregime. Activiteiten in deze gebieden zijn alleen toegestaan als ze geen negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken of waarden of als deze kunnen worden tegengegaan met mitigerende maatregelen.

Soortenbescherming

De Wet natuurbescherming onderscheidt beschermingsregimes voor soorten op grond van internationale verdragen, aangevuld met soorten die vanuit een nationaal oogpunt beschermd worden. Hierdoor zijn er in de Wet natuurbescherming drie verschillende verbodsartikelen per categorie soorten:

- soorten van de Vogelrichtlijn (*artikel 3.1*);
- soorten van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn (*artikel 3.5*);
- andere soorten (*artikel 3.10*).

Per beschermingsregime is aangegeven welke verboden er gelden en onder welke voorwaarden ontheffing of vrijstelling kan worden verleend door het bevoegd gezag. Volgens artikel 3.31 zijn de verboden, bedoeld in de artikelen 3.1, 3.5 en 3.10 niet van toepassing op handelingen die zijn beschreven in en aantoonbaar worden uitgevoerd overeenkomstig een door het Ministerie van Economische Zaken goedgekeurde gedragscode en die plaatsvinden in het kader van bestendig beheer, bestendig gebruik, of ruimtelijke ontwikkeling of inrichting.

5.8.2 Toetsing

Gebiedsbescherming vanuit de Wet natuurbescherming

Het besluitgebied is niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. De meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden voor dit trajectdeel betreffen de 'Brunssummerheide' en

het ‘Geleenbeekdal’. Deze Natura 2000-gebied bevinden zich respectievelijk op circa 1,5 kilometer ten noorden van het besluitgebied en op 2,8 kilometer ten westen van het besluitgebied. Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect, zoals toename van geluid, licht of depositie van stikstof. Mede gezien de afstand tot het projectgebied zijn externe effecten als licht en geluid uitgesloten.

Bij het aanleggen van het fietspad wordt gebruik gemaakt van meerdere (mobiele) werktuigen en vinden verkeersbewegingen plaats. Dit zorgt voor een emissie van stikstof. Hierdoor kan een significante toename aan stikstofdepositie tijdens de werkzaamheden op omliggende Natura 2000-gebieden vanwege het planvoornemen niet op voorhand worden uitgesloten. Derhalve zijn AERIUS-berekeningen⁵ uitgevoerd voor de werkzaamheden in 2023 en 2024. De berekeningen zijn opgenomen in de bijlagen.

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat de rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j. Daarmee kunnen op voorhand negatieve effecten op Natura 2000-gebieden vanwege stikstofdepositie niet worden uitgesloten.

Saldering

Om een ruimtelijke ontwikkeling waarbij sprake is van meer stikstofdepositie op een stikstofgevoelig Natura 2000-gebied mogelijk te maken, kan gebruik worden gemaakt van intern of extern salderen. Door middel van salderen zorgt de initiatiefnemer er voor dat de netto stikstofemissie niet toeneemt. Dit kan door middel van het staken van stikstof emitterende activiteiten op de locatie zelf (intern salderen) of het staken van stikstof emitterende activiteiten op een locatie buiten het besluitgebied van de ruimtelijke ontwikkeling (extern salderen).

Bij onderhavig initiatief is er gekozen om extern te salderen. Hierbij zullen 8 landbouw locaties hun stikstofuitstoot verminderen waardoor het initiatief

niet zorgt voor een verhoogd stikstofgehalte in de omgeving. Extern salderen wordt aangemerkt als een mitigerende of beschermende maatregel in de zin van artikel 6, lid 3 Habitatrichtlijn. De hoogste bijdrage aan stikstofdepositie binnen de Parkstad Route bedraagt 0,55 mol/ha/j. De salderingsmaatregelen zorgen voor een afname van 1,70 mol/ha/j. Onderhavig initiatief zorgt derhalve niet tot een toename aan stikstofdepositie.

Naast zorgen dat er geen (extra) stikstof vrijkomt bij een activiteit, worden vergunningaanvragen getoetst aan de Wet natuurbescherming. Deze aanvraag is ingediend bij Provincie Limburg.

Gebiedsbescherming

Uit het onderzoek volgt dat nader onderzoek voor wat betreft gebiedsbescherming in relatie tot de Wet natuurbescherming en het Natuur Netwerk Nederland niet noodzakelijk is. De geplande werkzaamheden hebben geen negatief effect op deze gebieden. Het fietspad wordt grotendeels aangelegd op de bestaande weg en raakt het westelijk gelegen Natuur Netwerk Nederland niet.

Soortenbescherming

Door Ecologica is een Quicksan en voortoets Wet natuurbescherming⁶ uitgevoerd. De conclusies van de resultaten worden in deze paragraaf besproken.

Nader onderzoek voor wat betreft soortenbescherming is in het plangebied eveneens niet noodzakelijk. Er zijn geen strikt beschermde plant- en diersoorten in het plangebied te verwachten en derhalve hoeft geen nader onderzoek voor dit werkvak plaats te vinden. Overtreding van de Wet natuurbeheer is dan ook niet te verwachten.

Het is waarschijnlijk dat algemeen voorkomende vogelsoorten op enige afstand rond het plangebied broeden tijdens de broedperiode (half maart tot half augustus). Werkzaamheden die effect hebben op eventueel aanwezige broedvogels zoals het rooien van bomen, struweel, hoger gras en ruigte dienen buiten de broedperiode plaats te vinden.

Houtopstanden

Indien er binnen het werkvak houtopstand verdwijnt, dient deze te worden vervangen.

5.8.3 Conclusie

Het aspect ‘ecologie’ vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

5.9 Water

5.9.1 Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 1 onder b van het Bro) dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen voor de waterhuishouding die samenhangen met de ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt.

5.9.2 Europese Kaderrichtlijn Water

Op 22 december 2000 is de Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht geworden. De KRW is een Europese richtlijn, die bedoeld is om de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater op goed niveau te krijgen en te houden. Het Rijk is verantwoordelijk voor het nationale beleidskader en de strategische doelen en maatregelen voor het waterbeheer in Nederland. De Minister van Infrastructuur en Milieu is eindverantwoordelijk voor de uitvoering van de KRW. Het Rijk is opsteller van het Nationaal Waterprogramma 2022-2027, wat het Nationaal Waterplan heeft vervangen. In het Bestuursakkoord Water (BAW, 2011) en een aanvulling hierop (2018) zijn het Rijk,

⁵ Aeries, Projectberekening Parkstad Route 2023 en 2024. Projectnrs. RsunB5odTMVq en RXhkHTvsMPEa, d.d. 17 april 2023

⁶ Ecologica, Quicksan en voortoets Wet natuurbescherming Leisure Lane Parkstad. Projectnr. P2019/26, d.d. februari 2019

provincies, gemeenten, waterschappen en drinkwaterbedrijven maatregelen voor een doelmatig waterbeheer overeengekomen.

5.9.3 Nationaal Bestuursakkoord Water

Op basis van het rapport van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw en het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met water' hebben het Rijk, de provincie, de Vereniging Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) ondertekend. Het NBW is doorgevoerd in de provinciale en regionale beleidsplannen. Relevante aspecten uit het NBW zijn:

- Toepassen van de watertoets als procesinstrument op alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen.
- Toepassen van de trits schoonhouden – zuiveren – schoonmaken, met als eerste insteek het voorkomen van vermenging van schoon hemelwater van dakvlakken en afvalwater en het gebruik van bijvoorbeeld een bodempassage voor hemelwater van druk bereden straatvlakken.
- Wateropgave (de benodigde bergingscapaciteit voor het opvangen van pieken in neerslag) bepalen aan de hand van de NBW-normen regionale wateroverlast. Voor stedelijk gebied geldt een norm van T=80 (neerslaggebeurtenis die statistisch gezien eens in de 80 jaar voorkomt).

5.9.4 Provincie Limburg

Het provinciaal waterbeleid is oorspronkelijk vastgelegd in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) van 2014 en is nader geconcretiseerd in de POL-aanvulling Provinciaal Waterplan (2010-2015 op grond van de vereisten van de KRW). Deze POL-aanvulling is in 2015 opgevolgd door het Provinciaal Waterprogramma 2016-2021, conform de 6-jarige plancy-

clus van de KRW. Dit programma maakt onderdeel uit van het tweede nationale Stroomgebied-beheerplan Maas. In 2021 is het Waterprogramma 2016-2021 vervangen door het Provinciaal Waterprogramma 2022-2027.

5.9.5 Omgevingsvisie Limburg en het Provinciaal Waterprogramma

In de Omgevingsvisie staan vanuit een langetermijnperspectief de belangrijkste wateropgaven, provinciale belangen en rolopgevaven. In het Waterprogramma en de daarmee samenhangende uitvoeringsprogramma's en projecten worden die concreet uitgewerkt. De verplichtende keuzes en regels komen in de Omgevingsverordening. Samen met haar partners voorziet de Provincie in monitoringssystemen en een regelmatige herijking van beleid.

Het provinciaal Waterprogramma werkt, voor zover het de uitvoering van de EU-waterrichtlijnen betreft, op grond van de Omgevingswet rechtstreeks door naar het Waterschap Limburg. In het Waterprogramma wordt de doorwerking van andere aspecten van het waterbeleid naar het Waterschap en de doorwerking naar andere partijen door middel van de inzet van de instrumenten van de Omgevingswet uitgewerkt. Keuzes en ambities worden verder geconcretiseerd in het Provinciaal Waterprogramma 2022-2027. Die gaan o.a. over:

- Een ecologisch gezond, veerkrachtig en adaptief watersysteem om weersextremen zoveel mogelijk op een natuurlijke wijze op te vangen.
- Een integrale en realistische benadering van hoogwaterbescherming, wateroverlast, watertekort, verdroging en de verbetering van de waterkwaliteit in het gehele stroomgebied van de Maas.
- De zoetwatervoorziening (voor drinkwater en andere functies), natuurherstel, watersysteemherstel, waterveiligheid, landbouw, landschap en de stikstofproblematiek worden in samenhang gezien en aangepakt.

5.9.6 Waterschap Limburg

Een deel van het beleid van het Waterschap ligt vast in de Keur (1 april 2019). De regels in de Keur hebben betrekking op het lozen, afvoeren, onttrekken of aanvoeren van grondwater en water uit beken en andere wateren. Ook kent de Keur verbods- en gebodsbepalingen over zaken die niet mogen in of om watergangen, dijken en lijnvormige elementen. Iedereen die werkzaamheden uitvoert of activiteiten plant in en om water of dijken, heeft met de Keur te maken.

Bij afvoer of lozing van hemelwater afkomstig van nieuw aangelegd verhard oppervlak wordt het standstill beginsel (waterneutraal bouwen) gehanteerd. Dit wil zeggen dat er bij een toename van het verhard oppervlak het debiet van de lozing uit een gebied niet toe mag nemen. Een ontwikkeling waar bestaande verharding wordt vervangen door nieuwe verharding wordt ook gezien als een toename aan verharding. Ook bij kleine ontwikkelingen vangt de initiatiefnemer zijn eigen water op. Waterschap Limburg hanteert geen ondergrens. Dynamische bergings- en infiltratievoorzieningen dienen minimaal gedimensioneerd te worden op neerslaggebeurtenis met een inhoud van 100 mm in het beheersgebied van Waterschap Limburg.

Als infiltreren aantoonbaar niet of nauwelijks mogelijk is, kan een dynamische bergings-/infiltratievoorziening aangelegd worden met leegloopvoorziening. Om afwenteling naar benedenstrooms te voorkomen mag hiermee in Limburg maximaal 2 l/s/ha geloosd worden. Er dient boven de inhoud van de dynamische berging een waking gehanteerd te worden van minimaal 25 cm. Geadviseerd wordt een waking van 50 cm te hanteren.

5.9.7 Integraal Stedelijk Waterbeleid 2017-2020 gemeente Landgraaf

Het integraal stedelijk waterbeleid van de gemeente Landgraaf heeft het karakter van een verbreed gemeentelijk rioleringsplan. Het beleid is door de gemeenteraad vastgesteld op 13 oktober 2016. Vanuit de Wet milieubeheer (art. 10.33) en de Waterwet (art. 3.5 en 3.6) heeft de gemeente de

wettelijke zorgplicht voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Binnen dit kader moet een gemeente beschrijven hoe ze invulling gaat geven aan deze zorgplichten en dit vastleggen in een beleidsplan. Het beleidsplan beschrijft hoe de gemeente binnen het kader van de wettelijke verplichting, de visie en de ambitie:

- de aanwezige voorzieningen(riolering, buffers, e.d.) onderhoudt en beheert;
- anticipeert op klimatologische ontwikkelingen;
- vervuiling van het oppervlaktewater en de bodem terugdringt;
- toewerkt naar volledig gescheiden wateropvang;
- wateroverlast beperkt;
- verdroging tegengaat;
- wil gaan beschikken over robuuste watersystemen;
- de leefomgeving met duurzame watervoorzieningen wil verbeteren.

Elke ruimtelijke initiatiefnemer dient rekening te houden met het bovengenoemde waterbeleid. Ook dient de initiatiefnemer er zorg voor te dragen dat het hemelwater op zijn/haar terrein opgevangen, hergebruikt of verwerkt wordt. Het rioolstelsel van de gemeente dient enkel voor de opvang en distributie van afvalwater. In de ontwerpfasen van het ruimtelijke initiatief moet rekening gehouden worden met onderstaande tien richtlijnen:

1. Minimaal 10% van het plangebied reserveren voor het opvangen van hemelwater. Doorgaans zijn lager gelegen gebiedsdelen het meest geschikt. Nagaan of plangebied nodig is voor wateropgave van omliggende gebieden; zorgen dat geen logische waterstructuren worden geblokkeerd;
2. Rekening houden met hoogteverschillen in plangebied en omgeving. Voorkomen van wateroverlast en erosie door afstromend water vanuit de omgeving naar het plangebied en andersom;
3. Uitvoeren van bodem- en infiltratieonderzoek en bepalen grondwaterstand. Input voor ontwerpen van het hemelwatersysteem. Denk ook aan bodemverontreinigingen en gebruik “schone” materialen;

4. Toepassen voorkeursvolgorde voor de waterkwaliteit. Schoonhouden, scheiden, zuiveren;
5. Toepassen voorkeursvolgorde voor de waterkwantiteit. Hergebruik water, vasthouden in de bodem (infiltratie), tijdelijk bergen, afvoeren naar oppervlaktewater;
6. Toepassen verantwoorde systeemkeuzes. Maatwerk per situatie. Bij voorkeur toepassen van bovengrondse waterhuishoudkundige voorzieningen. Bij diepte-infiltratie is nader onderzoek naar de effecten en risico's nodig om deze in beeld te brengen;
7. Infiltratie- en bergingsvoorzieningen in het plan goed dimensioneren. Dimensioneren op T=25 (35 mm neerslag in 45 minuten), met een leegloop/beschikbaarheid binnen 24 uur. Voldoende opvangcapaciteit en een duurzame leegloop realiseren;
8. Doorkijk in beeld brengen naar T=100 (45 mm neerslag in 30 minuten). Gevolgen bij extreme situaties en noodoplossingen aangeven. Indien gemeente en initiatiefnemer besluiten water op perceel in extreme situaties te accepteren dit expliciet in het plan vermelden;
9. Beheer en onderhoud regelen. Denk aan bereikbaarheid, controle-mogelijkheid, verantwoordelijkheid, kosten frequentie;
10. Watersysteem verankeren in bestemmingsplan, indien van toepassing.

5.9.8 Huidige situatie

Het projectgebied is niet gelegen nabij een kanaal, het rivierbed van de Maas, een waterwingebied, een grondwaterbeschermingsgebied, zuiveringstechnische werken, primaire waterkeringen, primaire oppervlaktewateren ingevolge de legger, inundatiezones of droogdalen.

5.9.9 Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie blijven de bestaande hoogteverschillen gehandhaafd. Het verhard oppervlak neemt beperkt toe. Er wordt zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande wegen- en padenstructuur. Het

hemelwater dat op het fietspad valt wordt afgevoerd naar het naastgelegen maaiveld om daar te infiltreren. Hiervoor hoeft met het oog op de geringe hoeveelheden en de grootte van het beschikbare bodemoppervlak geen bergings- en/of infiltratievoorziening te worden aangelegd. Het hemelwater kan op een natuurlijke wijze infiltreren.

Gelet op de beperkte ingreep heeft het plan voor de kwaliteit en kwantiteit van watersystemen en bodem verder geen gevolgen.

5.9.10 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmeringen voor de realisatie van het fietspad.

5.10 Archeologie

5.10.1 Toetsingskader

De bescherming van archeologisch erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. De Erfgoedwet is in de plaats gekomen van zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet die van toepassing waren op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet waarvan de inwerkingtreding is voorzien op 1 januari 2024. Voor deze onderdelen is daartoe in de Erfgoedwet voor de periode 2016-2019 een overgangsregeling opgenomen.

De basis van de bescherming van archeologisch erfgoed in de Erfgoedwet is het verdrag van Valletta (ook wel het verdrag van Malta). De bescherming heeft als doel om archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in situ, dus in de grond, te behouden. Dankzij het principe van “de verstoorder betaalt” uit het verdrag van Valletta worden meer archeologische resten in situ behouden.

5.10.2 Toetsing



Ligging besluitgebied archeologische kaart (vak 47)

De gemeente Landgraaf heeft het Facet bestemmingsplan Archeologie vastgesteld. Hierbinnen heeft de locatie deels een lage indicatieve archeologische waarde (Waarde archeologie 5), deels een middelhoge verwachtingswaarde (Waarde archeologie 4) en deels een hoge indicatieve archeologische waarde (Waarde archeologie 3). Dit houdt in dat er een lage kans, een middelgrote kans en deels een hoge kans is op het aantreffen van archeologische waarden.

Door de rayonarcheoloog is geadviseerd voor het totale tracé van de Parkstadroute een bureau-onderzoek te verrichten. Dit advies is gevolgd en heeft geleid tot het rapport van RAAP⁷. Het besluitgebied bevindt zich in vak 47⁸. Voor het overgrote deel van vak 47 liggen mariene of fluviale afzettingen aan het oppervlak. Zoals blijkt uit boringen 38 en 42 zijn deze afzettingen oorspronkelijk afgedekt geweest door een pakket löss. Dit is inmiddels vrijwel overal verdwenen. Alleen rondom boring 38 is nog een

intact lössprofiel te zien. De kans dat archeologische resten worden aangetroffen is daarom klein. Toch bestaat er een kans dat de Romeinse weg Via Belgica het tracé kruist. Waar precies is echter vooralsnog onduidelijk. Aangezien deze wegen op het oorspronkelijk maaiveld zijn aangelegd, zal deze alleen nog aanwezig zijn bij een intact bodemprofiel. Er wordt daarom geadviseerd om verder onderzoek uit te voeren in de vorm van een begeleiding 100 m aan weerszijden van boring 38 (ter hoogte van de kruising met de Brandhofstraat).

5.10.3 Conclusie

De werkzaamheden ter hoogte van de kruising met de Brandhofstraat worden onder archeologische begeleiding uitgevoerd. De rest van dit deel van het tracé is archeologisch vrijgegeven. Er zijn dan ook geen belemmeringen ten aanzien van het aspect archeologie.

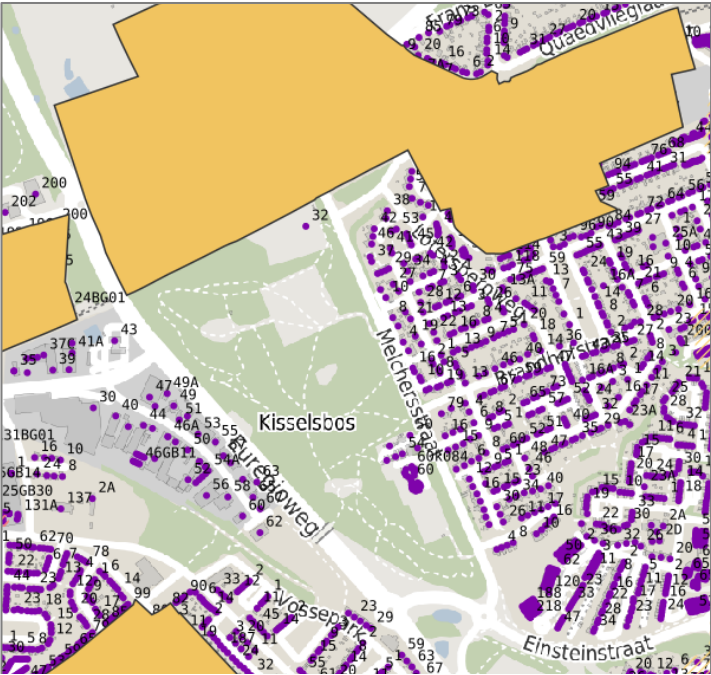
5.11 Cultuurhistorie

5.11.1 Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a Bro) dient in het plan rekening gehouden te worden met cultuurhistorie. Cultuurhistorie heeft onder andere betrekking op de historische stedenbouwkundige en historisch geografische waarden in het gebied. In het plan moet beschreven worden hoe met de in het gebied aanwezige waarden en de aanwezige of te verwachten monumenten wordt omgegaan.

De Erfgoedwet bevat de wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed en archeologie in Nederland. Het is op basis hiervan verplicht om de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie mee te nemen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

Het beleid van de provincie Limburg sluit aan op het nationale beleid voor de archeologische monumentenzorg. De provincie richt zich op de bescherming van objecten en de bescherming, benutting en ontwikkeling van structuren en ensembles van een grotere schaal.



Plangebied binnen beschermd stads- en dorpsgezicht
(Bron: Polviewer)

5.11.2 Conclusie

Het fietspad loopt aan de noordzijde van de Melcherstraat door een beschermd stads- en dorpsgezicht op de Melchersstraat. Het fietspad doet echter geen afbreuk aan het beschermd stads en dorpsgezicht omdat het

⁷ RAAP, Plangebied Leisure Lane Parkstad te Heerlen, Landgraaf, Kerkrade en Simpelveld: Archeologisch vooronderzoek, Bestandsnaam: RAAPrap_5998_PARLE2_20220906, d.d. 6 september 2022
⁸ Zie ook de overzichtskaart van RAAP voor de werkvakken 43-56, RAAP-rapport 5701 kaartbijlage 5d (toegevoegd aan de bijlagen van deze toelichting)

fietspad ter plaatse de bestaande wegenstructuur volgt. Verder bevinden zich geen cultuurhistorische monumenten binnen het besluitgebied.

5.12 M.E.R.- beoordeling

Gemeenten en provincies moeten ook bij kleine bouwprojecten beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Met andere woorden dan is het opstellen van een MER nodig.

Onderzocht is of er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Geconcludeerd is dat er, rekening houdend met:

1. de kenmerken van het project;
2. de plaats van het project; en
3. de kenmerken van het potentiële effect;

sprake is van een wezenlijk ander schaalniveau en een activiteit die vele malen kleinschaliger is. Bij elk plan is sprake van invloed op het milieu, maar deze is niet zodanig dat normen worden overschreden. De potentiële effecten van het plan, in relatie tot de kenmerken en de plaats van het plan, zijn dusdanig beperkt van aard en omvang dat dit geen belangrijk nadelige milieugevolgen tot gevolg heeft die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt een deel van de Parkstadroute in Landgraaf mogelijk gemaakt. Dit kan leiden tot een m.e.r.(beoordelings)-plicht. Of een m.e.r.-procedure of m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is, hangt af van het feit of de ontwikkeling (activiteit) is opgenomen in lijst C en D van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). Per 7 juli 2017

is een wijziging van het Besluit m.e.r. in werking getreden. Wanneer de voorgenomen de ontwikkeling (activiteit) is opgenomen in lijst C en D van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) moet getoetst worden of er sprake is van nadelige milieugevolgen en moet wanneer hier sprake van is een vormvrij m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen worden.

Doorwerking plangebied

De voorgenomen activiteit komt niet voor als activiteit in Bijlage D van het Besluit m.e.r.. Onder D1.2 staat genoemd ‘De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg’. Gezien de aard en omvang van het project en het feit dat de ontwikkeling in lijn is met gemeentelijk beleid, kan geconcludeerd worden dat er in dit geval geen sprake is van een ontwikkeling als bedoeld in het Besluit m.e.r.. Er is geen sprake van een m.e.r.(beoordelings)-plichtige activiteit en een m.e.r.(beoordelings)-procedure is daarom niet noodzakelijk.

6 Afweging belangen

Onderhavige ontwikkeling heeft betrekking op de realisatie van de Parkstadroute in werkvak 12 binnen gemeente Landgraaf. Dit functioneel gebruik is strijdig met de geldende bestemmingsplannen ‘Mijnkolonie Leenhof’ (vastgesteld 10-12-2020), ‘Schaesberg Centrum’ (vastgesteld 28-1-2016) en ‘Schaesberg Midden’ (vastgesteld 17-12-2015). Voor enkele delen van dit tracé gelden er andere bestemmingen dan ‘verkeer’. Het aanleggen of verbreden van een fietspad is daardoor niet toegestaan. Het planvoornemen is dus in strijd met de vigerende bestemmingsplannen.

Het toestaan van de realisatie van de Parkstadroute binnen gemeente Landgraaf kan mogelijk gemaakt worden door middel van een uitgebreide omgevingsvergunningsprocedure voor het afwijken van het bestemmingsplan onder de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo, artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3o). een voorwaarde daarbij is dat middels een goede ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat het initiatief van een goede ruimtelijke ordening getuigt. In dat kader is onderhavige ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

Tegen de voorgenomen ontwikkeling bestaan uit ruimtelijk en stedenbouwkundig oogpunt geen bezwaren. Het nieuw te ontwikkelen fietspad wordt in het noorden van Landgraaf gerealiseerd en loopt langs woonwijk de Schaesberg en grenst aan natuur. Op locatie bestaat momenteel al een doorgaande weg met fietspad waardoor het initiatief aansluit bij de al bestaande omgeving. Het pad ligt in een groene omgeving en er is genoeg vrije (buiten)ruimte rondom het fietspad. Derhalve zal in het kader van onderhavig plan geen sprake zijn van negatieve ruimtelijke en stedenbouwkundige effecten. Daarnaast bestaan gezien de aard en schaal van het initiatief, vanuit het geldend beleid geen belemmeringen.

De ontwikkeling wordt niet belemmerd door aanwezige, storende milieufactoren. Ter plaatse is een hoogspanningsleiding gelegen, maar in overleg

met de beheerder kan de aanleg van het fietspad mogelijk worden gemaakt. De door de netbeheerder gestelde voorwaarden zullen aan de omgevingsvergunning worden verbonden.

Op basis van het voorgaande wordt dan ook geconcludeerd dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar en haalbaar is.

7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Op 1 juli 2008 zijn samen met de Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepalingen omtrent de grondexploitatie (Afdeling 6.4 Wro) in werking getreden. In de Grondexploitatiewet is bepaald dat de gemeente bij het vaststellen van een planologische maatregel waarin mogelijkheden voor een bouwplan gecreëerd worden, verplicht is maatregelen te nemen die verzekeren dat de kosten die gepaard gaan met de ontwikkeling van de locatie worden verhaald op de initiatiefnemer van het plan.

Indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd, dan kan de gemeente afzien van het opstellen van een exploitatieplan. Eveneens is de gemeente niet verplicht een exploitatieplan vast te stellen in bij het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangegeven gevallen waar het kostenverhaal minimaal is, of niet opweegt tegen de bestuurlijke lasten (artikel 6.12, lid 2 Wro juncto artikel 6.2.1 Bro).

Als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de wet, wordt aangewezen een bouwplan voor:

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1000 m² bruto-vloeroppervlakte of met een of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1500 m² bruto-vloeroppervlakte bedraagt;

- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1000 m² bruto-vloeroppervlakte.

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet in het realiseren een verkeersverbinding. Er is geen sprake van bouwen en derhalve geen verplichting tot kostenverhaal.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Omgevingsdialoog

Er hebben specifieke bijeenkomsten plaatsgevonden met de bewoners van Het Eikske, omgeving Melchersstraat, en buurtschap De Hopel. Daarnaast is er een algemene bijeenkomst geweest over de Parkstad route met alle bewoners van Landgraaf.

7.2.2 Vooroverleg

In artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) is artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) van toepassing verklaard. Voor deze procedure dient dan ook vooroverleg te worden gevoerd met diensten van het Rijk, provincie en het Waterschap. Deze instanties kunnen aangeven dat in bepaalde gevallen vooroverleg niet noodzakelijk is.

Bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan moeten burgemeester en wethouders, indien niet is aangegeven dat van vooroverleg kan worden afgezien, daarom overleg plegen met het Waterschap, met andere gemeenten wiens belangen bij het plan betrokken zijn en met de betrokken rijks- en provinciale diensten.

De Rijksbelangen zijn niet in het geding en van verder vooroverleg met de Rijksoverheid kan dan ook worden afgezien. Zowel provincie Limburg als het Waterschap zijn nauw betrokken bij onderhavige ontwikkeling.

In verband met de ligging van de hoogspanningsleiding nabij dit deel van het tracé, vindt daarnaast vooroverleg plaats met Tennet.

7.3 Procedure

Voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan dient de uitgebreide procedure zoals beschreven in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) te worden gevolgd.

Voor de uitgebreide procedure geldt afdeling 3.4 van de Awb. De Wabo geeft hierop enkele aanvullingen. Dit zijn onder andere:

- Aanvraag, ontwerpbesluit en/of het definitieve besluit moeten op grond van zowel de Wabo als het Besluit omgevingsrecht (Bor) in bepaalde specifieke gevallen aan specifieke personen of instanties worden toegestuurd. Te denken valt aan het orgaan dat de verklaring van geen bedenkingen afgeeft, de Inspectie, een ander bestuursorgaan dan het aangewezen bevoegd gezag, etc..
- Iedereen kan zienswijzen op het ontwerpbesluit indienen (art. 3.12 lid 5 Wabo). Alleen belanghebbenden kunnen bezwaar maken en in beroep gaan.
- De beslistermijn van zes maanden begint te lopen op de eerstvolgende dag na de ontvangst van de aanvraag (art. 3.12 lid 7 Wabo).
- De beslistermijn van zes maanden mag éénmaal verlengd worden, met ten hoogste zes weken (art. 3.12 lid 8 Wabo).
- De kennisgeving van het ontwerpbesluit en de mededeling van het definitieve besluit worden in de Staatscourant geplaatst en toegezonden aan de eigenaar van en eventuele beperkt gerechtigden op de in het ontwerpbesluit begrepen gronden, voor zover dat nodig is met het oog op de toepassing van artikel 85 van de onteigeningswet (art. 3.12 lid 2 Wabo jo. art. 6.14 lid 2 Regeling omgevingsrecht). De mededeling van het definitieve besluit wordt tevens langs elektronische weg gedaan en beschikbaar gesteld (art. 6.14 Bor jo. Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012)

7.4 Planstukken

Bij de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan behoort deze ruimtelijke onderbouwing. Het besluit tot verlening van een omgevingsvergunning dient beschikbaar te worden gesteld conform de vereisten zoals die zijn vastgelegd voor 'projectbesluiten' in IMRO2012 en STRI2012, met het daarbij behorende besluitgebied c.q. de geometrische plaatsbepaling.

Ruimte. Mensen. Toekomst.

Amsterdam

Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
+31 (0)20 506 19 99

Boxtel

Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
+31 (0)411 850 400

Venlo

Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
+31 (0)77 373 06 01

info@bro.nl
www.bro.nl

