

opdrachtgever Gemeente Roermond
project FIETSPAD ROERDAL
Bestemmingsplan - Toelichting, Regels en
Verbeelding
nummer NL.IMRO.0957.BP00000166-VG01
001800-C

Concept 29-04-2013
Voorontwerp
Ontwerp 16-05-2013
Vastgesteld 26-09-2013



Taken

ADVISEURS EN INGENIEURS

kantoor Bilthoven ○
Soestdijkseweg Zuid 260
3721 AK Bilthoven
088-1300600
E-mail bilthoven@taken.nl

kantoor Roermond ●
Minderbroedersingel 54-
56-58
6041 KK Roermond
088-1300665
E-mail roermond@taken.nl

kantoor Schinnen ○
Breinderveldweg 15
6365 CM Schinnen
postbus 118
6400 AC Heerlen
088-1300600
E-mail info@taken.nl

trefwoorden

fietspad, Roerdal, bestemmingsplan

© Taken Adviseurs en Ingenieurs B.V.

1 augustus 2013

Niets uit dit rapport of bijbehorende tekeningen mag worden veelevoudigd en of openbaar gemaakt op welke wijze dan ook zonder schriftelijke vermelding van opdrachtgever en Taken Adviseurs en Ingenieurs B.V., noch mag het zonder bronvermelding worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
A. Toelichting	5
1. Inleiding	7
1.1. Aanleiding	7
1.2. Doelstelling	7
1.3. Juridische status plangebied	8
1.4. Planvorm en bijbehorende stukken	9
2. Ruimtelijk beleid	11
2.1. Rijksbeleid	11
2.2. Provinciaal beleid	12
2.3. Regionaal beleid	13
2.4. Gemeentelijk beleid	14
2.4.1. Gemeente Roermond	14
2.4.2. Gemeente Roerdalen	16
3. Ruimtelijke en functionele structuur	17
3.1. Bestaande landschappelijke structuur	17
3.2. Het voorliggende plan	18
4. Omschrijving deelaspecten	21
4.1. Milieu	21
4.1.1. Bodem	21
4.1.2. Geluid	22
4.1.3. Luchtkwaliteit	22
4.2. Externe veiligheid	22
4.3. Waterhuishouding	26
4.4. Cultuurhistorie	28
4.4.1. Historische geografie	28
4.4.2. Archeologie	28
4.5. Flora en fauna	29
4.6. Landschapswaarden	29
4.7. Verkeer en infrastructuur	30
5. Juridische planopzet	31
5.1. Inleiding	31
5.2. Analoge verbeelding	31
5.3. De planregels	31
6. Uitvoerbaarheid	33
6.1. Economische uitvoerbaarheid	33
6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	33

6.2.1.	Vooroverleg (deels wettelijk ex artikel 3.1.1. Bro)	33
6.2.2.	Zienswijzeprocedure	34
Bijlagen		
Bijlage 1.	Inrichtingsplan Fietspad Roerdal	37
Bijlage 2.	Natuurtoets nr 001800-A	39
Bijlage 3.	Memo betreffende ongevalanalyse	41
Bijlage 4.	Bodemonderzoek MC 120620 ROI	43
Bijlage 5.	Nota van zienswijzen	45

A. Toelichting

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Vanuit de woonwijken Roermond Zuid en Herten fietsen dagelijks veel kinderen naar het Lyceum Schöndeln aan de overzijde van het Roerdal. De bestaande route loopt over de Kapellerlaan met smalle fietspaden en zeer druk gemotoriseerd verkeer. Aansluitend is het gedeelte Heinsbergerweg even druk, heeft geen fietpaden maar wel veel geparkeerde auto's. Al met al een minder veilige route met veel doorgaand 50km-verkeer; zie bijlage memo betreffende ongevallen analyse.

Bedoelde nog jonge woonwijken zullen in de toekomst nog meer schoolgaande kinderen genereren. Tenslotte moet gesteld dat het tracé ook interessant is voor woon-werkverkeer naar het bedrijventerrein Roerstreek, via het fietspad langs de Wirosingel.

1.2. Doelstelling

Gezien het voorgaande heeft de Gemeente Roermond samen met de Gemeente Roerdalen het initiatief genomen om een veilige en kortere, deels vrijliggende, fietsverbinding te realiseren via het Roerdal met een brug over de rivier de Roer. Behalve de Roer moeten ook de Maastrichterweg N271, de spoorlijn Roermond-Sittard en de A73 worden gekruist. Een apart probleem betreft de kruising met het Roerdal dat deels een Natura 2000-gebied betreft en onderdeel is van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

1.3. Juridische status plangebied

Het plangebied betreft het grondgebied van twee gemeenten, Roermond en Roerdalen. De plannen zullen per gemeente de gehele planprocedure moeten doorlopen waarbij iedere gemeente alleen voor haar eigen grondgebied bevoegd gezag is en uiteindelijk tot vaststelling kan overgaan.

Gezien de wettelijk voorschreven systematiek worden voor de twee gemeenten afzonderlijke bestemmingsplannen voorbereid met ieder hun eigen gemeentelijke codering en toegankelijkheid. Voor de duidelijkheid en om de samenhang aan te geven is gekozen voor éénzelfde toelichting; alleen de verbeelding en de regels zijn afzonderlijk per gemeente opgesteld.

Ter plaatse van het trace voor het fietspad zijn thans de volgende (delen van) bestemmingsplannen van kracht.

Gemeente Roermond:

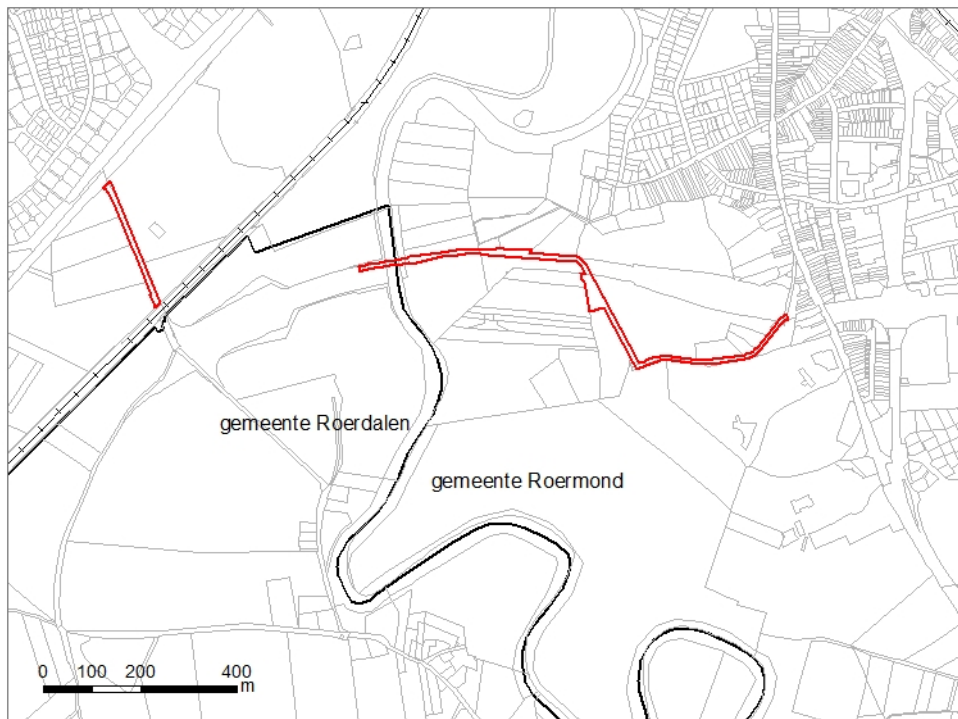
- Bestemmingsplan Buitengebied Roerdal, vastgesteld op 3 juli 2009;

Gemeente Roerdalen:

- Bestemmingsplan RW73 Zuid, vastgesteld op 10 maart 2005.

Een deel van het trace volgt RW 73, waar reeds de bestemming “verkeer” van ; kracht is. Deze strook van het fietspad wordt buiten het voorliggende plan gehouden.

Opmerking: thans is een (nieuw) Bestemmingsplan Buitengebied Roerdalen in procedure gebracht. Het is echter de verwachting dat voorliggend Bestemmingsplan Fietspad Roerdal eerder onherroepelijk zal zijn.



figuur 1.
Plangebied

1.4. Planvorm en bijbehorende stukken

Het bestemmingsplan 'Fietspad Roerdal' bestaat uit een verbeelding en regels en gaat vergezeld van een toelichting.

Verbeelding

Op de verbeelding, per gemeentelijk grondgebied bestaande uit één blad met respectievelijk tekening nr 001800-04 (Roermond) en 001800-05 (Roerdalen), zijn onder meer de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden aangegeven met bijbehorende verklaring, de zogenaamde legenda. De legenda legt een verbinding tussen de bestemmingen die op de verbeelding zijn aangegeven en de regels. De verbeelding is getekend op schaal 1:1.000.

Toelichting

In de toelichting wordt de opzet van het plan beschreven en zijn de aan het plan ten grondslag liggende gedachten vermeld. Tevens wordt er verslag gedaan van de resultaten van het over het plan gevoerde overleg. Deze toelichting is voor beide plannen identiek.

In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader geschetst, bestaande uit Europees- en Rijksbeleid, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 3 wordt de huidige situatie van het plangebied en de omgeving beschreven alsmede de inhoud van het uitvoeringsplan. Hoofdstuk 4 bevat een omschrijving van de deelaspecten. Hoofdstuk 5 geeft een beschrijving van de juridische regeling en hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid, het gevoerde overleg en de openbare voorbereidingsprocedure. Als bijlagen zijn opgenomen het inrichtingsplan fietspad, de Natuurtoets (flora- en faunaonderzoek alsmede de toets Natura2000-gebied) en een memo ongevallenanalyse.

Regels

De regels bevatten de regeling inzake het gebruik van de gronden, die in het plan zijn begrepen en de zich daarop bevindende of te realiseren bouwwerken. De regels zijn ingedeeld in vier hoofdstukken: inleidende regels, bestemmingsregels, algemene regels en overgangs- en slotregels. Het eerste hoofdstuk bevat onder andere definities van de gebruikte begrippen en regels omtrent de wijze van meten. Het tweede hoofdstuk bevat de bestemmingsregels inclusief dubbelbestemmingen. Het laatste hoofdstuk bevat onder meer regels met betrekking tot de algemene ontheffingsregels en de algemene wijzigingsregels.

2. Ruimtelijk beleid

2.1. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De 'Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte' is op 13 maart 2012 door de minister van Infrastructuur en Milieu vastgesteld. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwgomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

In de structuurvisie formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

Met name de laatste twee aspecten, betreffende bereikbaarheid en behoud van waarden, spelen in het voorliggende plan een rol van betekenis.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30 december 2011 (grotendeels) in werking getreden en omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de bufferzones, nationale landschappen, de Ecologische Hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Met het Barro maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Uit de regels en kaarten behorende bij het Barro kan worden afgeleid welke aspecten relevant zijn voor het ruimtelijke besluit.

In het onderhavige bestemmingsplan dient met name rekening te worden gehouden met de door het Rijk geformuleerde belangen inzake natuur (Ecologische Hoofdstructuur en Natura2000-gebieden).

2.2. Provinciaal beleid

Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg is zowel streekplan, waterhuishoudingsplan, milieubeleidsplan als verkeer- en vervoerplan en bevat ook de meer fysieke onderdelen van het economisch en welzijnsbeleid.

Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL, actualisatie 2011) geeft binnen het plangebied het Roerdal aan als Ecologische Hoofdstructuur (P1) en Natura2000-gebied. De landbouwgebieden tussen de N271 en het Roerdal zijn aangemerkt als vitaal landelijk gebied (P4). De terreinen ten oosten van het Roerdal zijn benoemd als Stedelijke Ontwikkelingszone (P8).

Binnen de Ecologische Hoofdstructuur (P1) mogen geen ingrepen en activiteiten plaatsvinden tenzij deze van groot maatschappelijk belang zijn en geen minder schadelijke alternatieven mogelijk zijn. Bij onvermijdbare ingrepen dient voor mitigatie (verzachting) en voor compensatie van de verloren natuurlijke oppervlakte (verbetering in de omgeving) te worden gezorgd. Wat betreft Natura2000-gebieden moet worden aangetoond dat geen substantiële beïnvloeding plaatsvindt. De opgehoogde strook boven de A73-tunnel is buiten het Natura2000-gebied gehouden.

Binnen de gebieden Vitaal Landelijk Gebied (P4) en Stedelijke Ontwikkelingszone (P8) is de aanleg van infrastructuur ten behoeve van fietsverkeer passend binnen de doelstellingen van het POL. In P4 wordt belang gehecht aan de verbreding van de plattelandseconomie door recreatief medegebruik, wat door de voorgenomen fietsvoorziening zeker zal worden bevorderd. In de Stedelijke Ontwikkelingszone staan groenvoorzieningen en recreatief gebruik voorop.

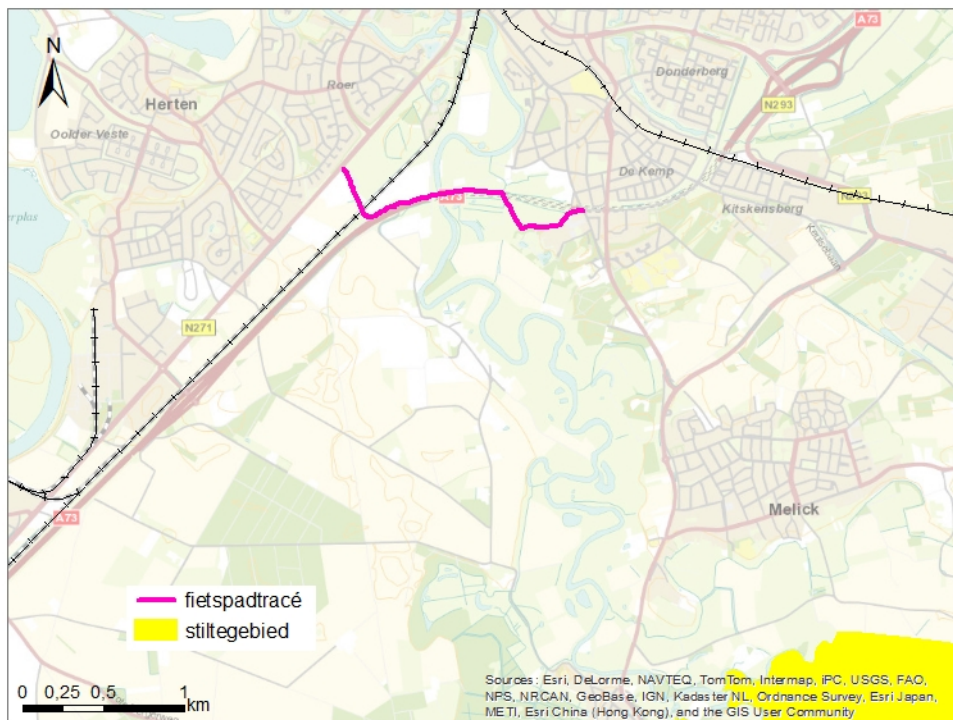
De POL-kaart Groene Waarden geeft het Roerdal aan als hydrologisch gevoelig en als (beek)dalen en laagtes buiten het Maasdal. Een smalle strook in het Natura2000-gebied direct ten oosten van de Roer (onderdeel Stedelijke Ontwikkelingszone) valt buiten het (beek)dal.

De Roer zelf is een beek met een Specifiek Ecologische Functie. Bij dit type beken wordt met voorrang gezorgd voor behoud en herstel van de natuurlijke waterkwaliteit en systeemeigen processen als vrije meandering en vismigratie.

De POL-kaart Kristallen Waarden geeft het gehele gebied ten westen en ten oosten van de Roer aan als Grondwaterbeschermingsgebied en Boringsvrije Zone. Het gebied ten

westen behoort tot de Roerdalslenkzone II en het gebied ten oosten tot Zone III. Boringen dieper dan 30 m, respectievelijk 80 m zijn niet toegestaan zonder melding bij Gedeputeerde Staten (Omgevingsverordening Limburg).

Het plangebied valt niet binnen de Stiltegebieden (zie figuur 2).



figuur 2.

Kristallen Waarden

Binnen de EHS-gebieden zijn (recreatieve) routestructuren voor medegebruik aanvaardbaar mits dit binnen ecologische randvoorwaarden plaatsvindt en geen visueel-landschappelijke of cultuurhistorische waarden worden geschaad.

Het verkeer- en vervoerbeleid in het POL geeft het fietsen weer als een belangrijk alternatief voor het gebruik van de auto. Vooral voor afstanden tot 7,5 km. De provincie verzorgt randvoorwaarden zodat de gemeenten dit beleid kunnen invullen. Daarnaast zet de provincie zich ook in voor het bevorderen van het recreatief fietsverkeer door het stimuleren van regionale netwerken.

2.3. Regionaal beleid

Waterschap Roer en Overmaas

Aangezien het plangebied ook betrekking heeft op het Roerdal wordt het voorgenomen plan ook geconfronteerd met het beleid van het Waterschap Roer en Overmaas. Dit betekent allereerst dat in het kader van de Waterwet een vergunning moet worden

aangevraagd voor het kruisen van de rivier met een brug. Verder moet daarbij rekening worden gehouden met de keur en het gegeven dat een natuurlijk oeverbeheer met afslag en aanwas wordt voorgestaan. Tenslotte mogen stroombelemmeringen niet tot waterstandverhoging leiden.

De rivier heeft een specifiek ecologische hoofdfunctie met een nevenfunctie als viswater en een recreatieve nevenfunctie voor de kanovaart. De Roer heeft een herinrichtingszone van 5 tot 25 m aan beide zijden van de watergang.

Het beheer zoals hiervoor omschreven is vastgelegd in het Waterbeheerplan 2010-2015 en in de keur (1994). Om te beoordelen of hieraan wordt voldaan moet een Watertoets in dit bestemmingsplan worden opgenomen.

De gemeentebesturen van Roermond en Roerdalen hebben afgesproken samen te werken bij de ontwikkeling van een fietsverbinding over de Roer tussen de N271 en de Heinsbergerweg.

2.4. Gemeentelijk beleid

Het plangebied betreft de Gemeenten Roermond en Roerdalen.

2.4.1. Gemeente Roermond

Bestemmingsplannen

Het voorgenomen plangebied strekt zich uit over een gedeelte van het vigerende bestemmingsplan Buitengebied Roerdal.

Het voorgenomen tracé betreft hierbij de volgende bestemmingen:

- Agrarisch met waarden – agrarische functie met natuur- en landschapswaarden (Roerdal);
- Verkeer (A 73)
- Sport (voormalige voetbalvelden RFC ten noorden van de Leropperweg);
- Water (Roer);

Verder betreft het de dubbelbestemming:

- Waterstaat - waterhuishoudkundige en/of waterstaatkundige functie (Roerdal).

Bij deze bestemmingen gaat het ter plaatse van de Leropperweg om een strook van enkele meters; in het Roerdal om een zone van circa 10 m.

Natuurvisie Roermond-West

De status van de natuurvisie is het best te omschrijven als een samenhangend projectdocument waaruit initiatieven voor de realisatie van een ecologische infrastructuur voor de Gemeente Roermond kunnen worden geput. Deze ecologische infrastructuur is gebaseerd op de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PES). De ecologische infrastructuren uit de natuurvisies west en oost sluiten op elkaar aan. Binnen de Ecologische Hoofdstructuur is onderscheid gemaakt tussen systeemgerichte natuursoortgerichte natuur en een structuur gericht op belevingswaarden. Binnen het plangebied zijn aanwezig: systeemgerichte natuur (groen) en soortgerichte natuur (groen/wit gestreept). De gebiedsaanduidingen zijn opgenomen in figuur 2.

Om invulling te geven aan de realisatie van de Ecologische Infrastructuur Roermond-West is een Uitvoeringsprogramma natuurvisie Roermond-West samengesteld. In dit uitvoeringsprogramma zijn, naast inrichtings- en beheervoorstellen, tevens projecten opgenomen gericht op handhaving, implementatie, educatie en communicatie.



figuur 3.

Uitsnede Natuurvisie Roermond-West

Fietsnota

De fietsplannen zoals verwoord in de Beleidsnota Verkeer en Vervoer van de Gemeente Roermond zijn uitgewerkt in de Fietsnota. In deze gemeentelijke beleidsnota is het beleid uitgezet om tot een pakket van maatregelen te komen waarmee de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid voor het fietsverkeer kan worden verbeterd. Bij het stimuleren van het fietsverkeer wordt de ketenbenadering als uitgangspunt gehanteerd. Dit betekent dat naast de fietsroute zowel de activiteiten bij de start als op plaats van bestemming een rol spelen in de stimuleringsaanpak van het fietsgebruik.

De Fietsnota bestaat uit twee delen:

1. fietsroutes;
2. fietsparkeren.

Voor dit bestemmingsplan is alleen het onderdeel 'fietsroutes' relevant.

Fietsroute 5 betreft het onderhavige plan. Deze route voorzagt in een fietspad op het tunneldak van de A73. Hiermee wordt de verbinding door het Roerdal tussen de Maastrichterweg/Geuljanslaan en de Heinsbergerweg/Sint Wirosingel bewerkstelligd. Thans wordt dit tracé voor een groot deel gevolgd.

2.4.2. Gemeente Roerdalen

Bestemmingsplannen

Het voorgenomen plangebied betreft het vigerende bestemmingsplan Rijksweg 73 Zuid. In dit bestemmingsplan kan van bestaande wegen gebruik worden gemaakt, behalve nabij de Roer. Hier moet de agrarische bestemming worden vervangen.

Ontwerp Structuurvisie Roerdalen 2030 (2011)

Deze visie is 20 december 2012 door de Raad vastgesteld. Aangegeven wordt dat het buitengebied moet worden benut voor recreatief medegebruik, ook uit toeristisch-recreatief oogpunt, met name wat betreft fietsen en wandelen. Natuurwaarden moeten hierbij worden ontzien. Grootschalige voorzieningen zijn in kwetsbare gebieden ongewenst.

3. Ruimtelijke en functionele structuur

3.1. Bestaande landschappelijke structuur

Het voorgenomen tracé loopt tussen Maastrichterweg en Heinsbergersweg door een oud cultuurlandschap waarin drie delen kunnen worden onderscheiden: het oudbouwlandgebied ten westen van het Roerdal, het Roerdal zelf en de hogere stuifzandgronden ten oosten van het Roerdal.

De hooggelegen oude bouwlanden, vroeger behorend tot het gehucht Roer en ook thans nog tot de solitaire hoeve Jongenhof, vertonen lokaal depressies. Deze laagten betreffen fossiele, thans relatief hooggelegen oude Roermeanders uit de tijd dat Roer en Maas nog één vlechtend systeem waren. Het is een landbouwgebied waarin de openheid centraal stond maar dat thans regelmatig voor laagstamfruit wordt gebruikt.

Het Roerdal zelf is een 3 tot 5 m lager gelegen rivierdal dat op de meeste plaatsen door duidelijke steilranden wordt begrensd. Binnen het dal treffen we globaal gesteld drie niveaus aan: de lagere dalbodem, slenken en laagtes en zogenaamde ohé's.

De lagere dalbodem heeft een gemiddelde hoogteligging, is meestal weiland en overstroomt bij hogere afvoeren van de Roer. Tussen het verzorgingstehuis Camillus en de woonwijk Kapel in het Zand betreft dit de oude meanderzone Gulicker Weide, waar ondergronds de A 73 loopt. De tunnel is hier afgedekt met een groot grondlichaam, dat omhoog gaat richting Heinsbergerweg tot ca 4m boven maaiveld.

De slenken en laagtes staan het eerst onder water bij overstromingen en bevatten oude rivierarmen, zijn drassig en vaak bos of natuurgebied, vanouds met populieren.

De ohé's vormen lichte opduikingen en werden vaak ingedijkt om te kunnen worden gebruikt als vruchtbaar bouwland. Het zijn meestal open akkerbouwgebieden met soms randbeplanting. Bij het lyceum liggen hierop een sportveld en de thans verlaten hoeve 'Schöndeln', welke door een tweetal oprijlanen met de Heinsbergerweg was verbonden. De zuidwestelijke eikenlaan (Laan van Schöndeln) bestaat nog. De noordelijke laan liep naar de noordpunt van de Slousweg en is alleen door verkaveling en beplanting herkenbaar.

Een belangrijke landschappelijke karakteristiek van het Roerdal is het ontbreken van bebouwing, behalve incidenteel in de rand in de vorm van een bijzondere hoeve.

Het stuifzandgebied aan de oostzijde vormt plaatselijk een markante grens van het dal door tot 10 m hoge met bos begroeide stuifzandheuvelds. Hierop liggen verschillende instellingen voor onderwijs en gezondheidszorg die ontsloten zijn vanaf de Heinsbergerweg.

3.2. Het voorliggende plan

Zie bijlage 1.

Het voorliggende plan betreft een verbinding voor langzaam verkeer (fietsers, wandelaars en licht onderhoudsverkeer) tussen de woonwijken in Roermond Zuid en Roermond Zuidoost, waarbij het Roerdal moet worden gekruist. De verbinding is van bijzonder belang voor de schoolgaande jeugd op het traject Roermond Zuid – lyceum Schöndeln / Praktijkonderwijsschool maar ook van betekenis voor woon-werkverkeer naar het bedrijventerrein Roerstreek via het fietspad langs de Wirosingel.

Vanaf de N271 (Maastrichterweg) zal tot de aansluiting op de dienstweg van Rijkswaterstaat halverwege de tunnelkruising de bestaande Leropperweg worden gevolgd. Tot de spoorlijn middels een reconstructie waarbij de verharding met 1 à 2 m wordt verbreed tot 7,5 m en waarbij aan beide kanten een fietssuggestiestrook van 1,50 m wordt gemarkeerd. Op de bestaande recente omlegging over de tunnelbak behoeft alleen de suggestiestrook te worden aangebracht. De 60-km weg wordt verder om de circa 150 m voorzien van drempels, waarbij de aansluiting op de dienstweg, waar fietsers moeten oversteken, als een verhoogd plateau wordt uitgevoerd. Vanaf de Leropperweg, eerst over de dienstweg van Rijkswaterstaat en dan door het Roerdal naar de Heinsbergerweg betreft de nieuwe route een zuiver fietspad waarop geen ander verkeer, ook geen landbouwverkeer, wordt toegelaten. De constructie van de brug wordt fysiek, met neerklapbare palen, afgeschermd en is alleen toegankelijk voor licht onderhoudsverkeer.

Het Roerdal wordt binnen haar primaire overstromingsgrenzen, vanaf de interne landbouwweg van de Jongenhof die hier de westelijke roerdalrand vormt tot de kade aan de overzijde, geheel als brug gekruist. Gekozen is voor een slanke brug op jukken die circa 2 m boven maaiveld ligt (niveau van het landbouwweggetje) en zo min mogelijk opvalt in het landschap van het Roerdal. Daarom een neutrale grijs tot bruine uitstraling, zoveel mogelijk in hout en met een leuning van cortenstaal. De verlichting ingebouwd in de paaljukken met natuurvriendelijke frequentie en de mogelijkheid van detectie. De totale bruglengte bedraagt ruim 75 m, waarin een vlakke overspanning van 2 maal 24 m over de rivier en aan beide zijden circa 10 m oever. Daartoe komt er 1 gestroomlijnde middenpijler in de rivier.

De keuze voor dit tracé, met mitigerende en compenserende maatregelen is beschreven in de bijlage Natuurtoets.



figuur 4.

Tracé fietspad op luchtfoto

De gekozen constructie zorgt ervoor dat ook bij hoge afvoeren slechts enkele millimeters waterstandverhogingen plaatsvinden. Verder kunnen zodoende ook natuurlijke processen hun gang blijven gaan en worden ecologische verbindingen nergens verbroken. Uiteraard zal het gebruik altijd enige verstoring met zich meebrengen.

Aan de oostzijde van de Roer kunnen in het agrarisch gebied bestaande perceelgrenzen en deels bestaande veldwegen worden gevolgd waardoor de landschappelijke en cultuurhistorische situatie niet wezenlijk wordt aangetast. Aan de oostzijde van de Roer wordt eerst de ondergrondse tunnel gevolgd en vervolgens naar het zuiden via de Slousweg aangesloten op de Wirosingel.

De aanliggende fietsstroken langs de Leropperweg worden in roodgetint asfalt uitgevoerd. Het vrijliggende fietspad in het Roerdal wordt ook uitgevoerd in asfalt maar voor de landschappelijke inpassing afgewalst met ingestrooid zeer fijn Maaspaelgrint.

Landschappelijke inpassing vindt verder plaats door beplanting bij de Roerkruising, en langs het tracé in het Roerdal. Bij de Roerbrug wordt een boomgroep rond het landhoofd geplaatst. Het tracé naast de tunnel wordt begeleid door een bomenrij en buiten de stroombaan ook door een meidoornhaag.

Een punt van aandacht vormen de kruisingen met agrarisch werkverkeer voor de boerderijen Jongenhof en Armenhof, respectievelijk aan de west- en oostzijde van de Roer. In overleg met deze gebruikers zullen passende verkeerskundige voorzieningen worden getroffen .

4. Omschrijving deelaspecten

4.1. Milieu

In deze paragraaf worden de milieuaspecten beoordeeld in relatie tot de voorgenomen aanleg van de fietsverbinding.

4.1.1. Bodem

In verband met de uitvoerbaarheid van het plan dient op grond van de Wet Ruimtelijke Ordening te worden aangegeven of de bodemkwaliteit geschikt is of gemaakt kan worden voor de beoogde bestemmingen. Ten behoeve van de aanleg van de fietsverbinding is een bodemonderzoek uitgevoerd, dat benodigd is alvorens een omgevingsvergunning (aanlegvergunning) kan worden afgegeven (Verkennd bodemonderzoek nieuw fietspad tussen Maastrichterweg en Heinsbergerweg te Roermond en Roerdalen, rapportnr. MC I20620 ROI Versie 2.0 d.d. 25-07-2013)

Conclusie

Over het algemeen volgt uit het onderzoek dat er geen belemmeringen bestaan voor de uitvoering van het project fietspad:

- Over het algemeen komen in de bermen en de fundaties, alsook in de bovengrond lichte verontreinigingen voor
- De bovengrond voldoet aan de achtergrondwaarde of er zijn marginale overschrijdingen van deze waarde
- Er is geen asbest aangetroffen
- Het asfalt is teerhoudend

4.1.2. Geluid

De voorgenomen fietsverbinding is zelf geen geluidgevoelig object. Anderzijds gaat het niet om een reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder.

Het vrijliggende fietspad in het Roerdal en de doortrekking naar de Heinsbergerweg betreft geen stiltegebied conform het Provinciaal Omgevingsplan Limburg. Geluideffecten van gemotoriseerde fietsers (brommers) kunnen effecten hebben op de fauna. Als uit monitoringsonderzoek blijkt dat hier problemen liggen kan de verbinding na zonsondergang gesloten worden verklaard voor bromfietsers.

Conclusie

Wat betreft geluidhinder zijn eventuele problemen te voorkomen.

4.1.3. Luchtkwaliteit

Op de Leropperweg zal de snelheid van het gemotoriseerd verkeer afnemen door de nieuwe inrichting met drempels en suggestiestroken.

In het Roerdal zal de uitstoot van schadelijke stoffen in uiterst geringe mate toenemen door het snorfietsverkeer.

Conclusie

De luchtkwaliteit zal niet in betekenende mate worden beïnvloed.

4.2. Externe veiligheid

Inleiding

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water, spoor en door buisleidingen.

Beleidskader

Op bovenstaande categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Het huidige beleid voor transport over weg, water en spoor staat beschreven in de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (cRvgs), die op termijn vervangen zal worden door het 'Besluit transportroutes externe veiligheid' (Btev).

Het beleid met betrekking tot het gebruik en opslag van gevaarlijke stoffen bij bedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). In het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) is het beleid beschreven inzake buisleidingen.

Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge

samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

Plaatsgebonden Risico (PR)

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

Groep risico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve.

Verantwoordingsplicht

Voor elke verandering van het groepsrisico in het invloedgebied dient verantwoording afgelegd te worden, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van de verandering in de besluitvorming betrokken is. Naast de omvang van het groepsrisico dienen andere kwalitatieve aspecten meegewogen te worden in de beoordeling van de aanvaardbaarheid van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen onder andere zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Een verplicht onderdeel in de invulling van de verantwoordingsplicht is advies vragen aan Veiligheidsregio Limburg Noord (Regiobureau Brandweer) bij een aantal ruimtelijke procedures.

Visie externe veiligheid Roermond

In de Visie externe veiligheid Roermond (kortweg Visie), die op 10 juni 2010 door de gemeenteraad van Roermond is vastgesteld, zijn de ambities en de visie van de gemeente geformuleerd, die gebruikt worden bij de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid binnen de gemeente. Bovendien zijn in de Visie planologische kaders opgesteld voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Risicovolle activiteiten

Ten behoeve van de aanleg van het fietstracé (verder kortweg aangeduid met tracé of plangebied) heeft er een inventarisatie plaatsgevonden van de risicovolle activiteiten, zoals risicovolle bedrijven (waaronder Bevi-bedrijven), transportroutes voor gevaarlijke stoffen en buisleidingen, in of nabij het tracé. Bij de inventarisatie is gebruik gemaakt van de Visie externe veiligheid Roermond en de provinciale risicokaart. De resultaten worden hieronder beschreven.

Risicovolle bedrijven

In de directe nabijheid van het tracé zijn momenteel geen Bevi-bedrijven aanwezig. De dichtstbijgelegen Bevi-inrichting is een LPG-tankstation aan de Maastrichterweg 3 te Roermond. Dit LPG-tankstation ligt op meer dan 1100 m van het plangebied. Op ruim 1500 m van het plangebied is aan Rijksweg 46 te Herten een ander LPG-tankstation gelegen. Op nog grotere afstand liggen het BRZO-bedrijf Solvay en het transportbedrijf voor het vervoer van gevaarlijke stoffen Van der Lee. De plaatsgebonden risicocontouren van bovengenoemde inrichtingen overlappen het plangebied niet.

Op circa dan 350 meter van het tracé ligt in de gemeente Roerdalen een bovengrondse propaantank. De PR 10⁻⁶-contour en het invloedgebied van deze propaantank strekken zich niet uit tot over het plangebied.

Buisleidingen

Binnen de grenzen van het plangebied zijn geen buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen aanwezig. De dichtstbijzijnde buisleidingen zijn gelegen op meer dan 700 meter van het tracé. Derhalve kan worden gesteld dat het plangebied niet is gelegen binnen een PR 10⁻⁶-contour of een invloedgebied van een buisleiding voor het transport van gevaarlijke stoffen.

Transport gevaarlijke stoffen over de weg

Het tracé grenst aan de Maastrichterweg. Sinds de volledige ingebruikname van de A73 is de Maastrichterweg (N271) niet meer aangewezen als route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De Maastrichterweg wordt gebruikt als bevoorradingsroute voor het LPG-tankstation aan Maastrichterweg 3 te Roermond. Hierdoor vindt er in de directe nabijheid van het tracé in beperkte mate transport plaats van gevaarlijke stoffen. De vervoersintensiteit van gevaarlijke stoffen over de Maastrichterweg blijft echter ruim onder de "vuistregels externe risico's transport gevaarlijke stoffen" die zijn opgenomen in de concept Handleiding Risicoanalyse Transport een uitgave van Rijkswaterstaat (Ministerie Infrastructuur en Milieu, d.d. 1 november 2011). Uit voornoemde handleiding kan worden afgeleid dat de Maastrichterweg geen PR 10⁻⁶-contour heeft.

Het tracé raakt de A73 via de bestaande Leropperweg en de dienstweg. De A73 is aangewezen als route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De plaatsgebonden risicocontour (PR 10⁻⁶-contour) van de A73 bedraagt ter plaatse van het plangebied 0

meter. Het tracé wordt niet aangemerkt als een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object. Derhalve is er met betrekking tot het plaatsgebonden risico geen probleem.

Uit het in 2009/2010 in opdracht van de gemeente Roermond uitgevoerde "Onderzoek externe veiligheid Ruimtelijke ontwikkelingen langs de A73 te Roermond" blijkt dat het groepsrisico ten gevolge van de A73 ter plaatse van de ongelijkvloerse kruising A73 met het tracé lager is dan 10% van de oriëntatiewaarde.

Over de overige wegen in de omgeving van het tracé vindt slechts (zeer) incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De vervoersintensiteiten van gevaarlijke stoffen over de overige wegen blijven ruim onder de vuistregels zoals vermeld in de eerder genoemde concept Handleiding Risicoanalyse Transport. Er is voor deze wegen geen PR 10^{-4} -contour aanwezig. Uit de vuistregels van bovengenoemde Handleiding kan verder worden afgeleid dat het groepsrisico ten gevolge van de Maastrichterweg en de overige wegen, lager is dan 10% van de oriëntatiewaarde in de bestaande en nieuwe situatie.

Het aantal personen binnen het invloedgebied van de A73 dat in het kader van de berekeningen van het groepsrisico meegenomen dient te worden neemt niet toe. Verkeersdeelnemers tellen namelijk niet mee bij de berekeningen voor de bepaling van de omvang van het groepsrisico.

Transport gevaarlijke stoffen over het spoor

Het spoorbaanvak Roermond-Sittard, waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt door het tracé gekruist. De plaatsgevonden risicocontour (PR 10^{-4} -contour) van dit spoorbaanvak strekt zich ter plaatse uit tot over het plangebied. Binnen het plangebied zijn echter geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig en/of geprojecteerd. Derhalve is het geen probleem dat de PR 10^{-4} -contour zich uitstrekt tot over het plangebied.

Het tracé ligt binnen het invloedgebied van voornoemd spoorbaanvak. Op basis van eerder in de nabijheid van het tracé uitgevoerde externe veiligheidsonderzoeken alsmede de berekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het Basisnet Spoor kan worden geconcludeerd dat het groepsrisico de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet zal overschrijden in de bestaande situatie.

Door het voorgenomen tracé verandert de omvang van het groepsrisico als gevolg van de aanwezigheid van de spoorlijn Roermond-Sittard niet. Het aantal personen binnen het invloedgebied van bovengenoemde spoorlijn dat in het kader van de berekeningen van het groepsrisico meegenomen dient te worden neemt niet toe. Verkeersdeelnemers tellen namelijk niet mee bij de berekeningen voor de bepaling van de omvang van het groepsrisico.

Transport gevaarlijke stoffen over het water

Transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water zijn gelegen op grote afstand van het tracé.

Het groepsrisico

De omvang van het groepsrisico ter plaatse van het tracé verandert niet. De oriënterende waarde van het groepsrisico wordt in de bestaande en nieuwe situatie niet overschreden.

Verantwoording

De verantwoordingsplicht voor het groepsrisico is niet van toepassing omdat er door de ontwikkeling van het tracé geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied van risicovolle activiteiten worden gesitueerd en er ook geen verandering zal plaatsvinden van de omvang van het groepsrisico. Bovendien wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico ter plaatse van het tracé niet overschreden.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid levert geen belemmeringen op voor de ontwikkeling van het tracé.

4.3. Waterhuishouding

De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijk planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het plangebied ligt binnen het beheergebied van het Waterschap Roer en Overmaas, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Bij het tot stand komen van dit bestemmingsplan wordt overleg gevoerd met de waterbeheerder over deze waterparagraaf. De opmerkingen van de waterbeheerder worden vervolgens verwerkt in deze waterparagraaf.

Als in de toekomst ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden, is het uitgangspunt dat de waterhuishoudkundige situatie niet mag verslechteren. Voor werken en werkzaamheden in of nabij beken, watergangen, dijken en andere waterstaatwerken zal in het kader van de Waterwet een vergunning of ontheffing moeten worden aangevraagd bij de waterbeheerder. Deze stelt eisen aan de werken en werkzaamheden.

Wat betreft de waterhuishouding moet met een drietal aspecten rekening worden gehouden, namelijk hemelwaterafvoer, het stroomgebied van de Roer en de boringvrije zone van de Roerdalslenk.

De hemelwaterafvoer van de Leropperweg en het fietspad door het Roerdal vindt plaats

naar de bermen en plaatselijk aanwezige c.q. aan te leggen zakgreppels. Het grondwater langs de bestaande weg en in het Roerdal bevinden zich op respectievelijk >5m en >2m beneden maaiveld. Het afwateringsontwerp zal worden afgestemd op de aanwezige doorlatendheid waarbij een bui T=25 als maatstaf wordt gehanteerd.

Het aan te leggen fietspad mag niet leiden tot noemenswaardige waterstandsverhogingen in het stroomgebied van de Roer. Daarom wordt in de stroombaan van het lagere Roerdal het fietspad als een brug op jukken uitgevoerd waarbij de onderkant van de liggers 50cm boven de hoogwaterstand blijft bij een maximaal verwachte afvoer van 180 m³/sec . Om toch de oevers van de Roer geheel te ontzien, maar zeer kostbare lange overspanningen en landschappelijk ongewenste hoge constructies te voorkomen heeft het waterschap ingestemd met 1 slanke gestroomlijnde pijler in het midden van de rivier. Buiten de stroombaan wordt het pad vrijwel op maaiveld aangelegd. Ter compensatie van het verlies aan bergend vermogen door het westelijk landhoofd zal elders een terrein worden verlaagd. Bij uitzonderlijk hoge waterstanden kan het fietspad hier overstromen en tijdelijk worden afgesloten. De ligging op jukken laat ook natuurlijke a-biologische processen in de meanderzone ongemoeid. Voor bouw en aanleg zal een vergunning conform de keur van het Waterschap Roer en Overmaas moeten worden verkregen.

De boringvrije zone begint op 30 m., respectievelijk 80 m minus maaiveld en betekent dus geen enkele belemmering. De paaljukken behoeven slechts enkele meters diep te worden geheid.

Conclusie

Wat betreft de waterhuishouding zijn nauwelijks problemen te verwachten en mogelijke problemen oplosbaar.

4.4. Cultuurhistorie

4.4.1. Historische geografie

Tussen Maastrichterweg en Roerdal worden bestaande wegen gevolgd. In het Roerdal volgt het voorgenomen tracé de bestaande historische verkaveling zodat hier geen cultuurhistorische waarden worden geschaad. Een deel van het tracé loopt over de vroegere Slousweg, die als oude veldweg opnieuw wordt benut.

Conclusie

Historisch geografische waarden worden niet geschaad en deels zelfs versterkt

4.4.2. Archeologie

De Nota Archeologie 2011 van de Gemeente Roermond, vormt de basis voor het gemeentelijk archeologiebeleid. De bijbehorende beleidskaart geeft binnen het plangebied zowel Roerdal als hoge gronden ten westen ervan aan als gebied met een hoge verwachtingswaarde. De onderliggende Archeologische atlas geeft op de bijbehorende beleidskaart een meer gedetailleerde indeling waarbij het lage Roerdal is weergegeven met een lage verwachtingswaarde, maar de mogelijkheid van aan water gerelateerde relictten. In het voorliggende bestemmingsplan zal voor de gronden buiten en op de rand van het Roerdal een dubbelbestemming (tevens Archeologie) worden opgenomen. In het Roerdal kan de gemeente op basis van haar archeologiebeleid nadere onderzoekseisen stellen.

De Gemeente Roerdalen geeft in het in procedure zijnde Bestemmingsplan Buitengebied ook aan dat de hogere gronden naast het Roerdal archeologisch waardevol zijn en integraal moeten worden beschermd. Daartoe is in dat in procedure zijnde plan ook een dubbel bestemming Waarde - Archeologie opgenomen met regels die deze bescherming waarborgen.

In het voorliggende plan zullen op het grondgebied van beide gemeenten deze recente regels in essentie worden overgenomen. Alsdan wordt archeologisch onderzoek vereist indien de bodem dieper dan 40 cm wordt geroerd. Naar verwachting zal dit niet voorkomen.

Conclusie: archeologische waarden zullen voldoende worden beschermd.

4.5. Flora en fauna

Zie bijlage 2.

In het onderzoek Flora- en fauna/Toets Natura 2000-gebied is een drietal tracéopties vergeleken. Het voorgenomen tracé betreft de meest milieuvriendelijke variant. Hierbij wordt geconcludeerd dat de aanleg van het fietspad niet leidt tot significante invloed op de EHS/Natura 2000-gebied. Met name de kruising met de Roer vindt plaats op de minst gevoelige plek ter plaatse van het tunneltracé van de A73. Effecten worden verzacht door mitigerende maatregelen en landschappelijke inpassing waardoor de kwaliteit van het beheersgebied wordt verhoogd. Voor de das wordt een ontheffing in het kader van de flora- en faunawet aangevraagd.

4.6. Landschapswaarden

Landschapswaarden zijn op twee manieren in het geding: de keuze van het tracé en de uitvoeringswijze wat betreft vormgeving en materiaalgebruik. Ook de landschappelijke inpassing met beplanting speelt hierbij een rol.

Het fietspad betreft alleen in het Roerdal een nieuw tracé. Hier worden bestaande perceelgrenzen en de bestaande Slousweg gevolgd. Zodoende is de impact op het landschap gering. Langs het gehele tracé wordt boom- of haagbeplanting aangebracht. Met name de kruising (ruim 75 m) met de stroombaan in het lagere Roerdal stelt hoge landschappelijke eisen. Om deze reden is hier gekozen voor een low-profile, vakwerkbrug met bijpassende aanbruggen op paaljukken in volledig horizontale uitvoering. Het materiaalgebruik zo natuurlijk en milieuvriendelijk mogelijk, in hoofdzaak hout, met stalen onderdelen, in een grijs tot bruine tint.

Voor de rest komt het tracé, na de kruising met de kade aan de oostkant van de rivier, via een aarden landhoofd op maaiveld met waar strikt nodig greppels voor de opvang van hemelwater. Waar afscheidingen gewenst zijn worden dit zo veel mogelijk meidoornhagen, die door hun ligging de waterafvoer niet beperken.

Het tracé zal in het Roerdal in asfalt worden uitgevoerd maar zodanig afgewerkt met zeer fijn grind dat een natuurlijke uitstraling ontstaat.

Voor een goede landschappelijke inpassing zal op markante punten, zoals aan beide zijden van de Roerbrug, een boomgroep worden geplaatst. Ook de oversteek van het dal zal met een bomenrij en plaatselijk een haag worden begeleid. Bovendien wordt hier een overhoek verlaagd en bestemd tot natuur.

Conclusie

Tracé en materiaalgebruik worden landschappelijk zo verantwoord mogelijk uitgevoerd en ingepast.

4.7. Verkeer en infrastructuur

Het voorliggende plan voorziet in een grote behoefte voor het fietsverkeer voor schoolgaande jeugd, voor woon-werkverkeer en voor recreatie en toerisme. Daarnaast vormt het pad een korte en aantrekkelijke verbinding tussen de zuidelijke woonwijken aan west- en oostkant van het Roerdal.

Het aanliggende fietspad met suggestiestroken, drempels/plateau en een maximumsnelheid van 60 km voor het gemotoriseerde verkeer bevordert bovendien de verkeersveiligheid op dit deel de Leropperweg. Met name voor de schoolgaande jeugd is de voorgenomen verbinding een grote verbetering wat betreft verkeersveiligheid. Zie ook bijlage 3.

De overweg in de Leropperweg ter plaatse van de spoorlijn zal aan het fietsverkeer worden aangepast.

Voor de twee kruisingen met agrarisch werkverkeer zullen in overleg met de gebruikers passende voorzieningen worden getroffen.

Conclusie

Wat betreft overige infrastructuur zijn geen problemen te verwachten anders dan dat bij de wegverbreding mogelijk ondergeschikte kabels of leidingen moeten worden verplaatst.

5. Juridische planopzet

5.1. Inleiding

Het beleid zoals hiervoor verwoord, is vertaald in de regels en de bijbehorende verbeelding. Daarbij worden regels gegeven voor het bouwen van bouwwerken en voor het gebruik van de bouwwerken en de onbebouwde gronden.

Om voldoende inzicht te krijgen in de juridische opzet worden hierna de systematiek en de inhoudelijke bepalingen nader toegelicht.

Het voornemen voor het fietspad Roerdal strekt zich uit over twee gemeenten, Roermond en Roerdalen, en bestaat dus uit twee bestemmingsplannen met ieder eigen IMRO-codes.

Aangezien het voornemen één ondeelbaar project betreft is de toelichting voor beide gemeentes identiek zodat de samenhang duidelijk is.

Aangezien de bestemming Natuur niet in de gemeente Roerdalen voorkomt zijn de betreffende regels daar vervallen. De verbeelding is voor beide gemeenten uiteraard verschillend.

5.2. Analoge verbeelding

Het bestemmingsplan legt de bestemmingen juridisch situatief vast in een plankaart, verbeelding geheten. Op deze verbeelding zijn de grenzen van de bestemmingen weergegeven. Deze begrenzingen vormen tevens de plangrens

5.3. De planregels

De regels zijn als volgt ingedeeld.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels (artikelen 1 en 2).

Artikel 1 geeft een omschrijving van de in de regels voorkomende begrippen.

Artikel 2 geeft aan op welke wijze dient te worden gemeten.

Deze begripsomschrijvingen en regels voor het meten verkleinen de interpretatievrijheid en vergroten zodoende de duidelijkheid en rechtszekerheid.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels (artikelen 3, 4, 5 en 6)

Artikel 3 met de bestemming natuur betreft gronden die als compensatie voor de aanleg van het fietspad dienen en waarop een poel wordt gerealiseerd en afschermende beplanting aangebracht.

Deze bestemming betreft alleen de Gemeente Roermond en is in de Gemeente Roerdalen niet van toepassing.

De artikelen 4 en 5 betreffen de twee onderscheiden bestemmingen voor het fietspad.

Artikel 4 bepaalt dat het vrij liggende fietspad in het Roerdal alleen voor fietsverkeer is bestemd; verder worden hier de hoogtes van bouwwerken beperkt.

Artikel 5 'verkeer' heeft betrekking op het gedeelte waar de fietser medegebruiker van een weg voor gemotoriseerd verkeer is.

Artikel 6 betreft het water van de Roer waar de bouw van een brug is toegestaan.

Artikelen 7 en 8 betreffen dubbelbestemmingen die voorrang hebben op de hiervoor genoemde bestemmingen. Artikel 7 betreft het gebied met archeologische waarde ten westen van het Roerdal. Artikel 8 betreft het inundatiegebied van de Roer waar natuurlijke processen als meandering moeten kunnen plaatsvinden. Op het inundatiegebied en de meanderzone is de Keur van het waterschap van toepassing.

Hoofdstuk 3 Algemene regels (artikelen 9, 10, 11, 12 en 13)

Artikel 9 betreft een standaardbepaling.

Artikel 10 betreft het verboden gebruik; het fietspad in het Roerdal moet uit een oogpunt van natuur en landschap niet kunnen worden gebruikt voor schadelijke activiteiten.

Artikel 11 betreft een vrijwaringszone ter bescherming van de A73- tunnel.

Artikel 12 betreft de bevoegdheid van Burgemeester en Wethouders om ontheffing te verlenen wat betreft de hoogte van bouwwerken, met name indien dit voor de overbrugging van de Roer noodzakelijk zou zijn.

Artikel 13 betreft de bevoegdheid van Burgemeester en Wethouders om de begrenzing van het plan met enkele meters te wijzigen indien dit nodig of gewenst is voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels (artikelen 14 en 15)

Artikel 14 geeft het overgangsrecht betreffende het gebruik weer.

Artikel 15 betreft de slotregel die de titel van de regels weergeeft.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.1.2. lid 1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) rust op de gemeente de verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan als sprake is van bouwplannen, aangewezen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een fietspad inclusief de daarbij behorende kunstwerken. Hierdoor is er geen sprake van een bouwplan aangewezen in het Bro en kan derhalve worden afgezien van het vaststellen van een exploitatieplan.

Artikel 3.1.6. Bro bepaalt dat de economische uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan moet worden onderzocht.

Het aan te leggen fietspad met bijbehorende kunstwerken zal in opdracht van en voor rekening van de Gemeente Roermond worden aangelegd, ook voor zover het fietspad ligt op het grondgebied van de Gemeente Roerdalen. Hierover zijn afspraken vastgelegd tussen beide gemeentes.

De Gemeenteraad van Roermond heeft een krediet beschikbaar gesteld voor de aanleg van het fietspad en alle daarbij behorende werkzaamheden, zoals voorbereiding en toezicht en de noodzakelijke grondaankopen.

Op grond van dit raadsbesluit is de dekking van de kosten gewaarborgd, waardoor de economische uitvoerbaarheid is verzekerd.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1. Vooroverleg (deels wettelijk ex artikel 3.1.1. Bro)

Het vooroverleg is vormvrij. Met de instanties is in de conceptfase veelvuldig overleg geweest. De resultaten zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Een samenvatting van de formele reacties is verwerkt in de Nota van Zienswijzen.

De provincie Limburg heeft in het voortraject meerdere malen aan tafel gezeten met het oog op de Ecologische Hoofdstructuur en het Natura 2000-gebied. Per mail van 26 juni 2013 heeft de provincie aangegeven in te kunnen stemmen met het ontwerpbestemmingsplan.

Met het Waterschap Roer en Overmaas heeft regelmatig overleg plaats gehad over de locatie van de brug, de plaats van de pijlers, het voorkomen van opstuwing en het

rekening houden met de natuurwaarden. Het Waterschap heeft bij brief van 22 mei 2013 aangegeven met het plan te kunnen instemmen.

Met Rijkswaterstaat is eveneens veelvuldig overlegd over hun randvoorwaarden betreffende tracé, belasting tunnel en toekomstig beheer aangrenzende natuurcompensatiegebied. Zij kunnen met het plan instemmen als bij de uitvoering met de beperkingen rond de tunnel rekening wordt gehouden. Een en ander zal in een beheersovereenkomst tussen Rijkswaterstaat, als eigenaar van het totale fietspadtracé, en de gemeenten worden vastgelegd.

Ook met de aangrenzende drie agrarische eigenaren/gebruikers is overlegd betreffende kruisende en aanliggende veldwegen, te plaatsen rasters, eventuele bedrijfsschade en het voorkomen van zwerfvuil. Problemen zijn tot tevredenheid van deze gebruikers opgelost.

Met het Lyceum Schöndeln is geen verder overleg gevoerd nu hun achteringang niet in het plan is opgenomen.

6.2.2. Zienswijzeprocedure

Het opgestelde ontwerpbestemmingsplan heeft gedurende zes weken (van 5 juni 2013 tot en met 16 juli 2013) ter inzage gelegen, na voorafgaande publicatie op 4 juni 2013 in de Trompetter en op www.roermond.nl en in de Staatscourant. Gedurende de periode van ter inzagelegging was het ontwerpbestemmingsplan digitaal raadpleegbaar op de websites www.ruimtelijkeplannen.nl en www.ruimtelijkeplannen.roermond.nl.

Gedurende de termijn van terinzagelegging heeft iedereen de mogelijkheid gehad zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan in te dienen. Voor de samenvatting van de ingediende zienswijzen en de inhoudelijke reactie daarop, wordt volledigheidshalve verwezen naar de 'nota van zienswijzen', in bijlage 5.

Bijlagen

Bijlage 1. Inrichtingsplan Fietspad Roerdal

Bijlage 2. Natuurtoets nr 001800-A

Bijlage 3. Memo betreffende ongevalleanalyse

Bijlage 4. Bodemonderzoek MC 120620 ROI

Bijlage 5. Nota van zienswijzen