

Ruimtelijke onderbouwing t.b.v.
omgevingsvergunning
'Verbreden brug Berg aan de Maas
over Julianakanaal'
gemeente Stein

status: verleend
datum: 13 mei 2014
projectnummer: 101580R.2012
adviseur: Rve



3D deel voorstelling

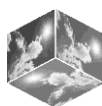


VONDERWEG 14, 5616 RM EINDHOVEN
TELEFOON 040 257 13 36 TELEFAX 040 257 02 90

AMERIKALAAN 70C, 6199 AE MAASTRICHT-AIRPORT
TELEFOON 043 326 16 60 TELEFAX 043 326 16 64

INFO@TONNAER.NL WWW.TONNAER.NL



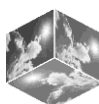


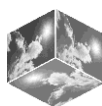
Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging plangebied	3
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	3
1.4	Leeswijzer	5
2	Gebieds- en projectbeschrijving	6
2.1	Gebiedsbeschrijving	6
2.2	Bestaande situatie brug	7
2.3	Variantenstudie	8
2.4	Planvoornemen	8
3	Beleidskaders	10
3.1	Inleiding	10
3.2	Rijksbeleid	10
3.3	Overkoepelend beleid	11
3.4	Gemeentelijke beleid	13
4	Sectorale aspecten	15
4.1	Inleiding	15
4.2	flora en fauna	15
4.3	Kabels en leidingen	15
5	Haalbaarheid	16
5.1	Financiële haalbaarheid	16
5.2	Maatschappelijke haalbaarheid	16
5.3	Conclusie	16
6	De procedure	17
6.1	De te volgen procedure	17
6.2	Vooroverleg	17
6.3	Verleend	18

Bijlagen

Bijlage 1: Overzichtstekening verbreding brug Berg







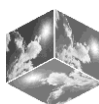
luchtfoto en ligging plangebied

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de oostzijde van de kern Berg aan de Maas bevindt zich ter plaatse van de Bergerweg een brug over het Julianakanaal. Deze brug is plaatselijk bekend als brug 'Berg'. In deze ruimtelijke onderbouwing zal verder dan ook worden gerefereerd aan brug Berg. De brug verbindt de kern Berg aan de Maas met de meer zuidelijk gelegen kern Urmond maar ook met de kern Stein en de stad Sittard. De gemeente Stein is voornemens om de brug hier te verbreden met de bijbehorende aansluitingen op de bestaande infrastructuur. Deze verbreding is noodzakelijk om aan weerszijde van de brug een fietspad van 2,5 meter te kunnen realiseren ten behoeve van de verbetering van de verkeersveiligheid. Momenteel is namelijk sprake van een gevaarlijke situatie, met name voor fietsers, aangezien het fietspad niet gescheiden is van de rijbaan (fietsuggestiestroken). De raad van de gemeente Stein is voornemens medewerking te verlenen aan de verbreding van de brug door een 'verklaring van geen bedenkingen' af te geven. Op basis van deze verklaring kan het college de omgevingsvergunning vervolgens verlenen.

De brug is gelegen op de grens van de gemeenten Stein en Sittard-Geleen. De werkzaamheden aan de brug en de aanleg van de aansluiting op het bestaande fietspad is deels gelegen op het grondgebied van de gemeente Sittard-Geleen. Het bestaande bouwwerk en de werkzaamheden ten behoeve van de beoogde verbreding zullen echter voornamelijk plaatsvinden op het grondgebied van de gemeente Stein. Het college van de gemeente Sittard-Geleen zal dan ook uit praktische overwegingen toestemming geven aan het college van de gemeente Stein voor de behandeling van de gehele aanvraag.





luchtfoto bestaande brug met fietssuggestiestroken (fietzers op rijbaan)

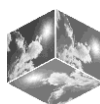
De verbreding van de brug past niet binnen de geldende gebruiks- en bouwregels van de ter plaatse geldende bestemmingsplannen. Burgemeester en wethouders zijn echter bevoegd om op basis van een goede ruimtelijke ordening en de verklaring van geen bedenkingen van de raad, af te wijken van het bestemmingsplan c.q. de bestemmingsplannen.

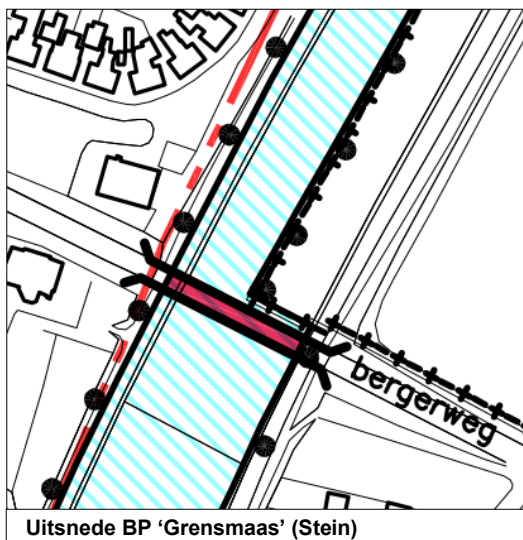
De benodigde omgevingsvergunning voor het afwijken van de bestemmingsplannen (handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening) kan slechts worden verleend indien is aangetoond dat de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en het besluit goed is gemotiveerd en onderbouwd. Het onderhavige document voorziet in de benodigde beargumentering en is opgesteld conform de eisen die de gemeente Stein stelt aan een dergelijke ruimtelijke onderbouwing.

De aanvraag voor een omgevingsvergunning heeft naast het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening ook betrekking op:

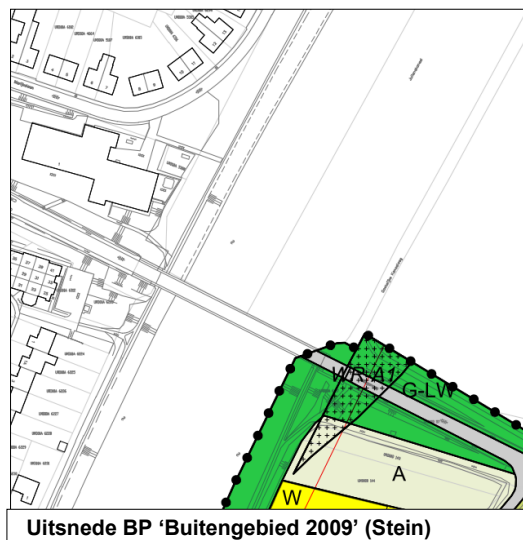
- aanleg (uitvoeren werk of werkzaamheden);
- kappen;
- bouwen;
- (melding) waterstaatswerk of beschermingszone gebruiken.

Voor de uitvoering van de werkzaamheden is tevens een 'Watervergunning' bij het waterschap Roer en Overmaas ingediend.

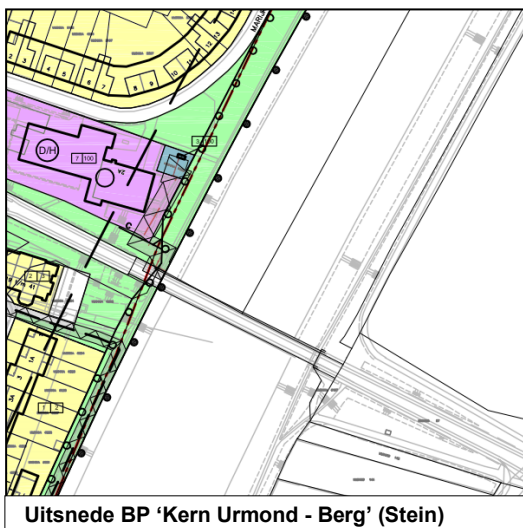




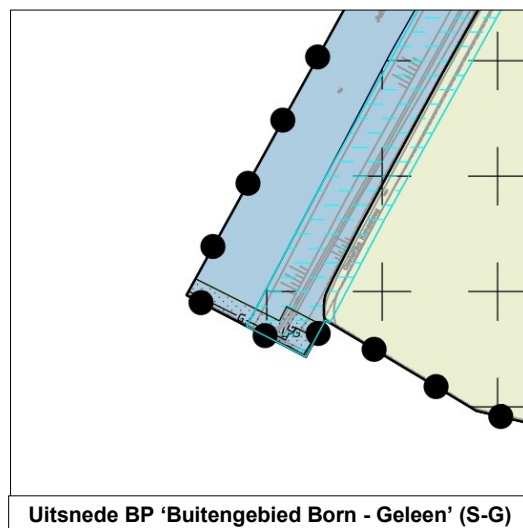
Uitsnede BP 'Grensmaas' (Stein)



Uitsnede BP 'Buitengebied 2009' (Stein)



Uitsnede BP 'Kern Urmond - Berg' (Stein)



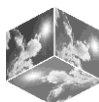
Uitsnede BP 'Buitengebied Born - Geleen' (S-G)

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen ten oosten van de kern Berg aan de Maas. De situatie is kadastraal bekend als gemeente Urmond, sectie A, perceelnummers 6313, 6189, 6188 en 6187.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het plangebied voor de verbreding van de brug is gelegen in een viertal vigerende bestemmingsplannen. Daarbij is een onderscheid te maken in bestemmingsplannen van de gemeente Stein (3 stuks) en een bestemmingsplan van de gemeente Sittard-Geleen (1 stuk). Hieronder wordt per bestemmingsplan ingegaan op de vigerende regeling. Allereerst worden de 3 vigerende bestemmingsplannen binnen de gemeente Stein beschreven. Vervolgens komt het vigerende bestemmingsplan van de gemeente Sittard – Geleen aan bod.



1.3.1 Vigerende bestemmingsplannen gemeente Stein

De gronden waarop de verbreding van de brug met bijbehorende aansluitingen is voorzien is gedeeltelijk gelegen binnen het bestemmingsplan 'Grensmaas'. Dat bestemmingsplan is d.d. 28 juni 2006 vastgesteld door de raad van de gemeente Stein. Ter plaatse van de beoogde activiteiten is de bestemming 'Water' van kracht. Op basis van de bijbehorende regels is het verboden om ter plaatse bovengrondse constructies aan te brengen. Het planvoornemen is dan ook in strijd met de regels van dit bestemmingsplan.

De gronden waarop de verbreding van de brug met bijbehorende aansluitingen is voorzien is gedeeltelijk gelegen binnen het bestemmingsplan 'Buitengebied 2009'. Dat bestemmingsplan is d.d. 16 december 2010 vastgesteld door de raad van de gemeente Stein. Ter plaatse van de beoogde activiteiten is de 'Groen – Landschappelijke waarde' van kracht. Op basis van de bijbehorende regels zijn de gronden hier bedoeld voor groenvoorzieningen. Het planvoornemen is dan ook in strijd met de regels van dit bestemmingsplan.

De gronden waarop de verbreding van de brug met bijbehorende aansluitingen is voorzien is gedeeltelijk gelegen binnen het bestemmingsplan 'Kern Urmond – Berg'. Dat bestemmingsplan is d.d. 13 november 2008 vastgesteld door de raad van de gemeente Stein. Ter plaatse van de beoogde activiteiten is de 'Groenvoorzieningen' van kracht. Op basis van de bijbehorende regels zijn de gronden hier bedoeld voor groenvoorzieningen.

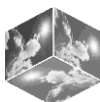
Daarnaast zijn de gronden ter plaatse van de beoogde verbreding ook bestemd als 'Beschermingszone ondergrondse leidingen' alsmede als 'Gebied met zeer hoge archeologische waarde'. Het planvoornemen is eveneens in strijd met de regels van dit bestemmingsplan.

1.3.2 Vigerend bestemmingsplan gemeente Sittard – Geleen

De gronden waarop de verbreding van de brug met bijbehorende aansluitingen is voorzien is gedeeltelijk gelegen binnen het bestemmingsplan 'Buitengebied Born-Geleen'. Dat bestemmingsplan is d.d. 26 juni 2013 vastgesteld door de raad van de gemeente Stein. Ter plaatse van de beoogde activiteiten is de 'Groen – Landschappelijke waarde' van kracht. Op basis van de bijbehorende regels zijn de gronden hier bedoeld voor groenvoorzieningen. Het planvoornemen is dan ook in strijd met de regels van dit bestemmingsplan.

1.3.3 Conclusie

Om medewerking te kunnen verlenen aan dit planvoornemen moet worden afgeweken van de vigerende bestemmingsplannen. De onderhavige ruimtelijke onderbouwing dient daartoe als motivering in het kader van de aanvraag voor de omgevingsvergunning in afwijking van de bestemmingsplannen.



1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 eerst een beschrijving gegeven van de omgeving van het plangebied, en vervolgens van het plangebied zelf (de bestaande brug) en van het planvoornemen.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 kort ingegaan op de relevante beleidskaders van het Rijk, de provincie en de gemeente. Daarna wordt aandacht besteed aan de sectorale aspecten.

Tenslotte wordt aandacht besteed aan de haalbaarheid van het planvoornemen en de te volgen procedure in het kader van de omgevingsvergunning.





luchtfoto van de te verbreden brug

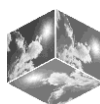


te verbreden brug 'Berg' in de richting van de kern Berg aan de Maas

2 Gebieds- en projectbeschrijving

2.1 Gebiedsbeschrijving

Het plangebied voor de verbreding van brug Berg is gelegen ten oosten van de kern Berg aan de Maas. De kern wordt aan de westzijde begrenst door de Maas. Aan de oostzijde wordt de kern begrenst door het Julianakanaal. Dit kanaal is in de jaren twintig en dertig gegraven ten behoeve van de kanalisatie van de Maas voor een snellere doorvoer van het water. De kern Berg aan de Maas ligt dus ingesloten tussen de Maas en het Julianakanaal en heeft voornamelijk een woonfunctie. De rivier de Maas vormt aan de westzijde tevens de grens met België. Vanuit de kern Berg aan de Maas is België echter uitsluitend te bereiken via een veerpont. De belangrijkste ontsluitingsweg van de kern wordt dan ook gevormd door de Bergerweg. Onderdeel van de Bergerweg is de te verbreden brug in onderhavige ruimtelijke onderbouwing. Gezien de functie als hoofdontsluiting en de intensiteiten op deze weg, is het noodzakelijk de brug te verbreden om de verkeersveiligheid, voor met name fietsers, ter plaatse te verbeteren.





brug 'Urmond' met aan weerszijde een fietspad gescheiden van de rijbaan



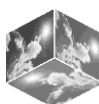
brug 'Berg' met de fietspaden binnen hetzelfde wegvlak

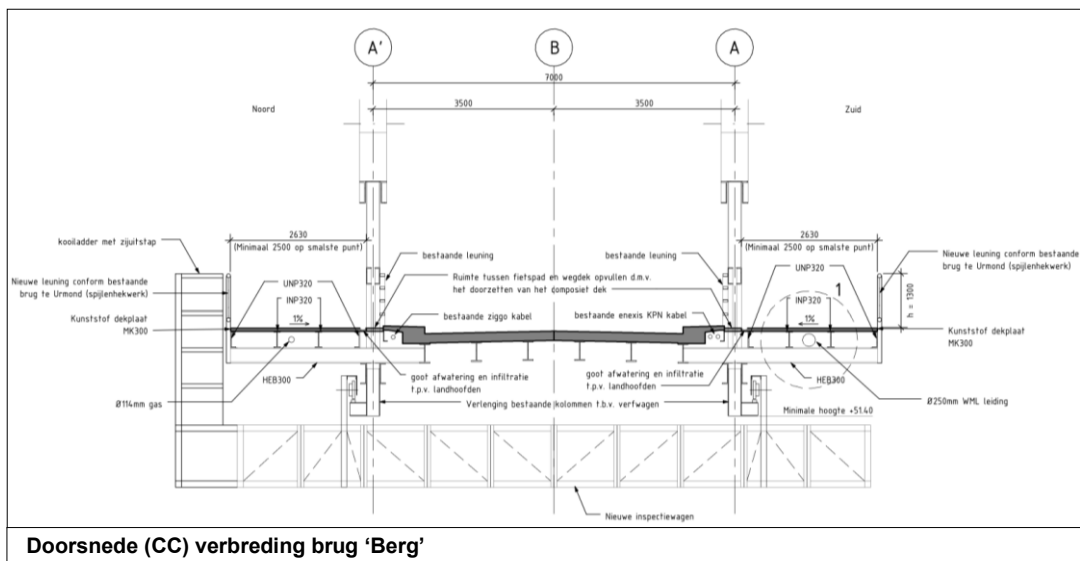
Meer naar het zuiden, op een afstand van circa 1,5 kilometer, is overigens ook een brug gelegen tussen de kern Urmond en het zuidelijk deel van Berg aan de Maas, ter plaatse van de Mauritslaan. Deze brug is beter bekend als de Brug 'Urmond'. De betreffende brug is constructief gezien vrijwel identiek aan brug Berg. De brug aan de Mauritslaan kent echter wel al een gescheiden fietspad aan weerszijden. Brug Urmond is ten behoeve van deze fietspaden reeds in 1973 verbreed.

2.2 Bestaande situatie brug

De huidige brug Berg bestaat uit een stalen boogconstructie met een hoogte van maximaal circa 9,5 meter. De brug heeft een rijbaan van 6 meter inclusief de fietssuggestiestroken. De fietssuggestiestrook is dus uitsluitend te onderscheiden van de rijbaan door de kleur van het asfalt (rood) en de belijning. Aan weerszijden is daarnaast nog een voetpad gerealiseerd van maximaal 80 centimeter.

De aangrenzende gronden ter plaatse van de brughoofden aan weerszijden van de brug zijn aangeplant met groen.





De brug sluit aan de oostzijde aan op de Bergerweg richting de kern Stein en de stad Sittard. Aan de westzijde gaat de Bergerweg ook verder en gaat over in het Beatrixplein, het centrum van de kern Berg aan de Maas.

2.3 Variantenstudie

In opdracht van de gemeente Stein is in februari 2012 een variantenstudie vervaardigd. Eerder is reeds een memo gemaakt over de constructieve haalbaarheid van het uitbouwen van de brug met twee fietspaden van 2,5 meter, op vergelijkbare wijze als de uitbreiding van brug Urmond. De laatste studie is gemaakt om alternatieven te beschouwen waarbij de volgende alternatieven zijn beschouwd:

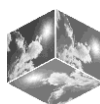
- Brug met twee fietspaden van 2,5 meter aan weerszijden;
- Brug met twee smalle fietspaden van 1,75 meter aan weerszijden;
- Brug met één fietspad van 2,5 meter.

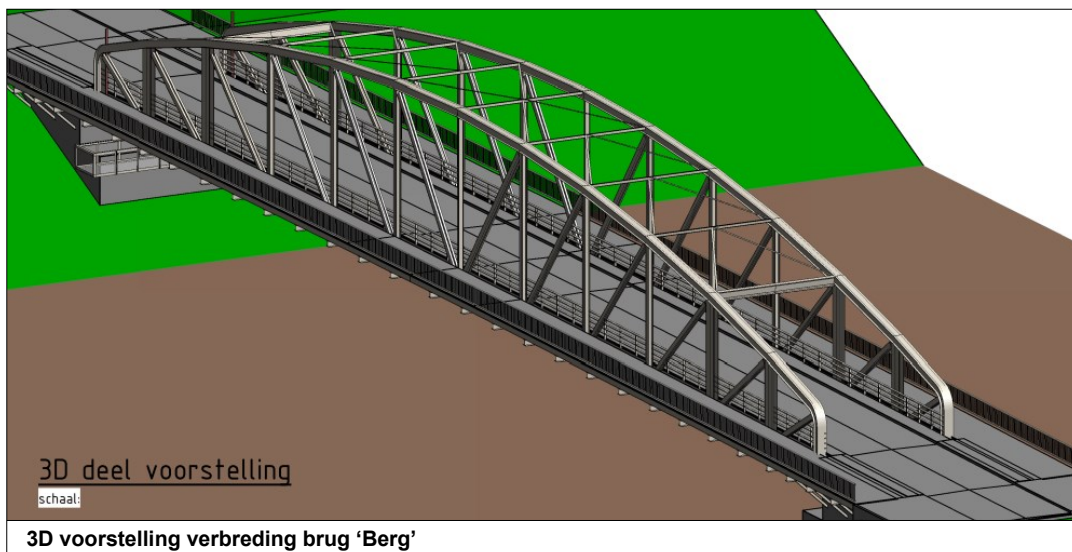
Het college heeft op basis van de variantenstudie in samenspraak met Rijkswaterstaat besloten om de variant 'Brug met twee fietspaden van 2,5 meter breed' mogelijk te maken.

2.4 Planvoornemen

Het planvoornemen bestaat uit het realiseren van 2 fietspaden van 2,5 meter aan weerszijden van de bestaande brug 'Berg' met bijbehorende aansluitingen op de bestaande infrastructuur. De fietspaden worden minimaal 2,5 meter breed en maximaal 2,63 meter breed. Aan de buitenzijden van de fietspaden wordt een nieuwe leuning geplaatst op eenzelfde wijze als de brug 'Urmond'. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een spijlenhekwerk van 1,3 meter hoog.

Het fietspad zal bestaan uit een kunststof dekplaat die gedragen zal worden door stalen balken die aan de oorspronkelijke brug worden gemonteerd. De fietspaden komen als het ware aan de oorspronkelijke brug te hangen.



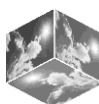


Verder wordt de brug voorzien van een nieuwe inspectiewagen, een leiding van Waterleiding Maatschappij Limburg en ruimte voor eventueel andere leidingen.

Qua kleurgebruik zullen de leuningen en bevestigingsstijlen van de leuningen wit worden afgewerkt. Ook de bovenbouw van de brug zal in de kleur wit worden afgewerkt. De onderbouw en opleggingen alsmede de nieuwe inspectiewagen zal in de kleur groen worden afgewerkt.

In bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing is de overzichtstekening van de nieuwe brug Berg op schaal opgenomen. Deze tekening geeft duidelijk weer wat het benodigde ruimtebeslag zal worden en hoe de brug er uit zal komen zien.

Naast de verbreding van de brug zelf worden ter hoogte van de brughoofden de noodzakelijke voorzieningen gerealiseerd voor de aansluiting van de nieuwe fietspaden op de bestaande infrastructuur. Hiervoor worden ter plaatse van de brughoofden ook vrijliggende fietspaden gerealiseerd die het fietsverkeer van de rijbaan c.q. de fietssuggestiestroken naar de fietspaden van de verbrede brug leiden. De hiervoor noodzakelijke voorzieningen maken hier nadrukkelijk onderdeel van uit.



3 Beleidskaders

3.1 Inleiding

Met de verbreding van brug Berg wordt de verkeersveiligheid aanzienlijk verbeterd. De verbetering van de verkeersveiligheid komt terug in diverse beleidsstukken van de verschillende overheden. In onderhavig hoofdstuk wordt kort ingegaan op de betreffende beleidsstukken.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

Op 23 maart 2012 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna: SVIR) vastgesteld. De structuurvisie geeft een nieuwe integrale kijk op het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid tot 2040 op rijksniveau en vormt als het ware een ‘kapstok’ voor zowel bestaand als nieuw rijksbeleid dat invloed heeft op de ruimte om ons heen. Het Rijk wil de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk brengen bij degene die het aangaat (burgers en bedrijven). De SVIR zal dan ook ruimte bieden aan provincies en gemeenten om maatwerk te leveren (“decentraal, tenzij”).

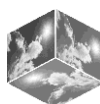
Algemene doelstellingen en nationale belangen

In de SVIR staan drie hoofddoelen centraal om Nederland voor de middellange termijn tot 2028 concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden.

Om de concurrentiekracht van Nederland te vergroten is het van belang de ruimtelijk-economische structuur in Nederland te versterken. Een goed vestigingsklimaat staat centraal en vereist een hoogwaardig werk- en woonmilieu en een goede bereikbaarheid. Het is echter ook van groot belang dat er voldoende aanbod is aan onderwijs, cultuur, groen en recreatiemogelijkheden. De SVIR zet met name in op het beter benutten en uitbouwen van de kracht van stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren en internationale verbindingen.

De bereikbaarheid van Nederland dient verbeterd, gewaarborgd en ruimtelijk zeker gesteld te worden. Hierbij zal de gebruiker voorop staan. Dat wil zeggen dat een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem met voldoende capaciteit gerealiseerd moet worden. Dit kan door de huidige infrastructuur beter te benutten, maar ook door slim te investeren in het hoofdnetwerk. Regio's moeten met elkaar en hun achterland verbonden worden en multimodale vervoersknooppunten dienen versterkt te worden. Om de deur-tot-deur bereikbaarheid verder te verbeteren is het van belang om ook voor fiets- en langzaam verkeer een fijnmazig netwerk te creëren. Ten slotte is ook een transitie naar duurzame mobiliteit gewenst en dit zal dan ook zo veel mogelijk gefaciliteerd moeten worden vanuit de overheid.

Het versterken van de concurrentiekracht en het verbeteren van de bereikbaarheid zal gepaard gaan met het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving.



De schaal van onderhavig planvoornemen is weliswaar te klein om op rijksniveau grote verschillen te maken in het verbeteren van de bereikbaarheid. Desalniettemin draagt het planvoornemen daar wel aan bij. Er wordt namelijk voorzien in een veilig fietspad waardoor een veilige thuis – school/werk route voor met name fietsers wordt gerealiseerd. Het planvoornemen is een klein onderdeel om te komen tot een fijnmazig netwerk voor fiets- en langzaamverkeer. Daarmee draagt het planvoornemen bij aan de doelen van de SVIR.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), ook wel Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte genoemd, bevat regels ter bescherming van nationale belangen. De keuze voor deze belangen is reeds gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en worden met het Barro en het Bro juridisch verankerd.

In totaal gaat het om dertien nationale belangen, te weten: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Ecologische hoofdstructuur, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament, IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte) en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Het planvoornemen heeft geen negatieve invloed op de (dertien) nationale belangen aangezien geen afbreuk wordt gedaan aan de vaarweg van het Julianakanaal. De doorvaarhoogte blijft hetzelfde als in de bestaande situatie. Verder heeft het planvoornemen uitsluitend een positieve invloed op de in het SVIR genoemde doelen (zie paragraaf 3.2.1).

3.3 Overkoepelend beleid

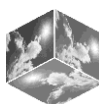
3.3.1 Tracébesluit Maasroute/Zandmaas

Het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute is opgesteld door projectorganisatie De Maaswerken. De Maaswerken is een samenwerkingsverband van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Provincie Limburg en het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij. De Maaswerken verzorgt de planvorming en uitvoering van de deelprojecten Zandmaas/Maasroute en Grensmaas.

Het Tracébesluit bevat een pakket aan maatregelen voor het project Zandmaas/Maasroute, dat bestaat uit het deelproject Maasroute en het deelproject Zandmaas. Dit pakket aan maatregelen beoogt:

1. het verbeteren van het traject Weurt-Ternaaien van de Maasroute tot klasse Vb waarbij de vaarroute minimaal geschikt is voor schepen met een diepgang van 3,5 m;
2. het gedeeltelijk realiseren van een beschermingsniveau langs de onbedijkte Maas van 1:250 achter de kaden;
3. en het gedeeltelijk realiseren van beperkte natuurontwikkeling langs de Maas.

Alle te nemen maatregelen die nodig zijn voor verbetering van de scheepvaartroute zijn opgenomen in het Tracébesluit. De maatregelen uit Pakket I voor het bereiken van de



hoogwater- en natuurdoelstelling zijn slechts ten dele opgenomen in het Tracébesluit. De overige maatregelen uit Pakket I zullen een streekplanprocedure doorlopen. Met de maatregelen uit Pakket I wordt in het Zandmaasgebied circa 95% van de beschermingsdoelstelling gerealiseerd en voor natuurontwikkeling zijn maatregelen voorzien die tezamen resulteren in een oppervlak van 570 ha.

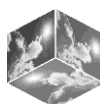
De staatssecretaris heeft toegezegd voor 2016 100% bescherming te garanderen. Over de wijze waarop deze resterende bescherming wordt gerealiseerd, middels aanvullende waterstandsverlagende maatregelen zoals opgenomen in Pakket II danwel middels aanvullende geringe kadeverhogingen, volgt in een later stadium besluitvorming. Bepalende factor bij deze besluitvorming is het al of niet toekennen van ICES-subsidie, ten behoeve van onder andere aanvullende waterstandsverlagende maatregelen.

Onderhavig plangebied voor de verbreding van de bestaande brug 'Berg' is gelegen binnen het deelproject Maasroute. In het tracébesluit zijn de maatregelen en ingrepen uitgewerkt, die noodzakelijk zijn om de projectdoelstelling voor het deelproject Maasroute te realiseren. In het kanaalpand Limmel-Born, waarbinnen het plangebied is gelegen, zijn de maatregelen gericht op het verbeteren van de scheepvaartroute. Binnen dit kanaalpand vinden geen maatregelen plaats in het kader van het deelproject Zandmaas.

Ten behoeve van de verbetering van de scheepvaartroute over de Maas tot een vaarweg klasse Vb-3,5 m (tweebaksduwvaart) worden in het kanaalpand Limmel-Born de volgende maatregelen uitgevoerd:

- het vervangen van keerschutsluis Limmel door een nieuwe keersluis;
- verlenging van de middenkolk van sluis Born;
- verbreding van het Julianakanaal:
 - door dijkverplaatsing in westelijke richting tot een totale breedte van 60 m, op het ongeladen kielvlak, tussen Limmel en het begin van bocht Elsloo;
 - tot een totale breedte van 60 m, op de waterlijn, door middel van een damwand aan de westzijde ter plaatse van bocht Elsloo;
 - verbreding tot een totale breedte van 60 m, op het ongeladen kielvlak, door dijkverplaatsing in oostelijke richting tussen haven Stein en brug Obbicht.

De maximale dijkverplaatsing langs het Julianakanaal bedraagt hierbij 25 tot 30 m. Ter hoogte van de bruggen wordt niet verbreed door middel van dijkverplaatsing, maar wordt een damwand onder de brug geslagen. De verbreding is hierdoor ter hoogte van de bruggen geringer dan op de rest van het Julianakanaal. Echter de grootste schepen, waarvoor deze breedtebeperking een probleem zou kunnen vormen, kunnen via de marifoon hun passage afstemmen met de overige scheepvaart. De fietspaden onder de bruggen worden gehandhaafd mits dit veilig kan. Indien de restruimten tot de damwand te beperkt worden, zal het westelijk fietspad langs het kanaal over de toeritten naar de brug worden geleid, om vervolgens weer langs het kanaal verder te lopen. Bij de verbreding van het Julianakanaal komt 1,5 miljoen m³ grond vrij, waarvan 0,3 miljoen m³ vermarktbaar is. Van de niet-vermarktbaar grond zal 0,6 miljoen m³ hergebruikt worden in de nieuwe dijken van het Juli-



anakanaal en 0,5 miljoen m³ grond geborgen worden in de hoogwatergeul Lomm. Een hoeveelheid van 0,1 miljoen m³ nautische baggerspecie zal naar een hiervoor bedoeld depot worden afgevoerd.

Binnen het kanaalpand Limmel-Born is het plangebied gelegen binnen het kanaalvak Berg aan de Maas - brug Obbicht (kilometer 16.150-18.900).

Vanaf kanaalkilometer 16.150 wordt de verbreding van het Julianakanaal gerealiseerd door dijkverplaatsing in oostelijke richting. De binnenteen van de kanaaldijk zal hier over 13 tot 20 m in oostelijke richting (afhankelijk van de maaiveldligging ter plaatse) verplaatst worden.

Onder brug Obbicht en brug Berg aan de Maas zal een beperkte verbreding worden gerealiseerd door het aanbrengen van damwanden c.q. keerwanden binnen de bestaande ruimte onder de brug. De bestaande brugconstructie blijft dus gehandhaafd. Aangezien de fietspaden aan de huidige brugconstructie worden gemonteerd, heeft de verbreding van de brug geen invloed op de verbreding van het Julianakanaal ter plaatse.

3.4 Gemeentelijke beleid

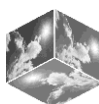
Momenteel wordt de infrastructuur in de gemeente Stein in het kader van het project 'Duurzaam veilig' gefaseerd ingericht volgens de sobere versie. Dit wil zeggen dat bij het inrichten van bijvoorbeeld een 30 km-zone de nadruk ligt op bebording en fysieke maatregelen langs de randen van de zone, terwijl de maatregelen binnen het gebied zelf beperkt zijn.

Daar staat tegenover het standaard- ofwel complete pakket 'Duurzaam Veilig' waarbij ook alle straten binnen het gebied zelf worden heringericht zodat rijksnelheden van 30 km min of meer worden afgedwongen. Op rijksniveau wordt ervan uitgegaan dat in 2015 de infrastructuur volgens het complete concept 'Duurzaam Veilig' is ingericht. Met het huidige tempo kan realisatie volgens het complete concept 'Duurzaam veilig' in 2015 niet worden gehaald.

Met de huidige verkeersstructuur en -inrichting in en rondom de diverse pleinen in de kernen wordt onvoldoende verblijfskwaliteit bereikt.

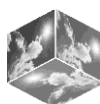
Gelet op de beleidsontwikkelingen op nationaal, provinciaal / regionaal en gemeentelijk niveau, dient in het kader van verkeer en vervoer aandacht te worden geschonken aan de volgende belangrijke beleidsdoelen:

1. verbetering verkeersveiligheid;
2. stimulering fietsgebruik;
3. waarborging bereikbaarheid;
4. beperking hinder;
5. bevordering openbaar vervoer.



Het planvoornemen sluit nadrukkelijk aan op de beleidsdoelen 1 en 2 zoals hierboven opgesomd. Het planvoornemen beoogt de verkeersveiligheid te verbeteren door de verbreding van de brug met aan weerszijden fietspaden van 2,5 meter en de bijbehorende aansluitingen. Een gevolg hiervan is dat het fietsgebruik wordt gestimuleerd doordat het veiliger is om het Julianakanaal over te steken.

In de voorstellen in het kader van 'Stein op weg naar 2015' wordt specifiek aandacht gevraagd voor de kwaliteit en veiligheid van fietspaden, met name op belangrijke schoolroutes en op de bruggen over het Julianakanaal. Het planvoornemen voorziet in het verbeteren van de kwaliteit en de veiligheid van het fietspad over het Julianakanaal ter hoogte van de Bergerweg. Daarmee draagt het planvoornemen specifiek bij aan de beleidsdoelen van de gemeente Stein.



4 Sectorale aspecten

4.1 Inleiding

Doordat de fietspaden aan weerszijden van de bestaande brugconstructie worden gemonteerd, is er geen sprake van een wijziging van de fysieke en ruimtelijke situatie. Er wordt geen grond afgegraven en er is geen sprake van een 'gevoelig' object. Bovendien voorziet het planvoornemen niet in een toename van het aantal verkeersbewegingen waardoor de aspecten geluid en luchtkwaliteit niet worden beïnvloed. Door de beperkte wijziging zijn ook de sectorale aspecten bodem, externe veiligheid, water, archeologie en cultuurhistorie niet aan de orde.

Wel zal in de hierna volgende paragraaf kort ingegaan worden op de gevolgen voor flora en fauna. Het planvoornemen heeft tevens invloed op de in en nabij de brug gelegen groenvoorzieningen en leidingen. Hieronder wordt ingegaan op de invloed van het planvoornemen op de groenvoorzieningen alsmede de leidingen en kabels.

4.2 flora en fauna

Ten behoeve van de aanleg van de noodzakelijk voorzieningen voor de aansluiting van de nieuwe fietspaden op de bestaande infrastructuur is het noodzakelijk om enkele bomen te kappen. De betreffende bomen zijn niet aangemerkt als zijnde waardevol of te behouden. In verband met de zorgplicht worden de betreffende bomen buiten het broedseizoen gekapt.

Aangezien de fietspaden aan de bestaande brug worden gemonteerd is er verder geen sprake van beschadiging van eventueel aanwezige natuurwaarden. Het planvoornemen is dan ook niet in strijd met de flora- en faunawet.

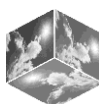
4.3 Kabels en leidingen

Aan de noordzijde van de bestaande brug is een gasleiding gelegen. Dit betreft een gasleiding van 144 mm dik. Dergelijke gasleidingen kennen geen veiligheidszone en zijn niet van invloed op het groeps- danwel het plaatsgebonden risico. De betreffende leiding wordt wel verplaatst van onder de bestaande brug naar onder het nieuwe (meest noordelijk gelegen) fietspad.

Onder het meest zuidelijk gelegen fietspad wordt een leiding van Waterleidingmaatschappij Limburg gelegd. Dit wordt een leiding van 250 mm dik.

Aan de zijkanten van de bestaande brug zijn nog diverse kabel;s gelegen. Het betreft een ziggo kabel en een enexis KPN kabel. De betreffende leidingen worden gehandhaafd op de huidige locatie.

In bijlage 1 is de overzichtstekening van de verbreedde brug op schaal opgenomen. Doorsnede CC geeft duidelijk weer waar de hierboven beschreven leidingen en kabels (komen te) liggen.



5 Haalbaarheid

5.1 Financiële haalbaarheid

De verbreding van de brug 'Berg' met aan weerszijden fietspaden van 2,5 meter wordt geïnitieerd door de gemeente Stein. In de begroting van de gemeente Stein voor 2013 zijn de kosten voor deze investering reeds opgenomen.

De werkzaamheden zullen worden afgestemd met het groot onderhoud dat Rijkswaterstaat gaat uitvoeren aan de brug in 2013-2014. Zo kan zo zorgvuldig mogelijk worden omgegaan met de kosten.

Op grond van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de economische en financiële uitvoerbaarheid van het project voldoende is gegarandeerd.

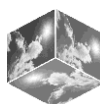
5.2 Maatschappelijke haalbaarheid

Het planvoornemen is tot stand gekomen mede naar aanleiding van gesprekken die hebben plaatsgevonden met de bewoners van de kern Berg aan de Maas, tevens de gebruikers van de brug. Zij ervaren de brug als verkeersonveilig en hebben erop aangestuurd om een veilige thuis – schoolroute voor met name fietsers te realiseren. Onderhavig planvoornemen is dan ook een direct gevolg van een burgerinitiatief. Aangenomen mag worden dat er tegen het planvoornemen geen overwegende bezwaren bestaan.

Daarnaast heeft Rijkswaterstaat aangegeven hun medewerking te willen verlenen aan de verbreding van de brug. Zij hebben tevens aangeboden om de werkzaamheden af te stemmen op het groot onderhoud dat zij gaan uitvoeren aan de brug in 2013 – 2014. Dit heeft naast financiële voordelen ook het voordeel dat werk – met – werk gemaakt kan worden. Dat is voor zowel Rijkswaterstaat, de gemeente en uiteindelijk ook voor de inwoners van de gemeente Stein, voordeliger. Aangezien de verbreding geen belemmering vormt voor de werkzaamheden in het kader van het Tracébesluit, wordt verwacht dat vanuit Rijkswaterstaat geen bezwaren zullen bestaan.

5.3 Conclusie

Het planvoornemen zal gezien het bovenstaande niet leiden tot overwegende planologische bezwaren. De afwijking van de bestemmingsplannen betekent, na een afweging van de verschillende belangen, een aanvaardbare invulling van het plangebied gezien de verbetering van de verkeersveiligheid en de beperkte afwijking van de bestemmingsplannen.



6 De procedure

6.1 De te volgen procedure

Vooroverleg

Deze ruimtelijke onderbouwing is opgesteld als onderdeel van de noodzakelijke omgevingsvergunningen als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, sub a onder 3 van de Wabo ten behoeve van de aanleg (uitvoeren werk of werkzaamheid), het kappen van bomen, het bouwen, het handelen in strijd met de vigerende bestemmingsplannen en de activiteit ten aanzien van een waterstaatswerk. De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) bevat twee procedures voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning, te weten de reguliere en de uitgebreide voorbereidingsprocedure.

In het onderhavige geval, waarbij onder andere afgeweken wordt van het vigerende bestemmingsplan, dient de uitgebreide voorbereidingsprocedure te worden gevolgd. Op de volgende pagina is zowel de reguliere als de uitgebreide voorbereidingsprocedure schematisch weergegeven om zodoende het verschil tussen beide procedures weer te geven. Gedurende de voorbereidende fase van deze procedure is vooroverleg mogelijk met de diverse diensten van Rijk en provincie en met het Waterschap.

Uitgangspunt is dat burgemeester en wethouders geen omgevingsvergunning mogen verlenen voor een activiteit die in strijd is met het bestemmingsplan. Deze bevoegdheid ligt normaliter bij de gemeenteraad. Voor onderhavig planvoornemen zal de gemeenteraad dan ook een verklaring van geen bedenkingen afgeven zodat door het college de omgevingsvergunning kan verlenen.

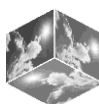
Ter inzage legging

De omgevingsvergunningen worden dan ook direct na de inhoudelijke toetsingen met de onderhavige ruimtelijke onderbouwing, conform de uitgebreide voorbereidingsprocedure (zie schema volgende pagina), gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kan één ieder reageren op het planvoornemen en zijn of haar zienswijzen indienen.

6.2 Vooroverleg

Ten behoeve van het verlenen van de beoogde omgevingsvergunning worden zowel de gemeente Sittard – Geleen als Rijkswaterstaat bij de voorbereiding betrokken. De aanvraag voor de omgevingsvergunning wordt dan ook (inclusief onderhavige ruimtelijke onderbouwing) aan deze partijen toegestuurd in het kader van het vooroverleg.

In dat kader wordt het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Sittard – Geleen alsmede Rijkswaterstaat gevraagd om aan het college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Stein toestemming te verlenen voor het verlenen van de omgevingsvergunning.



Aangezien het feit dat er verder geen Rijks- en provinciale belangen in het geding zijn als gevolg van de activiteiten ten behoeve van de verbreding van de brug vooroverleg met overige instanties niet noodzakelijk geacht.

6.3 Verleend

Burgemeester en Wethouders van Stein maken bekend dat zij op 13 mei 2014 een omgevingsvergunning hebben verleend voor:

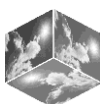
- het verbreden van de brug op de Bergerweg te Urmond over het Julianakanaal ter hoogte van km 17.00 alsmede het aanleggen van fietspaden van en naar de brug en het kappen van bomen ten behoeve van de uitvoering van de werkzaamheden.

Terinzagelegging

Het besluit met de bijbehorende stukken ligt vanaf donderdag 22 mei 2014 tot en met woensdag 2 juli 2014 ter inzage tijdens de openingstijden in het gemeentehuis (Afdeling Publiekszaken), Stadhouderslaan 200 te Stein. Tevens is het besluit met de ruimtelijke onderbouwing digitaal te raadplegen via www.gemeentestein.nl (actueel→bekendmakingen→omgevingsvergunning) en via www.ruimtelijkeplannen.nl (NL.IMRO.0971.OVbrugjulianakan-DB01).

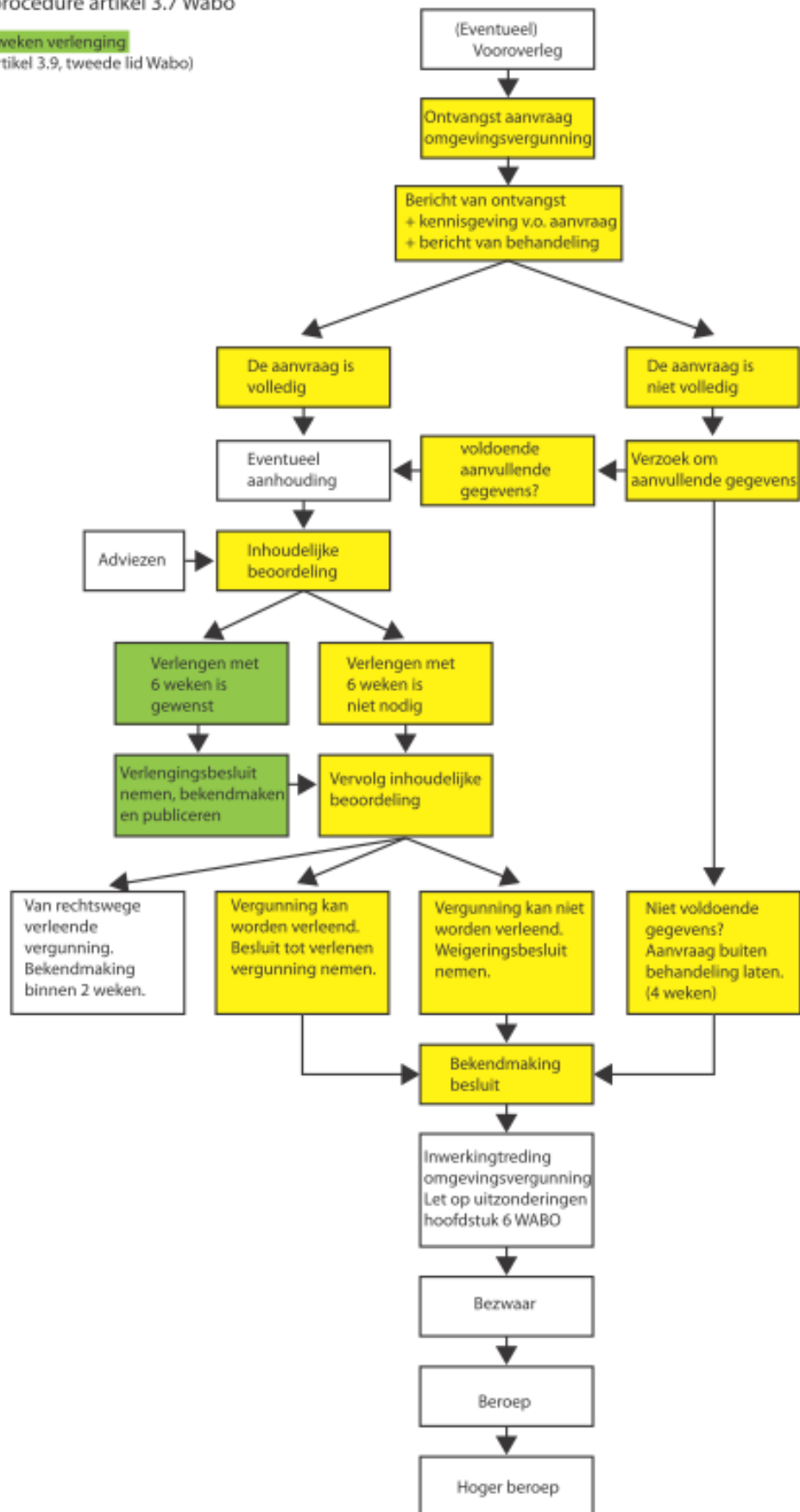
Rechtsbescherming

Tegen dit besluit kunnen direct-belanghebbenden met ingang van 22 mei 2014 tot en met 2 juli 2014 beroep indienen bij de Sector Bestuursrecht van de Rechtbank Limburg (Postbus 950, 6040AZ te Roermond). Het ingediende beroep schorst de werking van het besluit echter niet. Indien onverwijld spoed dit vereist, kan een verzoek om voorlopige voorziening worden ingediend bij de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Limburg (sector Bestuursrecht, Postbus 950, 6040AZ te Roermond).



Reguliere procedure artikel 3.7 Wabo

8 weken + 6 weken verlenging
(artikel 3.9, tweede lid Wabo)

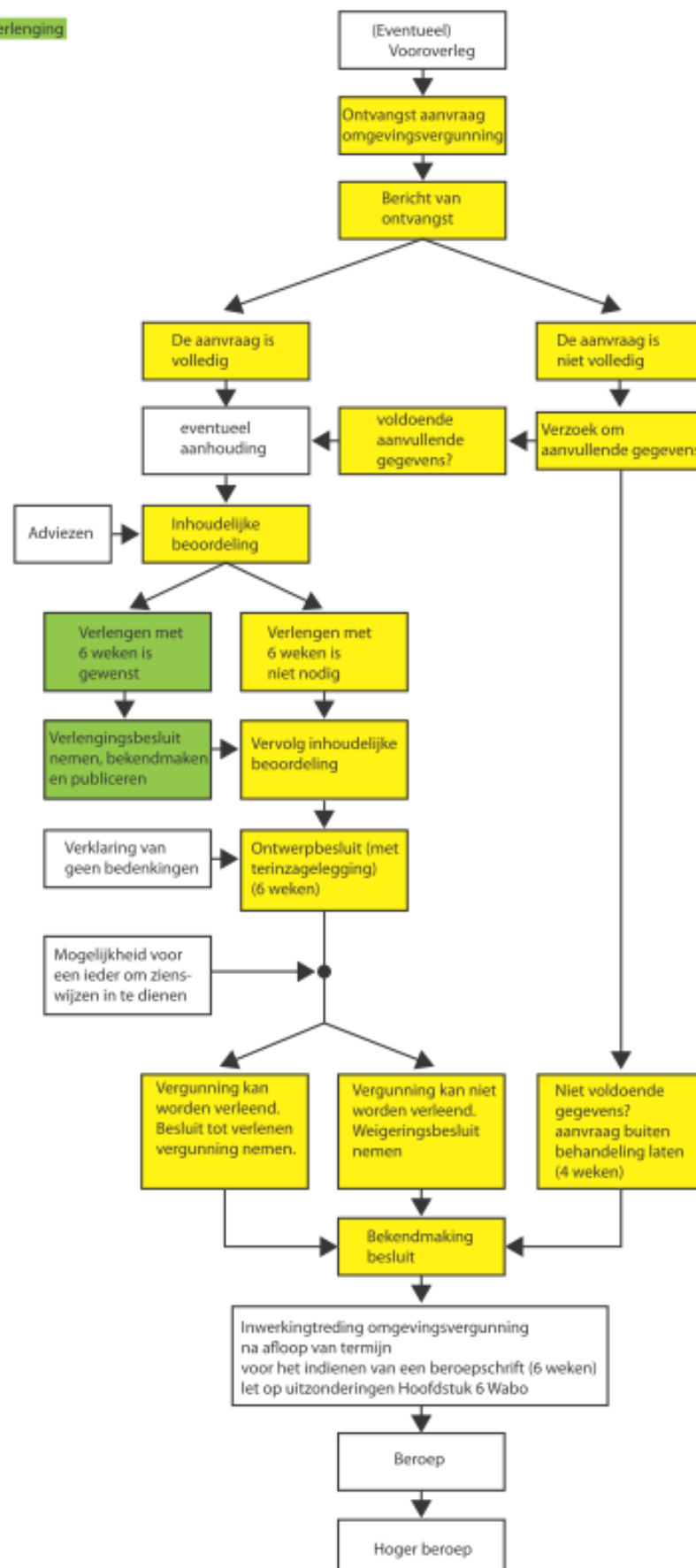


reguliere procedure omgevingsvergunning



Uitgebreide procedure

26 weken + 6 weken verlenging



reguliere procedure omgevingsvergunning



Bijlagen

