



Toelichting

Bestemmingsplan “Havenstraat 19 Maasbracht”

INHOUD TOELICHTING

Hoofdstuk 1. Inleiding	Blz.
1.1. Aanleiding planherziening	4
1.2. Ligging, begrenzing en juridische status van het plangebied	4
1.3. Bij het plan behorende stukken	5
1.4. Leeswijzer	5
Hoofdstuk 2. Gebiedsbeschrijving	
2.1 Ontstaansgeschiedenis en ruimtelijke structuur	6
2.2 Planbeschrijving	6
Hoofdstuk 3. Ruimtelijk beleid	
3.1 Europees-en Rijksbeleid	9
3.2 Provinciaal beleid	12
3.3 Regionaal beleid	16
3.4 Gemeentelijk beleid	17
Hoofdstuk 4. Omschrijving deelaspecten	
4.1 Milieu	19
4.1.1. Bodem en explosieven	19
4.1.2. Geluid	20
4.1.3. Luchtkwaliteit	21
4.1.4. Milieuzonering / Bedrijvigheid	22
4.2 Externe veiligheid	23
4.3 Waterhuishouding	26
4.4 Cultuurhistorie en archeologie	28
4.5 Flora en fauna	29
4.6 Verkeer en infrastructuur	30
Hoofdstuk 5. Juridische planopzet	
5.1 Planvorm	33
5.2 Verbeelding	33
5.3 Planregels	33
Hoofdstuk 6. Uitvoerbaarheid	
6.1 Economische uitvoerbaarheid en kostenverhaal	35
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	35
6.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	35
6.2.2 Zienswijzenprocedure	35

BIJLAGEN

- Verkennend bodemonderzoek, Milieutechnisch Adviesbureau Heel B.V.
- Explosievenonderzoek, Bodac B.V. Explosieven opsporingsbedrijf
- Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï en industrielawaaï, Windmill
- Akoestisch onderzoek vanwege op te richten bedrijf, Windmill
- Rapportage advies externe veiligheid, Veiligheidsregio Limburg-Noord
- Verantwoording groepsrisico plan Havenstraat 19, Maasbracht
- Advies Veiligheidsregio Limburg-Noord over externe veiligheid
- Programma van eisen (archeologie), Archeodienst B.V.
- Parkeeronderzoek, SVA Stiphout Verkeers Advies

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding planherziening

Initiatiefnemer is voornemens om de locatie aan de Havenstraat 19 in Maasbracht te herontwikkelen. De beoogde ontwikkeling ziet op het realiseren van één of twee horecagelegenheden op de begane grond en op de realisatie van in totaal zes appartementen op de eerste, tweede en derde verdieping. Daarnaast worden er aan de achterkant van het perceel parkeerplaatsen en buitenbergingen gerealiseerd.

Het plan is op enkele punten strijdig met het geldende bestemmingsplan 'Maasbracht-Brachterbeek', daarom is dit nieuwe bestemmingsplan opgesteld.

Dit bestemmingsplan vormt de planologisch-juridische vertaling van het ontwikkelingsplan voor de realisatie van de horecagelegenheden en de appartementen. Het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding, de regels en deze toelichting. Alle relevante aspecten zijn in dit bestemmingsplan opgenomen. De bestemmingsplanregels zijn opgesteld conform het handboek van de gemeente Maasgouw.

1.2 Ligging, begrenzing en juridische status van het plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Havenstraat 19 te Maasbracht in de gemeente Maasgouw. Het plangebied betreft perceel kadastraal Maasbracht E 3527 en E 5570 en het ligt in het gebied van de haven aan de havenboulevard.



Luchtfoto plangebied (indicatie plangebied rood omlijnd)

Het plangebied ligt in het vigerende bestemmingsplan Maasbracht-Brachterbeek. Dit bestemmingsplan is onherroepelijk geworden op 1 juli 2013.

De beoogde ontwikkeling is strijdig met het geldende bestemmingsplan 'Maasbracht-Brachterbeek' wat betreft de goothoogte en de toename van het aantal woningen. Het plan past dus niet geheel binnen de geldende bestemming, daarom is dit nieuwe bestemmingsplan opgesteld.

1.3 Bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan bestaat uit de volgende stukken:

- verbeelding;
- regels;
- toelichting.

Daarnaast is een aantal (milieu)aspecten nader onderzocht. De onderzoeken maken als bijlage deel uit van het plan. De benodigde omgevingsvergunning (bouwvergunning) voor de horecafunctie en de appartementen zullen worden aangevraagd als dit bestemmingsplan door de gemeenteraad is vastgesteld.

1.4 Leeswijzer

De toelichting op dit bestemmingsplan bestaat uit 6 hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 de beschrijving van het gebied waar de planontwikkeling plaatsvindt. Hoofdstuk 3 bevat het relevante beleid voor de planlocatie en hoofdstuk 4 gaat in op de verschillende deelaspecten zoals onder andere geluid en milieu. In hoofdstuk 5 wordt de juridische planopzet behandeld en in hoofdstuk 6 wordt tenslotte de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan beschreven.

2. GEBIEDSBESCHRIJVING

In dit hoofdstuk wordt zowel het gebied waar de ontwikkeling plaats gaat vinden als het project zelf beschreven.

2.1 Ontstaansgeschiedenis en ruimtelijke structuur

Het plangebied is gelegen in de bebouwde kom in het dorp Maasbracht aan de Havenstraat. Maasbracht is een oude nederzetting aan de rand van het Maasdal. In de jaren '20 werd de Maas tussen Mook en Maasbracht gekanaliseerd. Hierdoor werd zij bruikbaar voor scheepvaart. Maasbracht ontwikkelde zich tot een belangrijk overslagpunt voor de Zuid-Limburgse steenkool. De haven is uitgegroeid tot één van de belangrijkste binnenhavens in Nederland. Als gevolg hiervan vormt Maasbracht de thuishaven voor vele schippers en hun gezinnen.

De Havenstraat, onderdeel van het Havenfront, heeft stedenbouwkundig aantrekkelijke liggingsvoorwaarden (sterke binding met de scheepvaart, unieke ligging met de voorgevels naar het water e.a.) en bestaat voornamelijk uit (gestapelde) woningen met commerciële voorzieningen op de begane grond. Vanaf het moment van de opkomst van de scheepvaart is het Havenfront steeds meer verstedelijkt. Het Havenfront bestond voornamelijk uit panden met 2 bouwlagen en een kap. In een later stadium zijn op enkele plaatsen gebouwen gerealiseerd met 3 tot 5 bouwlagen.

In 2013 is de gemeente gestart met verschillende werkzaamheden ten behoeve van project Havenfront Midden. Hierbij is de openbare ruimte van de havenboulevard opnieuw ingericht tot een aantrekkelijke verblijfs- en recreatieoord. Zo is de Havenstraat opnieuw aangelegd en is er een passantenhaven gerealiseerd. Met de realisatie van een passantenhaven en een rederijsteiger wordt het voor plezierjachten en rederijboten aantrekkelijker om aan te meren in Maasbracht.

2.2 Planbeschrijving

Initiatiefnemer is voornemens om de locatie aan de Havenstraat 19 in Maasbracht te herontwikkelen. Op deze locatie staat momenteel een woonhuis met opstallen en achterliggend onbebouwd terrein.



Foto bestaande situatie (bron: Google Streetview)

De beoogde multifunctionele ontwikkeling ziet op het realiseren van twee horecagelegenheden op de begane grond en op de realisatie van in totaal zes appartementen op de eerste, tweede en derde verdieping. Het bruto vloeroppervlak van de appartementen zal circa 90-100 m² bedragen. Aan de achterkant van het perceel wordt een parkeergelegenheid aangelegd. De parkeerplaatsen zijn bereikbaar via een onderdoorgang. Bij de stedenbouwkundige opzet is aansluiting gezocht bij de gevelwand van de Sintelstraat, dit zal leiden tot een vloeiende overgang.

Gekozen is voor een gebouw met franse balkons op de verdiepingen, waarbij de bovenste bouwlaag in een setback-achtige bouwlaag wordt gerealiseerd. Vanwege de unieke ligging aan het water is er naast de bouwmassa, kleur- en materiaalgebruik ook extra aandacht gegaan naar de oriëntatie van het gebouw. Door een versterkte frontvorming wordt geprobeerd de levendigheid van het gebied te verhogen.



Impressies toekomstige situatie voorzijde Havenstraat 19 Maasbracht



Impressies toekomstige situatie achterzijde Havenstraat 19 Maasbracht

3. RUIMTELIJK BELEID

3.1 Europees- en Rijksbeleid

Europees beleid is op deze ontwikkeling niet van toepassing.

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 12 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (verder: structuurvisie) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om zelf oplossingen te creëren. Het Rijk richt zich met name op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van nationale belangen.

De structuurvisie vervangt verschillende bestaande nota's zoals de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de agenda Landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. Het Rijk zet zich voor wat betreft het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. In de structuurvisie worden drie hoofddoelen genoemd om Nederland concurrerend, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

Voor de drie rijksdoelen worden de onderwerpen van nationaal belang benoemd, waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De 13 nationale belangen luiden kort samengevat als volgt:

Versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland

- Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie.
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.
- Efficiënt gebruik van de ondergrond.

Verbeteren bereikbaarheid: Slim investeren, Innoveren en Instandhouden

- Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen.
- Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.

Waarborgen kwaliteit leefomgeving

- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water), bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke en cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.
- Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.
- Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Voor het plangebied geldt dat sprake is van een lokale ontwikkeling waarbij geen nationale belangen uit de structuurvisie in het geding zijn. Het plan voldoet daarmee aan het rijksbeleid zoals dit is vastgelegd in de structuurvisie.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Ter bescherming van de nationale belangen is door het Rijk het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) opgesteld. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen en bestemmingsplannen.

In het Barro zijn regels opgenomen voor de volgende nationale belangen:

- rijksvaarwegen;
- mainportontwikkeling Rotterdam;
- kustfundament;
- grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie
- hoofdwegen en landelijke spoorwegen
- elektriciteitsvoorziening;
- buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- ecologische hoofdstructuur;
- primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Het plangebied ligt in de directe nabijheid van de rivier de Maas en het Julianakanaal. Voor onderhavig plan geldt dus dat sprake is van het nationale belang 'grote rivieren'. In het Barro is onder andere de ruimtelijke doorwerking van de Beleidslijn grote rivieren geregeld. De toets aan deze Beleidslijn is in de volgende paragraaf opgenomen.

De ladder voor duurzame verstedelijking

Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, naast het Barro, tevens het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) waarmee dit mogelijk is. Het Bro stelt vanuit de rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. De ladder voor duurzame verstedelijking is inmiddels opgenomen in het Bro (art. 3.1.6).

De ladder voor duurzame verstedelijking en de proceseisen voor goed ontwerp en aandacht voor de waterhuishouding (watertoets), het milieu en het cultureel erfgoed zijn allen geborgd in het Bro.

Nationaal belang 13 vraagt om een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dit moet met behulp van de ladder van duurzame verstedelijking worden onderbouwd. Bij nieuwe ruimtelijke besluiten (kantoorlocaties, woningbouwlocaties) moet in het bestemmingsplan worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik. De ladder voor duurzame verstedelijking werkt volgens drie stappen:

1. beoordeling door betrokken overheden of beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en gemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen;
2. indien er een vraag is aangetoond, beoordeling door betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
3. indien herstructurering of transformatie binnen bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

Toets aan ladder voor duurzame verstedelijking

Dit bouwplan betreft de realisatie van 6 appartementen waarbij het om een toevoeging van 5 woningen gaat omdat 1 woning reeds aanwezig en toegestaan was. Dit is op grond van de uitspraak ABRS 18 december 2013, ECLI:NL:RVS:2013:2471 (Ter Idzard) geen stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening. In die zaak ging het om 6 woningen in totaal waarvan 3 woningen rechtstreeks en 3 bij wijzigingsbevoegdheid. Uitdrukkelijk is de uitvoerbaarheid ter sprake gesteld voor de wijzigingsbevoegd voor het toestaan van 3 woningen in relatie tot de ladder (stedelijke ontwikkeling). De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State overwoog het volgende:

“Gelet op de kleinschalige woningbouw die het plan mogelijk maakt, is de Afdeling van oordeel dat de raad er terecht van is uitgegaan dat het plan niet voorziet in een woningbouwlocatie als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro. De in het plan voorziene ontwikkeling kan dan ook niet worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in deze bepaling van het Bro, zodat artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro niet van toepassing is”.

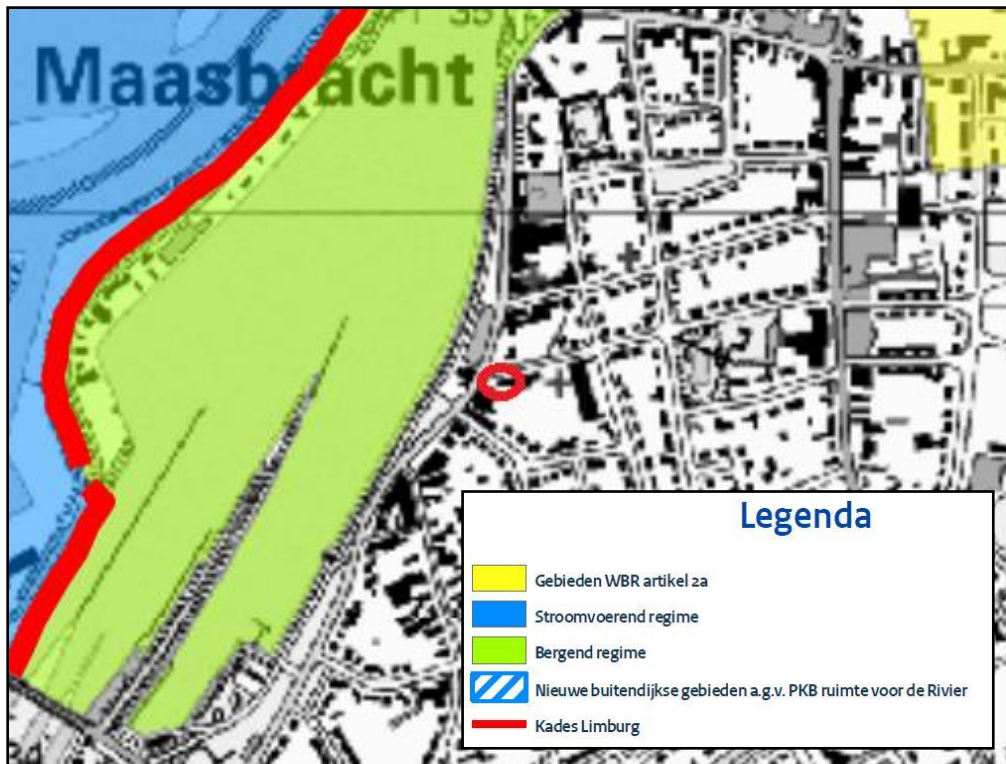
De conclusie van deze uitspraak was dat bij 6 woningen geen sprake was van een stedelijke ontwikkeling, bij het onderhavige bouwplan aan de Havenstraat gaat het om een toevoeging van 5 woningen hetgeen daarom eveneens niet kwalificeert als een stedelijke ontwikkeling.

Ondanks dat de ladder voor duurzame verstedelijking op grond van bovengenoemde jurisprudentie niet van toepassing is, is volledigheidshalve wel de actuele behoefte bekeken. In onderliggend plan is sprake van sloop, gevolgd door nieuwbouw op dezelfde locatie. Het plan ziet op de realisatie van een horecafunctie en appartementen op een locatie waar nu een woning met opstallen staat.

In het voortraject is gebleken dat er voldoende behoefte is naar appartementen gelegen bij voorzieningen en vooral gelegen aan de havenboulevard. Op een georganiseerde bijeenkomst (16 december 2014) hebben meerdere kandidaten aangegeven dat zij graag willen intekenen voor de appartementen. Ook uit de nieuwe Structuurvisie Wonen, Zorg en Woonomgeving Midden-Limburg (nader uitgewerkt in paragraaf 3.2) blijkt dat appartementen en seniorenwoningen kansrijke segmenten kunnen zijn. Zowel lokaal als regionaal is op grond van het voorgaande dus voldoende behoefte voor de 6 woningen uit dit bestemmingsplan.

3.1.3 Beleidslijn grote rivieren

In de Beleidsregels Grote Rivieren geeft het Rijk aan wat met de gebieden langs de grote rivieren mag gebeuren, welke activiteiten er zijn toegestaan en hoe het rivierwater veilig kan worden afgevoerd en geborgen. Doordat het plangebied in de Beleidsregels Grote Rivieren niet specifiek is aangeduid, is het plangebied uitgesloten van de toetsing aan de Beleidslijn grote rivieren, er zijn geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.



Kaartblad 010 Maas van Kaarten bij Beleidslijn Grote Rivieren en legenda (plangebied rood omlijnd)

3.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Omgevingsplan Limburg

Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2006) is zowel streekplan, als provinciaal waterhuishoudingsplan en provinciaal milieubeleidsplan. Tevens bevat het de hoofdlijnen van het provinciaal verkeers- en vervoersplan. Daarnaast vormt het POL2006 een beleidskader op hoofdlijnen voor zover het de fysieke elementen daarvan betreft. Tenslotte is het POL2006 een welzijnsplan op hoofdlijnen voor zover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft. Het POL2006 is in de loop der jaren meerdere malen geactualiseerd. De meest recente actualisatie is in januari 2011 door Provinciale Staten vastgesteld.

De provincie Limburg wil bijdragen aan een gevarieerde en optimale kwaliteit van de leefomgeving in steden, dorpen en op het platteland, rekening houdend met de diversiteit van de inwoners van Limburg: oud en jong, allochtoon en autochtoon, valide en minder valide. Belangrijke elementen daarin zijn woningen van goede kwaliteit en op de juiste plaats, herstructurering van de woningvoorraad en passende en bereikbare voorzieningen. Dit alles stelt ook hoge eisen aan de milieukwaliteit, de ruimtelijke inrichting en de zorg voor sociale en culturele voorzieningen.

Kaarten POL

Op 'Kaart 1 Perspectieven' van het POL is het plangebied aangeduid als 'Stedelijke bebouwing (P9)'. Ter plaatse van het plangebied zijn verder geen blauwe of groene waarden toegekend. Wel komt het plangebied voor op de kaart kristallen waarden, dit wordt hierna verder uitgewerkt. De stedelijke bebouwing (P9) omvat de aanwezige of als zodanig reeds bestemde woon- en winkel- en voorzieningengebieden, bedrijventerreinen en bijbehorende wegen. De verstedelijkingsopgave wordt voor zover mogelijk hier ingevuld. Er is hier in veel gevallen nog de nodige ontwikkelingsruimte.



Uitsnede kaart 1 Perspectieven van het POL (plangebied rood omlijnd)

Het onderliggende plan past binnen de perspectieven van het POL2006. Inmiddels is het POL 2014 vastgesteld. Hierin is het aantal perspectieven beperkt. Op Kaart 1 Zonering Limburg van het POL 2014 is het plangebied aangeduid als stedelijk gebied. Dit is een gebied met gemengde woon/werkgebieden met een stedelijk karakter en komt dus overeen met het perspectief 'Stedelijke bebouwing' van het POL 2006. De realisatie van de horecagelegenheden en een zestal appartementen past derhalve zowel binnen de perspectieven van het POL 2006 als binnen de perspectieven van het POL 2014.

In het POL wordt verder aandacht besteed aan zogeheten 'kristallen waarden' in Limburg. In de provincie zijn speciale gebieden aanwezig met een bijzondere milieukwaliteit of met een bijzondere gevoelige functie, welke zijn aangegeven op de kaart 'kristallen waarden' van het POL. Eén van deze gebieden is de boringsvrije zone Roerdalslenk. Het plangebied is gelegen in Roerdalslenk zone II.



Uitsnede Kaart 5 Kristallen Waarden POL

In de Roerdalslenk is het grondwater van nature beschermd tegen verontreinigingen vanaf maaiveld. Het diepgelegen watervoerend pakket wordt geologisch beschermd door een afdekking met slecht doorlatende kleilagen. De hieronder gelegen grondwatervoorraden zijn gereserveerd voor menselijke consumptie. Diepe boringen tasten de natuurlijke geologische bescherming aan en kunnen op termijn een bedreiging vormen voor de kwaliteit van het diepe grondwater. Derhalve is de Roerdalslenk als boringsvrije zone aangewezen. Boringen dieper dan 30 meter beneden maaiveld zijn verboden. Bij de realisatie van onderliggend plan vinden reguliere bouwwerkzaamheden plaats waardoor de grondwatervoorraad niet wordt aangetast.

Omgevingsverordening Limburg 2014

In de Omgevingsverordening Limburg 2014 staan de regels die nodig zijn om het omgevingsbeleid van POL 2014 juridische binding te geven. De Omgevingsverordening is een samenvoeging van de Provinciale milieuverordening, de Wegenverordening, de Waterverordening en de Ontgrondingenverordening. Nu wordt de Omgevingsverordening uitgebreid met een nieuw hoofdstuk Ruimte. Dat hoofdstuk Ruimte bevat een aantal instrumenten die gericht zijn op de doorwerking van het ruimtelijk beleid van POL 2014. Behalve de toevoeging van het hoofdstuk Ruimte zijn in de Omgevingsverordening Limburg 2014 ook de Verordening Veehouderijen en Natura 2000 (van oktober 2013) en de Verordening Wonen Zuid-Limburg vrijwel ongewijzigd opgenomen. Hierdoor zijn alle doorwerkingsinstrumenten van het omgevingsbeleid nu ondergebracht in één document.

Onderzocht is of er regels van het hoofdstuk Ruimte van toepassing zijn op het plangebied. Paragraaf 9 Duurzame verstedelijking is van toepassing, dit volgt tevens uit het Besluit ruimtelijke ordening. In onderliggend plan is sprake van de in artikel 5.23 van de ontwerp Omgevingsverordening genoemde herbenutting van leegstaande gebouwen. Het bestaande gebouw wordt weliswaar gesloopt maar de nieuwbouw vindt plaats op dezelfde locatie waardoor sprake is van inbreiding. De ontwikkeling vindt

plaats op een unieke locatie en het plan is kleinschalig van opzet. Hiermee voldoet het plan aan de Omgevingsverordening Limburg 2014.

Limburgs Kwaliteitsmenu

Bij realisatie van woningen of andere functies buiten de contour (met uitzondering van hergebruik van vrijkomende bebouwing) is het Limburgs Kwaliteitsmenu aan de orde (POL-aanvulling Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering, 2009; verdere uitwerking in de Beleidsregel Limburgs Kwaliteitsmenu, 2010). In onderliggend plan worden de horecagelegenheden en de woningen niet buiten de contour gerealiseerd, waardoor het Limburgs Kwaliteitsmenu niet van toepassing is.

Provinciale woonvisie

De provinciale woonvisie vormt een nadere uitwerking van het beleid in het POL en een operationeel kader. Gedeputeerde Staten van Limburg hebben de provinciale woonvisie 2010-2015 op 1 februari 2011 vastgesteld. Doel van de provinciale woonvisie is om samen met alle partners in de regio's te bereiken dat de juiste woningen op de juiste plaats en op het juiste moment beschikbaar komen. De woonvisie behandelt de woonbehoeften van verschillende doelgroepen en specifieke aandachtspunten voor de verschillende regio's. De provincie is ervan overtuigd dat een omslag van een aanbodgerichte naar een vraaggerichte woningmarkt noodzakelijk is en bijdraagt aan een 'goed leven in Limburg'. Het gaat er om een goed functionerende woningmarkt (en uiteindelijk leefomgeving) te scheppen en in stand te houden, waarin alle betrokkenen in hun behoeften kunnen voorzien, en waarin dat ook in de toekomst voor de toekomstig betrokkenen mogelijk zal zijn. Om de doelstelling op de langere termijn te realiseren wordt op de kortere termijn gestreefd naar een kwalitatief goede en passende woningvoorraad met voldoende betaalbare woningen die voor de betreffende doelgroepen in voldoende mate beschikbaar zijn. De provincie constateert dat de bestaande woningvoorraad mede gezien de demografische ontwikkelingen voor een deel niet meer voldoet aan de huidige en toekomstige woningbehoefte. De provincie ziet hier voor Limburg zowel een kwantitatieve als kwalitatieve opgave.

Op basis van de provinciale woonvisie en Structuurvisie Wonen, Zorg en Woonomgeving Midden-Limburg worden bestuurlijke afspraken over de woningbouwprogramma's gemaakt.

Structuurvisie Wonen, Zorg en Woonomgeving Midden-Limburg

In de Structuurvisie Wonen, Zorg en Woonomgeving Midden-Limburg (vastgesteld op 18 december 2014) wordt de gewenste ruimtelijke ontwikkelingsrichting ten aanzien van het beleidsveld 'Wonen' voor de korte termijn (2014 tot en met 2017) en met een doorkijk naar de lange termijn (2018 tot en met 2023) vastgelegd. De visie is in regionaal verband en in samenwerking met de provincie Limburg tot stand gekomen en gaat deel uitmaken van het POL2014.

KERN OF WIJK	Maasbracht	Linne
+ indicatie # woningen	3.090	1.650
WOONMILIEU	CD	DO
NIEUWBOUWOPGAVE	Min.	Min.
Kwantitatief richtcijfer '14-'17	52	27
Kwantitatief richtcijfer '18-'23	80	43
Kwalitatief, accent op		
Huur geschikt / senioren	V	V
Huur gestapeld	V	
Huur eengezins		
Koop geschikt / senioren	V	V
Koop gestapeld	V	V
Koop rijwoning		V
Koop 2-1 kap		
Koop vrijstaand	V	

Uitsnede kwaliteitsenvelop Maasgouw

Het plan bestaat uit het realiseren van zes appartementen in het hogere huursegment voor met name 55+. In het voortraject is gebleken dat vooral onder deze doelgroep vraag is naar appartementen gelegen bij voorzieningen en vooral gelegen aan de havenboulevard. Deze plek voldoet dus geheel aan de wensen van de doelgroep en op basis van de vraag zijn ook de appartementen verder uitgewerkt. De appartementen zijn via de ruime entree aan de voorzijde bereikbaar middels een trap en lift. De appartementen van +/-100m2 BVO zijn ruim ingedeeld waarbij, vanwege de ligging en het uitzicht, de woonkamer en keuken aan de voorzijde zijn gerealiseerd. Vanuit deze ruimten kan de loggia bereikt worden, welke van een glazen afscheiding is voorzien waardoor deze in gesloten toestand in het voorjaar en najaar als een leefruimte kan worden gebruikt. Om het uitzicht naar de haven overal te kunnen ervaren zijn de raamkozijnen verdiepingshoog met frans balkon uitgevoerd.

Uit de kwaliteitsenvelop voor de gemeente Maasgouw van de structuurvisie blijkt dat appartementen en seniorenwoningen kansrijke segmenten kunnen zijn. De kwaliteitsenvelop is een richtinggevend dan wel accentzettend instrument. Specifiek voor de kern Maasbracht geldt dit nog iets sterker dan voor de hele gemeente. Aangezien het plan van initiatiefnemer zich op deze segmenten richt, hoeft de Structuurvisie Wonen, Zorg en Woonomgeving Midden-Limburg dus niet te leiden tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan. Tenslotte is van belang dat het college in oktober 2013 reeds een principebesluit heeft genomen over de ontwikkeling van 6 gestapelde woningen op deze locatie.

3.3 Regionaal beleid

Masterplan Maasplassen

De ontwikkeling van het Maasplassengebied heeft de afgelopen decennia vooral in het teken gestaan van het realiseren van economische doelen en de verbetering van de infrastructuur. Hierbij is onvoldoende gekeken naar de samenhang tussen diverse projecten en is te weinig rekening gehouden met de kwaliteit van het leefmilieu, waardoor een zekere onbalans is ontstaan. Om de gewenste ontwikkelingen in de Maasplassen op gang te kunnen brengen, is het noodzakelijk om de balans tussen economie, infrastructuur en leefmilieu te herstellen. Een integrale aanpak is hierbij

essentieel, met daarbij aandacht voor het optimaal benutten van het economisch potentieel van de Maasplassen, hoogwaterbescherming, behoud en ontwikkeling van natuur en landschap en de gewenste ontwikkelingen met betrekking tot leisure / (water)sport, bedrijvigheid en wonen.

In GOML-verband (Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg) is daarom een integrale visie voor de inrichting van het Maasplassengebied ontwikkeld. Op 22 juni 2011 is het 'Masterplan Maasplassen' door de bestuurlijke werkgroep Maasplassen vastgesteld. In het masterplan wordt aangegeven dat het deelgebied Maasbracht en omstreken beschouwd kan worden als één van de economische centra van de regio, voornamelijk voor wat betreft watergeleide industriële bedrijvigheid. Het gebied ligt op een knooppunt van auto- en vaarwegen met het havengebied en de Clauscentrale als economische dragers.

Dankzij de centrale ligging op de Maasroute vervult de haven van Maasbracht, met name voor de beroepsvaart, een maritieme centrumfunctie. Deze functie zal verder versterkt worden door de grootschalige renovatie van het sluizencomplex en de bouw van een regiocentrale waardoor alle sluizen op de Maasroute tussen Maastricht en Belfeld centraal vanuit Maasbracht worden aangestuurd. Het streven is om de economische positie van de haven van Maasbracht verder te versterken. Door de bijzondere dynamiek van de Maasbrachtse haven kunnen ook recreatieve functies en horeca van een verbeterde uitstraling profiteren. Ook geeft het Havenfront een bijzondere uitstraling aan Maasbracht als woonmilieu.

Door uitvoering van het 'Masterplan Haven Maasbracht' wordt verder een kwaliteitsimpuls aan het havengebied van Maasbracht gegeven. De gehele openbare infrastructuur van het havenfront zal een stevige kwaliteitsimpuls krijgen door uitvoering van het project 'Havenfront Midden Maasbracht' in samenwerking tussen gemeente en GOML. Binnen dit project wordt gewerkt aan een verbetering van de recreatieve faciliteiten in de haven.

De beoogde horecagelegenheden passen volledig in de recreatieve gebiedsambities zoals neergelegd in het Masterplan Maasplassen. Ook dragen de appartementen bij aan de bijzondere uitstraling van Maasbracht als woonmilieu.

3.4 Gemeentelijk beleid

In deze paragraaf wordt alleen het gemeentelijk beleid beschreven dat relevant is voor dit bestemmingsplan. In paragraaf 1.2 is al aandacht besteed aan het recente, geldende bestemmingsplan voor deze locatie. Verder heeft bij de milieu hygiënische verantwoording in hoofdstuk 4 van deze toelichting ook een toets aan het relevante (gemeentelijke) beleid plaatsgevonden.

3.4.1 Structuurvisie Maasgouw 2030

De gemeente Maasgouw heeft haar toekomstvisie vastgelegd in de kaderstellende Structuurvisie Maasgouw 2030 die op 5 juli 2012 is vastgesteld door de gemeenteraad van Maasgouw. In de structuurvisie wordt een doorkijk gegeven naar 2030 en worden het beleid en de ambities voor de gemeente Maasgouw verwoord. Als zodanig vormt de Structuurvisie Maasgouw 2030 het toetsingskader voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen het gemeentelijk grondgebied. Het bijbehorende uitvoeringsprogramma geeft op hoofdlijnen aan hoe deze visie gerealiseerd gaat

worden. Bij de totstandkoming van de (ontwerp) structuurvisie zijn belanghebbende en inwoners uitvoerig geraadpleegd tijdens interactieve sessies.

In de structuurvisie is Maasgouw verdeeld in verschillende deelgebieden. Het plangebied maakt deel uit van het deelgebied Maasbracht en omgeving. In het deelgebied Maasbracht e.a. worden de ambities (doelen) van onder andere Maasbracht behandeld. Het streefbeeld van dit gebied omvat onder andere de volgende doelen:

- hoogwaardig wonen;
- het versterken van de leefbaarheid;
- het versterken van het Havenfront.

De voorgestelde ontwikkeling vindt plaats op een unieke locatie en is een belangrijke toevoeging in de havenwand in Maasbracht, mede gezien het aandeel in de leefbaarheid en de recreatie voor dit gebied. Het initiatief draagt bij aan bovengenoemde doelen en past daarmee binnen de Structuurvisie Maasgouw 2030.

Volledigheidshalve wordt er op gewezen dat het ontwerp van de 1^e wijziging van de Structuurvisie Maasgouw 2030 van 20 maart tot en met 30 april 2014 ter inzage heeft gelegen. Deze wijziging heeft echter geen betrekking op dit plan.

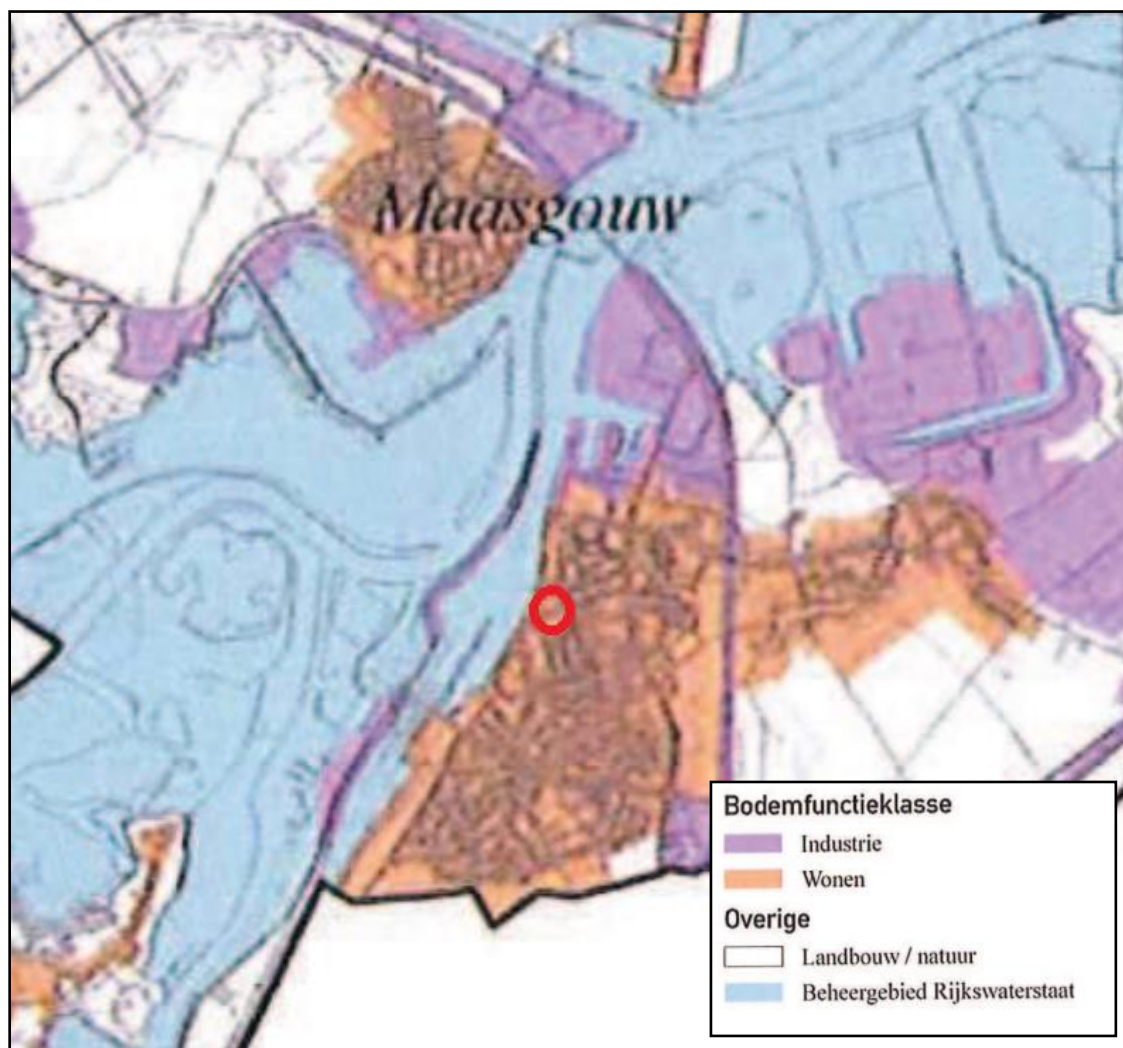
4. OMSCHRIJVING DEELASPECTEN

4.1 Milieu

4.1.1 Bodem en explosieven

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening dient, bij een nieuw bestemmingsplan waarmee nieuwe bouw mogelijkheden mogelijk worden gemaakt, aangegeven te worden of de bodemkwaliteit geschikt is voor de nieuwe functie. In de nota bodembeheer regio Maas & Roer is het bodembeleid van de gemeente beschreven. De nota is opgesteld in samenwerking met de gemeente Roermond, Beesel en Leudal.

Op de bodemfunctieklassenkaart heeft de locatie de functieklassse 'Wonen'. Het onderliggende initiatief past binnen deze functieklassse.



Uitsnede bodemfunctieklassenkaart (plangebied rood omlijnd)

De locatie heeft verder al een gemengde bestemming waarbinnen zowel de functie horeca als de functie wonen rechtstreeks toegestaan is. Daardoor is van een functiewijziging naar een gevoeliger functie geen sprake.

Explosievenonderzoek

Er is een explosievenonderzoek gedaan dat als bijlage deel uitmaakt van deze toelichting. Bij het vooronderzoek naar explosieven zijn geen explosieven en geen bodemverontreiniging aangetroffen. Omdat nog niet het gehele terrein onderzocht is, is op de verbeelding een gebiedsaanduiding “veiligheidszone-explosieven” opgenomen. In de planregels is voor deze gebiedsaanduiding bepaald dat nog nader onderzoek dient plaats te vinden bij de uitvoering van de sloopwerkzaamheden en de daarop volgende nieuwbouw. Voorafgaand aan de werkzaamheden zal ter plaatse van die aanduiding nader onderzoek plaatsvinden.

Bodemonderzoek

In 2011 is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd, dit maakt als bijlage deel uit van de toelichting van dit bestemmingsplan. Voor onderhavige bestemmingsplan - en vanwege de al geldende bestemming - is een actualiserend onderzoek niet noodzakelijk. Wel zal een nieuw bodemonderzoek worden uitgevoerd dat noodzakelijk is bij de aanvraag om omgevingsvergunning.

4.1.2 Geluid

Bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, waarbij sprake is van de realisatie van een geluidgevoelig object, moet worden getoetst aan de Wet geluidhinder. In de Wet geluidhinder is bepaald hoe voor een gebied waar een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt, dient te worden omgegaan met geluidhinder als gevolg van wegverkeer, industrie en spoorwegen.

De door Windmill Milieu Management Advies uitgevoerde onderzoeken naar wegverkeerslawaaï en industrielawaai en geluid vanuit de inrichting naar de omgeving maken als bijlagen deel uit van deze toelichting.

Wegverkeerslawaaï

De planlocatie is gelegen binnen de wettelijk vastgestelde zone van een 7-tal wegen en de zone zoals vastgelegd in het bestemmingsplan “Bedrijventerreinen Maasbracht”. De geluidbelasting is getoetst aan het stelsel van voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden uit de Wet geluidhinder. De geluidbelasting bedraagt 58 dB ten gevolge van het verkeer op de Havenstraat. Ten gevolge van het verkeer over de Havenstraat wordt de voorkeursgrenswaarde (48 dB) overschreden. Door alle wegen wordt de maximale ontheffingswaarde (63 dB) gerespecteerd. Maatregelen zijn onvoldoende doeltreffend en stuiten op overwegende bezwaren. Vanwege de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde zal tegelijkertijd met dit bestemmingsplan een procedure hogere grenswaarde op grond van de Wet geluidhinder worden doorlopen.

Industrielawaai

De geluidbelasting van het gezoneerde industrieterrein bedraagt 51 dB(A). De voorkeursgrenswaarde (50 dB(A)) wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde (55dB(A)) wordt wel gerespecteerd. Maatregelen zijn onvoldoende doeltreffend en stuiten op overwegende bezwaren. Vanwege de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde zal tegelijkertijd met dit bestemmingsplan een procedure hogere grenswaarde op grond van de Wet geluidhinder worden doorlopen.

Spoorweglawaai

De planlocatie ligt niet binnen een zone met spoorweglawaai waardoor dit aspect buiten beschouwing kan blijven.

Geluidbelasting op te richten bedrijf richting bestaande woningen en op te richten appartementen

Voor het geluid van de toekomstige horecafunctie op gevoelige functies in de directe omgeving is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit maakt als bijlage deel uit van de toelichting van dit bestemmingsplan. Hierbij moet in ogenschouw worden genomen dat er reeds horeca toegestaan is binnen de geldende gemengde bestemming voor de havenboulevard. Conclusie uit het onderzoek is dat er geen belemmeringen bestaan voor de doorgang van dit initiatief en dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

4.1.3 Luchtkwaliteit

Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer bevat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. Daarin zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is vastgelegd in welke gevallen de luchtkwaliteitseisen geen belemmering vormen voor een nieuwe ontwikkeling. Dit is het geval wanneer:

- een ontwikkeling niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit
- ten gevolge van een ontwikkeling de concentraties van de betreffende stoffen verbeteren of ten minste gelijk blijven
- een ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt aan de concentraties van desbetreffende stoffen in de buitenlucht
- een ontwikkeling past binnen een vastgesteld programma (zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit)

De uitwerking van het begrip 'niet in betekende mate' staat in het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven.

Er is volgens deze regeling geen onderzoek nodig voor 'woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat'.

Gesteld kan worden dat dit project niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit, omdat het aantal verkeersbewegingen geringer is dan bij bovengenoemde 1.500 woningen. Dergelijke projecten hoeven volgens de Wet milieubeheer niet langer getoetst te worden aan de grenswaarden, tenzij een dreigende overschrijding van één of meerdere grenswaarden te verwachten is.

Het plan omvat de realisatie van een zestal appartementen en twee horecagelegenheden en leidt tot een zeer geringe toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van bewoners- en bezoekersverkeer. Een overschrijding van de grenswaarden door het onderhavige project is dan ook niet aan de orde en op basis van artikel 5.16 lid 1 aanhef en onder c kan het bestemmingsplan zonder nader onderzoek doorgang vinden.

4.1.4 Milieuzonering/bedrijvigheid

Algemeen

Op basis van milieuzonering wordt bepaald welke categorieën bedrijfsvestigingen en/of inrichtingen mogelijk kunnen worden gemaakt. Dit houdt in dat er een voldoende ruimtelijke scheiding aanwezig dient te zijn tussen milieubelastende bedrijven en/of inrichtingen en woongebieden. Hoe zwaarder de toegestane milieucategorie, hoe groter de afstand. Bij het bepalen van deze afstand wordt gebruik gemaakt van de VNG - brochure 'Bedrijven en milieuzonering', editie 2009.

Een rustige woonwijk is als volgt gedefinieerd: Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies voor. Een gemengd gebied is als volgt geformuleerd: Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen behoren tot gemengd gebied. Bij het omgevingstype 'gemengd' kunnen de afstanden uit de richtafstandenlijst met één afstandstap worden verminderd.

Milieuzonering plangebied

Onderhavig plangebied behoort tot omgevingstype 'gemengd'. Dat rechtvaardigt het verlagen van de richtafstanden met één stap. Voor milieucategorie 1 betekent dit een afstand van 0 meter tot omliggende milieugevoelige objecten. Daarnaast hebben de gronden van het plangebied en de naastgelegen gronden reeds de bestemming Gemengd - Havenboulevard waardoor op de hiervoor aangewezen gronden al een mix van functies is toegestaan.

In de nabijheid van het plangebied zijn enkele bedrijven gelegen. In het naastgelegen pand bevindt zich een Grieks restaurant (Havenstraat 20) met de bestemming Gemengd – Havenboulevard en milieucategorie 1. Ook hier rechtvaardigt het omgevingstype 'gemengd' het verlagen van de richtafstand met één stap, dit komt neer op een afstand van 0 meter tot milieugevoelige objecten. Daarnaast is dus momenteel ook al sprake van een geluidgevoelige functie (het bestaande woonhuis) naast een horecagelegenheid.

In het naastgelegen pand aan de andere kant bevindt zich De Bakwinkel (Sintelstraat 31A), dit is detailhandel met milieucategorie 1. Er is sprake van gemengd gebied en dus een afstand van 0 meter tot milieugevoelige objecten.

Conclusie

De bedrijven in de omgeving van het plangebied vormen geen belemmering voor onderliggend bestemmingsplan. De voorgenomen horeca-ontwikkeling wordt door de omliggende bedrijven niet in haar bedrijfsvoering beperkt en de bedrijven in de omgeving veroorzaken geen hinder op de geplande appartementen. In het plangebied zullen geen bedrijven gevestigd worden die een negatieve invloed op de (woon)omgeving hebben. In het kader van het aspect geluid is nader onderzoek gedaan naar de invloed van de geplande horeca-inrichting op de directe omgeving, hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 4.1.2.

4.2 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beperken en beheersen van risico's en effecten van calamiteiten, en over het bevorderen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten (bedrijven en transport) met gevaarlijke stoffen. Dat gebeurt door te voorkomen dat te dicht bij gevoelige bestemmingen activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden, door de zelfredzaamheid te bevorderen en door de calamiteitenbestrijding te optimaliseren.

In deze paragraaf wordt ingegaan op externe veiligheid in relatie tot verschillende risicovolle bronnen en/of objecten in en nabij het plangebied.

Wettelijk kader

Op nationaal niveau zijn verschillende wetten en regels ten aanzien van externe veiligheid. Voor bedrijven geldt het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI). Voor transport is de Circulaire Vervoer Gevaarlijke stoffen van toepassing (augustus 2004; gewijzigd en verlengd augustus 2008 en aangepast juli 2012). Voor buisleidingen moet worden getoetst aan het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen Plaatsgebonden risico en Groepsrisico.

Plaatsgebonden Risico (PR)

Dit is een maat voor de kans dat iemand dodelijk getroffen kan worden door een calamiteit met een gevaarlijke stof. De gestelde norm is een ten minste in acht te nemen grenswaarde ($PR 10^{-6}/jr$) die niet mag worden overschreden ten aanzien van 'kwetsbare objecten', alsmede een zoveel mogelijk te bereiken richtwaarde ($PR 10^{-6}/jr$) ten aanzien van 'beperkt kwetsbare objecten'.

Groepsrisico (GR)

Dit is een maat voor de kans dat een grotere groep tegelijkertijd dodelijk getroffen kan worden door een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht.

Inrichtingen

De Risicokaart Provincie Limburg is geraadpleegd. In en rond het plangebied liggen geen inrichtingen gelegen die te kwalificeren zijn als risicovolle inrichtingen zoals genoemd in het Besluit Externe Veiligheid Inrichting milieubeheer (BEVI) en die van invloed kunnen zijn op het projectgebied.

Transport

Er is geen spoorweg in de directe nabijheid van het plangebied. In de nabijheid van het plangebied is de Maas (en het Julianakanaal) gelegen als hoofdvaarweg voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Als gevolg hiervan is voor het nemen van het besluit over het vaststellen van een bestemmingsplan de risicobenadering gevolgd zoals deze is vastgelegd in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Deze risicobenadering is uitgevoerd.

Op 200 meter afstand van de locatie is het Julianakanaal gelegen dat is opengesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Als gevolg daarvan moet het plan getoetst worden aan de Circulaire risicobenadering vervoer gevaarlijke stoffen, verder CRNVGS. Toepassing van de risicobenadering moet onder andere plaatsvinden bij de vaststelling van een bestemmingsplan, bedoeld in artikel 3.1, eerste en tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening.

Uit de CRNVGS blijkt dat de volgende transporten plaatsvinden.

Vaarwegen		Aantallen schepen met gevaarlijke stoffen voor berekening van het GR ¹								
Categorie	Naamgeving	Type schepen	LF1	LF2	LT1	LT2	GF2	GF3	GT3	GT5
Route Maasroute Zwarte Vaarweg- Julianakanaal		Binnenvaartschepen	803	2.710	40	0	0	289	258	0

Voor zwarte vaarwegen moeten GR-berekeningen worden uitgevoerd met alleen de aantallen binnenvaartschepen.

Als gevolg van deze transporten kunnen bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen diverse scenario's plaatsvinden die reiken tot over het plangebied. Deze scenario's zijn beschreven in de rapportage advies externe veiligheid van de Veiligheidsregio Limburg Noord. Op grond van CRNVGS hoeven op een afstand groter dan 200 meter geen ruimtelijke maatregelen getroffen te worden. Nader onderzoek naar de risico's die door het transport over water worden veroorzaakt is daarom niet uitgevoerd. Gezien het feit dat over het kanaal toxische stoffen (LT en GT) worden vervoerd, kunnen aanwezigen binnen het plangebied wel slachtoffer worden van een ongeval waarbij toxische dampen vrijkomen. Ook kunnen slachtoffers vallen door het vervoer van gecompriemd brandbaar gas (GF3). Echter door de geringe toename van de populatie in relatie met de afstand van het plangebied tot de risicobron zal het groepsrisico, dat beneden de oriëntatie waarde ligt, niet verder toenemen. Op grond daarvan kan een verantwoording groepsrisico voor de risico's van het Julianakanaal achterwege blijven.

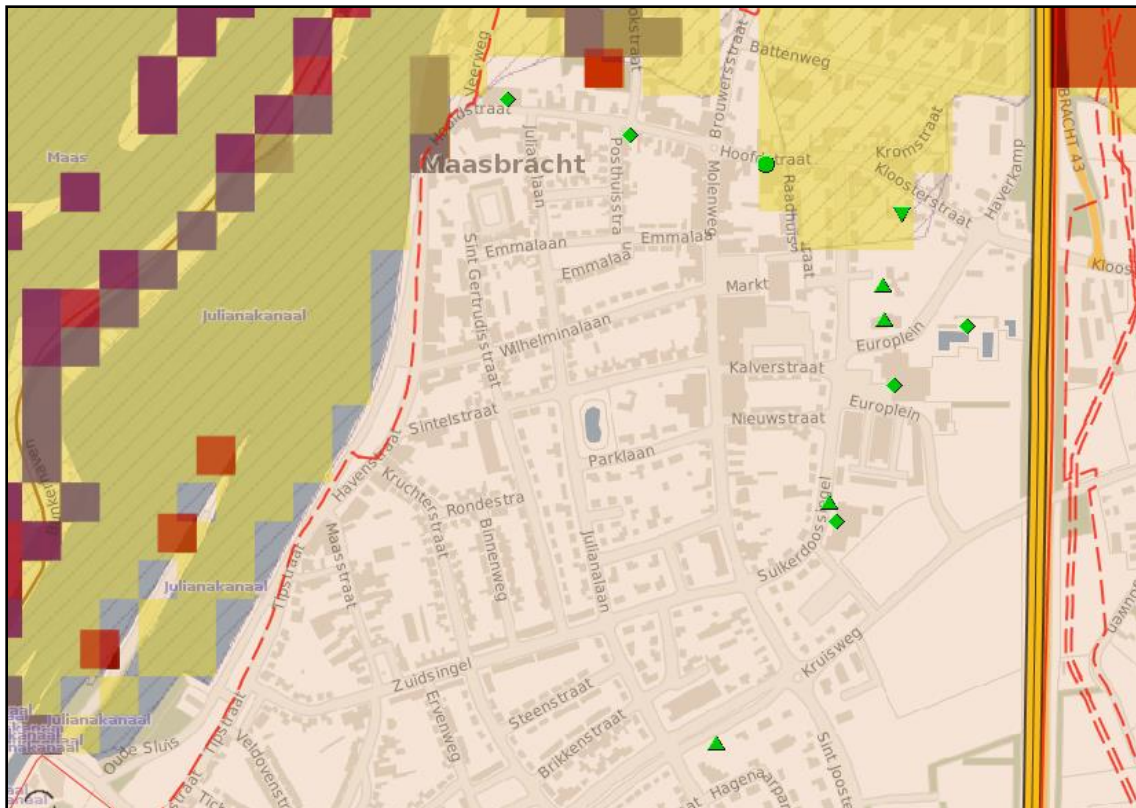
Hoewel de Veiligheidsregio Noord adviseert om in het gebied twee bluswatervoorzieningen te realiseren, met elk een capaciteit 90 m3 per uur, is er geen wettelijke grondslag om deze in het bestemmingsplan te borgen of op enigerlei andere manier aan het plan te verbinden.

Conclusie CRNVGS

Als gevolg van het vaststellen van het bestemmingsplan:

- wordt de norm voor het plaatsgebonden risico in acht genomen;
- blijft het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde;
- neemt het groepsrisico niet toe;
- hoeft op grond van de twee voorgaande punten geen verantwoording groepsrisico te worden opgesteld;
- kunnen geen extra veiligheidsmaatregelen worden geëist.

Omdat de norm van het plaatsgebonden risico in acht wordt genomen en omdat het groepsrisico niet toeneemt en onder de oriëntatiewaarde blijft is als gevolg daarvan verder onderzoek niet uitgevoerd.



Uitsnede risicokaart provincie Limburg

Buisleiding

Aan de voorzijde van het plangebied aan de Havenstraat ligt een ondergrondse hoge druk aardgasleiding van de Gasunie waardoor het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing is. Voor de aardgasleiding is onderzoek verricht naar de risico's die hieraan zijn verbonden. Het betreft de Kwantitatieve Risicoanalyse Bestemmingsplan Havenstraat 19, opgesteld door de gemeente Maasgouw. Deze maakt als bijlage deel uit van deze toelichting.

Groepsrisico

- a: Uit de uitgevoerde risicoanalyse blijkt hetgeen is opgenomen in de tekst van de Verantwoording groepsrisico die als bijlage deel uitmaakt van de toelichting van dit bestemmingsplan.
- b. Het bestuur van de Veiligheidsregio Limburg-Noord, verder VRLN, heeft op 11 november 2014 advies uitgebracht op het plan, over het groepsrisico, de zelfredzaamheid en mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval. Dit advies is als bijlage bij de toelichting van dit bestemmingsplan opgenomen.

Plaatsgebonden risico

Uit het raadplegen van de Risicokaart volgt dat het plaatsgebonden risico op de buisleiding zelf ligt. De geplande bebouwing is buiten deze zone gelegen en het plaatsgebonden risico vormt daarmee dus geen belemmering.

Conclusie en verantwoording groepsrisico

Zowel het groepsrisico als het plaatsgebonden risico van de buisleiding vormen geen belemmering voor de doorgang van onderliggend bestemmingsplan. Andere risicobronnen zijn niet op korte afstand

aanwezig of vormen geen belemmering. Door de gemeente is de 'Verantwoording groepsrisico plan Havenstraat 19, Maasbracht' opgesteld, deze maakt als bijlage deel uit van dit bestemmingsplan.

Kort samengevat is de conclusie van de verantwoording groepsrisico als volgt.

Het plangebied kent risico's als gevolg van de nabijheid van een hogedruk aardgasleiding. De risico's zijn beperkt, de effecten kunnen groot zijn. De mogelijkheden om de risico's op een ramp te voorkomen zijn doorgesproken met de initiatiefnemer. De maatregelen worden waar deze in alle redelijkheid mogelijk zijn uitgevoerd door de initiatiefnemer. Daar waar de maatregelen verdere eisen stelt dan het Bouwbesluit kunnen deze niet afgedwongen worden. Gelet op het vorenstaande zijn alle risico's van de ondergrondse buisleiding gewogen en is de gemeente zich bewust van het aanwezige restrisico. De ontwikkeling van Havenstraat 19 draagt bij tot het inrichten van een aantrekkelijke "Havenboulevard" waar het goed verblijven en recreëren is. Deze "Havenboulevard" is één van de aantrekkelijke aspecten om meer plezierjachten en rederijboten te laten aanmeren in Maasbracht. Hiermee acht het bestuur voldoende aandacht te hebben besteed aan het groepsrisico en aanvaardt het restrisico op mogelijke effecten die niet verder te beperken zijn.

Maatregelen

Initiatiefnemer heeft in overleg met de gemeente gekozen om de volgende maatregelen te treffen om de risico's zoveel mogelijk te beperken:

- De zijgevel wordt als blinde hitte- of brandwerende gevel uitgevoerd en de glasoppervlakte wordt beperkt. Aan de voorzijde is dit niet reëel omdat de voorgevel belangrijk is voor de ontsluiting van de horeca en voor het havenzicht van de appartementen.
- De gevels aan de risicozijden worden met uitzondering van de te openen raamkozijnen en puien 30 minuten brandwerend uitgevoerd conform NEN 6069.
- De gevels worden uitgevoerd in zink en baksteen hetgeen onbrandbare gevelbekleding is conform brandvoortplantingsklasse B zoals gesteld in NEN-EN 13501-1, uitgezonderd de gevel aan de niet-risicozijden.
- De ventilatie wordt uitschakelbaar waarbij aanzuiging niet plaatsvindt vanaf de risicobron en de schakelaar op een bereikbare plaats zit.

In het kader van de omgevingsvergunning zal verder nog overleg plaatsvinden over de situering van de vluchtwegen en de uitgangen. Streven is om deze zoveel mogelijk van de risicobron af te situeren. Ook zal bij de omgevingsvergunning onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn voor ontsluiting aan de achterzijde van het terrein.

4.3 Waterhuishouding

Bestaande en nieuwe situatie

Het totale perceel is circa 1.200 m² waarmee het onder de grens van 2.000 m² oppervlakte blijft waardoor de verkorte watertoetsprocedure van toepassing is. De boerderij die er nu nog staat, wordt afgebroken en er wordt een gebouw teruggebouwd met een horecafunctie en daarboven 6 appartementen. Aan de achterzijde van het pand zijn parkeerplaatsen gepland.

De oppervlaktes aan verharding zijn als volgt:

Oude situatie: bebouwd 238 m², verhard (stoeptegels) 105 m², onverhard 861 m².

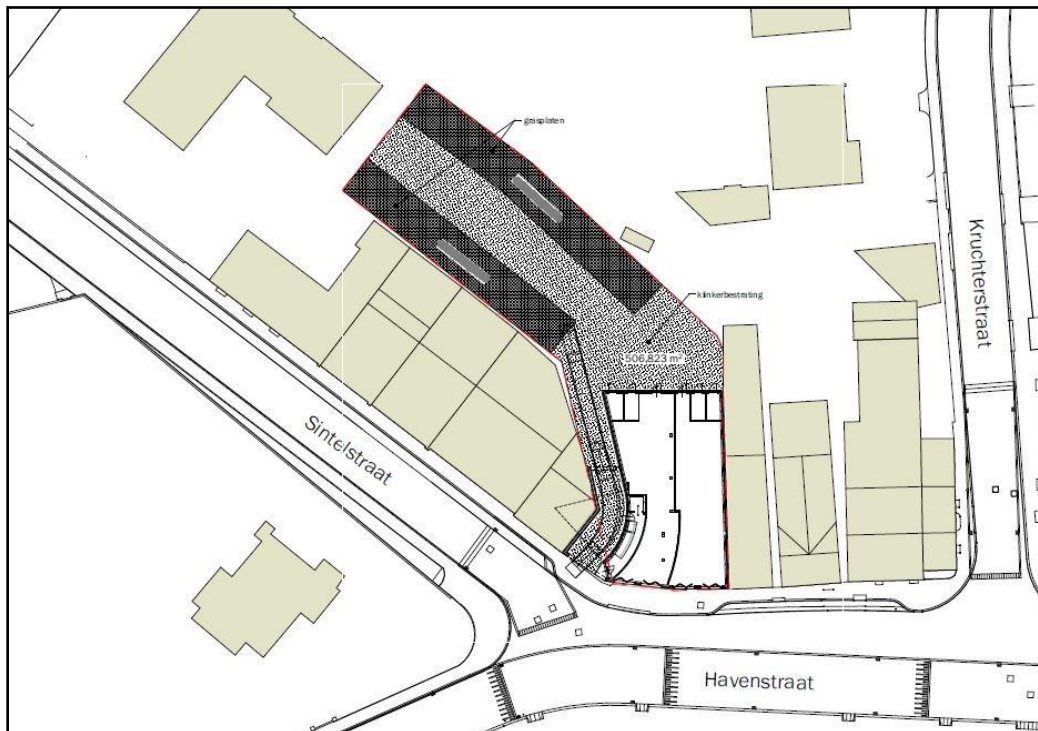
Nieuwe situatie: bebouwingsoppervlak 513 m², grind ter plaatse van parkeren 688 m²

Afvalwater

Het afvalwater zal worden aangeboden op het gescheiden systeem van de gemeente. De technische uitwerking van de rioolaansluiting zal bij de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nader worden uitgewerkt.

Hemelwater

Het hemelwater van de bebouwing zal naar het regenwater-riool op de hoek Havenstraat-Sintelstraat afgevoerd worden. De diameter van het gemeentelijk riool is 800 mm en heeft voldoende capaciteit om het extra water van deze ontwikkeling op te vangen.



Impressie verharding

De weg en het gedeelte achter de nieuwbouw worden uitgevoerd in een harde bestrating (bijvoorbeeld straatklinkers). Het regenwater van de klinkerverharding wordt opgevangen en verwerkt op eigen terrein. Via een inzamelsysteem wordt dit water afgevoerd naar een ondergrondse berging/infiltratievoorziening. Grondslag voor de statische bergingscapaciteit van deze voorziening is een regenbui van 50 mm./m² verharding. In verband met de aanwezige natuurlijke terreinhelling wordt het regenwater van de toegangsweg in een lijngoot van voldoende capaciteit opgevangen ter hoogte van de perceelgrens met de openbare weg. Vanuit deze lijngoot wordt het regenwater ondergronds afgevoerd naar de gemeentelijke regenwaterriolerings.

De parkeervakken worden voorzien van grasplaten of betonnen grasblokken met hiertussen gras. Het regenwater van de parkeerstroken wordt ter plaatse geïnfiltreerd in de ondergrond. De funderingslaag en de ondergrond wordt zodanig ingericht dat een regenbui van 50 mm. wordt geborgen en niet over maaiveld tot afstroming komt naar de gemeentelijke openbare ruimte.

In algemene zin geldt dat een regenbui groter dan 50 mm. wel wordt afgevoerd naar de openbare weg, echter zodanig dat dit niet leidt tot overlast bij aanliggende particuliere percelen en de omgeving.

Afstemming Waterschap

Er heeft in december 2014 vooroverleg en afstemming met het Waterschap Roer en Overmaas plaatsgevonden waarbij het waterschap heeft aangegeven vanwege de aard en omvang te kunnen instemmen met het onderhavige plan. In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro zal de formele afstemming met het waterschap nog plaatsvinden.

4.4 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Cultuurhistorische waarden kunnen betrekking hebben op bebouwde cultuurhistorie (monumenten), cultuurhistorische landschappen en archeologische waarden van een gebied. In onderliggend plan is geen sprake van een rijksmonument of een gemeentelijk monument en het oude pand is ook niet als beeldbepalend beoordeeld. Ook is geen sprake van een beschermd stads- of dorpsgezicht. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt bestaat er dan ook geen belemmering ten aanzien van de beoogde ontwikkeling. Wel is rekening gehouden met het gegeven dat het oude pand deel uitmaakt van de dichtbebouwde huizenwand langs de haven. Het nieuwe pand zal passend zijn in de bestaande huizenwand.

Archeologie

Wet op de archeologische monumentenzorg

In 2007 is het Verdrag van Malta vastgelegd in de Wet op de archeologische monumentenzorg (geïmplementeerd in de Monumentenwet 1988). Door archeologie tijdig in de planvorming te betrekken, kunnen de archeologische waarden hierin eventueel worden ingepast. Het uitgangspunt ten aanzien van de aanwezige archeologische waarden in de planvorming is, volgens Rijks- en Provinciaal beleid, behoud in situ (ter plekke of binnen de context van de vindplaats).

Nota Archeologie

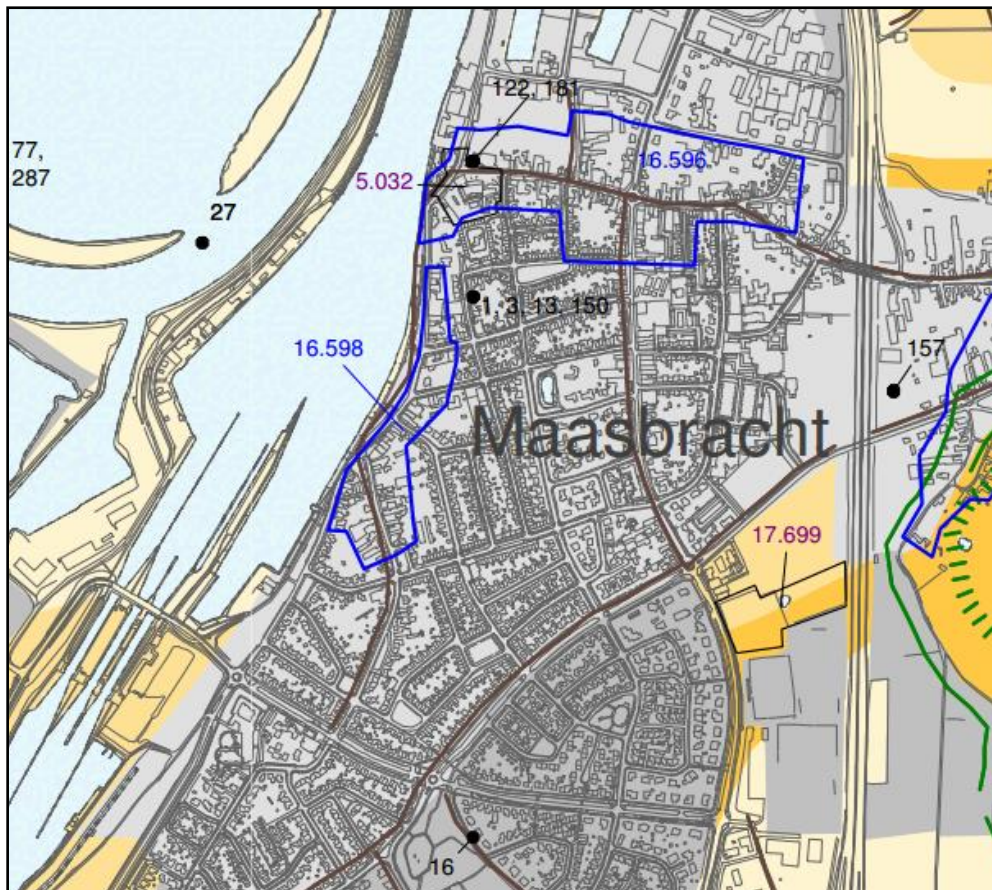
In de nota archeologie is de gemeentelijke archeologievisie en het beleid voor de komende jaren geformuleerd (vastgesteld op 7 juli 2011). Leidraad daarbij is dat archeologie een integraal onderdeel vormt bij afwegingen betreffende de ruimtelijke ordening. Op 28 oktober 2010 is een archeologische waardenkaart en daarop geënt beleid vastgesteld door de gemeenteraad. Deze waardenkaart vormt de basis voor het archeologiebeleid dat transparant is voor burgers en investeerders en verantwoord omgaat met het ondergrondse erfgoed. Op deze waardenkaart wordt een onderscheid gemaakt in drie gebieden. Per gebied worden verschillende eisen gesteld aan archeologisch onderzoek. In de nota archeologie worden de drie fasen van archeologisch onderzoek beschreven. De eerste fase betreft het vooronderzoek. De tweede fase betreft het uitvoeren van vervolgonderzoek in de vorm van een proefsleuvenonderzoek. De laatste fase is een vervolgonderzoek in de vorm van een archeologische opgraving. Uit het vooronderzoek blijkt of verder onderzoek moet plaatsvinden. Voor het archeologisch vervolgonderzoek zijn de in de nota opgenomen onderzoeksthema's van belang.

Archeologische beleidskaart gemeente Maasgouw

Volgens de Monumentenwet (art. 38a) is het verplicht om bij vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten waarden. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient door de

initiatiefnemer van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, voorafgaand aan bodemingrepen, archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Op de archeologische waardenkaart van gemeente Maasgouw is te zien dat voor het plangebied een hoge archeologische verwachtingswaarde geldt. Het plangebied maakt deel uit van een AMK-gebied. Dit zijn door het Rijk en de Provincie aangewezen gebieden, die op basis van hun nederzettingsgeschiedenis rijke archeologische sporen en/of resten kunnen bevatten.



Uitsnede archeologische waardenkaart gemeente Maasgouw

Door Archeodienst B.V. is een programma van eisen opgesteld om tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden archeologische begeleiding te laten plaatsvinden. Dit programma van eisen maakt als bijlage deel uit van deze toelichting.

Voor een groot gedeelte van het plangebied is de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' opgenomen om mogelijk aanwezige archeologische resten te beschermen. Na uitvoering van het archeologisch onderzoek zal blijken of deze dubbelbestemming kan vervallen.

4.5 Flora en fauna

Algemeen

Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving, met name de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. Er mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die op onoverkomelijke bezwaren stuiten door effecten op

beschermde natuurgebieden en/of flora en fauna. Op basis van de gesteldheid en gebruik van het terrein en gebouwen is de aanwezigheid van beschermde soorten in het kader van de Flora- en Faunawet uitgesloten.

Beschermde gebieden

Gezien de aard van de voorgenomen activiteiten (bestaande bouw slopen, nieuwbouw en parkeergelegenheid aanleggen) versus de ligging van beschermde natuurgebieden worden schadelijke effecten niet verwacht. Het dichtstbijgelegen Natura 2000-gebied bevindt zich op geruime afstand en het projectgebied ligt niet in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Flora en fauna

Het plangebied is gedeeltelijk al verhard en deels bebouwd. Bovendien ligt het plangebied in de kern van Maasbracht. Tenslotte hebben er de afgelopen tijd werkzaamheden, zoals het explosievenonderzoek, plaatsgevonden. Het plangebied is daardoor potentieel ongeschikt voor beschermde flora en fauna.

Conclusie

De geplande realisatie van appartementen en horecagelegenheden heeft naar verwachting geen schadelijk effect. Uiteraard geldt voor initiatiefnemer altijd de algemene zorgplicht uit de Flora- en faunawet. Conclusie is dat het aspect flora en fauna geen belemmering vormt voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

4.6 Verkeer en infrastructuur

Parkeren

Voor dit bestemmingsplan is een parkeeronderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek maakt als bijlage deel uit van de toelichting van het bestemmingsplan.

In het bouwplan voor deze locatie is voorzien in een groot aantal parkeerplaatsen aan de achterzijde van het gebouw op eigen terrein. De nieuwe ontwikkeling moet in principe ook de extra parkeervraag op eigen terrein op kunnen vangen.

Parkeernorm woningen

De parkeernorm voor 'woningen midden' bedraagt 1,8 parkeerplaatsen per woning. Het aantal woningen is 6. Dit wil zeggen dat er 11 parkeerplaatsen ten behoeve van de woningen gerealiseerd moeten worden. Onderliggend bestemmingsplan ziet, naast de woningen, op de realisatie van horecagelegenheden. Afhankelijk van of er een restaurant of een cafe/bar/cafetaria wordt gerealiseerd, geldt respectievelijk onderstaande parkeernorm voor een restaurant of onderstaande parkeernorm voor cafe/bar/cafetaria.

Parkeernorm restaurant

De parkeernorm voor een restaurant bedraagt 12 parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak. Totaal zullen er $2,76 \times 12 = 33$ parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.

Parkeernorm cafe/bar/cafetaria

De parkeernorm voor een cafe/bar/cafetaria zal 7 parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak bedragen. Totaal zullen er dan $2,76 \times 7 = 20$ parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.

Aan de achterzijde van het plangebied wordt een parkeergelegenheid aangelegd. Er worden 28 parkeerplaatsen gerealiseerd.

Tabel gecombineerd gebruik restaurant met woningen

	werkdag			koop	zaterdag		zondag
	overdag	middag	avond	avond	middag	avond	middag
woningen	6	7	11	10	7	7	8
restaurant	10	13	30	31	23	33	14
totaal	16	20	41	41	30	40	22

Aanwezig volgens voorlopig ontwerp 29 parkeerplaatsen. Benodigd 41.

Tabel gecombineerd gebruik café/bar/cafetaria met woningen

	werkdag			koop	zaterdag		zondag
	overdag	middag	avond	avond	middag	avond	middag
woningen	6	7	11	10	7	7	8
horeca	6	8	18	17	15	20	9
totaal	12	15	29	27	22	27	17

Aanwezig volgens voorlopig ontwerp 29 parkeerplaatsen. Benodigd 29.

Uit de parkeerbalans blijkt dat op alle avonden (uitgezonderd zondagavond) sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Hierdoor neemt de parkeerdruk in de openbare ruimte bij de ontwikkellocatie toe. Door middel van het parkeeronderzoek is aangetoond hoe hoog de huidige parkeerdruk is en hoe hoog deze parkeerdruk zal worden als gevolg van de herontwikkeling van de Havenstraat 19.

Conclusie parkeeronderzoek

Door de herontwikkeling van de Havenstraat 19 neemt de parkeervraag door bezoekers van de restaurants en de woningen met 7 parkeerplaatsen toe. Hierdoor stijgt de maatgevende parkeerbehoefte van 45 naar 52 parkeerplaatsen en neemt de parkeerdruk toe van 69% naar maximaal 80% op (delen van) de vrijdagavond en zaterdagavond.

Hoewel de parkeerdruk toeneemt blijft de toekomstige parkeerdruk nog steeds onder de 85% grens die gehanteerd wordt bij het beoordelen van de parkeersituatie. De maximale parkeerdruk in de toekomstige situatie bedraagt 80%, er zijn dan nog steeds 13 openbare parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied beschikbaar. Daarnaast wordt aangenomen dat personeel van de restaurants kan parkeren op de parkeerplaats achter de Maasstraat (ca. 60 parkeerplaatsen).

Op basis van bovenstaande kan gesteld worden dat door de herontwikkeling van de locatie Havenstraat 19 in Maasbracht geen parkeerknelpunten in de openbare ruimte verwacht worden.

Bereikbaarheid en ontsluiting locatie

De wegen in de omgeving van het plangebied zijn van dusdanige breedte dat zij voldoende berekend zijn op de toekomstige verkeersstromen.

De parkeerplaatsen zijn voor bezoekers van de horecagelegenheden en de bewoners van de appartementen bereikbaar via een onderdoorgang aan de Havenstraat, hoek Sintelstraat/Havenstraat. Hiervoor wordt een nieuwe in/uitrit gerealiseerd. Om te voorkomen dat ook andere voertuigen gaan parkeren op het parkeerterrein zal een slagboom worden geplaatst die bij het uitrijden alleen opent voor de bewoners en de bezoekers van de horeca. Aan de voorzijde zal middels een bord duidelijk

vermeld worden dat alleen bewoners en bezoekers van de horeca kunnen parkeren en zal de aanwezige slagboom dit ook duidelijk maken.

Om bij het in- en uitrijden de verkeersveiligheid te versterken worden maatregelen getroffen. Bij het uitrijden zal een spiegel worden geplaatst waardoor er zicht is op de Havenstraat en de Sintelstraat. Uitrijden wordt alleen toegestaan in de richting van de Sintelstraat en niet in de richting van de Havenstraat. Om de veiligheid van de voetgangers in de nabijheid van de nieuwe in- en uitrit te garanderen zullen maatregelen (bijvoorbeeld bescherming middels paaltjes) worden genomen.

Het laden en lossen zal hoofdzakelijk aan de achterzijde van het pand plaatsvinden. Het merendeel van het laden en lossen zal door kleine toeleveranciers gedaan worden die gebruik maken van minibusjes. Deze kleine busjes kunnen gemakkelijk en veilig de achterzijde van het plangebied bereiken zonder storend te zijn voor de omgeving.

5. JURIDISCHE PLANOPZET

5.1 Planvorm

Het bestemmingsplan 'Havenstraat 19 Maasbracht' is een bestemmingsplan zoals bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Dit bestemmingsplan bestaat uit:

- de verbeelding
- de regels
- de toelichting

5.2 Verbeelding

In de digitale verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien en voor zover hier in de regels naar wordt verwezen. Ten behoeve van de leesbaarheid is het plan op een topografische ondergrond getekend. De bestemmingen en de aanduidingen zijn ingedeeld in de hoofdgroepen volgens de SVBP2012 en zijn op de verbeelding opgenomen in het renvooi. De digitale verbeelding is juridisch bindend.

5.3 Planregels

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Artikel 1 bevat een uitleg van de begrippen die in de planregels voorkomen. Artikel 2 bepaalt de wijze van meten, waarin wordt aangegeven hoe bij de toepassing van de bestemmingsregels wordt gemeten. Door het geven van begripsomschrijvingen en aanwijzingen voor het meten wordt de interpretatievrijheid verkleind en daardoor de duidelijkheid en rechtszekerheid vergroot.

In hoofdstuk 2 worden de op de verbeelding aangegeven bestemmingen omschreven en voor welke doeleinden de in die bestemmingen opgenomen gronden en gebouwen mogen worden gebruikt. Daarnaast zijn per bestemming de bebouwingsmogelijkheden vermeld. Het bestemmingsplan bevat de volgende bestemming:

Gemengd - Havenboulevard

Op de verbeelding en in de regels is geregeld dat ter plaatse horeca, een zestal appartementen en een parkeergelegenheid gerealiseerd mogen worden. Verder zijn de functies die op grond van het geldende bestemmingsplan al waren toegestaan, overgenomen in dit bestemmingsplan.

In de algemene aanduidingsregels zijn de regels met betrekking tot diverse gebiedsaanduidingen opgenomen. Het betreft de volgende gebiedsaanduidingen:

Waarde – Archeologie

Voor een gedeelte van het plangebied is de dubbelbestemming Waarde – Archeologie opgenomen om mogelijk aanwezige archeologische resten bij toekomstige ontwikkelingen te beschermen.

Gebiedsaanduiding milieuzone – roerdalslenk 2

Vanwege de ligging van het plangebied binnen de Roerdalslenkzone II is de gebiedsaanduiding milieuzone – roerdalslenk 2 opgenomen.

Gebiedsaanduiding geluidzone – industrie

Een klein gedeelte van het plangebied heeft de gebiedsaanduiding geluidzone – industrie met betrekking tot industrielawaai.

Gebiedsaanduiding veiligheidszone – explosieven

Voor het gedeelte van het plangebied waar de bestaande bebouwing is gelegen en de strook bij het hekwerk is de gebiedsaanduiding veiligheidszone – explosieven opgenomen. Hiermee wordt nieuwbouw slechts toegestaan als uit onderzoek blijkt dat dit verantwoord is.

De in het vigerende bestemmingsplan Maasbracht-Brachterbeek opgenomen gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – molenbiotoop' is in onderliggend plan niet meegenomen. Op grond van deze gebiedsaanduiding bedraagt de toegestane maximale bouwhoogte voor het plangebied 20,16 meter. De maximale bouwhoogte van de beoogde ontwikkeling bedraagt 13,5 meter. De gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – molenbiotoop' kan dan ook achterwege blijven.

Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Dit hoofdstuk bevat een aantal algemene regels die gelden voor het hele plangebied. Het betreft daarnaast onder andere de anti-dubbeltelbepaling, algemene aanduidings-, afwijkings- en wijzigingsregels en algemene gebruiksregels.

Hoofdstuk 4 bevat de overgangs- en slotregel van het bestemmingsplan.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 Economische uitvoerbaarheid en kostenverhaal

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening rust op de gemeente de verplichting tot het verhaal van kosten die tot de grondexploitatie behoren op basis van een exploitatieplan. De gemeente kan hiervan afzien in bij algemene maatregel van bestuur aangegeven gevallen, of indien:

- het kostenverhaal anderszins is verzekerd;
- het bepalen van een tijdvak of fasering niet noodzakelijk is; en
- het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels aan werken en werkzaamheden met betrekking tot bouwrijp maken, aanleg van nutsvoorzieningen, inrichten van de openbare ruimte en uitvoerbaarheid niet noodzakelijk is.

Het voorliggende bestemmingsplan creëert de mogelijkheid tot het realiseren van maximaal twee horecagelegenheden, een zestal appartementen en een parkeergelegenheid aan de Havenstraat in Maasbracht. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan, waarin ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, dient de gemeenteraad eveneens een exploitatieplan vast te stellen. Dit heeft te maken met de wettelijke verplichting om de kosten die de gemeente moet maken om de ontwikkeling mogelijk te maken, te verhalen op de eigenaar/ontwikkelaar.

Van deze verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan kan worden afgezien indien het kostenverhaal op een andere manier is geregeld. Dit kan bijvoorbeeld door middel van gemeentelijke gronduitgifte of door het afsluiten van een overeenkomst.

Voor dit project is een anterieure overeenkomst en een planschadeovereenkomst gesloten tussen initiatiefnemer en de gemeente Maasgouw. Omdat een anterieure overeenkomst voorhanden is, is een exploitatieplan dan ook niet noodzakelijk. Het bestemmingsplan is hiermee financieel uitvoerbaar.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1. Bro

Rapportering inspraak

Ingevolge artikel 1.3.1 Bro geven Burgemeester en Wethouders kennis van het voornemen een bestemmingsplan voor te bereiden. Deze publicatie is in week 9 van 2015 gepubliceerd. In de kennisgeving dient te worden vermeld of er stukken betreffende het voornemen ter inzage zullen worden gelegd, waar en wanneer, of er zienswijzen kunnen worden ingediend omtrent het voornemen en of een onafhankelijke adviesinstantie advies uitbrengt.

Ten aanzien van voorliggend plan is bekend gemaakt dat geen terinzagelegging van de stukken betreffende voornoemd voornemen zal plaatsvinden, geen inspraak zal worden verleend betreffende het voornemen en geen onafhankelijke adviesinstantie advies zal uitbrengen.

In het vervolg van de bestemmingsplanprocedure zal het bestemmingsplan als ontwerpbestemmingsplan ter inzage worden gelegd, waarbij aan iedereen de mogelijkheid wordt geboden zienswijzen in te dienen.

Uitkomsten overleg

Ingevolge artikel 3.1.1. dient een bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening. In het kader van het vooroverleg over dit plan zijn de volgende reacties ontvangen:

Provincie Limburg

Reactie

De provincie heeft aangegeven geen inhoudelijke reactie te geven op dit plan.

Wijze van verwerken van de reactie

Bovenstaande reactie heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Gasunie

Reactie

Het plan is door de Gasunie getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid. Op grond van deze toetsing komt de Gasunie tot de conclusie dat het voorontwerpbestemmingsplan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Wijze van verwerken van de reactie

Bovenstaande reactie heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Waterschap Roer en Overmaas

Reactie

Naar verwachting heeft dit plan geen of slechts een zeer geringe invloed op de waterhuishouding. Het dagelijks bestuur van het waterschap heeft op 7 maart 2005 besloten om relatief kleine plannen die geen of nauwelijks invloed hebben op de waterhuishouding niet door het Watertoetsloket Roer en Overmaas te laten behandelen. Deze zogenoemde ondergrens voor de watertoets is ingesteld om onnodige bureaucratie te voorkomen. Dit plan valt onder de hierboven genoemde ondergrens. Het watertoetsloket zal derhalve geen (pre)wateradvies verstrekken. Het waterschap constateert dat in het plan reeds een waterparagraaf is opgenomen. Daarmee geeft de gemeente invulling aan haar verantwoordelijkheid voor duurzaam waterbeheer.

Wijze van verwerken van de reactie

Bovenstaande reactie heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Veiligheidsregio Limburg-Noord

Reactie

Op 18 november 2014 heeft de Veiligheidsregio Limburg-Noord advies uitgebracht voor het 'Concept bestemmingsplan Havenstraat 19 Maasbracht'. In het nu voorliggende voorontwerp bestemmingsplan wordt ingegaan op dit advies. Er bestaat daarom geen noodzaak tot het uitbrengen van een nieuw advies zoals bedoeld in het Besluit externe veiligheid buisleidingen en de Circulaire risiconormering Vervoer gevaarlijke stoffen voor deze partiële herziening. Voor de volledigheid wordt erop gewezen dat bij de definitieve besluitvorming voor dit bestemmingsplan het restrisico expliciet moet worden geaccepteerd.

Wijze van verwerken van de reactie

Bovenstaande reactie heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.2.2 Zienswijzenprocedure

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van donderdag 9 april 2015 tot en met woensdag 20 mei 2015 zes weken ter inzage gelegen. Tijdens de inzagetermijn zijn er geen zienswijzen ingediend.