



vandewall
planologisch advies

Toelichting

Inhoud

1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Ligging, begrenzing en juridische status van het plangebied	4
1.3 Bij het plan behorende stukken	6
1.4 Leeswijzer	6
2 Planbeschrijving	7
2.1 Bestaande situatie	7
2.2 Toekomstige situatie	10
3 Beleidskader	13
3.1 Inleiding	13
3.2 Rijksbeleid en wetgeving	13
3.3 Provinciaal beleid	16
3.4 Regionaal beleid	18
3.5 Gemeentelijk beleid	20
4 Sectorale aspecten	23
4.1 Bodem	23
4.2 Geluid	23
4.3 Luchtkwaliteit	24
4.4 Externe veiligheid	25
4.5 Water	28
4.6 Archeologie	30
4.7 Natuurwaarden	32
4.8 Kabels en leidingen	33
5 Beschrijving regels	34
5.1 Inleiding	34
5.2 Juridische planbeschrijving	34
6 Uitvoerbaarheid	37
6.1 Economische uitvoerbaarheid	37
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	37
Bijlage 1 Reacties vooroverleg	38
Bijlage 2 Inrichtingsvoorstel	39
Bijlage 3 Advies brandweer	40
Bijlage 4 Nota van zienswijzen	41



Separate bijlagen:

- 1) Spider Monkey Consultancy, 'Notitie toetsing geluidbelasting vanwege industrieterrein Chemelot op de woonwagenlocatie aan de Bosserveldlaan in Beek' rapportnummer N20180401, d.d. 18.01.2019;
- 2) Geonius, 'Herinrichting woonwagenlocatie Bosserveldlaan Beek - Beoordeling infiltratie', rapportnummer GA180435.R02.v1.0, d.d. 28.09.2018;
- 3) Ecolyrium, 'Rapportage Quickscanonderzoek Ecologische waarden woonwagenlocatie Bosserveldlaan te Beek', rapportnummer 18-341, d.d. 11.07.2018.
- 4) Geonius, 'Verkennd bodemonderzoek woonwagenlocatie Bosserveldlaan', rapportnummer MA180243.R.01V.1.0, d.d. 31.10.2018.
- 5) Vandewall Planologisch Advies BV, 'Aerius-berekening uitbreiding woonwagenlocatie Bosserveldlaan te Beek, rapportnummer 2017.87, d.d. 10.02.2021.
- 6) Geonius, 'Rapport PFAS en aanvullend bodemonderzoek woonwagenlocatie Bosserveldlaan Beek', rapportnummer MA210151.B01.V2.0, d.d. 17.05.2021.
- 7) RHDHV, 'Notitie/memo infiltratievoorziening Bosserveldlaan Beek (Ib)', rapportnummer BI1469-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0001, d.d. 30.08.2021.



1 Inleiding

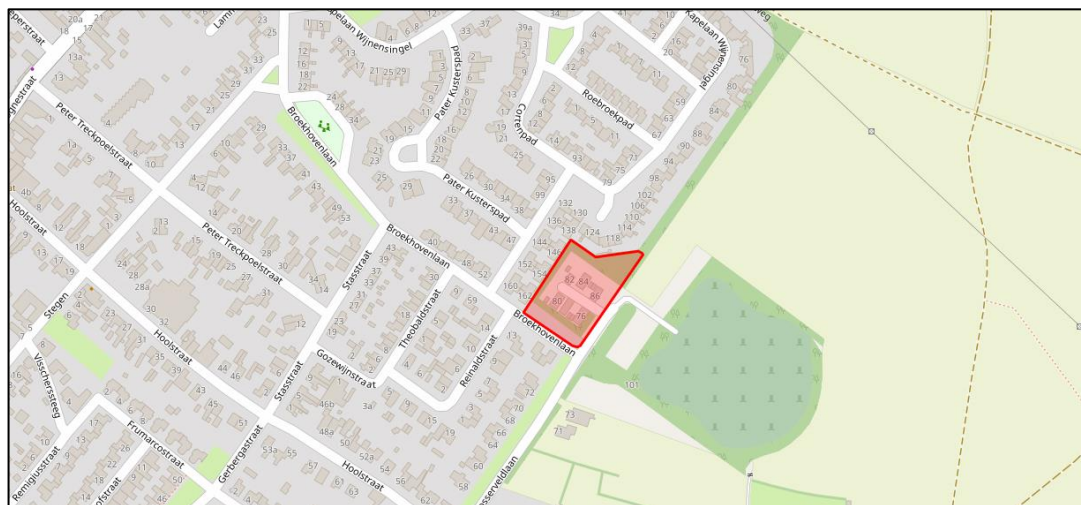
1.1 Aanleiding

Partners in Maatwerk-Zuid (PIM-Zuid)¹ wil in samenspraak met de gemeente Beek de bestaande woonwagenlocatie aan de Bosserveldlaan 76-86 in Beek herinrichten. In de bestaande situatie is sprake van de aanwezigheid van (formeel) zes woonwagens, waarvan een deel in slechte bouwkundige staat verkeert. Daarnaast is gedeeltelijk sprake van illegale bebouwing, opslag van goederen en van verrommeling van het terrein. Redenen temeer om de locatie te herinrichten. Het nieuwe inrichtingsplan is in overleg met de bewoners tot stand gekomen en voorziet in standplaatsen voor maximaal acht woonwagens. Dit plan wordt door middel van het voorliggende bestemmingsplan planologisch-juridisch vastgelegd.

1.2 Ligging, begrenzing en juridische status van het plangebied

Ligging en begrenzing

Het plangebied bestaat uit de kleine woonwagenlocatie die gelegen is aan de oostzijde van de kern Beek, aan de rand van de bebouwde kom, direct ten noorden van de Broekhovenlaan. Het gebied wordt aan de west- en noordzijde begrensd door de woningen aan de Kapelaan Wijnensingel, aan de oostzijde door de Bosserveldlaan en aan de zuidzijde door de Broekhovenlaan. Tegenover het plangebied, aan de overzijde van de Bosserveldlaan, ligt begraafplaats De Nieuwe Hof. Op het onderstaande kaartje is het plangebied met de kleur rood weergegeven:



Ligging plangebied

Juridische status plangebied

Het plangebied is thans planologisch-juridisch geregeld in het bestemmingsplan 'Kern Beek'. Dit bestemmingsplan is door de raad van de gemeente Beek vastgesteld op 26.04.2012. De gronden van het voorliggende plangebied zijn in dit vigerende plan deels bestemd tot 'Wonen', 'Verkeer' en 'Groen'. Binnen de bestemming 'Wonen' zijn woningen, verkeer in de vorm van woonstraten, verblijfsgebieden, voetgangersgebieden, pleinen en fiets- en voetpaden, aan huis gebonden beroepen, parkeren, groenvoorzieningen, tuinen en erven en bouwwerken van openbaar nut toegestaan. Specifiek voor deze locatie is een aanduiding 'woonwagenstandplaats' opgenomen.

¹ PIM-Zuid is een initiatief van de woningcorporaties Maasvallei, Servatius en Woonpunt en is gespecialiseerd in het beheer, de verhuur en de aanleg van woonwagenstandplaatsen.

Hier mogen maximaal zes woonwagens of woonwagenalets worden geplaatst in maximaal één bouwlaag, waarbij de gezamenlijke oppervlakte per woonwagen of woonwagenalet inclusief bijgebouwen maximaal 120 m² mag bedragen.

Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn ontsluitingsstructuren, fiets- en voetpaden, parkeren, groenvoorzieningen en doeleinden van openbaar nut toegestaan. Zoals aangegeven is deze bestemming alleen gelegen op de inrit vanaf de Bosserveldlaan.

Binnen de bestemming 'Groen' zijn groen- en speelvoorzieningen, verkeer in de vorm van fiets- en voetpaden, doeleinden van openbaar nut, parkeren en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. Deze bestemming is gelegen op de groene onbebouwde zones rondom de woonwagenlocatie.

Dubbelbestemming 'Leiding - Gas'

Deze dubbelbestemming is opgenomen ter bescherming van de hogedruk gasleiding die langs de Broekhovenlaan is gesitueerd. Hier geldt een bouwverbod voor niet-leidinggebonden activiteiten.

Dubbelbestemmingen 'Waarde-Archeologie 3' en Waarde-Archeologie 4'

Daarnaast is het plangebied voorzien van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3' (gronden met een middelhoge archeologische verwachting) en 'Waarde – Archeologie 4' (gronden met een hoge archeologische verwachting). Gronden met deze dubbelbestemming zijn tevens bestemd voor de bescherming en/of het behoud van de voorkomende archeologische waarden. Binnen gronden met deze dubbelbestemmingen geldt dat archeologisch onderzoek uitgevoerd dient te worden bij een bodemversturende ingreep over een oppervlakte van meer dan 2.500 m².

Gebiedsaanduiding 'milieuzone - bodembeschermingsgebied Mergelland'

Het plangebied is gelegen in het Bodembeschermingsgebied Mergelland (inmiddels 'Nationaal Landschap Zuid-Limburg' geheten). Ter plaatse van de gelijknamige aanduiding 'milieuzone-bodembeschermingsgebied Mergelland' geldt dat die gronden tevens dienen voor de bescherming van de kwaliteit van de bodem en het grondwater. In de regels wordt onder meer verwezen naar de bepalingen in de Omgevingsverordening Limburg.

Gebiedsaanduiding 'geluidzone – industrie'

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie', ter aanduiding van de industriële geluidzone van bedrijventerrein Chemelot, gelden aanvullende bouwregels. Hier mag geen nieuwe woning of nieuwe andere geluidgevoelige bebouwing worden opgericht, behoudens voorafgaand akoestisch onderzoek waaruit blijkt dat er geen belemmeringen zijn.

Op de nevenstaande afbeelding is een uitsnede van de verbeelding behorende bij het vigerende bestemmingsplan 'Kern Beek' weergegeven.

Het plangebied is hierop binnen de rode begrenzing aangeduid en de geldende enkelbestemmingen Wonen, Groen en Verkeer zijn aangegeven.



Strijdigheid met het bestemmingsplan

Het onderhavige plan kan niet binnen de vigerende planologisch-juridische regeling worden gerealiseerd. Door de herinrichting dienen de drie bestemmingen anders te worden verdeeld over het plangebied. Zo wordt de inrit van de woonwagenlocatie veranderd (inclusief de locatie van de buurtvoorziening), wordt de positionering van de woonwagens anders en neemt het maximum aantal woonwagens toe met twee. Het opstellen van een nieuw bestemmingsplan is dan ook noodzakelijk. Dit bestemmingsplan ligt thans voor.

1.3 Bij het plan behorende stukken

De structuur van bestemmingsplannen dient conform artikel 3.3.2 van het Bro te voldoen aan de “Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen” (SVBP2012). Dit houdt in dat de verschijningsvorm van een bestemmingsplan en een aantal begrippen zijn gestandaardiseerd. Het bestemmingsplan bestaat formeel uit twee juridische onderdelen:

- een verbeelding (een digitaal GML-bestand met een specifiek nummer, in dit geval NL.IMRO.0888.BPWWBOSSERVELDN21 - (met hierachter de status van het plan));
- regels; deze regels zijn in de SVBP2012 zoveel mogelijk gestandaardiseerd (o.a. volgorde, indeling, benaming, begripsbepalingen, overgangsbepalingen en de slotbepaling).

Op de verbeelding zijn, met bijbehorende verklaringen, de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden aangegeven. De verklaringen leggen een verbinding tussen de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en de regels. De verbeelding is opgebouwd volgens de landelijke richtlijn SVBP2012 en is getekend op schaal 1:1000.

De regels bevatten de regeling inzake het gebruik van de gronden, die in het plan zijn begrepen en de daarop geprojecteerde opstallen. De regels zijn ingedeeld in vier hoofdstukken: de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels.

Een bestemmingsplan gaat voorts vergezeld van een toelichting, waarin een onderbouwing is opgenomen van de gemaakte beleidskeuzen inzake het bestemmingsplan. Onderhavige toelichting maakt juridisch geen deel uit van het bestemmingsplan. Onderdeel van de toelichting zijn de ten behoeve van het bestemmingsplan vervaardigde onderzoeken; deze zijn als separate bijlage bij deze toelichting opgenomen.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk 1 is in hoofdstuk 2 een beschrijving van de bestaande situatie en van de voorgenomen ontwikkeling opgenomen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het relevante beleid van Rijk, provincie en de gemeente en de relevante wet- en regelgeving beschreven. In hoofdstuk 4 worden de sectorale aspecten, zoals bodem, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, water en ecologie beschreven. Hoofdstuk 5 handelt over de opbouw van de regels in dit bestemmingsplan en voorziet onder meer in een artikelsgewijze bespreking van de bestemmingsregels. Tenslotte komt in hoofdstuk 6 de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan aan de orde. Hierbinnen komen de resultaten van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro en de ingekomen zienswijzen en de beantwoording daarvan door de gemeente aan de orde.



2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

De woonwagenlocatie aan de Bosserveldlaan is aan de noord- en westzijde omsloten door een woongebied. Dit woongebied, ten noorden van de Broekhovenlaan, is ontstaan in de loop van de jaren tachtig en negentig en wordt gekarakteriseerd door de voor deze periode kenmerkende informele stedenbouwkundige structuur. De wijk bestaat grotendeels uit grondgebonden geschakelde- halfvrijstaande dan wel aaneengesloten- woningen in één of twee bouwlagen met kap. De woonwagenlocatie wordt aan de noordzijde door een groenzone gescheiden van deze woonbuurt; aan de westzijde grenst het terrein aan de tuinen behorende bij de woningen aan de Kapelaan Wijnensingel. Ten zuiden van de woonwagenlocatie is de Broekhovenlaan gelegen. Hier zijn vrijstaande (deels geschakelde) en halfvrijstaande en/of geschakelde woningen in één of twee bouwlagen met kap gelegen uit verschillende bouwperiodes.

Op de onderstaande luchtfoto is de begrenzing van het plangebied met de kleur rood aangeduid:



Luchtfoto met plangrens

Het woonwagenterrein ligt ingebed tussen groenvoorzieningen in de vorm van (grote en hoge) bomen, struiken en andere opgaande beplanting. Het woonwagenterrein wordt daarnaast aan drie zijden (noord-, oost- en zuidzijde) omringd door een ruime groene zone (in de vorm van een grasstroken). Door deze opvallend aanwezige groene elementen ligt het terrein relatief ruim en vrij beschermt binnen de woonbuurt. Daarnaast is langs een deel van het terrein een houten schutting aanwezig, die op enkele plekken duidelijk in verval is. De stevige en ruime groene omranding van het woonwagenterrein en de aanwezige schutting dragen, ondanks de groene uitstraling, bij aan het beeld van een wat afgezonderde enclave binnen de woonbuurt. Deze herinrichtingsopgave zal dan ook worden gebruikt om het woonwagenterrein meer deel uit te laten maken van de omliggende woonbuurt.

De onderstaande luchtfoto's geven een beeld van de ligging van het woonwagenterrein in de directe omgeving:



Luchtfoto vanuit noordoostelijke richting in winterperiode



Luchtfoto in zomerperiode

Opvallend is de zeer ruim bemeten groenstructuur in dit gedeelte van de woonbuurt. Met name de omvang van de bomen wijkt af ten opzichte van de boomaanplant in de omgeving.



Het woonwagenterrein zelf maakt een vervallen en rommelige indruk. Er is nauwelijks sprake van enige ruimtelijk-stedenbouwkundige structuur, vanwege de diversiteit aan woonwagens en de rommelige uitstraling. De meeste woonwagens zijn bouwkundig in slechte staat. Naast de aanwezigheid van enkele bouwwerken die zonder vergunning zijn geplaatst, vindt opslag van caravans, bouwmaterialen, pallets, meubels, autobanden en andere goederen plaats. Naast de woonwagens en caravans die op het terrein staan is tevens een buurtvoorziening (een grote woonwagen ten behoeve van gezamenlijke bijeenkomsten) aanwezig. Delen van de houten schutting langs de Bosserveldlaan zijn weggehaald en liggen in stukken op de grond. Er is bovendien sprake van wateroverlast op het zuidwestelijk deel (het laagste gelegen gedeelte) van het terrein. Door onvoldoende afwatering en het ontbreken van een infiltratie- of retentiesysteem blijft het hemelwater bij zware regenbuiten in de zuidwestelijke hoek van het plangebied staan.

De onderstaande luchtfoto en foto's geven een indruk van de situatie op en rond het woonwagenterrein:



Luchtfoto rommelige situatie terrein



Ruime groenzone langs Broekhovenlaan



Groene zone langs Bosserveldlaan



Schutting in slechte staat



Entree vanaf de Bosserveldlaan



Bandenopslag en waterproblematiek



Rommelige situatie op het terrein



Gestalde caravans



Buurtvoorziening

2.2 Toekomstige situatie

De doelen van het herinrichtingsplan voor de woonwagenlocatie aan de Bosserveldlaan kunnen als volgt worden weergegeven:

- het 'opener' maken van het woonwagenterrein naar de omgeving toe, door het verbeteren van de verbinding met de aanpalende woonomgeving;
- de uitstraling van het terrein verbeteren door het vernieuwen van de bestrating, het slopen/opruimen van ongewenste bouwwerken, het weghalen van gestalde caravans en het beëindigen van de opslag van goederen;

- herinrichting van het terrein zelf, door middel van het aanbrengen van een duidelijke ruimtelijk-stedenbouwkundige structuur met een duidelijk straatprofiel, aangewezen parkeerplaatsen en aanvulling van de groenstructuur op het terrein;
- het geleidelijk vervangen van bestaande verouderde woonwagens door moderne exemplaren, waarbij een duidelijke structuur wordt nagestreefd ten aanzien van het positioneren van de woonwagens ten opzichte van elkaar en het positioneren van bijgebouwen;
- het creëren van een nieuwe plek voor de buurtvoorziening;
- het oplossen van de hemelwaterproblematiek op het terrein door de aanleg van een retentievoorziening.

In overleg met de bewoners, de gemeente Beek, PIM-Zuid en grondeigenaar ZO Wonen is een stedenbouwkundig inrichtingsvoorstel ontwikkeld dat de basis moet vormen voor de herinrichting van het woonwagenterrein. Dit inrichtingsvoorstel is opgenomen in bijlage 2 van deze toelichting. Onderstaand is een fragment van het inrichtingsplan weergegeven. In het navolgende wordt dit toegelicht.



Bron: Van Biesen Stedenbouwkundig advies / Vandewall Planologisch Advies

Ontsluiting

Om de verbinding met de omliggende woonbuurt te verbeteren wordt de bestaande inrit aan de Bosserveldlaan circa 30 meter naar het noordoosten verplaatst. Vanuit deze inrit wordt een nieuwe woonstraat gecreëerd die parallel aan de Bosserveldlaan afbuigt richting de Broekhovenlaan. Aldaar wordt een doorbraak gemaakt in het talud, waardoor de woonstraat aansluit op de Broekhovenlaan. Hiermee wordt een directe verbinding tot stand gebracht met de aanpalende woonomgeving. Tevens wordt met deze oplossing voldaan aan de eisen van de brandweer, die een tweevoudige toegankelijkheid van een woonstraat eist. De woonstraat wordt ingericht ten behoeve van éénrichtingsverkeer voor auto's, waarbij de entree aan de Bosserveldlaan blijft. Langzaamverkeer kan vanuit beide richtingen het terrein bereiken. Deze woonstraat zal worden uitgerust met een nieuwe verharding waarbij naast de rijbaan aan beide zijden een rabatstrook wordt aangelegd. Aan één zijde (de oost- en noordzijde) kan worden geparkeerd. In deze rabatstrook worden tevens enkele bomen aangeplant, waardoor de groenstructuur ook binnen het

terrein wordt doorgetrokken. De rabatstrook aan de westzijde van de woonstraat blijft vrij van geparkeerde auto's en beplanting en dient als voetpad/trottoir.

Stedenbouwkundige structuur

De nieuwe woonstraat/ontsluitingsweg vormt de nieuwe as van het vernieuwde woonwagenterrein dat plaats biedt aan acht woonwagens. Aan weerszijden van de woonstraat zijn vier plekken gereserveerd voor woonwagens. Elke plek bestaat uit een erf (tuin) waarop één woonwagen en bijgebouwen mogen worden geplaatst. Op elke woonwagenplek wordt op de grens met de openbare weg een schanskorf geplaatst, waardoor de afscheiding van openbaar en privaatgedeelte wordt verduidelijkt. Aan de achter- en zijkant van beide woonwagenclusters worden tuilmuren gerealiseerd met een maximale hoogte van 2 meter. De woonwagens bestaan uit een hoofdmassa plus een entreepartij (ook wel 'klompenhok' genoemd). In het plan zijn ófwel de entreepartijen naar elkaar toe ófwel hoofdmassa's naar elkaar toe geprojecteerd (voorkant-achterkantbenadering). De onderlinge afstand tussen twee hoofdmassa's bedraagt minimaal 6 meter, de onderlinge afstand tussen twee entreepartijen bedraagt minimaal 5 meter. De positionering van de woonwagens is afgeleid van de situering van de aanpalende bungalows aan de Kapelaan Wijnenstraat. De woonwagens worden uitgevoerd met een maximale goothoogte van 3,5 meter en een maximale bouwhoogte van 5,5 meter. De maximum omvang van de hoofdbouwmassa bedraagt 120 m². Daarnaast mag 25 m² per woonwagen aan bijgebouwen worden gerealiseerd op het achterterrein. De eindsituatie heeft veel kenmerken van een reguliere woonstraat en past daardoor uitstekend in het overige deel van deze woonbuurt. Nabij de entree aan de Bosserveldlaan is ruimte gereserveerd voor de 'buurtvoorziening'. Dit is een woonwagen die gebruikt wordt als bijeenkomstfunctie/gezamenlijke voorziening voor de bewoners en heeft een belangrijke functie binnen het woonwagenterrein. De buurtvoorziening wordt uitgerust met een terras, een bijgebouw en enkele parkeerplaatsen (haaks parkeren), gescheiden door een haag. Binnen het omliggende groen rondom de buurtvoorziening is het mogelijk kleine speeltoestellen of straatmeubilair te plaatsen. De bouwmassa van de buurtvoorziening is beperkt door een bouwvlak op de verbeelding van het bestemmingsplan.

Parkeren

Conform de Parkeernota 2018 gemeente Beek is het plangebied gelegen in de zone 'rest bebouwde kom'. De woonwagens zijn niet specifiek benoemd maar kunnen vergeleken worden met de normering voor koop/middensegment. Hiervoor geldt – uitgaande van stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' - een gemiddelde norm van 1,9 parkeerplaats per woning. Bij acht woningen betekent dit een behoefte van 15,2 (afgerond 16) parkeerplaatsen. Ten behoeve van dit plan zijn ook 16 parkeerplaatsen voorzien. Deze zijn deels (8 stuks) op de woonpercelen en deels (8 stuks) op de gronden van de woningcorporatie gelegen. Er kan worden voorzien in de parkeerbehoefte.

Hemelwaterproblematiek

Om de hemelwaterproblematiek op te lossen wordt een retentievoorziening aangelegd voor het opvangen van hemelwater dat afkomstig is van daken en verhardingen. Doordat de bestrating opnieuw wordt aangelegd en de riolering zodanig wordt aangepast dat een goede afwatering plaatsvindt vanuit de dakafvoeren en straatkolken richting de retentievoorziening, zal het water zich niet meer verzamelen op het laagste punt en zal de wateroverlast tot het verleden behoren. De retentievoorziening is voorzien in de zuidwesthoek van het plangebied, aan de zijde van de Broekhovenlaan.

Groenstructuur

Het woonwagenterrein wordt, zoals in het voorgaande aangegeven, omringd door een stevige groenstructuur. Ten behoeve van de aansluiting op de Broekhovenlaan wordt het talud, met daarop bomen en andere opgaande beplanting, onderbroken. Zoals aangegeven wordt langs de nieuwe woonstraat ook beplanting aangelegd, waardoor het groen ook in de straat zelf zichtbaar wordt. Ook zullen in de tuinen van elke woonwagenplaats enkele bomen worden geplant. Hierdoor wordt de omringende groenstructuur doorgezet in de nieuwe woonstraat waardoor een groene uitstraling gegarandeerd is.



3 Beleidskader

3.1 Inleiding

De Wet ruimtelijke ordening gaat uit van scheiding tussen beleid en normstelling (juridische verankering). Het beleid wordt opgenomen in structuurvisies, normstelling vindt plaats in het bestemmingsplan en/of in algemene regels die overgenomen moeten worden in bestemmingsplannen. Streekplannen en planologische kernbeslissingen zijn gelijkgesteld aan structuurvisies. Het overgangsrecht van de Wro regelt dat concrete beleidsbeslissingen van Rijk en provincie overgenomen moeten worden in bestemmingsplannen. De inhoud van het bestemmingsplan of andere ruimtelijke ingrepen moet echter nog steeds in overeenstemming zijn met het Rijks- en het provinciale ruimtelijke beleid. De provincie Limburg heeft in 2014 het Provinciaal Omgevingsplan vastgesteld. Het Rijk heeft daarnaast het beleid vertaald in algemene regels: de AMvB Ruimte. Hiermee wordt in deze ruimtelijke onderbouwing rekening gehouden. In dit hoofdstuk wordt hier nader op ingegaan.

3.2 Rijksbeleid en wetgeving

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het huidige ruimtelijke en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau. De hoofddoelstelling van de SVIR is Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028). Dit gebeurt aan de hand van drie deeldoelen waaraan dertien nationale belangen zijn gekoppeld. Het Rijk is verantwoordelijk voor het veiligstellen van deze 13 nationale belangen.

Doel	Nationaal belang
<i>Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk- economische structuur van Nederland</i>	1. een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren; 2. ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie; 3. ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen; 4. efficiënt gebruik van de ondergrond.
<i>Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat</i>	5. een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen; 6. betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem; 7. het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.
<i>Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke en cultuurhistorische waarden behouden zijn</i>	8. verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's; 9. ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;



	10. ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten; 11. ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten ; 12. ruimte voor militaire terreinen en activiteiten; 13. zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.
--	--

De SVIR kent een realisatieparagraaf, waarin per nationaal belang de aanpak is uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, op basis van de Wro, twee besluiten waarmee dat mogelijk is:

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk Rijksbeleid te borgen. Van de provincies en gemeenten wordt gevraagd de inhoud van het Barro te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. De hierin aangegeven juridische kaders zijn derhalve concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect (dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie), door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen. In hoofdstuk 2 van het Barro (titel 2.1 t/m titel 2.13) zijn de nationale belangen opgenomen. Er zijn voor wat betreft het plangebied van dit bestemmingsplan geen nationale belangen uit het Barro in het geding.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

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 per 1 oktober 2012 in het Bro opgenomen. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen dienen op basis van deze ladder te worden gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ruimtevraag, de beschikbare ruimte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het plangebied ligt. De motivering van de duurzame verstedelijking voor het onderhavige plan is onderstaand weergegeven.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Vanaf oktober 2012 geldt bij ruimtebesluitvorming een voor de praktijk belangrijke nieuwe motiveringsplicht. Het betreft de in artikel 3.1.6, tweede lid Bro opgenomen plicht om indien een bestemmingsplan voorziet in een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' de aanvaardbaarheid daarvan in de toelichting van dat plan wordt onderbouwd. Voor deze onderbouwing dient de zogeheten 'Ladder voor duurzame verstedelijking' te worden doorlopen. Conform artikel 1.1.1. lid 3 Bro geldt deze motiveringsplicht ook voor uitwerkingsplannen.

Onderhavig plan

Voorvraag: is sprake van een Nieuwe Stedelijke Ontwikkeling (NSO)?

Allereerst dient de voorvraag te worden gesteld of sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Volgens de begripsbepalingen in artikel 1.1.1, eerste lid Bro is een NSO als volgt gedefinieerd: '... een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Uit deze definitie is geen ondergrens te herleiden om te bepalen welke ontwikkelingen nu wel en niet als stedelijke ontwikkeling moeten worden gezien. Uit de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (uitspraak d.d. 16 september 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2921) is echter gebleken dat een woningbouwproject van 11 woningen niet wordt gekwalificeerd als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Gelet op het voorgaande kan deze ontwikkeling (toevoeging twee woningen) niet worden geclassificeerd als een nieuwe stedelijke



ontwikkeling. Het doorlopen van de 'ladder voor duurzame verstedelijking' is voor dit plan derhalve niet noodzakelijk.

Conclusie

Uit het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het onderhavige plan, waarin sprake is van de bouw van twee (extra) woonwagens, niet kan worden gezien als een woningbouwlocatie en hiermee tevens niet kan worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling.

Besluit m.e.r.

In bijlage C en D van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is aangegeven welke activiteiten plan-m.e.r.-plichtig, project-m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Onder de drempelwaarden van de D-lijst kan volstaan worden met een zogenaamde 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling.

De ontwikkeling van woningen kan in theorie worden ondergebracht in categorie 11.2 van de D-lijst: 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.' De (relevante) drempelwaarde van categorie 11.2 ziet toe op gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- 2°. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of
- 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Indien de activiteit onder de drempelwaarden van 11.2 van de D-lijst valt dient voor de voorgenomen activiteit een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaats te vinden. Hiervoor dient een m.e.r.-beoordelingsnotitie (ook wel 'aanmeldnotitie' genoemd) op te stellen. Het bevoegd gezag moet vervolgens beoordelen of bij de voorgenomen activiteit mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden waarvoor een m.e.r. (-beoordeling) noodzakelijk is.

Voorvraag: is sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject?

Het voorliggende plan voorziet in een inpassing van twee woonwagens op een bestaande woonwagenlocatie. De vraag is of dit plan als een stedelijk ontwikkelingsproject moet worden gezien. Hierover is inmiddels enige jurisprudentie ontstaan. Naar het oordeel van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bevat de term 'stedelijk ontwikkelingsproject' ruimte voor interpretatie (uitspraak 201601015/1/R1). Er dient per geval te worden gekeken naar de concrete omstandigheden van het geval. Onder meer de aard, de omvang en de milieugevolgen van de stedelijke ontwikkeling zijn relevant. Als een ontwikkeling aanzienlijke negatieve milieugevolgen heeft - bij een uitbreiding is daar in de regel eerder sprake van dan bij sloop en herbouw - dan wijst dit op een stedelijk ontwikkelingsproject. De milieugevolgen zijn volgens de Afdeling echter niet allesbepalend.

Het voorliggende plan voorziet in een herstructurering van een bestaande woonwagenlocatie in een woongebied. Als gevolg van deze nieuwe indeling worden twee woonwagens toegevoegd, waarbij de ruimtelijke inpassing wordt verbeterd, de kwaliteit van de woonwagens wordt verbeterd en tevens de waterproblematiek in het gebied wordt opgelost. Dit plan leidt niet tot het ontstaan van milieubelemmeringen, noch tast dit het karakter van de bestaande woonwijk aan (omdat al sprake is van een woongebied).

Het bovenstaande leidt tot de conclusie dat het voorliggende plan gelet op aard en omvang niet als stedelijk ontwikkelingsproject kan worden aangemerkt. Hierdoor is het opstellen van een aanmeldnotitie in het kader van het besluit m.e.r. niet noodzakelijk.



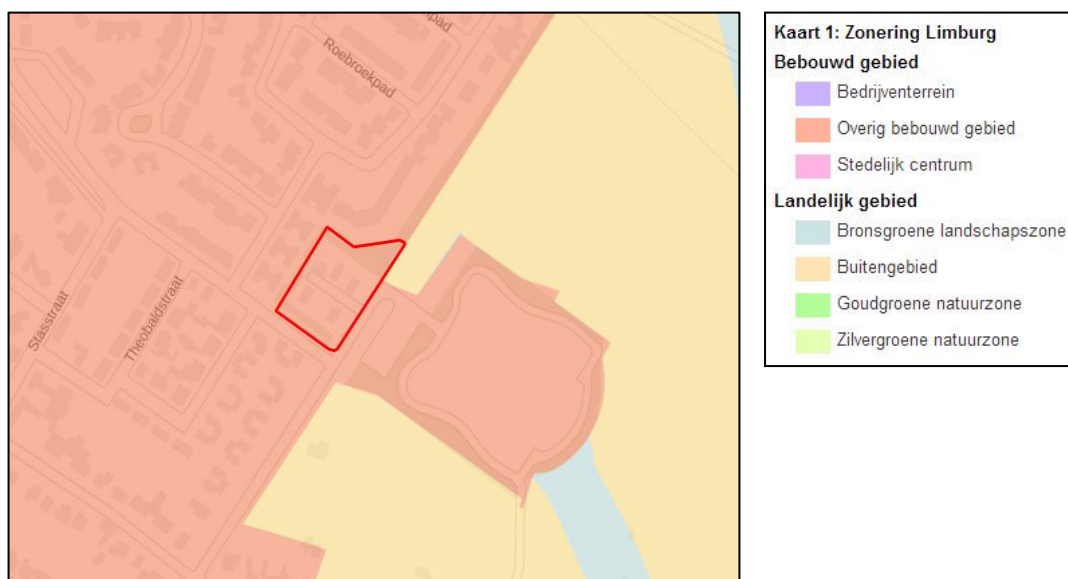
3.3 Provinciaal beleid

Provinciaal Omgevingsplan Limburg/geconsolideerde versie Omgevingsvisie Limburg

Op 13 augustus 2019 is de geconsolideerde versie van de Omgevingsvisie Limburg vastgesteld. De centrale ambitie van de provincie Limburg komt voort uit de Limburgagenda: een voortreffelijk grensoverschrijdend leef- en vestigingsklimaat, dat eraan bijdraagt dat burgers en bedrijven kiezen voor Limburg: om er naar toe te gaan en vooral ook om hier te blijven. In het POL staan de fysieke kanten van het leef- en vestigingsklimaat centraal. Belangrijke uitdagingen zijn het faciliteren van innovatie, het aantrekkelijk houden van de regio voor jongeren en arbeidskrachten, de fundamenteel veranderde opgaven op het gebied van wonen en voorzieningen, de leefbaarheid van kernen en buurten en het inspelen op de klimaatverandering. Kwaliteit staat daarbij centraal. Dat komt tot uiting in het koesteren van de gevarieerdheid van Limburg onder het motto 'meer stad, meer land', het bieden van ruimte voor verweving van functies, in kwaliteitsbewustzijn, en in dynamisch voorraadbeheer dat moet resulteren in een nieuwe vorm van groeien. Algemene principes voor duurzame verstedelijking sluiten hierop aan, zoals de ladder van duurzame verstedelijking en de prioriteit voor herbenutting van cultuurhistorische en beeldbepalende gebouwen. Woningen, bedrijventerreinen, kantoren en winkels zijn er in Limburg genoeg, in toenemende mate zelfs te veel. Tegelijkertijd is de kwaliteit steeds minder toegesneden op de behoefte. Op al deze gebieden liggen nog grote kwalitatieve opgaven. Blijvende vernieuwing en innovatie zijn dan ook van groot belang. De uitdaging is om een omslag te maken 'van kwantiteit naar kwaliteit' en meer schaarste te creëren.

Er zullen per regio visies gemaakt worden waarin gezamenlijke ambities, principes en werkwijze zijn uitgewerkt. Voor sommige thema's gaat het ook om gezamenlijke programmering. Die vormen de basis voor bestuursovereenkomsten tussen regiogemeenten en provincie. De provincie borgt de uitvoering van die afspraken met voorzorgbepalingen in de Omgevingsverordening. De visies richten zich op het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande voorraad, de mogelijke aanpak van overmatige leegstand en het schrappen van plannen die niet goed passen bij de beoogde kwaliteit. Er is onder voorwaarden ruimte voor het toevoegen van goede nieuwe voorraad, maar dan wel in combinatie met het schrappen van bestaande voorraad. Dit moet in de visies vorm en inhoud krijgen. De precieze aanpak kan per onderwerp en regio uiteenlopen.

Het onderhavige plangebied is gelegen in de zone 'Overig bebouwd gebied'. Op de onderstaande afbeelding is een uitsnede van de kaart 'Zonering Limburg' weergegeven. Het plangebied is op deze uitsnede middels een rode kleur omlijnd:



Fragment Zoneringenkaart POL2014

De zone 'Overig bebouwd gebied' bestaat uit gemengde woon- en werkgebieden met voorzieningen, deels met een stedelijk karakter, deels met een dorps karakter. Deze zone omvat de huidige situatie en ruimtelijke dimensie van de steden en de plattelandskernen. Een aantrekkelijke woon- en leefomgeving is een belangrijk uitgangspunt binnen deze zone. Een voortreffelijk leef- en vestigingsklimaat kan niet zonder een woon- en leefomgeving van goede kwaliteit, waarin burgers graag wonen, toeristen graag op vakantie komen en ondernemers graag hun bedrijf vestigen en waar het gezond en veilig leven is. Die leefomgeving heeft een fysieke en een sociale kant. De sociale kant omvat aspecten zoals sociale cohesie, sociale veiligheid, verenigingsleven, toegang tot sport en cultuur. De beleidsaccenten in de zone 'overige bebouwd gebied' liggen op de transformatie van de regionale woningvoorraad, het verbeteren/optimaliseren van de bereikbaarheid, de balans in voorzieningen en detailhandel, ontwikkeling van stedelijk groen en water en kwaliteit van de leefomgeving.

Het voorliggende bestemmingsplan, waarbinnen een herinrichting van een bestaande woonwagenstandplaats mogelijk wordt gemaakt met een beperkte uitbreiding van twee woonwagens en waarbij een sterke verbetering plaatsvindt van het woon- en leefklimaat, voorziet in een passende opwaardering van het bestaand stedelijk gebied. Daarmee komt het plan tegemoet aan de uitgangspunten van de geconsolideerde versie van de Omgevingsvisie Limburg, waar gestreefd wordt naar een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

Provinciale Omgevingsvisie Limburg (POVI)

In het kader van de toekomstige Omgevingswet hebben Provinciale Staten van de provincie Limburg d.d. 01.10.2021 de Provinciale Omgevingsvisie (POVI) vastgesteld. Om goed in te kunnen spelen op de Limburgse kansen en uitdagingen in de leefomgeving is een visie nodig voor de langere termijn (2030 - 2050), waarin allerlei onderwerpen aan bod komen, zoals wonen, bodem, infrastructuur, energie, economie, landbouw, water, natuur, landschap en cultureel erfgoed, maar ook gezondheid en de gezonde leefomgeving. Zo geeft de Omgevingsvisie richting aan de manieren waarop Limburg klaargemaakt wordt voor de toekomst.

De provincie zoekt naar de balans tussen het beschermen én benutten van de fysieke leefomgeving waarin we leven, wonen, werken, leren en vrije tijd besteden. Afwegingen hierbinnen geschiedt op basis van de onderstaande Limburgse principes:

- streven naar een inclusieve, gezonde en veilige samenleving die uitnodigt tot ontmoeten, recreëren en maatschappelijke betrokkenheid;
- de kenmerken en identiteit van gebieden staan centraal. Een gebiedsgerichte aanpak is de basis voor samenwerking met andere partijen en initiatiefnemers. Er is dus ruimte voor maatwerk;
- meer stad, meer land. Stedelijke functies worden geconcentreerd in compacte steden en dorpen. Landelijke gebieden worden als tegenhanger van de drukkere stedelijke gebieden ontwikkeld;
- zorgvuldig omgaan met de ruimte en voorraden, zowel onder- als bovengronds. Ingezet wordt op een sociaal-economische ontwikkeling zonder vraagstukken af te wentelen naar de volgende generaties. In lijn met de Omgevingswet gaat de Omgevingsvisie uit van het voorzorgsbeginsel; preventief handelen, milieuaantastingen bij voorrang aan de bron bestrijden en de vervuiler betaalt. In onze afwegingen worden naast de impact op mens, economie en welvaart ook de impact op de omgeving en het milieu beschouwd. Er wordt gestreefd naar functiecombinaties en het optimaal benutten van bestaande functies.

In de Omgevingsvisie is een algemene zonering opgenomen. Het plangebied is gelegen in de zone 'Stedelijk gebied'. Het stedelijk gebied omvat de bebouwde gebieden van de Westelijke Mijnstreek, Heerlen, Brunssum, Landgraaf en Kerkrade en de steden Maastricht, Venlo, Roermond, Weert en Venray. Hier is sprake van een breed scala aan locaties met functies zoals wonen, winkels, scholen, voorzieningen, wegen en openbare ruimte. De zorg voor een goede kwaliteit van de leefomgeving en een goede bereikbaarheid zijn hier belangrijke uitgangspunten. Het plan dat de ontwikkeling van twee extra woonwagens omvat door herstructurering van de woonwagenlocatie in de bestaande woonomgeving (met verbetering van de kwaliteit van de woonwagens, een



verbetering van de inpassing van de locatie en het oplossen van de hemelwaterproblematiek) past derhalve binnen de kaders van de POVI.

Omgevingsverordening Limburg 2014

Bij de vaststelling van het POL2014 (d.d. 12.12.2014) is de Omgevingsverordening Limburg 2014 vastgesteld. De Omgevingsverordening Limburg 2014 is een juridische doorvertaling van het omgevingsbeleid zoals vastgelegd in het POL2014. De verordening is een samenvoeging van de Provinciale milieuverordening, de Wegenverordening, de Waterverordening en de Ontgrondingsverordening. Tevens is een nieuw hoofdstuk 'Ruimte' toegevoegd. In het hoofdstuk Ruimte zijn regels opgenomen die gericht zijn op de doorwerking van het ruimtelijke beleid uit het POL2014 in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke plannen. Voor het voorliggende bestemmingsplan bevat de Omgevingsverordening Limburg 2014 met name regels ten aanzien van het woonbeleid.

Wonen

Het beleid uit paragraaf 2.4 (*Wonen Zuid-Limburg*) is een voortzetting van de op 21 juni 2013 in werking getreden Verordening Wonen Zuid-Limburg. Met de verordening wordt beoogd dat de kwaliteit van de woningvoorraad op peil blijft en aansluit bij de vraag van de huidige en toekomstige woonconsument. De vitaliteit en de kwaliteit van wonen en leven in Zuid-Limburg wordt hiermee versterkt. De verordening moet voorkomen dat de mismatch tussen vraag en aanbod in kwantiteit en kwaliteit verder toeneemt. Dit betekent dat het overaanbod aan woningen niet verder mag toenemen en dat de kwaliteit van nieuwbouwwoningen moet voldoen aan de eisen van de huidige en toekomstige woonconsument. Er mogen geen 'ongewenste' woningen bij komen. De term 'ongewenst' wordt gebruikt om aan te geven dat het niet de bedoeling is dat de gehele woningmarkt 'op slot' gaat. In de Omgevingsverordening is een bepaling opgenomen, waarmee gemeenten afdwingbaar worden gehouden aan de afspraken die zijn vastgelegd in de Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg. Deze structuurvisie wordt in het navolgende ('Regionaal beleid') beschreven.

3.4 Regionaal beleid

Woningbouwbeleid: Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg (SVWZL)

De Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg (SVWZL) is een gezamenlijke, Zuid-Limburgse ruimtelijke visie op de woningmarkt, opgesteld door de Zuid-Limburgse gemeenten vanuit het besef dat ruimtelijke ontwikkelingen in één gemeente directe invloed hebben op andere gemeenten. In deze SVWZL staat de transformatieopgave per gemeente centraal in de ontwikkeling van de woningvoorraad. Deze transformatieopgave is een koersbepalende opgave voor de ontwikkeling van de woningvoorraad en deze wordt vastgesteld per gemeente en is beleidsneutraal. Het betreft daarmee geen afdwingbare bouw-of sloopopgave. In de regio zijn de volgende afspraken gemaakt:

- schrappen van programma dat geen toegevoegde waarde meer heeft;
- transformatieopgave tweejaarlijks vaststellen per gemeente;
- herinvulling waardevol bestaand vastgoed (zoals monumenten) heeft prioriteit;
- compensatie verplicht bij nieuwe initiatieven (in deze volgorde):
 - 1) slopen;
 - 2) financiële compensatieregeling;
 - 3) gemeente neemt sloopverplichting over en voert deze uit binnen raadstermijn;
 - 4) schrappen bestaande plancapaciteit: 1 nieuwe woning tegen 4 bestaande woningen.

Beleidsregel 'Ruim baan voor goede woningbouwplannen 2021'

De Zuid-Limburgse gemeenten hebben in 2021 gezamenlijk de beleidsregel 'Ruim baan voor goede woningbouwplannen 2021' opgesteld. De beleidsregel komt, zoals aangegeven, in de plaats van de beleidsregel 'Tijdelijke versoepeling van de compensatiesystematiek van de Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg' (deze oude beleidsregel is in deze toelichting niet meer opgenomen omdat deze inmiddels is komen te vervallen). De strekking van de nieuwe beleidsregel is dat 'goede



woningbouwplannen' onder voorwaarden niet meer hoeven te worden gecompenseerd, zoals is omschreven in de SVWZL). Woningbouwplannen worden beschouwd als goede plannen als zij voldoen aan alle drie de onderstaande criteria:

Criterium 1: het plan heeft maatschappelijke meerwaarde

Een woningbouwplan heeft maatschappelijke meerwaarde wanneer sprake is van (minimaal) één van de volgende situaties:

- aantoonbare verbetering van de leefbaarheid in centra en kernen;
- herstructurering/vervangingsbouw van woningen;
- hergebruik van winkels of (ander) bestaand waardevol vastgoed met passende woningbouw;
- aantoonbare bijdrage aan de transformatie van de bestaande woningvoorraad.

Daarbij wordt aangesloten op het ruimtelijke uitgangspunt dat inbreiding boven uitbreiding gaat.

Ten aanzien van dit plan

Aan dit criterium kan worden voldaan. Er is sprake van herstructurering van de bestaande woonwagenlocatie Bosserveldlaan, waarbij door een betere, efficiënte indeling extra ruimte is gevonden voor toevoeging van twee woonwagens. Ook wordt een aantal woonwagens vernieuwd en wordt de woonwagenlocatie beter (tweezijdig) ontsloten waardoor de locatie echt deel gaat uitmaken van de omliggende woonbuurt. Daarnaast is gekozen voor toevoeging van extra groen en het definitief oplossen van de hemelwaterproblematiek. Dit herinrichtingsplan is opgesteld in samenspraak met de bewoners en de omwonenden en het leidt ertoe dat het woon- en leefklimaat van de bewoners van de woonwagens wordt verbeterd en dat er een betere verbinding met de buurt tot stand komt. Er is derhalve sprake van een duidelijke maatschappelijke meerwaarde van dit plan.

Criterium 2: het plan is planologisch aanvaardbaar

Een plan is (ruimtelijk) planologisch aanvaardbaar als het voldoet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking (Besluit ruimtelijke ordening, artikel 3.1.6, lid 2) voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Dit betekent dat een beschrijving van de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte nodig is:

- criterium 2a: het plan sluit aan bij de kwantitatieve behoefte;
- criterium 2b: het plan sluit aan bij de kwalitatieve behoefte.

Ten aanzien van dit plan

Omdat dit plan geen nieuwe stedelijke ontwikkeling is, hoeft de 'ladder' formeel niet doorlopen te worden. Echter, de behoefte aan de boogde woonwagens dient in het kader van een goede en duurzame ruimtelijke ordening wel te worden onderbouwd. Dat aan de beoogde woonwagens behoefte is, komt aan de orde bij de beschrijving van het recent uitgevoerde onderzoek naar woonwagenstandplaatsen (in opdracht van de provincie Limburg en de gezamenlijke gemeenten). Dit onderzoek komt verderop in deze paragraaf aan de orde.

Criterium 3: het plan is (sub)regionaal afgestemd

Het derde criterium betreft subregionale afstemming, zodat gezamenlijke oordeelsvorming plaatsvindt en het gemeenschappelijk belang voorop blijft staan (geen onderlinge concurrentie en overschotten op subregionaal niveau). De subregio bepaalt of het plan aan de subregionale woningmarktprogrammering wordt toegevoegd. Woningbouwplaninitiatieven die mogelijk worden gemaakt via deze beleidsregel, dienen binnen twee jaar na afstemming in de (sub)regio planologisch te zijn vastgesteld en binnen drie jaar nadat het plan planologisch onherroepelijk is geworden te zijn gerealiseerd. Woningbouwplannen die deze termijnen niet halen, verliezen hun status op de subregionale woningmarktprogrammering.

Ten aanzien van dit plan

De taak ten aanzien van het afstemmen in de regio ligt bij de gemeente op het moment dat er een principeakkoord is vanuit het college. Hierbij worden geen belemmeringen verwacht gelet op het



voldoen aan de voorgaande twee criteria. Resumerend kan ten aanzien van het regionale woningbouwbeleid worden aangegeven dat kan worden voldaan aan dit beleid. Daarbij geldt - onder de genoemde voorwaarden - geen compensatieverplichting.

Onderzoek behoeftepeiling woonwagenlocaties (2020)

In opdracht van de gezamenlijke gemeenten in Limburg, gesteund door de provincie Limburg, is door bureau Companen het onderzoek 'Behoeftepeiling woonwagenstandplaatsen provincie Limburg' uitgevoerd (gedateerd 17.03.2020). Het onderzoek had primair ten doel de behoefte aan woonwagenstandplaatsen voor woonwagenbewoners inzichtelijk te maken. Daarbij is vooruitgekeken naar de periode tot 2030. De gemeenten zijn de verantwoordelijke overheidsinstanties voor het beleid ten aanzien van woonwagenstandplaatsen.

In de Westelijke Mijnstreek (Sittard-Geleen, Beek, Stein en deels Beekdaelen) is thans sprake van 258 woonwagens, waarvan er 32 in de gemeente Beek zijn gelegen. In voornoemd onderzoek is aangegeven dat in de regio Westelijke Mijnstreek nog een behoefte is aan 75 tot 86 aanvullende standplaatsen tot het jaar 2030. Van deze behoefte zijn 6 standplaatsen toegerekend aan de gemeente Beek. Bij de belangstellenden ligt de nadruk net als bij de inwonenden op de jongere leeftijdsgroepen, uitlopend in de groep van 45 tot 54 jaar. De voorkeur gaat daarbij uit naar een huurwoning in het betaalbare (sociale) segment.

Beleidsvisie externe veiligheid Chemelot site/Westelijke Mijnstreek

De gemeenten Sittard-Geleen, Stein en Beek hebben gezamenlijk de Beleidsvisie externe veiligheid Chemelot site/Westelijke Mijnstreek opgesteld (vastgesteld door de raad van de gemeente Sittard-Geleen d.d. 31.03.2010). In deze beleidsvisie wordt in samenwerking met de provincie Limburg, de regionale brandweer Zuid-Limburg en Chemelot een intergemeentelijk beleidskader voor externe veiligheid vastgesteld waarmee belangen van ruimtelijke ordening enerzijds en (bedrijfs)economische belangen anderzijds voor de lange termijn geborgd worden. De belangrijkste doelstellingen voor de toekomst die in de beleidsvisie zijn geformuleerd zijn:

- een economisch sterke regio waarin de Chemelot site een spilfunctie vervult. Dit houdt in dat nieuwe ontwikkelingen binnen de Chemelot site een realistisch en gewenst uitgangspunt zijn. Het ligt voor de hand dat deze nieuwe activiteiten mede activiteiten met gevaarlijke stoffen betreffen;
- een regio met een kwalitatief hoogwaardig woon- en leefmilieu met ruimtelijke ontwikkelingen die dit gestalte zullen geven. Dit is in de visie op de ontwikkeling van de Westelijke Mijnstreek kernachtig verwoord door de slogan "van meer naar beter". Binnen deze doelstelling is uitgesproken dat er geen behoefte is aan uitbreiding van de woningcapaciteit. De vergrijzing van de bevolking die wordt voorzien maakt dit een realistisch uitgangspunt.

Deze doelstellingen vormen de beleidsdoelstelling van de hierboven genoemde betrokken partijen om de Westelijke Mijnstreek een krachtige en aantrekkelijke regio te maken voor de vestiging van nieuwe ondernemingen en een jonge generatie mensen die graag in de Westelijke Mijnstreek willen wonen en werken. Bij deze doelstelling hoort een essentiële randvoorwaarde. De gewenste ontwikkelingen moeten mogelijk zijn met behoud van een verantwoord en aanvaardbaar veiligheidsniveau voor de leefomgeving. Per ruimtelijk plan zal in het kader van een goede ruimtelijke ordening moeten worden bekeken of de ontwikkeling past binnen het hier aangegeven beleidskader. Voor onderhavig plan is dit verwoord in paragraaf 4.4 van deze toelichting.

3.5 Gemeentelijk beleid

Strategische Toekomstvisie: Ondernemend Beek: veelzijdig en vitaal in Zuid-Limburg, 2009

In deze toekomstvisie, welke de gemeenteraad van Beek op 10 december 2009 heeft vastgesteld, worden in hoofdlijnen de ambities en speerpunten van het beleid tot 2030 beschreven.



Samengevat gaat Beek zich de komende jaren tot 2030 in hoofdlijnen richten op o.a. de volgende ambities en speerpunten:

- het actief stimuleren van bedrijvigheid en het ondernemersklimaat;
- het faciliteren van het MKB om kleinschalige bedrijvigheid passend in de kernen te vestigen. Hierbij moet ook gedacht worden aan ondernemers in de maatschappelijke zorg of andersoortige voorzieningen die de leefbaarheid in de kern vergroten;
- het woon- en leefklimaat zodanig versterken dat dit voor alle leeftijdsgroepen en voor zowel de huidige als toekomstige nieuwe inwoners aantrekkelijk is, waarbij kwaliteit boven kwantiteit gaat en groen in de leefomgeving een belangrijk uitgangspunt is;
- het landelijk karakter van het buitengebied behouden en verwerken;
- cultureel-maatschappelijke voorzieningen, zorgvoorzieningen enz., moeten binnen de gemeente bereikbaar zijn maar niet noodzakelijk in elke kern;
- sportontwikkelingen, in het bijzonder op het gebied van gehandicapten, chronisch zieken en senioren, worden gestimuleerd.

Met onderhavig plan wordt voorzien in de herinrichting van een verouderde woonwagenstandplaats met een uitbreiding van het woningbestand met twee woonwagens. Door toevoeging van deze extra woonwagens komt de gemeente Beek tegemoet aan de behoefte aan woonwagens op haar grondgebied. Het plan past dan ook binnen de doelstellingen van Strategische Toekomstvisie van de gemeente Beek.

Structuurvisie Beek 2012-2022, 'Ruimte voor veelzijdigheid en vitaliteit'

Centraal in deze structuurvisie staat het streven van Beek om een goed woon-, leef- en werkklimaat te (kunnen) blijven bieden aan zowel de huidige als de toekomstige bewoners. Hoofddoel daarbij is behoud en versterking van een duurzame omgeving waarin het prettig wonen, werken en recreëren is, met oog voor wat Beek heeft en wil nalaten voor toekomstige generaties. Beek wil zich blijven ontwikkelen tot een eigentijdse maar authentieke woon-, werk- en leefgemeente, met voorzieningen op maat in elke kern en in een hoogwaardige, duurzame landelijke omgeving met blijvende en beleefbare natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. Identiteit en kwaliteit vormen de basis voor toekomstige ontwikkelingen. Behoud en versterking van de identiteit en kwaliteiten van Beek staat voorop. Het begrip (ver)binden ziet daarbij op het verbinden en bundelen van ambities zodat deze elkaar kunnen versterken en op het binden van de bevolking aan de regio en aan Beek, nu en in de toekomst. De doelstellingen voor de verdere ontwikkeling van Beek zijn daarmee:

- algemeen: blijven binden van jong en oud;
- wonen en voorzieningen: behoud van voldoende goede woningen en voorzieningen in combinatie met behoud en versterking van de kwaliteit van het openbaar gebied;
- economie en toerisme & recreatie: aantrekkelijk blijven voor bedrijven;
- natuur, landschap en cultuurhistorie: versterken en zichtbaar maken van ruimtelijke kwaliteiten als dragers voor ruimtelijke ontwikkelingen.

De demografische krimp bepaalt nadrukkelijk de beleidsagenda en zal deze de komende jaren blijven bepalen. Vergrijzing en ontgroening stellen Beek en de regio voor de grote uitdaging om de vitaliteit van de gemeente en de regio de komende jaren te behouden.

Centraal in de ambities staat dan ook het streven van Beek om een goede woon- en leefomgeving te (kunnen) blijven bieden aan zowel de huidige als de toekomstige bewoners. Versterking en verdere ontwikkeling van gevarieerde, hoogwaardige woonmilieus met woningen die beantwoorden aan de veranderende vraag en economische vitaliteit en bedrijvigheid met een goede bereikbaarheid moeten samen de basis bieden voor een evenwichtige samenstelling van de bevolking en het op peil houden van de sociale cohesie. Het groene karakter, de diversiteit aan bestaande woonmilieus, het hoge voorzieningenniveau, het aanwezige ondernemerschap, de goede bereikbaarheid, de betrokkenheid van de inwoners en het actieve verenigingsleven vormen daarbij de basis.



Ontwikkelpincipe 'focus in veelzijdigheid – verscheidenheid in vitaliteit'

In de Toekomstvisie van de gemeente Beek zijn de wensen en ambities van Beek breed geformuleerd en met de toekomstvisie is er voor elk wat wils. Echter, niet alles kan overal. Hoewel het centrale uitgangspunt is het binden van jong en oud aan Beek door behoud van voldoende goede woningen en voorzieningen en het aantrekkelijk blijven voor bedrijven, mag duidelijk zijn dat niet alles overal kan en dat dit zelfs onhaalbaar is. Het combineren en verweven van wonen en werken is slechts mogelijk tot op zekere hoogte. In het buitengebied moeten de landbouw als economische functie en functies als natuur en landschap, wonen en toerisme en recreatie elk hun plek blijven houden, zonder dat het een ten koste van het ander gaat. Het ontwikkelprincipe 'focus in veelzijdigheid – verscheidenheid in vitaliteit' behelst:

- het goed en nadrukkelijk inventariseren van de ecologische draagkracht van een locatie met het oog op voorgenomen ontwikkelingen aan de hand van de kernkwaliteiten en potenties;
- het goed en nadrukkelijk inventariseren van het sociaal en economisch draagvlak van een voorgenomen ontwikkeling (met name op de lange termijn) aan de hand van onder meer de voorzienbare demografische en economische ontwikkelingen en de geldende beleidskaders;
- het combineren van gebruiksfuncties (wonen, werken, recreëren) met de gebiedseigen waarden (natuur, landschap, cultuurhistorie) met als uitdaging om de nieuwe of verder te ontwikkelen bestaande gebruiksfuncties zodanig in te passen en vorm te geven dat integratie met en verdere versterking van de gebiedseigen waarden mogelijk wordt in directe samenhang met de omgeving;
- mensen maken de plek: mensen ontlenen mede hun identiteit en trots aan de plek waar zij wonen en waar zij activiteiten kunnen ontplooiën. Er moet ruimte worden geboden voor activiteiten (wonen, werken en vrije tijd) die bijdragen aan de levendigheid en de sociale cohesie in de gemeente.

Het voorliggende plan voorziet in de herinrichting van de woonwagenstandplaats aan de Bosserveldlaan inclusief de toevoeging van twee woonwagens. Met deze ontwikkeling wordt invulling gegeven aan de in de Structuurvisie 2012-2020 geformuleerde ambitie om in de gemeente Beek een kwalitatief hoogwaardig en onderscheidend woon- en leefklimaat te creëren.

Archeologisch beleidsplan gemeente Beek

De uitgangspunten uit het Verdrag van Valletta (Malta) zijn in de Erfgoedwet verankerd en vormen zo de basis van de Nederlandse omgang met archeologie. De Erfgoedwet is een raamwet, die regelt hoe Rijk, provincies en gemeenten bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het cultureel erfgoed. De gemeenten zijn in deze wet tot bevoegd gezag aangewezen en dienen de archeologische belangen op een goede manier te verweven in het ruimtelijk beleid. Het uitgangspunt is dat archeologisch erfgoed moet worden beschermd op de plaats waar het wordt aangetroffen. Gelet op dit uitgangspunt mogen bekende archeologische monumenten niet aangetast worden en moet in geval van voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden die volgens het gemeentelijke beleid en/of archeologische verwachtingskaart relevant zijn, een nader onderzoek plaatsvinden naar archeologische waarden. Als het niet mogelijk is de archeologische waarden te behouden en het bodemarchief verstoord raakt, moet de veroorzaker de kosten voor zijn rekening nemen die nodig zijn om de archeologische informatie die in de bodem ligt opgeslagen, veilig te stellen en de resultaten uit te werken.

De gemeente Beek heeft een gemeentelijk beleidsplan op het gebied van archeologie vastgesteld ('Een poort voor het verleden naar het heden'), dat bestaat uit een archeologische verwachtingskaart en een beleidskaart. Een archeologische verwachtingskaart maakt voor het gemeentelijk grondgebied een onderscheid tussen gebieden waar veel en weinig archeologische resten te verwachten zijn en gebieden waarvan reeds bekend is dat er daadwerkelijk archeologische resten aanwezig zijn. Een archeologische beleidskaart geeft aan hoe vervolgens met deze waarden dient te worden omgegaan. De wijze waarop in het onderhavige plan met het aspect archeologie rekening wordt gehouden, is beschreven in paragraaf 4.6 van deze toelichting.



4 Sectorale aspecten

4.1 Bodem

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient te worden nagegaan of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het meest gevoelige huidige of toekomstige gebruik. Het belangrijkste uitgangspunt hierbij is dat aanwezige bodemverontreinigingen geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem en dat de bodemkwaliteit niet verslechtert door grondverzet. Om te bepalen of de bodem geschikt is voor de beoogde functie is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd.

Geonius, 'Verkennd bodemonderzoek woonwagenlocatie Bosserveldlaan', rapportnummer MA 180243.R.01V.1.0, d.d. 31.10.2018 (separate bijlage 4).

Na uitvoering van het verkennend bodemonderzoek blijkt het volgende:

- de bovengrond (0-0,5 m-mv) ter plaatse van boringen 008, 010, 011 en 014 is licht verontreinigd met cadmium, koper, lood en zink;
- de bovengrond (0-0,5 m-mv) ter plaatse van boringen 001, 004, 005 en 009 is licht verontreinigd met PCB;
- de bovengrond (0-0,5 m-mv) ter plaatse van de oprit van de woonwagenlocatie is niet verontreinigd met de onderzochte parameters;
- de ondergrond (0,5-2,0 m-mv) is niet verontreinigd met de onderzochte parameters;
- indicatief getoetst aan het Besluit en de Regeling Bodemkwaliteit voldoet de kwaliteit aan 'achtergrondwaarde'.

Op basis van de vastgestelde bodemkwaliteit dient de hypothese "verdacht" te worden aanvaard. Dit heeft geen consequenties voor de gevolgde onderzoeksstrategie. In de bodem is zintuiglijk geen asbest waargenomen. In de fijne fractie van de bovengrond is analytisch geen asbest aangetoond. Op basis hiervan is met voldoende betrouwbaarheid vastgesteld dat op de locatie geen asbest in de bodem aanwezig is. Vervolgonderzoek en maatregelen zijn niet noodzakelijk. Op basis van de resultaten van onderhavig verkennend bodemonderzoek kan worden geconcludeerd dat geen milieuhygiënische belemmeringen bestaan voor het huidige en geplande gebruik van de locatie.

Daarnaast is door Geonius het 'Rapport PFAS en aanvullend bodemonderzoek woonwagenlocatie Bosserveldlaan Beek' (rapportnummer MA210151.B01.V2.0, separate bijlage 6) uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat de kwaliteit van de onderzochte bodem voor de stofgroep PFAS indicatief varieert van 'achtergrondwaarde' tot 'wonen'. Deze waarden voldoen voor de woonfunctie.

4.2 Geluid

Wet geluidhinder

Bij het ontwikkelen van een ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder maar daarnaast ook in de Wet ruimtelijke ordening wanneer het gaat om de beoordeling of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Het aspect geluid kent voor een aantal bestemmingen (zoals wonen) in combinatie met een aantal typen geluidsbronnen een wettelijk kader dat van belang is bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Zo zijn in de Wet geluidhinder voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen grenswaarden opgenomen voor industrielawaai, wegverkeerlawaai en spoorweglawaai. Voor andere geluidsbronnen bestaan geen wettelijke kaders. Andere geluidsbronnen kunnen wel noodzaken tot een aanvullende beoordeling van het aspect geluid in het kader van een goede



'ruimtelijke ordening'. Bij het beoordelen van de invloedssfeer van geluidbronnen welke niet via de Wet geluidhinder zijn geregeld vormt de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' een hulpmiddel. Deze publicatie geeft richtlijnen over de aan te houden afstanden van (bedrijfs)bestemmingen ten opzichte van geluidsgevoelige bestemmingen. Hiervan kan (volgens jurisprudentie) alleen gemotiveerd worden afgeweken.

Plangebied

Woonwagens worden in het licht van de Wet geluidhinder gezien als woningen en zijn daarmee geluidgevoelige objecten. Het voorliggende plangebied heeft al grotendeels een woonbestemming en er zijn formeel reeds zes woonwagens toegestaan op het terrein binnen het hiertoe aangegeven bouwvlak. Als gevolg van de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan en de daarin planologisch mogelijk gemaakte herinrichting van het woonwagenterrein vindt een aanpassing van het thans vigerende bouwvlak plaats. Vandaar dat deze situatie getoetst dient te worden aan de Wet geluidhinder.

Omdat het plangebied gelegen is in een 30 km/uurgebied en buiten onderzoekszones van omliggende wegen met een snelheidsregime van 50 km/uur of meer is gelegen, is geen onderzoek wegverkeerslawaaï noodzakelijk. Ook onderzoek naar spoorweglawaaï is om die reden niet aan de orde. Het plangebied is echter wel gelegen binnen de geluidzone van het gezoneerd industrieterrein Chemelot. Daardoor het noodzakelijk te bezien of met de aanpassing van het bouwvlak een belemmering ontstaat vanuit de Wet geluidhinder ten aanzien van industrielawaaï op de gevels van de woonwagens.

Spider Monkey Consultancy, 'Notitie toetsing geluidbelasting vanwege industrieterrein Chemelot op de woonwagenlocatie aan de Bosserveldlaan in Beek' rapportnummer N20180401, d.d. 18.01.2019 (separate bijlage 1).

Voor het onderzoek is uitgegaan van de maximale begrenzing van het terrein waar woonwagens kunnen worden geplaatst. Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting vanwege het gezoneerd industrieterrein Chemelot maximaal 50 dB(A) bedraagt en daarmee voldoet aan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting. Een hogere grenswaarde is niet benodigd voor dit geluidgevoelig terrein.

4.3 Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer en nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in de Wet Milieubeheer. De hoofdlijnen van de regeling zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm), ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit. Deze wetgeving introduceerde een programmasystematiek voor maatregelen en projecten, hetgeen geconcretiseerd is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit: het NSL. Daarnaast is de term 'niet in betekenende mate' besloten geïntroduceerd, waarbij geen toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen nodig is, omdat deze projecten niet of zeer weinig bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een project draagt in betekenende mate (IBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit wanneer de planbijdrage groter is dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Projecten met een kleinere concentratietoename dragen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Normen en grenswaarden

In de Wet Luchtkwaliteit zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO_2), stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen, ozon, arseen, cadmium en nikkel. Er vinden in Nederland langs wegen geen overschrijdingen plaats van de richt- of grenswaarden van de zware metalen (lood, arseen, cadmium en nikkel) en ozon; derhalve zijn deze stoffen niet opgenomen in de rekenmodellen. Voor de stoffen NO_2 en PM_{10} zijn in de Wet



Luchtkwaliteit grenswaarden gesteld van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Daarnaast geldt een grenswaarde van de uurgemiddelde concentratie voor NO_2 (200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) die maximaal 18 keer per jaar mag worden overschreden. De uurgemiddelde grenswaarde van NO_2 wordt eenmaal per jaar overschreden bij een jaargemiddelde concentratie van iets minder dan 54 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De norm van maximaal 18 keer overschrijding van de uurgemiddelde grenswaarde wordt bereikt bij een jaargemiddelde grenswaarde van 82 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Er zijn in Nederland geen plaatsen waar deze norm wordt overschreden. Voor de toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen zijn in de praktijk drie normen van toepassing: jaargemiddelde concentratie NO_2 (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), jaargemiddelde concentratie PM_{10} (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) en het aantal dagen overschrijding van de grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie PM_{10} (maximaal 35 dagen per jaar > 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Huidige jaargemiddelde concentraties: NSL-Monitoringstool

Uit de monitoringstool van het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, Atlas voor de Leefomgeving) volgt dat de concentratie luchtverontreinigende stof PM_{10} in de directe omgeving van de projectlocatie 25-30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt en de concentratie stikstofdioxide (NO_2) 30-39 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Beide concentraties liggen daarmee beneden de grenswaarden die voor deze stoffen zijn vastgesteld (voor beide 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). In de huidige situatie is geen sprake van overschrijding van concentraties luchtverontreiniging.

Niet in betekenende mate (NIBM)

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO_2 en PM_{10} . In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Concreet houdt dit in dat bijvoorbeeld ontwikkelingen kleiner dan of gelijk aan 1.500 woningen bij minimaal één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij minimaal twee ontsluitingswegen niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit. Ook voor andere ruimtelijke initiatieven is aangegeven wanneer deze niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit.

Onderhavig plan

In onderhavig plan worden twee nieuwe woningen (woonwagens) gerealiseerd. Voor het overige blijven de bestaande functies binnen het plangebied gehandhaafd. Gelet op het bepaalde in de AMvB 'Niet in betekende mate' kan deze ontwikkeling worden gezien als een activiteit welke in niet betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

4.4 Externe veiligheid

Risicobenadering externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving als gevolg van gebruik en opslag van gevaarlijke stoffen bij bedrijven, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het water, het spoor en door buisleidingen. De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau van transport en de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute of inrichting bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route of binnen die inrichting. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren op een kaart worden weergegeven. Voor nieuwe situaties is voor kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) de grenswaarde voor het PR gesteld op een niveau van $10^{-6}/\text{jr}$. Voor beperkt kwetsbare objecten (bijvoorbeeld bedrijven) is dit een richtwaarde.



Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (géén norm). Bevoegd gezag dient de hoogte van het groepsrisico alsmede elke verandering van het groepsrisico te verantwoorden. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de Veiligheidsregio.

Externe veiligheid risicovolle bedrijven

Bij de beoordeling van de risico's voor de externe veiligheid worden de normen voor het PR en GR gehanteerd, zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid voor inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid voor inrichtingen (Revi). Bij de besluitvorming dient het bevoegd gezag een verandering van het GR te verantwoorden. Het gebied waarbinnen de verantwoordingsplicht van toepassing is voor categoriale inrichtingen (zoals LPG-tankstations) is wettelijk vastgelegd in het Revi.

Transport van gevaarlijke stoffen

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is op 1 april 2015 de Wijzigingswet Wet vervoer gevaarlijke stoffen, enz. (Wet basisnet) in werking getreden. Deze bestaat uit drie onderdelen: spoor, weg en water. Het doel van het Basisnet is een duurzaam evenwicht tussen de belangen van:

- het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- het gebruik van de ruimte langs het Basisnet en;
- een maatschappelijk aanvaardbaar veiligheidsniveau in de nabijheid van het Basisnet.

Daarnaast is de Regeling basisnet van kracht geworden, waarin risicoplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn opgenomen. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten nu voldoen aan het Besluit externe veiligheid transport (Bevt). Tevens zijn bouwkundige voorschriften ingevoerd voor nieuwbouw in zogeheten PlasbrandAandachtsgebieden (PAG).

Externe veiligheid buisleidingen

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) stellen normen in lijn met het Bevi aan het PR en het GR voor buisleidingen.

Plangebied

Plaatsgebonden risico

De in het onderhavige plan beoogde ontwikkeling, het realiseren van twee wooneenheden in de vorm van woonwagens, leidt tot een lichte toename van personen. De realisering van de woningen (kwetsbare objecten) leidt echter niet tot een aanzienlijke toename van het aantal verblijvende personen. De nieuwe woningen kunnen (zeer beperkt) bijdragen aan het groepsrisico, vanwege het permanente verblijf van personen.

Buisleidingen

Op circa 1.000 meter van het plangebied is buisleiding Z-530-02 van de Gasunie gelegen. Uit gegevens van de Gasunie blijkt dat de plaatsgebonden risicocontour enkel op de buis zelf ligt. De 1% letaliteitsafstand bedraagt 45 meter. Het plangebied is derhalve niet gelegen in het invloedsgebied van deze leiding. De aanwezigheid van deze buisleiding vormt dan ook geen belemmering voor de realisatie van het plan.

Luchtvaartverkeer

Door de gemeente Beek wordt een interim-beleid gevoerd voor het transport van gevaarlijke stoffen door de lucht. Voor de 10^{-6} contour en de 10^{-5} contour gelden beperkingen ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen binnen deze contouren. Onderhavig plangebied is niet gelegen binnen



deze contour. Voor het groepsrisico zijn voor luchtvaartverkeer nog geen normen opgesteld. Het transport van gevaarlijke stoffen door de lucht legt dan ook geen beperkingen op aan onderhavig bestemmingsplan.

Autosnelwegen A2 en A76

Ten westen van het plangebied, op een afstand van circa 1,5 kilometer, is de autosnelweg A2 gelegen. Over deze weg vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. De veiligheidsafstand voor het plaatsgebonden risico ligt op de weg. Uit gegevens van Rijkswaterstaat blijkt dat over het wegvak L42 van de A2 transporten met LF1, LF2, LT1, LT2, LT3, GF1, GF2, GF3, GT3 en GT4 plaatsvinden. De stof GT4 heeft hierbij de grootste 1% letaliteitsafstand, meer dan 4.000 meter. Het plangebied ligt derhalve binnen het invloedsgebied van deze weg.

Ten noordoosten van het plangebied, op een afstand van circa 1,6 kilometer, is de autosnelweg A76 gelegen. Over deze weg vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. De veiligheidsafstand voor het plaatsgebonden risico bedraagt op het meest nabij gelegen wegvak 6 meter, gemeten vanaf de as van de weg. Uit gegevens van Rijkswaterstaat blijkt dat over het wegvak L93 van de A76 transporten met LF1, LF2, LT1, LT2, LT3, GF1, GF2, GF3, GT3 en GT4 plaatsvinden. De stof GT4 heeft hierbij de grootste 1% letaliteitsafstand, meer dan 4.000 meter. Het plangebied ligt derhalve binnen het invloedsgebied van deze weg.

Gelet op de ruimtelijke scheiding van het plangebied tot de Rijkswegen A2 en A76 van meer dan 200 meter is het conform artikel 8. Lid 1 van het Bevt en de handleiding Risicoberekeningen Bevt (HART) niet noodzakelijk om de invloed op het plan op de hoogte van het groepsrisico kwantitatief inzichtelijk te maken. Voor deze wegen kan volstaan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico en dient conform artikel 7 van het Bevt ingegaan te worden op de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid.

Spoor

Op meer dan 1.500 meter van het plangebied is de spoorlijn Lutterade-Visé (B) gelegen, waarop transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Uit het Basisnet spoor blijkt dat voor de gehele route (100) een risicocontour van 0 meter geldt. Deze PR 10^{-6} -contour reikt derhalve niet tot in het plangebied. Omdat de spoorlijn op meer dan 200 meter afstand van het plangebied gelegen is hoeft de invloed van de planontwikkeling op het groepsrisico niet kwantitatief inzichtelijk gemaakt te worden.

Uit de tabel Basisnet spoor van bijlage II van de Regeling basisnet volgt dat over deze spoorlijn A, B2 en C3 stoffen worden getransporteerd. De grootste 1% letaliteitsafstand bedraagt 995 meter, veroorzaakt door gasvormige toxische stoffen (B2). Hiermee ligt het plangebied niet binnen het invloedsgebied van de spoorlijn Lutterade - Visé (B). De risico's als gevolg van de transporten met gevaarlijke stoffen over de spoorlijn vormen geen belemmering voor het plangebied.

Water

De Maascorridor ligt op meer dan 3.000 meter van het plangebied. Gelet op deze grote afstand tot het plangebied vormt deze vaarweg geen belemmeringen voor het plan.

Bedrijven

Op een afstand van 900 meter is het industrieterrein Chemelot gelegen. Het plangebied ligt niet binnen de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} /jr van de site Chemelot. Het plangebied is wel gelegen binnen het toxisch invloedsgebied van de site Chemelot. Gelet op de ligging buiten de PR 10^{-8} -contour, leidt een toename in de bewonerspopulatie van de woonwagenlocatie (van 6 staanplaatsen in de oude situatie naar 8 staanplaatsen in de nieuwe situatie) niet tot een significante wijziging van de hoogte van het groepsrisico. Voor de ligging binnen het toxisch invloedsgebied van de site Chemelot geldt overeenkomstig artikel 13 van het Bevi wel een verantwoording van het groepsrisico. De toename van de hoogte van het groepsrisico kan in dit geval kwalitatief beschouwd worden.



Op meer dan 1.500 meter van het plangebied is het LPG-tankstation (BP Benzinstation Vossedal) gelegen. Het plangebied is niet gelegen binnen de PR 10^{-6} /jr van het tankstation en niet gelegen binnen het invloedsgebied van het tankstation.

In de omgeving van de planlocatie liggen meerdere propaantanks. De dichtstbijzijnde ligt op 1.400 meter afstand. Door deze grote afstand wordt ruim voldaan aan de aan te houden wettelijke, veiligheidsafstanden uit het Activiteitenbesluit milieubeheer. Geconstateerd wordt dat het LPG-tankstation en de propaantank geen belemmeringen vormen voor het plangebied. Alle andere risicovolle inrichtingen liggen op nog grotere afstand van het plangebied en vormen geen belemmering voor de planlocatie.

Verantwoording groepsrisico

In het kader van de verantwoording van het groepsrisico dient advies gevraagd te worden aan de Veiligheidsregio Zuid-Limburg. Dit advies is opgenomen in bijlage 3 van deze toelichting. In dit advies zijn adviezen over minimalisering van effecten van de verschillende scenario's en van zelfredzaamheid opgenomen.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de realisering van het onderhavige bouwplan.

4.5 Water

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

Provinciaal waterbeleid: Provinciaal Waterplan 2015-2021

Op grond van Europese en nationale kaders en provinciale ambities heeft de provincie Limburg het Provinciaal Waterplan Limburg 2016-2021 opgesteld. Het is de opvolger van het Provinciaal Waterplan Limburg 2009-2015 en een uitwerking van het waterbeleid in het POL2014, noodzakelijk om aan de vereisten van de Kaderrichtlijn Water en de Waterwet te voldoen. Samen met het Nationale Waterplan van het Rijk en het Waterbeheersplan Limburg van de beide Limburgse waterschappen vormt het een onderdeel van het Stroomgebiedbeheersplan Maas. Het Provinciaal Waterplan Limburg (PWP) bevat de ambities, opgaven en op hoofdlijnen de maatregelen die de komende zes jaar worden uitgevoerd op gebied van de hoogwaterbescherming in de Maasvallei, de aanpak van regionale wateroverlast en watertekort (mede in het licht van de klimaatverandering en het Nationale Deltaprogramma), de inrichting van de beken en waterrijke natuurgebieden als ook de verbetering van de ecologische en chemische waterkwaliteit, de drinkwatervoorziening en het grondwaterbeheer (mede als opdracht vanuit de Kaderrichtlijn Water). De provincie wil hoogwaterbescherming met gebiedsontwikkeling combineren en daarbij de ruimtelijke kwaliteit versterken. De rol van de provincie ligt hierbij vooral op het vlak van de ruimtelijke ordening. Op basis van de Waterwet beoordeelt de provincie projectplannen voor dijkversterking en letten daarbij met name op ruimtelijke aspecten. Alleen bij een integrale regionale aanpak kan de hoogwateropgave een kans bieden voor een leefbare en duurzame Maasvallei. De unieke en bijzondere karakteristiek(en) van de Limburgse Maasvallei zijn daarbij uitgangspunt. Meebewegen met de natuur van de rivier leidt daarbij tot het meest houdbare resultaat. Meekoppelkansen liggen onder andere bij de herstructurering en ontwikkeling in de grote steden, vervangingsinvesteringen van de grote infrastructurele werken (bruggen, leidingen,



stuwen), de lopende dijkverbeteringsplannen en in de combinatie van hoogwatermaatregelen met regionale ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor regionale cofinanciering gegenereerd kan worden.

Het PWP heeft met name betekenis voor de hoogwaterveiligheid langs de Maas, de functietoekenningen van het regionale watersysteem en het beleid ten aanzien van natte natuurgebieden, natuurbeken, beekdalen en grondwaterbeschermingsgebieden. Voor het voorliggende bestemmingsplan zijn in het PWP geen specifieke uitgangspunten opgenomen.

Legger en Keur Waterschap Limburg

Het waterschap kent naast zijn beleid de Keur als regelgeving (en de bijbehorende legger als kaart). Om zijn taak uit te kunnen oefenen, maakt het waterschap gebruik van deze Keur. De Keur is een door het waterschapsbestuur vastgestelde verordening waar gedoogplichten, geboden en verboden in staan. Deze regels gelden voor toestanden en handelingen op en vlakbij waterkeringen, watergangen en kunstwerken zoals duikers. De Keur bevat de ligging en maatvoering van waterstaatkundige werken en waterpartijen, alsmede de onderhoud- en beschermingszones. Het waterschap levert deze gegevens aan de gemeente, teneinde de hoofdwatgangen en waterkeringen, inclusief de onderhoud- en beschermingszone in het bestemmingsplan te regelen. Voor het voorliggende plangebied kent de Keur geen specifieke uitgangspunten of belemmeringen.

Waterbeheerplan Waterschap Limburg

Het Waterschap is de waterkwantiteit- en waterkwaliteitsbeheerder en de beheerder van de primaire en secundaire waterkeringen. Het Waterbeheerplan 2016-2021 is een plan waarmee de koers wordt uitgezet voor een toekomstbestendig waterbeheer in Limburg en waarin wordt aangegeven hoe invulling wordt gegeven aan de taak om te zorgen voor veilige dijken, droge voeten en voldoende en schoon water. In het plan is vastgelegd hoe men het watersysteem en waterkeringen op orde wil brengen en houden. Ook staat hierin welke bijdrage de waterschappen leveren aan de Europese Kaderrichtlijn Water. Voorbeelden van maatregelen zijn: het aanleggen en verbeteren van dijken tegen overstromingen, het aanpakken van knelpunten van wateroverlast, herstellen van beken en het verbeteren van de effluentkwaliteit van de rioolwaterzuiveringsinstallaties. Voor het voorliggende plangebied kent het Waterbeheerplan geen specifieke uitgangspunten.

Uitvoeringsnotitie 'Verwerken hemelwater particulier terrein bij nieuwbouw' Westelijke Mijnstreek

Deze Uitvoeringsnotitie geeft invulling aan de in wetgeving en gemeentelijk beleid verankerde voorschriften voor particulieren aangaande verwerking van hemelwater. Daarin ligt vast dat particulieren bij nieuwe ontwikkelingen het hemelwater op eigen terrein dienen te verwerken. In deze notitie zijn het beleid en een referentiesysteem opgenomen op basis waarvan initiatiefnemers hun systeem kunnen inrichten. Als beleidsgrondslagen worden genoemd de zorgplicht vanuit de Waterwet, het Bouwbesluit 2012 en het Beleidsplan afvalwater Westelijke Mijnstreek. Aan de hand van deze Uitvoeringsnotitie dient het benodigde infiltratie-/retentiesysteem te worden ontworpen.

Waterhuishouding plangebied

Ten behoeve van de vuilwaterafvoer van de twee toe te voegen woonwagens zal een aansluiting worden gerealiseerd op het bestaande gemengde rioleringsstelsel.

Ten aanzien van het hemelwater dient het water dat afkomstig is van verhardingen en daken te worden afgekoppeld van de riolering. Een en ander volgens de uitgangspunten van het Waterschap Limburg en de 'Uitvoeringsnotitie verwerken hemelwater particulier terrein bij nieuwbouw Westelijke Mijnstreek'.

Op de woonwagenlocatie is reeds jarenlang sprake van wateroverlast bij zware regenval. Op de laagst gelegen plekken in het terrein blijft het water als gevolg van deze regenval te lang staan omdat er geen afvoer mogelijk is. De voorliggende planontwikkeling omvat daarom ook het



oplossen van de waterproblematiek. Er dient een hemelwatersysteem te worden gerealiseerd dat moet zorgen voor de afkoppeling van hemelwater dat afkomstig is van daken en verhardingen. Dit kan door middel van infiltratie- en/of retentievoorzieningen. Om de mogelijkheden voor de toepassing van infiltratiemaatregelen te kunnen bepalen is het noodzakelijk dat de doorlatendheid van de bodem wordt gemeten. Hiervoor is een onderzoek uitgevoerd.

Geonius, 'Herinrichting woonwagenlocatie Bosserveldlaan Beek - Beoordeling infiltratie', rapportnummer GA180435.R02.v1.0, d.d. 28.09.2018, separate bijlage 2.

Uit de gemeten doorlatendheden en grondwaterstand blijkt dat infiltratie van hemelwater tot de mogelijkheden behoort. De doorlatendheid van de ondergrond is voldoende. Ongeacht het type infiltratievoorziening zal rekening gehouden moeten worden met het hellende maaiveld om uittredend water benedenstrooms te voorkomen. De infiltratievoorziening kan op basis hiervan worden uitgewerkt.

RHDHV, 'Notitie/memo infiltratievoorziening Bosserveldlaan Beek (Lb)', rapportnummer BI1469-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0001, d.d. 30.08.2021, separate bijlage 7.

In deze notitie is aangegeven hoe de infiltratievoorziening in het plangebied zal worden uitgevoerd. Volgens de 'Uitvoeringsnotitie verwerken hemelwater particulier terrein bij nieuwbouw Westelijke Mijnstreek' dient een infiltratievoorziening te worden aangelegd die 80 mm/m² binnen 24 uur moet kunnen verwerken en die bij een bui van T=100 (45 mm) geen wateroverlast mag veroorzaken. In de notitie is berekend dat de benodigde bergingscapaciteit 86 m³ dient te bedragen. De waterbergingsvoorziening hiervoor zal worden gerealiseerd aan de Broekhovenlaan tegenover huisnummer 13. Om de benodigde verwerkingscapaciteit te kunnen verkrijgen is gekozen voor een wadi met daaronder een krattensysteem en daaronder een aantal grindpalen tot 8 meter diepte om de infiltratiecapaciteit te optimaliseren. In principe is dit voldoende om het water te verwerken. De wadi zal vervolgens daarboven worden gerealiseerd (0,3 - 0,5 meter beneden maaiveld) als overloopsysteem in geval het water niet snel genoeg wegstroomt. tenslotte zal nog een externe noodoverstort worden gerealiseerd naar het vuilwaterriool.

In het kader van het vooroverleg heeft het Waterschap Limburg gereageerd (bijlage 1). De gemeente geeft in haar reactie aan dat als er in de toekomst in de Broekhovenlaan een gescheiden stelsel wordt aangelegd, de overstort op het HWA-riool zal worden aangesloten.

4.6 Archeologie

De uitgangspunten uit het Verdrag van Valletta (Malta) zijn in de Erfgoedwet verankerd en vormen zo de basis van de Nederlandse omgang met archeologie. De Erfgoedwet is een raamwet, die regelt hoe Rijk, provincies en gemeenten bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het cultureel erfgoed. De gemeenten zijn in deze wet tot bevoegd gezag aangewezen en dienen de archeologische belangen op een goede manier te verweven in het ruimtelijk beleid. Het uitgangspunt is dat archeologisch erfgoed moet worden beschermd op de plaats waar het wordt aangetroffen. Gelet op dit uitgangspunt mogen bekende archeologische monumenten niet aangetast worden en moet in geval van voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden die volgens het gemeentelijke beleid en/of archeologische verwachtingskaart relevant zijn, een nader onderzoek plaatsvinden naar archeologische waarden. Als het niet mogelijk is de archeologische waarden te behouden en het bodemarchief verstoord raakt, moet de veroorzaker de kosten voor zijn rekening nemen die nodig zijn om de archeologische informatie die in de bodem ligt opgeslagen, veilig te stellen en de resultaten uit te werken.

De gemeente Beek heeft een gemeentelijk beleidsplan op het gebied van archeologie vastgesteld ('Een poort voor het verleden naar het heden'), dat bestaat uit een archeologische verwachtingskaart en een beleidskaart.



Een archeologische verwachtingskaart maakt voor het gemeentelijk grondgebied een onderscheid tussen gebieden waar veel en weinig archeologische resten te verwachten zijn en gebieden waarvan reeds bekend is dat er daadwerkelijk archeologische resten aanwezig zijn. Een archeologische beleidskaart geeft aan hoe vervolgens met deze waarden dient te worden omgegaan. Op de onderstaande afbeelding is een uitsnede van de archeologische beleidsadvieskaart weergegeven. Het plangebied is hierop aangeduid binnen de rode begrenzing, waarbij de rode kleur de hoge verwachtingswaarde (Archeologie-4') voorstelt en de gele kleur de middelhoge archeologische verwachtingswaarde (Archeologie-3). Voor beide geldt een ondergrens voor onderzoek van 2.500 m². Onder de verwachtingswaarde 'Archeologie-4' vallen die delen van de gemeente die in het verleden als woongrond het best geschikt waren (gelegen binnen 300 m van een beek- of droogdal) en waar sprake is van een hoge bodemgaafheid. Hier is de kans op het aantreffen van archeologische waarden groot.



Uitsnede Archeologische beleidsadvieskaart

Bouwactiviteiten

Het plangebied heeft een totale oppervlakte van 5.066 m². De bebouwing die in de eindsituatie aanwezig is bestaat uit acht woonwagens en één buurtvoorziening (ook uitgevoerd als woonwagenconstructie). Deze buurtvoorziening wordt gerealiseerd binnen de bestemming 'Maatschappelijk'. Voor al deze gebouwen geldt dat deze geplaatst worden en dat er geen fundering in de bodem hoeft te worden aangebracht die dieper is dan 0,40 meter. Voor de bijgebouwen zal dat wel het geval zijn, echter de gezamenlijke oppervlakte daarvan bedraagt niet meer dan 200 m² (8*25 m²). Tenslotte zal ten behoeve van het verleggen van de weg in combinatie met aanpassing van het riool wel dieper dan 0,40 meter moeten worden verstoord. De oppervlakte hiervan zal echter niet groter zijn dan circa 1.000 m². In totaal zal de verwachte verstoring circa 1.200 m² bedragen, waarbij moet worden aangegeven dat een aanzienlijk deel van het plangebied al verstoord is vanuit het verleden, bij de aanleg van de woonwagenlocatie.

Conclusie bevoegd gezag

Het plangebied ligt deels in een zone met een hoge verwachtingswaarde (met name de locatie van de buurtvoorziening, de wadi en de dieper gefundeerde bijgebouwen). Voor een groot gedeelte zijn deze gronden in het verleden al verstoord. Een gedeelte van de gronden in het noordoosten van het plangebied heeft een hoge archeologische waarde en is zeer waarschijnlijk nog niet verstoord. Vanwege de beperkte oppervlakte van deze verstoring kan echter geconcludeerd worden dat nader onderzoek niet noodzakelijk is.

Voor de realisatie van het initiatief vormt het aspect archeologie geen belemmering. De beide archeologische verwachtingswaarden (middelhoog en hoog) zijn door middel van



dubbelbestemmingen opgenomen op de verbeelding en in de regels voorzien van een beschermende regeling.

4.7 Natuurwaarden

Vanuit Europa is de bescherming van soorten en gebieden geregeld in de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. De Europese Vogelrichtlijn (Richtlijn 79/409/EEG) en de Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/33/EEG) hebben de bescherming van soorten en hun natuurlijke habitats tot doel. Elke lidstaat is verplicht speciale beschermingszones aan te wijzen, die samen één Europees netwerk van natuurgebieden vormen: 'Natura 2000'. In Nederland is deze bescherming geborgd in de Wet natuurbescherming. Conform deze wet bepalen de provincies wat wel en niet mag in de natuur in hun gebied en zorgen zij voor vergunningen en ontheffingen. De Rijksoverheid blijft verantwoordelijk voor het beleid van grote wateren.

Gebiedsbescherming

NNN-gebieden

Het plangebied is niet gelegen in of nabij een gebied dat aangewezen is in het kader van het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Voor het Limburgse grondgebied betekent dit dat het plangebied niet is gelegen in of nabij een goudgroene of zilvergroene natuurzone zoals aangegeven in het POL2014 en de Omgevingsverordening Limburg. Het gebied aangrenzend aan het plangebied is conform POL2014 zelfs aangemerkt als een bedrijventerrein. Vanuit het NNN-netwerk zijn er derhalve geen belemmeringen voor het plan.

Natura2000-gebieden

De meest nabijgelegen Natura2000-gebieden in de omgeving van het plangebied zijn het 'Bunder- en Elsooërbos' en het 'Geleenbeekdal'. Op onderstaande afbeelding is de begrenzing van deze Natura2000-gebieden weergegeven ten opzichte van het plangebied:



Op een afstand van circa 3.300 meter is het Natura2000-gebied 'Bunder- en Elsooërbos' gelegen. Dit Natura2000-gebied wordt van het voorliggende plangebied gescheiden door de gehele kern Beek, de autosnelweg A2 en de kern Catsop. Dit zijn allemaal functies die een bepaalde impact hebben op het Natura2000-gebied en die naar aard en omvang in geen enkel opzicht vergelijkbaar zijn met de beoogde herinrichtingsplan in het voorliggende plangebied. Datzelfde geldt voor het Natura2000-gebied 'Geleenbeekdal', dat op circa 2.600 meter van het plangebied gelegen is. Dit natuurgebied wordt onder meer van het plangebied gescheiden door de kern Spaubeek en autosnelweg A76. Ook dit zijn functies die een bepaalde impact hebben op het natuurgebied en die in geen enkel opzicht vergelijkbaar zijn met de beoogde herinrichtingsplan.

Vandewall Planologisch Advies, 'Aerius-berekening uitbreiding woonwagenlocatie Bosserveldlaan te Beek, rapportnummer 2017.87, d.d. 10.02.2021, separate bijlage 5.

Om de effecten op omliggende natuurgebieden te bepalen is een Aerius-berekening uitgevoerd voor de gebruiksfase van de twee woonwagens (in het stadium van de omgevingsvergunning voor de bouwfase zal een Aerius-berekening moeten worden uitgevoerd voor de zogeheten 'aanlegfase'). Er zijn voor de onderhavige situatie ten aanzien van de gebruiksfase geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. aan de orde. Uit de berekeningen blijkt derhalve dat er vanwege het project geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie op de omliggende Natura2000-gebieden. Een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming is dan ook niet benodigd voor de realisatie van het project.

Conclusie

De beoogde herinrichting van de woonwagenlocatie aan de Bosserveldlaan hebben qua geluiduitstraling, verkeersaantrekkende werking of anderszins geen negatieve invloed op de instandhoudingsdoelen van het Natura2000-gebieden Bunder- en Elsooëerbos' en 'Geleenbeekdal'. In het kader van het beleid omtrent Natura2000-gebieden kan dan ook geconcludeerd worden dat er geen verdere procedures noodzakelijk zijn.

Soortenbescherming

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

Ecolybrum, 'Rapportage Quickscanonderzoek Ecologische waarden woonwagenlocatie Bosserveldlaan te Beek', rapportnummer 18-341, d.d. 11.07.2018, separate bijlage 3.

De conclusies van het natuurwaardenonderzoek zijn als volgt:

- in het plangebied is het voorkomen van beschermde en of bijzondere soorten in zijn geheel uit te sluiten;
- effecten op beschermde soorten treden dan ook niet op;
- nader soortgericht onderzoek alsmede het doorlopen van een ontheffingstraject Wet natuurbescherming is in het geheel niet aan de orde;
- effecten op broedende vogels in de omliggende begroeiing is op voorhand te voorkomen door de werkzaamheden buiten de broedperiode uit te voeren (dus buiten de periode half maart-half juli).

Er is geen vervolgonderzoek noodzakelijk. Hiermee is het aspect natuurwaarden derhalve voldoende onderzocht.

4.8 Kabels en leidingen

Er is in het plangebied één hogedruk gasleiding welke moet worden voorzien van een juridisch planologische bescherming op basis van dit bestemmingsplan. Dit is gebeurd door middel van het opnemen van een beschermingszone van 2 x 4 meter vanuit het hart van de leiding op de verbeelding. Deze is in de vorm van de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' in de regels verwoord. Er geldt een bouwverbod, met uitzondering van aan de leiding gerelateerde (bouw)werkzaamheden.



5 Beschrijving regels

5.1 Inleiding

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden door middel van de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en daarop betrekking hebbende regels de in het plan begrepen gronden voor bepaalde doeleinden aangewezen. Daarbij worden regels gegeven voor het bouwen van bouwwerken en voor het gebruik van de bouwwerken en onbebouwde gronden. De juridische regeling is opgebouwd conform de SVBP 2012, de landelijke standaard voor het vervaardigen van bestemmingsplannen. Het voorliggende bestemmingsplan bestaat formeel uit een verbeelding en regels. Deze gaan vergezeld van een toelichting waarin het plan en de daaraan ten grondslag liggende beleidsmatige afwegingen zijn verwoord. De indeling van de regels is hierna beknopt en artikelsgewijs beschreven. Het plan-IDN is NL.IMRO.0888.BPWWBOSSERVELDLN21.

5.2 Juridische planbeschrijving

Allereerst zijn de inleidende regels opgenomen: de begripsbepalingen en de regels omtrent de wijze van meten. Vervolgens zijn artikelen van de afzonderlijke bestemmingen en dubbelbestemmingen opgenomen. Deze bevatten de specifieke regels voor de betreffende bestemming. Daarna volgen de algemene regels. Dit is een aantal regels van een algemeen en administratief karakter, welke onontbeerlijk zijn voor een bestemmingsplan. Het betreft hier de anti-dubbeltelregel, algemene regels met betrekking tot bouwen en gebruik, gebiedsaanduidingen, afwijkings- en wijzigingsregels, procedures en overige regels. Tot slot de regels met betrekking tot overgangsrecht en de slotregel.

5.2.1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe hoogte- en andere maten die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

5.2.2 Bestemmingen

Artikel 3 Groen

Deze bestemming is gelegd op de groene zone langs de noord-, oost- en zuidzijde van de woonwagenstandplaats. Binnen deze bestemming zijn groenvoorzieningen, bermen en beplantingen, taluds, speelvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en doeleinden van openbaar nut standaard toegestaan. In deze bestemming is ook de retentievoorziening opgenomen; deze is met de aanduiding 'specifieke vorm van water - retentievoorziening' aangeduid op de verbeelding en beschreven in de regels.

Artikel 4 Maatschappelijk

Deze bestemming is opgenomen om de buurtvoorziening mogelijk te maken. Deze is aangeduid met aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk – buurtvoorziening'. Deze buurtvoorziening



bestond al jaren en was eerst op een andere plek op het terrein gelegen. In het herinrichtingsplan is deze verschoven naar de groenzone aan de noordzijde. Er is ten behoeve van deze buurtvoorziening een bouwvlak opgenomen waarbinnen moet worden gebouwd.

Artikel 5 Verkeer

Deze bestemming is opgenomen ter plaatse van de inrit en de ontsluiting van de woonwagenstandplaats. Binnen deze bestemming zijn verkeer in de vorm van ontsluitingsstructuren, fiets- en voetpaden, parkeren, groenvoorzieningen en doeleinden van openbaar nut toegestaan.

Artikel 6 Wonen

Deze bestemming is opgenomen om de woonwagenstandplaats vast te leggen. Deze bestemming is verdeeld in twee bestemmingsvlakken met in elk vlak een aanduiding 'woonwagenstandplaats (wp)'. Binnen elk bestemmingsvlak/aanduidingsvlak mogen maximaal vier woonwagens worden geplaatst, waarmee het totaal aantal woonwagens op acht komt. De woonwagens mogen worden uitgevoerd in één bouwlaag met een maximale goothoogte van 3,5 meter en een maximale bouwhoogte van 5,5 meter. De maximum oppervlakte per woonwagen bedraagt 120 m². De onderlinge afstand tussen de woonwagens dient 6 meter te bedragen, met uitzondering van de entreepartijen, waartussen minimaal 5 meter onderlinge afstand in acht moet worden genomen. Bijgebouwen zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'bijgebouwen (bg)', met een maximum van 25 m² per woonwagen. Voor het overige zijn binnen deze bestemming (onder voorwaarden) aan huis gebonden beroepen mogelijk en tuinen en erven, groenvoorzieningen, parkeren en bouwwerken van openbaar nut.

Artikel 7 Dubbelbestemming Leiding – Gas

De voor Leiding – Gas aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het transport via een aangeduide hogedruk gastransportleiding en hogedruk gasvoedingsleiding en de bescherming, het beheer en het onderhoud van de leidingen.

Artikel 8 en 9 Dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie-3' en 'Waarde – Archeologie 4'

Deze dubbelbestemming is verdeeld in de categorieën 3 en 4, zoals opgenomen in de gemeentelijke archeologische beleidskaart en de in het archeologisch beleid aangegeven te beschermen waarden. In dit bestemmingsplan zijn de dubbelbestemmingen 'Waarde-archeologie - 3' en 'Waarde-Archeologie 4' van toepassing. Gronden met deze dubbelbestemmingen zijn mede bestemd voor de instandhouding en bescherming van de archeologische waarden en oudheidkundige waardevolle elementen, in het bijzonder voor beschermde archeologische monumenten. Bouwen dan wel aanleggen in dergelijke gronden is niet zonder meer mogelijk. De ondergrens voor archeologisch onderzoek bedraagt in beide gevallen 2.500 m².

5.2.3 Algemene-, overgangs- en slotregels

Artikel 10 Anti Dubbeltelregel

Het doel van de antidubbeltelregel is te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Artikel 11 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt een algemeen gebruiksverbod beschreven. Daarnaast is in dit artikel een dynamische verwijzing opgenomen naar de parkeernormen van de gemeente Beek. Ook zijn geboden inzake het laden en lossen opgenomen.



Artikel 12 Algemene aanduidingsregels

Op de verbeelding is een gebiedsaanduiding 'geluidzone – industrie' opgenomen. Ter plaatse van deze aanduiding geldt dat die gronden - naast de andere aangewezen bestemming(en) - tevens dienen voor de bescherming en instandhouding van de geluidruimte voor industrie. Dit houdt in dat niet rechtstreeks woningen of andere geluidgevoelige functies mogen worden gebouwd. Met afwijking is het mogelijk, bij het aantonen van de garantie van een goed woon- en leefklimaat, toch geluidgevoelige functies te kunnen realiseren. In het voorliggende bestemmingsplan is door middel van een akoestische notitie onderbouwd dat er geen belemmeringen zijn vanuit de Wet geluidhinder voor de toevoeging van twee extra woonwagens op dit terrein.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

Voor ondergeschikte afwijkingen van het bestemmingsplan is een algemene afwijkingsbevoegdheid opgenomen. De onderhavige regeling voorziet in verband met de gewenste duidelijkheid, in een objectieve begrenzing van het toepassingsbereik van de afwijking.

Artikel 14 Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van kleine overschrijdingen van de bestemmingsgrenzen.

Artikel 15 Algemene procedureregels

Ten aanzien van de ontheffingsbevoegdheden is een algemene procedureregule opgenomen. In dit artikel is een voorbereidingsprocedure opgenomen die afwijkt van de in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) opgenomen uniforme openbare voorbereidingsprocedure. Het ontwerpbesluit bij een ontheffing dient drie weken ter inzage te worden gelegd. De uniforme voorbereidingsprocedure uit de Awb gaat uit van een termijn van zes weken. Voor de toepassing van een wijzigingsbevoegdheid is geen regeling opgenomen in dit bestemmingsplan. Hier geldt de procedure zoals opgenomen in de Wro.

Artikel 16 Overige regels

De wettelijke regelingen waarnaar in de regels van dit plan wordt verwezen, gelden zoals deze luiden op het moment van vaststelling van het plan. Ook is een voorrangregeling opgenomen ten aanzien van de verschillende dubbelbestemmingen.

Artikel 17 Overgangsrecht

Bouwwerken

In dit artikel is het overgangsrecht ten aanzien van bouwen neergelegd. Uitbreiding van de bebouwing is slechts mogelijk met ontheffing van burgemeester en wethouders.

Gebruik

De eerste drie delen van dit artikel betreffen de (reducerende) overgangsregels met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken voor zover dat gebruik afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht krijgt. Hiervan is uitgezonderd strijdig gebruik dat al in strijd was met het voorheen tot dat tijdstip geldende plan en waartegen wordt of alsnog kan worden opgetreden. Dit sluit aan bij de vaste jurisprudentie van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State waaruit blijkt dat, indien de gemeente strijdig gebruik gewraakt heeft, er geen beroep op het overgangsrecht mogelijk is.

Artikel 17 Slotregel

Het laatste artikel van de regels betreft de citeertitel van het onderhavige bestemmingsplan.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Met dit bestemmingsplan wordt de mogelijkheid gecreëerd de bestaande woonwagenstandplaats aan de Bosserveldlaan te herstructureren/opnieuw in te richten. Daarbij worden onder meer twee woonwagens toegevoegd aan de standplaats.

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is in artikel 6.2.1 een opsomming opgenomen van gevallen die worden beschreven in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) waarvoor een exploitatieplan dient te worden opgesteld indien het kostenverhaal niet op een andere wijze is geregeld. Het voorliggende initiatief kan worden gezien als 'de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen', zoals opgenomen in artikel 6.2.1 sub b. Bro, waarvoor in principe een exploitatieplan dient te worden vastgesteld. Het opstellen van een (anterieure) exploitatieovereenkomst met de gemeente Beek is aan de orde, waarbij borging van eventueel kostenverhaal en de afwikkeling van planschade worden geregeld. Tussen de gemeente Beek en de initiatiefnemer van het voorliggende plan is een anterieure exploitatieovereenkomst gesloten.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening dient de gemeente bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met betrokken waterschappen en diensten van Rijk en provincie die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. Onderhavig bestemmingsplan is in het kader van het vooroverleg toegezonden aan de provincie Limburg en het Waterschap. De reacties zijn in bijlage 1 van deze toelichting opgenomen. De toelichting is hierop aangepast.

Procedure

De procedure van het bestemmingsplan is vastgelegd in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Gedurende deze procedure kan eenieder binnen de termijn van terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingsplan naar keuze schriftelijk of mondeling een zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan indienen.

Het ontwerp van dit bestemmingsplan heeft vanaf 10 december 2021 gedurende 6 weken voor eenieder ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Beek. Gedurende deze periode is één zienswijze ingediend. De zienswijzenbeantwoording is opgenomen in de zienswijzennota, die is opgenomen in bijlage 4 van deze toelichting. Deze heeft geleid tot een tekstuele aanvulling in de regels.



Bijlage 1 Reacties vooroverleg



Bijlage 2 Inrichtingsvoorstel



Bijlage 3 Advies brandweer



Bijlage 4 Nota van zienswijzen

