

**Bestemmingsplan
Fietspaden Epen-Mechelen**

Gemeente Gulpen-Wittem

PLANGROEP HEGGEN B.V.



Born, oktober 2014

Status: vastgesteld
Kenmerk: 13.079
Auteur(s): mr. K. Tielen

Toelichting

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Beschrijving plangebied	4
1.3	Vigerend bestemmingsplan	6
1.4	Functie en doelstelling van het bestemmingsplan	7
1.5	Leeswijzer	7
2.	Planbeschrijving	10
2.1	Uitgangspunten en doelstellingen	10
2.2	Reconstructieontwerp	10
3.	Beleid	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Ruimtelijk beleid	12
3.2.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	12
3.2.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	13
3.2.3	Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006	13
3.2.4	POL-aanvulling Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering	15
3.2.5	Intergemeentelijke structuurvisie Gulpen-Wittern, Vaals en Valkenburg aan de Geul	16
3.2.6	Strategische visie Gulpen-Wittern 2009-2020	16
3.3	Verkeers- en vervoersbeleid	17
3.3.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	17
3.3.2	Duurzaam veilig	18
3.3.3	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan	18
3.3.4	Intergemeentelijke structuurvisie Gulpen-Wittern, Vaals en Valkenburg aan de Geul	20
3.3.5	Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan	20
3.4	Waterbeleid	21
3.4.1	Kaderrichtlijn Water	21
3.4.2	Nationaal Bestuursakkoord Water	21
3.4.3	Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 en Provinciaal Waterplan 2010-2015	22
3.4.4	Waterbeheersplan Waterschap Roer en Overmaas	23
3.5	Natuurbescherming / Groenbeleid	24
3.5.1	Natuurbeschermingsweg 1998	24
3.5.2	Flora- en faunawet	24
3.5.3	POL-Herziening op onderdelen EHS en de Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden	25
3.6	Cultuurhistorisch beleid	26
3.6.1	Verdrag van Malta en de Wet op de Archeologische monumentenzorg	26
3.6.2	Bestemmingsplan 'Buitengebied 2009' gemeente Gulpen-Wittern	26
4	Randvoorwaarden en onderzoek	28
4.1	Inleiding	28
4.2	Milieu	28
4.2.1	Milieueffectrapportage	28
4.2.2	Bodem	28
4.2.3	Geluid	28
4.2.4	Luchtkwaliteit	29
4.2.5	Milieuzonering	30
4.3	Water	31

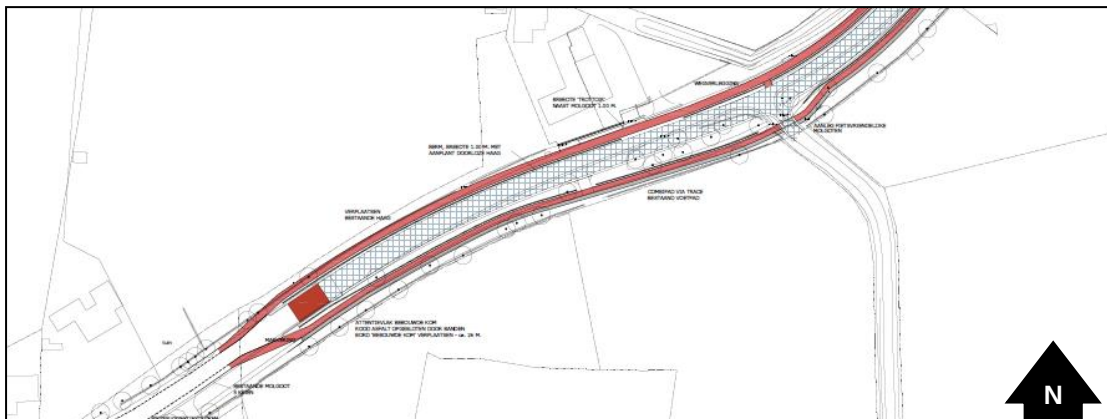
4.4 Externe veiligheid	33
4.5 Natuur en landschap	34
4.6 Flora en fauna	35
4.7 Kabels en leidingen	36
4.8 Cultuurhistorie en archeologie	37
4.9 Verkeer en parkeren	39
4.10 Economische uitvoerbaarheid	39
5. Juridische aspecten	40
5.1 Inleiding	40
5.2 Inleidende regels	41
5.3 Bestemmingsregels	41
5.4 Algemene regels	42
5.5 Overgangs- en slotregels	43
6. Procedure, inspraak en overleg	44
6.1 Procedure	44
6.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening	44
6.3 Tervisielegging en naar voren brengen zienswijzen ex art. 3.8 Wet Ruimtelijke ordening j ^o afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht	44
Ingebonden bijlagen	
Bijlage 1: Uitsnede planverbeelding bestemmingsplan 'Buitengebied'	48
Bijlage 2: Reacties vooroverleg	50
Bijlage 3: Inspraakreacties	54
Bijlage 4: Zienswijzen	58

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Gulpen-Wittem is voornemens de verbindingsweg tussen de kernen Epen en Mechelen deels te reconstrueren: langs het tracé van de Roodweg en Eperweg zal een tweetal vrijliggende fietspaden worden aangelegd. Tevens zullen in verband met de aanleg van de fietspaden enkele (infrastructurele) aanpassingen aan bovengenoemde wegen worden uitgevoerd.

Over bovengenoemd tracé vindt veel fietsverkeer plaats: dit betreft zowel utilitair fietsverkeer (woon - werk verkeer en schoolgaande jeugd) als recreatief fietsverkeer (toeristen en dagjesmensen). Vanwege de weginrichting van de Roodweg en Eperweg en het bochtige verloop van het tracé laat de verkeersveiligheid voor fietsers in de huidige situatie te wensen over. Om deze situatie te verbeteren en een veilige fietsroute te realiseren, dient het fietsverkeer te worden gescheiden van het autoverkeer. Dit betekent dat naast het tracé vrijliggende fietspaden moeten worden aangelegd. In opdracht van de gemeente Gulpen-Wittem is hiertoe door Plangroep Heggen een schetsontwerp opgesteld.



Figuur 1.1: impressie schetsontwerp nabij de komgrens van de kern Epen (zie ook hoofdstuk 2)

Gebleken is dat de beoogde nieuwe situatie niet geheel past binnen de ter plekke geldende bestemmingsplanbepalingen. Het planvoornemen kan derhalve pas gerealiseerd worden nadat ter plaatse van het reconstructietracé het bestaande bestemmingsplan is herzien.

De achtergronden en programmatische uitgangspunten van het plan, alsmede de verschillende randvoorwaarden waar bij de planontwikkeling rekening mee dient te worden gehouden, zullen in de volgende hoofdstukken nader worden toegelicht.

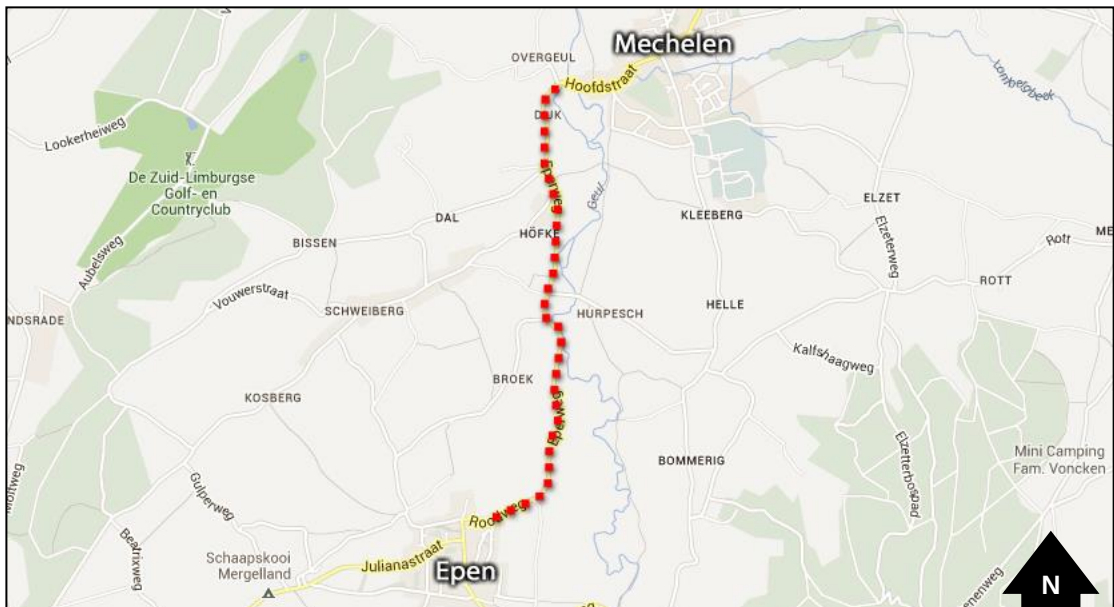
1.2 Beschrijving plangebied

Het plangebied betreft de te reconstrueren onderdelen van de Roodweg en Eperweg en de hier aangrenzende gronden, vanaf de komgrens van de kern Epen tot aan het kruispunt met de Overgeul nabij de kern Mechelen. Het reconstructietracé heeft een lengte van ca. 2.200 meter.

Het plangebied is over het algemeen slechts enkele meters breed en omvat de huidige wegtracés, het verharde voetpad langs de oostelijke zijde van de Roodweg en Eperweg, de wegbermen en enkele smalle stroken ten oosten en westen van deze bermen. In de bestaande bermen zijn bomen en kleinschalige landschapselementen (bijvoorbeeld lage doornloze hagen) aanwezig. Langs het reconstructietracé bevindt zich een zestal bushaltes.

Smalle stroken grond zijn in particuliere eigendom, en ook als zodanig in gebruik (erf, weide, akkerland). De gronden die in particuliere eigendom zijn, zullen door de gemeente Gulpen-Wittem ten behoeve van het planvoornemen worden verworven.

In onderstaande figuur 1.2 is de topografische ligging het plangebied weergegeven. De daarna volgende afbeeldingen bevatten enkele foto-impressies van het reconstructietracé.



Figuur 1.2: topografische ligging plangebied



Figuur 1.3: de Eperweg gezien in zuidelijke richting, ter hoogte van de bushalte Mechelen - Overgeul



Figuur 1.4: de Eperweg gezien in zuidelijke richting, ter hoogte van de aansluiting Gontertvoetpad



Figuur 1.5: de Eperweg gezien in zuidelijke richting, ter hoogte van de aansluiting Hurpescherweg



Figuur 1.6: de Roodweg, gezien in zuidwestelijke richting ter hoogte van de aansluiting Molenweg

1.3 Vigerend bestemmingsplan

De gronden waarop het planvoornemen betrekking heeft, zijn gelegen in het bestemmingsplan 'Buitengebied'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de raad van de gemeente Gulpen-Wittem op 2 april 2009. In de huidige situatie kent het plangebied de bestemmingen 'Verkeer', 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarden', 'Natuur', 'Water', 'Wonen - Cultuur en ontspanning'. In de ingebonden bijlage 1 van deze plantoelichting is de ligging van het plangebied / reconstructietracé op de planverbeelding van het bestemmingsplan 'Buitengebied' aangegeven.

De genoemde bestemmingen zullen in onderstaand overzicht kort worden toegelicht, waarbij het projectvoornemen aan de bestemmingsregels zal worden getoetst.

BESTEMMING AGRARISCH MET WAARDEN-NATUUR EN LANDSCHAPSWAARDEN (ARTIKEL 6)

De voor 'Agrarisch met Waarden - Natuur- en Landschapswaarden' aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor duurzaam agrarisch gebruik, bestrijding en voorkoming van bodemerosie en wateroverlast, instandhouding en ontwikkeling van de aanwezige natuurlijke, landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden en bescherming van aangrenzend natuurgebied.

Het gebruik van deze gronden ten behoeve van (langzaam)verkeersvoorzieningen is niet toegestaan conform de in artikel 6.1 opgenomen bestemmingsomschrijving. De beoogde aanleg van de fietspaden is derhalve niet passend binnen de regels van deze bestemming.

BESTEMMING NATUUR (ARTIKEL 17)

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor instandhouding, versterking en ontwikkeling van natuurlijke, landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden.

Het gebruik van deze gronden ten behoeve van (langzaam)verkeersvoorzieningen is niet toegestaan conform de in artikel 17.1 opgenomen bestemmingsomschrijving. De beoogde aanleg van de fietspaden is derhalve niet passend binnen de regels van deze bestemming.

BESTEMMING VERKEER (ARTIKEL 21)

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor bewegend en stilstaand wegverkeer en de daarbij behorende voorzieningen, voorzieningen ten behoeve van het openbaar nut en groenvoorzieningen, ter aankleding van niet direct voor rijdend en stilstaand wegverkeer noodzakelijk gronden, zoals (midden)bermen. De beoogde aanleg van de fietspaden is passend binnen de regels van deze bestemming.

BESTEMMING WONEN - CULTUUR EN ONTSPANNING (ARTIKEL 25)

De voor 'Wonen – Cultuur en ontspanning' aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor wonen, waarbij monumentale en karakteristieke gebouwen mede gebruikt mogen worden voor verblijfsrecreatieve doeleinden.

Het gebruik van deze gronden ten behoeve van (langzaam)verkeersvoorzieningen is niet toegestaan conform de in artikel 25.1 opgenomen bestemmingsomschrijving. De beoogde aanleg van de fietspaden is derhalve niet passend binnen de regels van deze bestemming.

RESUMÉ

De in het plangebied voorgenomen infrastructurele werken zijn zoals hierboven aangegeven strijdig met een aantal regels uit het vigerende bestemmingsplan. Het bestemmingsplan 'Buitengebied' bevat geen wijzigings- of afwijkingsmogelijkheden met gebruikmaking waarvan het planvoornemen kan worden gerealiseerd. Ten behoeve van de voorgenomen aanleg van de vrijliggende fietspaden en de hiermee samenhangende reconstructie van de Eperweg en Roodweg dient derhalve het huidige bestemmingsplan gedeeltelijk te worden herzien.

1.4 Functie en doelstelling van het bestemmingsplan

Voorliggend bestemmingsplan, waarmee een deel van het bestemmingsplan 'Buitengebied' wordt herzien, heeft een duidelijk ontwikkelingsgericht karakter. Het plan is erop gericht de planologisch-juridische basis te bieden voor de realisatie van een concreet reconstructieontwerp. Onderhavig bestemmingsplan kan dan ook worden getypeerd als een gedetailleerd bestemmingsplan met een beperkte flexibiliteit. De gedetailleerde bestemmingswijze draagt zorg voor het stellen van de condities waaraan de in het plangebied voorgestane ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoen. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de behoefte aan rechtszekerheid voor mogelijke belanghebbenden.

1.5 Leeswijzer

Onderhavig bestemmingsplan 'Fietspaden Epen-Mechelen' bestaat naast deze plantoelichting uit de volgende stukken:

- de dataset met kenmerk NL.IMRO.1729.bpfietspadepenmech-VG01 welke ten behoeve van de digitale uitwisselbaarheid van voorliggend plan is opgebouwd conform de RO standaarden 2012;
- de analoge planverbeelding;
- de planregels.

In voorliggende toelichting van het bestemmingsplan worden de aan het plan ten grondslag liggende uitgangspunten en randvoorwaarden beschreven. Hoofdstuk 2 bevat een uitgebreide omschrijving van het planvoornemen. In hoofdstuk 3 wordt per beleidsthema het relevante Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid behandeld. Vervolgens komen in hoofdstuk 4 de diverse milieuaspecten en overige randvoorwaarden welke met de planontwikkeling samenhangen aan bod. In hoofdstuk 5 wordt de juridische opzet van het bestemmingsplan toegelicht. In het afsluitende hoofdstuk 6 wordt de te volgen procedure beschreven.

2 Planbeschrijving

2.1 Uitgangspunten en doelstellingen

Zoals in hoofdstuk 1 aangegeven betreft het planvoornemen de aanleg van een tweetal vrijliggende fietspaden langs de Eperweg en Roodweg, tussen de kernen Epen en Mechelen, en de hiermee gepaard gaande overige (infrastructurele) aanpassingen aan bovengenoemde wegen.

Bovengenoemd tracé maakt, als onderdeel van het provinciaal fietsroutenetwerk, deel uit van de regionale hoofd fietsroutes voor utilitair verkeer (woonwerk/school verkeer) tussen de verschillende kernen van de gemeente Gulpen-Wittem. Daarnaast maakt veel schoolgaande jeugd, o.a. naar het Sophianum in Gulpen, gebruik van deze route, en vindt veel toeristisch-recreatief fietsverkeer over het tracé plaats. Voor het autoverkeer vormt het tracé een belangrijke woonwerkroute voor de richtingen Gulpen, Valkenburg, Heerlen en Vaals. Ook maakt veel toeristisch-recreatief autoverkeer gebruik van de route.

Het betreffende tracé loopt door het dal van de Geul en kent een bochtig verloop. Door dit bochtige verloop van de weg is het (over)zicht op verschillende plekken van het tracé beperkt. De weg heeft een breedte van ca. 5,5 meter. Momenteel maken de fietsers gebruik van de rijbanen van de betreffende wegen. Door het bochtige verloop van het tracé, het ontbreken van aparte fietsvoorzieningen in samenhang met de beperkte wegbreedte, de functie van het tracé voor zowel het utilitaire fiets- als autoverkeer als het aandeel toeristisch verkeer op het tracé, is de verkeersveiligheid van met name de fietser in het geding. Om de verkeersveiligheid voor de fietser te verbeteren en te komen tot een veilige fietsroute is de aanleg van vrijliggende fietspaden derhalve noodzakelijk.

De navolgende paragraaf bevat een gedetailleerde omschrijving van de beoogde infrastructurale werken.

2.2 Reconstructieontwerp

In opdracht van de gemeente Gulpen-Wittem heeft Plangroep Heggen een ontwerp voor de beoogde wegreconstructie uitgewerkt. Dit ontwerp is opgenomen als losse bijlage van deze plantoelichting. Per onderdeel zullen de verschillende facetten van het reconstructieontwerp nader worden toegelicht.

TRACE FIETSPADEN

In de toekomstige situatie gaan de fietssuggestiestroken nabij de komgrens van Epen over in vrijliggende fietspaden. Deze fietspaden zullen van de rijweg worden gescheiden door een groene berm met een lage haag. De berm zal in breedte variëren. Het fietspad aan de westelijke zijde krijgt een breedte van 2 meter en zal in de huidige grasberm worden gesitueerd. Het fietspad aan de oostelijke zijde wordt uitgevoerd als combipad met een fietsstrook van 1,5 meter en een loopstrook van 1 meter. Dit pad wordt gerealiseerd ter plaatse van het huidige voetpad.

Ten behoeve van de verkeersveiligheid zullen de fietspaden bij de aansluitingen met zijwegen uitbuigen, zodat afslaande auto's beter zicht krijgen op aankomende fietsers. Bij kruising met perceelstoegangen en inritten vervolgen de fietspaden hun gewone tracés. Ter plaatse van de komgrens van Mechelen zullen de vrijliggende fietspaden ten slotte weer overgaan in fietssuggestiestroken op de rijweg met een breedte van 1,25 meter. De totale lengte van de vrijliggende fietspaden zal ca. 1.800 m. bedragen.

AANPASSING TRACE RIJWEG

Op een drietal plaatsen blijkt dat voor het inpassen van het gewenste profiel met vrijliggende fietspaden, een verschuiving van de rijweg noodzakelijk is. Dit betreft de situatie direct ten

zuiden van de aansluiting met de Schweibergerweg (Eperweg nr. 19), de situatie ten zuiden van de In den Broekenweg (Eperweg nr. 23) en nabij de kern Epen, ter hoogte van de Molenweg (Roodweg nr. 2b/4). In het ontwerp is het tracé van de rijweg nabij de kern Epen over een lengte van ca. 430 meter aangepast. Nabij de In den Broekenweg betreft het een tracé met een lengte van ca. 330 meter. Bij de aansluiting van de Schweibergerweg betreft het een aanpassing over ca. 180 meter.

KOMGRENZEN

Ter plaatse van de komgrenzen van Epen en Mechelen zullen de bestaande fietssuggestiestroken overgaan in vrijliggende fietspaden. Om deze situatie te verduidelijken wordt de aanwezigheid van de komgrenzen versterkt middels een attentievak in de rijweg dat wordt uitgevoerd in gekleurd asfalt.

Bij de kern Mechelen is een dergelijke voorziening opgenomen ter plaatse van de huidige komgrens (ter hoogte van de Mechelerhof). Ook bij de kern Epen is een dergelijke voorziening geprojecteerd. Hierbij dient de huidige komgrens ca. 25 meter in oostelijke richting te worden verplaatst.

BUSHALTES

De aanwezige bushaltes (6 stuks) zijn in het reconstructieontwerp ingepast. De haltes zullen worden uitgevoerd als verhoogde halte waardoor de toegankelijkheid voor o.a. mindervaliden sterk zal verbeteren. Binnen de kern Mechelen zijn de halteplaatsen, net als in de huidige situatie, buiten de rijweg gesitueerd. Buiten de bebouwde kom is onvoldoende ruimte aanwezig voor een dergelijke voorziening en halteert de bus op de rijbaan.

GROENVOORZIENINGEN

Bij het reconstructieontwerp is getracht om bestaande bomen zoveel mogelijk te behouden. Op sommige plaatsen blijkt dit niet haalbaar door bijvoorbeeld beperkingen in de beschikbare ruimte, aanwezige hoogteverschillen of de situering van bomen onderling. Indien compensatie gewenst is dan biedt het ontwerp ruimte voor herplant van bomen.

Over het gehele reconstructietracé buiten de bebouwde kom zijn doornloze hagen opgenomen tussen rijweg en fietspad. Deels zijn dit de reeds aanwezige hagen. Op verschillende plaatsen dienen bestaande hagen te worden verwijderd danwel verplant. Over het overige deel is nieuw aanplant van hagen voorzien. In verband met de sociale veiligheid zijn geen struiken opgenomen in de berm tussen de rijweg en het fietspad.

NIEUWE BRUG

Nabij de aansluiting met de Molenweg kruist de Eperweg een watergang, te weten de Paulusbron. Op dit tracé is in de huidige situatie een vrijliggend wandelpad aanwezig ten westen van de rijweg. Middels een bruggetje kruist dit wandelpad de betreffende watergang. In het ontwerp is het nieuwe combipad voorzien op het huidige tracé van het wandelpad. Bij de kruising met de waterloop is een nieuwe brug opgenomen. De huidige brug is te smal om de fietser en voetganger een veilige oversteek te bieden.

AANPASSEN DUIKERS

Voor de inpassing van het ontwerp dienen op een tweetal plaatsen (nabij de aansluitingen met Höfke en In de Broekenweg) de bestaande duikers van op de Geul uitkomende beken te worden aangepast (verlengd). Ook dienen op een tweetal plaatsen beperkte aanpassingen aan de oevers van deze waterlopen te worden uitgevoerd.

3 BELEID

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de verschillende ten aanzien van het planvoornemen relevante beleidsaspecten behandeld. Dit betreft zowel het beleid van centrale als decentrale overheidslagen. Het beleid van het Rijk en de provincie vormt het raamwerk waarbinnen het regionaal en gemeentelijk beleid gestalte heeft gekregen. De verschillende beleidsstukken tezamen behelzen het beleidskader waarbinnen voorliggend bestemmingsplan moet passen.

Het relevante beleid zal per beleidsthema worden beschreven. Deze thematische benadering betekent dat bepaalde beleidsstukken, zoals bijvoorbeeld de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, meerdere keren aan bod zullen komen. Achtereenvolgens wordt het relevante (algemene) ruimtelijke beleid, verkeers- en vervoersbeleid, waterbeleid, cultuurhistorisch beleid en de relevante natuurbeschermingswetgeving behandeld.

3.2 Ruimtelijk beleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SIVR, opgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu) behelst een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in Nederland en vormt de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SIVR vervangt verschillende beleidsdocumenten, zoals de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en de Structuurvisie voor de Snelwgomgeving.

In de Structuurvisie stelt het Rijk heldere ambities voor Nederland in 2040, welke inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen. Het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid wordt ingezet voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Ten aanzien van deze opgaven zijn drie hoofddoelen geformuleerd:

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

Naast de drie hoofddoelen voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland is het Rijk verantwoordelijk voor een goed systeem van ruimtelijke ordening. Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en multimodale bereikbaarheid.

Het Rijk brengt de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven) en laat meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'). Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving. Wanneer rijksdoelen en nationale belangen raken aan regionale opgaven, vraagt dit echter om een heldere taakverdeling en samenwerkingsafspraken tussen de betrokken overheden. Een rijksverantwoordelijkheid kan bijvoorbeeld aan de orde zijn indien een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Rijksverantwoordelijkheden zijn in voorliggend plan niet in het geding.

Bestemmingsplannen zullen door het Rijk niet (tijdens de vaststellingsprocedure) worden getoetst op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Zoals aangegeven is de Nota Mobiliteit, waarin tot voor kort de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid waren vastgelegd, door de SVIR vervangen. In bijlage 6 van de SVIR is echter opgenomen dat enkele essentiële beleidsbeslissingen uit de Nota Mobiliteit (gewijzigd) van kracht blijven. Deze onderwerpen moeten op grond van de Planwet verkeer en vervoer worden uitgewerkt in decentrale plannen. In paragraaf 3.3 (Verkeers- en vervoersbeleid) wordt dieper op dit onderdeel van de SVIR ingegaan.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden.

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

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

In oktober 2012 is het besluit aangevuld met bepalingen omtrent de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer.

Op onderhavig bestemmingsplan zijn geen van deze belangen van toepassing.

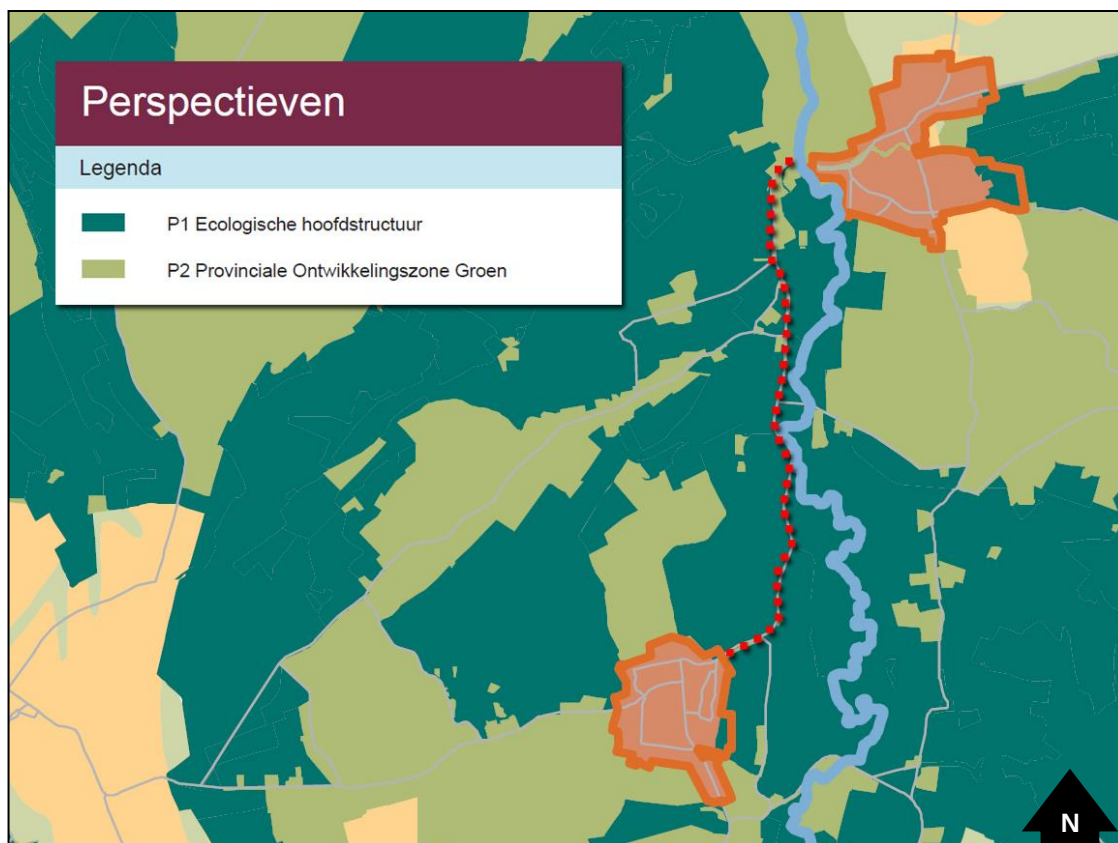
3.2.3 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006

Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006, laatst geactualiseerd in 2011) behelst, als integraal plan, het streekplan, het waterhuishoudingplan en het milieubeleidsplan van de Provincie Limburg. Tevens bevat het de hoofdlijnen van het provinciaal verkeers- en vervoersbeleid en vormt het een economisch beleidskader op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke elementen daarvan betreft. Tot slot vormt het POL2006 een welzijnsplan op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft.

Het POL2006 is sinds de vaststelling in 2006 waar nodig geactualiseerd. De meest recente actualisatie stamt uit 2011. De tussentijds verschenen POL-aanvullingen en herzieningen zijn opgenomen in de tekst en op de kaartbeelden verwerkt.

Hoofddoel van het provinciale omgevingsbeleid is het tot stand brengen van de kwaliteitsregio Limburg: een regio die de kwaliteit van leven en leren, en van wonen en werken centraal stelt

en die stevig is ingebed in internationaal verband. Zowel ondergrond (bodem, water), netwerken (wegen, spoorwegen, waterwegen, leidingen) als ruimtegebruikspatroon (wonen, werken, voorzieningen, landbouw, natuur) zijn bepalend voor de kwaliteiten en ontwikkelingsmogelijkheden van de provincie. Zij vormen de basis voor een gebiedsgerichte aanpak. In deze aanpak worden verschillende beleidsniveaus onderscheiden: stedelijke gebieden naast landelijke gebieden, en daarop voortbordurend een gedetailleerder onderscheid tussen diverse beleidsperspectieven. Op de POL2006 perspectievenkaart (kaart 1, zie ook figuur 3.1) is het plangebied gelegen in de beleidsperspectieven P1 'Ecologische Hoofdstructuur' en P2 'Provinciale Ontwikkelingszone Groen'.



Figuur 3.1: Uitsnede POL2006 kaart 1: perspectieven

P1 ECOLOGISCHE HOOFDSTRUCTUUR

De Ecologische hoofdstructuur omvat bestaande bos- en natuurgebieden, te ontwikkelen nieuwe natuur- en beheersgebieden, ecologisch water en beken met een specifiek ecologische functie (SEF-beken). In dit perspectief liggen de bijzondere natuurgebieden, zoals Nationale Parken, Natuurbeschermingswetgebieden, waardevolle bossen en de gebieden die zijn aangewezen (of aangemeld) als Vogel- en Habitatrichtlijngebied. Het gaat in alle gevallen om gebieden van nationale of Europese betekenis. De EHS maakt onderdeel uit van de Ruimtelijke Hoofdstructuur volgens de (voormalige) Nota Ruimte. Binnen de EHS komen hier en daar op bestemmingsplanniveau andere bestemmingen en functies voor variërend van infrastructuur, landbouwgronden tot militaire terreinen, woningen en toeristische voorzieningen e.d.

Het provinciaal beleid voor de EHS is gericht op het beschermen en realiseren van deze samenhangende robuuste structuur van grotere natuur- en bosgebieden en de verbindingen daartussen. Voor ontwikkelingen die de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden aantasten of de nagestreefde natuurontwikkeling belemmeren geldt een 'nee, tenzij' regime.

Als de provincie dergelijke activiteiten toch toestaat, moet compensatie plaatsvinden. In paragraaf 3.5.3 en in hoofdstuk 4 worden de gevolgen van de ligging van het plangebied in en nabij onderdelen van de EHS nader toegelicht.

P2 PROVINCIALE ONTWIKKELINGSZONE GROEN

De Provinciale ontwikkelingszone groen (POG, P2) vormt samen met de EHS de ecologische structuur in Limburg. Anders dan de EHS omvat de POG vooral landbouwgebieden. Binnen de POG geldt een ontwikkelingsgerichte basisbescherming: behoud en ontwikkeling van natuur en landschapswaarden zijn richtinggevend voor ontwikkelingen in de POG. Ook van belang zijn het in stand houden van een goede toeristisch-recreatieve structuur en een op het landschap georiënteerde landbouw. Het behoud en bewerkstelligen van de juiste basiscondities voor de beoogde verbetering van natuur- en watersystemen, mede met het oog op het waarborgen van een gegarandeerde en veilige drinkwatervoorziening verdienen specifieke aandacht. Het bebouwingsarme karakter dient in principe te worden gehandhaafd. Vergelijkbaar met de EHS wordt in paragraaf 3.5.3 en hoofdstuk 4 dieper ingegaan op de gevolgen van de ligging van het plangebied in en nabij onderdelen van de POG.

3.2.4 POL-aanvulling Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering

Provinciale staten van de provincie Limburg hebben op 18 december 2009 de POL-aanvulling Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering vastgesteld.

NATIONAAL LANDSCHAP ZUID-LIMBURG

In het kader van het thema gebiedsontwikkeling zijn in relatie tot onderhavig plan allereerst de gevolgen van de POL-aanvulling voor het Nationaal Landschap Zuid-Limburg van belang. Ten aanzien van dit gebied is in de eerdere POL-aanvulling Nationaal Landschap Zuid-Limburg uit 2005 met betrekking tot nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen reeds een 'ja-mits' beleid geformuleerd. In het Nationaal Landschap Zuid-Limburg zijn slechts bestemmingswijzigingen toegestaan voor zover daarbij de kernkwaliteiten worden behouden of versterkt. In de POL-aanvulling Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering zijn deze kernkwaliteiten nader uitgewerkt, waarbij de landschapsvisie Zuid-Limburg als belangrijke inspiratiebron heeft gediend. De volgende kernkwaliteiten worden hierbij onderscheiden:

- reliëf en ondergrond;
- cultuurhistorische waarden: archeologische objecten en elementen;
- cultuurhistorische waarden: historische bouwkunst en historisch-geografische elementen en patronen;
- het groene karakter van Zuid-Limburg; de natuurwaarden;
- visueel-landschappelijke kernkwaliteiten; de openheid van de plateaus versus de beslotenheid in hellingen en dalen.

Door de aanleg van de fietspaden wordt geen afbreuk gedaan aan de hierboven genoemde kwaliteiten. Het reconstructietracé is gelegen nabij het Geuldal. Door de aanleg van de fietspaden worden slechts relatief kleinschalige aanpassingen in het bestaande maaiveldverloop aangebracht. Deze aanpassingen zullen geen onevenredig nadelige gevolgen hebben voor de bestaande landschappelijke structuur. Evenmin heeft het planvoornemen bezwaarlijke gevolgen voor de bestaande archeologische, cultuurhistorische en natuurlijke waarden in en rondom het reconstructietracé. In hoofdstuk 4 zal dit nader worden onderbouwd.

LIMBURGS KWALITEITSMENU

In de POL-aanvulling wordt verder ingezet op een kwaliteitsslag ten aanzien van de instrumenten zoals deze ten behoeve van het thema kwaliteitsverbetering reeds zijn ontwikkeld. Hierbij kan gedacht worden aan de Ruimte voor Ruimte regeling, de BOM+-regeling en het VORM beleid. Deze instrumenten worden in de POL-aanvulling

Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering samengebracht onder één noemer, te weten het Limburgs Kwaliteitsmenu. Het Limburgs Kwaliteitsmenu regelt de 'extra' condities en voorwaarden waaronder nieuwe rode ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn. Voor wat betreft het landelijk gebied ziet het Limburgs Kwaliteitsmenu op ontwikkelingen welke zijn geprojecteerd buiten de contouren rondom de kernen. Omdat onderhavig planvoornemen echter niet voorziet in een rode ontwikkeling (met de ontwikkeling wordt geen nieuw ruimtebeslag op het 'maagdelijke' buitengebied beoogd die met nieuwe versterking gepaard gaat) is het Limburgs Kwaliteitsmenu in onderhavig geval niet van toepassing. Het vormt derhalve geen verdere randvoorwaarde ten aanzien van het planvoornemen.

3.2.5 Intergemeentelijke structuurvisie Gulpen-Wittern, Vaals en Valkenburg aan de Geul

De gemeenten Gulpen-Wittern, Vaals en Valkenburg aan de Geul hebben gezamenlijk een intergemeentelijke structuurvisie opgesteld. De Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) stelt het hebben van een structuurvisie verplicht. Vanwege een grote mate van gemeenschappelijkheid van de (leef)omgeving, omdat er een behoorlijke demografische verandering binnen de regio gaat plaatsvinden en ten behoeve van de verankering van het zogenaamde Limburgs Kwaliteitsmenu (LKM), hebben de drie gemeenten besloten dit gezamenlijk te doen. In de structuurvisie is het ruimtelijke beleid en het sectorale beleid met ruimtelijke consequenties van de 3 gemeenten vastgesteld.

Het in de structuurvisie geformuleerde beleid ten aanzien van het buitengebied van de gemeentes gaat uit van een onderverdeling in zones met bepaalde kenmerken en daarmee samenhangend waarden, die voorwaarden stellen aan de functies, die hier hun plaats hebben of krijgen.

Conform de kaart 'Hoofdzonering' is het reconstructietracé gelegen in de zones die worden aangeduid als 'beekdalbodern' en 'steile hellingen en droogdalen'. Met betrekking tot de beekdalbodern wordt in de structuurvisie opgemerkt dat deze qua verschijningsvorm vaak erg afwisselend zijn: veelal is er sprake van beslotenheid of halfopenheid met bos, bosschages en andere kleine landschapselementen, soms juist van meer openheid door het agrarische gebruik (akkerbouw). Het primaat ligt binnen deze zones bij natuur en landschap. Ten aanzien van de steile hellingen en droogdalen wordt aangegeven dat dit veelal de steilere hellingen betreft, die vanwege de geringere gebruiksmogelijkheden deels bebost zijn of waar het grondgebruik vooral weidebouw is met kleine landschapselementen. Vanwege de steilte van de hellingen komt bebouwing hier vanouds veel minder of niet voor. Het toekomstbeeld voor deze zone is gericht op behoud en versterking van de natuurlijke en landschappelijke waarden, in combinatie met een duurzame extensieve landbouw. In deze zone worden vanwege de fysieke gesteldheid en de aanwezige waarden in principe weinig of geen mogelijkheden gezien voor nieuwe bebouwing.

De beoogde wegreconstructie, waarbij het tracé van de Eperweg en Roodweg ten behoeve van de verkeersveiligheid iets wordt verbreed, is niet strijdig met bovengenoemde algernene beleidsuitgangspunten.

3.2.6 Strategische visie Gulpen-Wittern 2009-2020

De gemeente Gulpen-Wittern heeft in 2009 haar strategische visie Gulpen-Wittern voor de periode 2009-2020 op 18 februari 2009 vastgesteld. In deze visie wordt de koers voor de komende jaren bepaald. De gemeente heeft hierbij gekozen voor het ontwikkelingsscenario: 'Duurzaam versterken en ontwikkelen'. Dit scenario is gebaseerd op drie peilers (kernen, buitengebied en de gemeentelijke organisatie), met bijbehorende centrale doelstellingen, en een aantal primaire strategische keuzes.

Binnen de peiler 'kernen' wordt met betrekking tot het aspect mobiliteit (paragraaf 2.10) het volgende aangegeven:

BASISKEUZE

De gemeente kiest voor optimalisering van de routes voor langzaam verkeer en openbaarvervoersverbindingen.

TOELICHTING

Om de leefbaarheid van de kernen op peil te houden zijn goede verbindingen tussen de kernen nodig. Met name de routes voor langzaam verkeer en de openbaarvervoersverbindingen zijn voor verbetering vatbaar. Onderkend wordt dat de financiële en organisatorische speelruimte van de gemeente beperkt is. Desondanks spreekt de gemeente de ambitie uit om te komen tot betere en vooral duurzamere verbindingen tussen de kernen, door gezamenlijk met betrokken partners naar creatieve oplossingen te zoeken.

De aanleg van een tweetal vrijliggende fietspaden waardoor de voorzieningenstructuur voor langzaam verkeer wordt opgewaardeerd is vanzelfsprekend passend binnen dit beleid uit de strategische visie.

3.3 Verkeers- en vervoerbeleid

3.3.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In het mobiliteitssysteem van Nederland, zoals verwoord in de SVIR, zet het Rijk de gebruiker centraal. Het Rijk wil samen met de decentrale overheden werken aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Robuustheid en samenhang, met inzet van alle beschikbare modaliteiten, zijn noodzakelijk om een goede bereikbaarheid te kunnen garanderen. Het regionale en nationale mobiliteitssysteem hangen nauw met elkaar samen: een goede aansluiting tussen de verschillende systemen is van belang. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor het regionale mobiliteitssysteem waarin ook langzaam en recreatief verkeer een volwaardige plaats hebben. Decentrale overheden dienen, op basis van beschikbare middelen en instrumenten, in hun provinciale, regionale en gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen aan te geven welke bijdragen zij leveren aan de uitvoering van de SVIR voor de planperiode 2020/2028.

In bijlage 6 van de SVIR zijn de essentiële beleidsbeslissingen uit de vroegere Nota Mobiliteit opgenomen, welke in geactualiseerde vorm ook onder de SVIR van kracht blijven. Met betrekking tot voorliggend inpassingsplan zijn de beleidsbeslissingen ten aanzien van de aspecten fietsverkeer en verkeersveiligheid van belang.

FIETSVERKEER

Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen hebben bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk in stand houden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer. De decentrale overheden dienen vooraf de effecten van infrastructurele maatregelen op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van wandelen en fietsen te inventariseren. Alle overheden stimuleren het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur. Decentrale overheden en waterschappen kunnen dit onder meer doen door te zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Voor de realisering van het fietsnetwerk nemen zij in de PVVP's, RVVP's en het gemeentelijk beleid een doel voor 2020 op.

VERKEERSVEILIGHEID OP DE WEG

Het nationale doel is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden. Het nationale doel is:

- een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 500 in 2020;
- een reductie van het aantal ernstig verkeersgewonden tot maximaal 10.600 in 2020;
- behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie.

De registratie van verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden blijft op een voldoende niveau gehandhaafd.

De nationale doelstelling werkt voor alle betrokken decentrale overheden in gelijke mate door in provinciale en regionale doelstellingen, zodat alle betrokken decentrale overheden de aantallen met eenzelfde percentage terugbrengen als het nationale doel voor 2020. De betrokken decentrale overheden werken deze doelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners uit in provinciale en regionale maatregelpakketten die zowel maatregelen op het gebied van gedrag als voertuig als op het gebied van infrastructuur bevatten.

Voorliggend plan, dat in hoofdzaak tot doel heeft de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer langs de Eperweg en Roodweg te vergroten, draagt bij aan de realisatie van deze algemene doelstellingen.

3.3.2 Duurzaam veilig

Om het hoofd te kunnen bieden aan de hoeveelheid ongevallen in het Nederlandse verkeer hebben het Rijk, de Provincies, de gemeenten en de waterschappen in 1997 samen het principe Duurzaam Veilig geïntroduceerd. Dit principe rust op een aantal kenmerken:

- een omgeving die qua infrastructuur aangepast is aan de beperking van de menselijke vermogens;
- voertuigen die voorzien zijn van middelen om de taken van mensen te vereenvoudigen en die geconstrueerd zijn om de kwetsbare mens zo goed mogelijk te beschermen;
- verkeersdeelnemers die adequaat worden opgeleid en geïnformeerd.

Voor de infrastructuur wordt een duidelijke driedeling gemaakt in de typen wegen:

- erftoegangsweg met een wettelijke maximum snelheid van 60 km/u, geen rijbaanscheiding, gemengd gebruik met fietsers en langzaam verkeer, gelijkvloerse aansluitingen en de mogelijkheid voor fysieke snelheidsremmende maatregelen;
- gebiedsontsluitingswegen met een wettelijke maximum snelheid van 80 km/u, een duidelijke rijbaanindeling, gescheiden gebruik voor fietsers en langzaam verkeer, met ongelijkvloerse of snelheidsgeremde ongelijkvloerse aansluitingen;
- stroomwegen met een wettelijke maximum snelheid van 100 of 120 km/u, een duidelijke fysiek gescheiden rijbaanindeling, gescheiden gebruik voor fietsers en langzaam verkeer met alleen ongelijkvloerse aansluitingen.

De richtlijnen uit Duurzaam Veilig zijn verwerkt in de provinciale beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet. De Eperweg en Roodweg kunnen worden gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (zie hierna ook paragraaf 3.3.5). Bij het reconstructieontwerp van de toekomstige fietspaden is, met in acht name van het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (zie hierna paragraaf 3.3.5), zoveel mogelijk rekening gehouden met de principes van 'Duurzaam Veilig'.

3.3.3 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

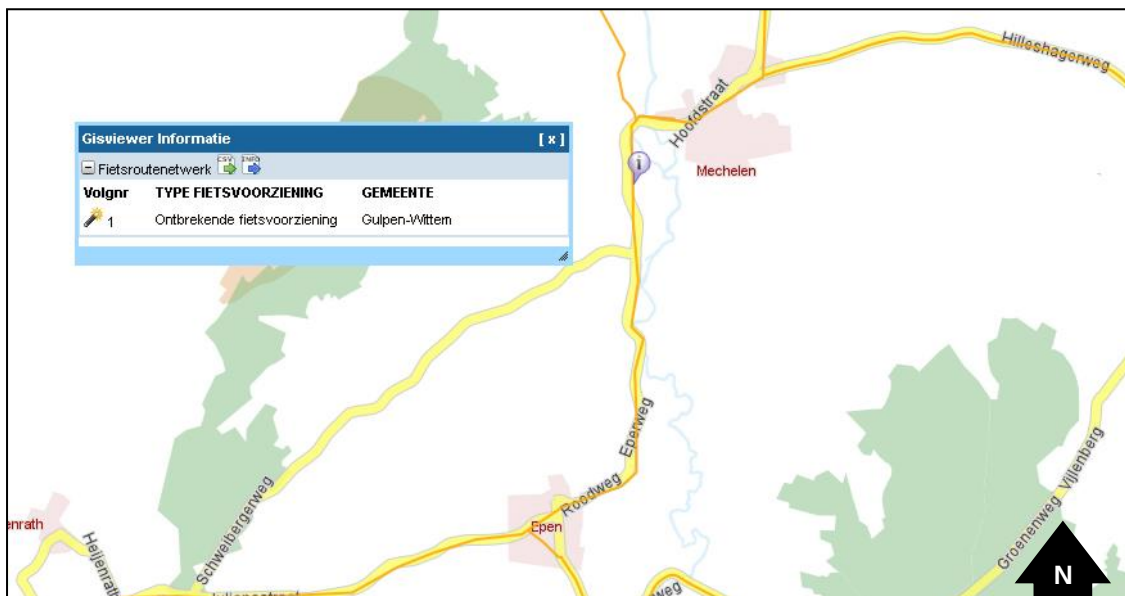
Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is op 14 maart 2007 door Provinciale Staten vastgesteld en vormt zoals hiervoor aangegeven een aanvulling op het POL2006. Als centrale ambitie is verwoord dat de Provincie toe wil naar een betrouwbaar, vlot, veilig en

duurzaam vervoer van mensen, goederen en informatie, door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen van de zijde van de overheid en door een efficiënt gebruik van deze vervoersvoorzieningen door burgers, overheid en bedrijven. Het leidende principe daarbij is 'Mobiliteit met verstand', wat betekent dat er een afgewogen keuze van maatregelen en aanpakken gemaakt dient te worden.

Naast het autovervoer vormen fietsen en lopen belangrijke modaliteiten van transport. Ook in het voor- en natransport zijn dit onmisbare elementen in het ketenvervoer. De Provincie wenst dan ook het fietsen en lopen te stimuleren door veilige en aantrekkelijke voorzieningen tussen herkomst en bestemming.

Het aandeel fiets in de vervoermiddelkeuze in Limburg is duidelijk lager dan het Nederlandse gemiddelde van 25%. De Provincie wil het gebruik van de fiets stimuleren, vooral voor de korte afstanden tot ongeveer 7,5 km. Door de hele provincie worden inspanningen gedaan voor veilig fietsverkeer op de wegen, tussen de kernen, via fietsroutenetwerken en de verknopingen en aansluitingen daarvan. Ook hier moeten fietsvoorzieningen veilig en uitnodigend zijn, voor alle typen gebruikers, dus zowel voor scholieren, werkenden, winkelbezoekers als voor de recreatieve en toeristische fietsers.

Het fietsbeleid vergt vooral een gezamenlijke integrale aanpak van Provincie en gemeenten: het is niet los te zien van het beleid ten aanzien van de andere modaliteiten (bijv. openbaar vervoer), van veiligheid, ruimtelijke ontwikkeling, duurzaamheid en leefbaarheid. Op lokaal en regionaal niveau is het noodzakelijk dat de fietser kan beschikken over veilige en comfortabele fietsvoorzieningen in de vorm van fietspaden en fietsstroken. Deze moeten een overzichtelijk, goed verknoot netwerk vormen van logische en directe routes. Het regionale netwerk van fietsverbindingen moet op een logische wijze een doorzetting kennen op lokaal niveau met het daar aanwezige netwerk (bijv. school-thuisroutes). Vrijliggende fietspaden, ontvlechting op routes en voorkeursbehandeling op kruispunten (vrije rechtsaf, extra of versneld groen bij VRI's) maken het fietsen extra aantrekkelijk en snel, maar ook veiliger.



Figuur 3.2: schermafdruck B3P Gisviewer Provincie Limburg - provinciaal fietsroutenetwerk

Voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen bestaat er al het (utilitaire) provinciaal fietsroutenetwerk, dat aansluit op fietsnetwerken over de provinciegrenzen heen. De gemeenten beschikken over hun gemeentelijke fietsnetwerken of fietsroutes. Hierin ontbreken

op een aantal plaatsen nog wenselijke fietsvoorzieningen. Het provinciaal fietsroutenetwerk is in samenspraak met de Limburgse gemeenten opgesteld en geeft een overzicht van de belangrijke fietsroutes tussen gemeenten, de aanwezigheid van fietsvoorzieningen op die routes en gevaarlijke oversteeklocaties. De provincie gebruikt dit netwerk dan ook als een handvat bij het stellen van prioriteiten voor deze fietsinfrastructuur.

De Roodweg en Eperweg maken onderdeel uit van het provinciale fietsroutenetwerk. Ter plaatse van dit deel van de route ontbreken echter de noodzakelijke fietsvoorzieningen. Het planvoornemen, dat ziet op de aanleg van de in het kader van de verkeersveiligheid gewenste fietspaden is derhalve passend binnen de uitgangspunten van het provinciale verkeers- en vervoersbeleid. Mede in dit kader is door de Provincie Limburg dan ook een financiële bijdrage aan het project toegezegd.

3.3.4 Intergemeentelijke structuurvisie Gulpen-Wittem, Vaals en Valkenburg aan de Geul

Met betrekking tot het sectorale aspect 'Infrastructuur en verkeer' wordt in de intergemeentelijke structuurvisie opgemerkt dat het streefbeeld een compleet, veilig en kwalitatief goed wegennet voor alle verkeersdeelnemers is, zodanig vormgegeven dat dit niet - anders dan strikt noodzakelijk - ten koste gaat van het basiskapitaal (natuur en landschap). De fietsvoorzieningen voor het woon-werk- en schoolgaand verkeer langs de gebiedsontsluitingswegen (GOW) en de erftoegangswegen (ETW) tussen de grotere kernen worden in het algemeen als voldoende gezien en behoeven weinig uitbreiding. Tussen een aantal kleinere kernen dient de situatie ten behoeve van de veiligheid te worden verbeterd. Dit geldt onder andere voor de gemeente Gulpen-Wittem: ook binnen deze gemeente ontbreken op een aantal routes fietsvoorzieningen. Door de gemeente zal op deze routes worden voorzien in fietsstroken of fietssuggestiestroken, die in eerste opzet zijn bedoeld als routes voor school- en werkverkeer, maar vanzelfsprekend ook een betekenis kunnen hebben voor het toeristisch-recreatief fietsverkeer. Het betreft de trajecten Epen-Mechelen, Mechelen-Gulpen en Wijlré- Wittem / Gulpen. Daarnaast wil de gemeente ook op het deel van de Mergellandroute dat over haar grondgebied loopt en deels met eerder genoemde routes overeenkomt, fietsvoorzieningen completeren of verbeteren.

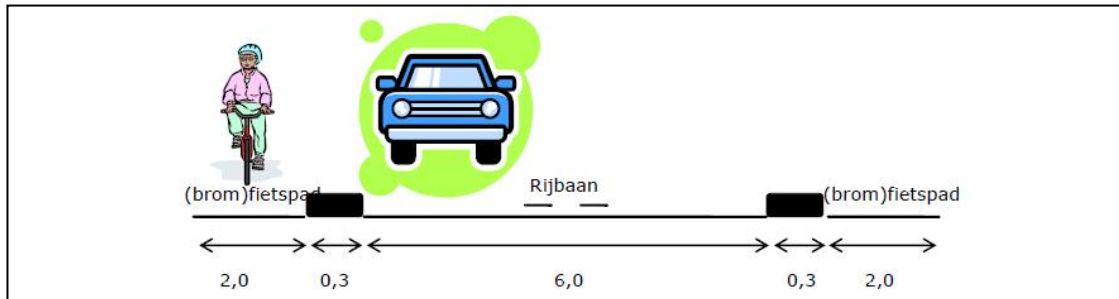
De middels voorliggend bestemmingsplan beoogde ontwikkeling betreft een concrete uitwerking van deze in de intergemeentelijke structuurvisie benoemde doelstelling.

3.3.5 Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan

Het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) biedt een integraal kader voor de verschillende vervoersvormen binnen de gemeente Gulpen-Wittem: het betreft een strategisch plan in hoofdlijnen en vormt een belangrijke opmaat naar concrete verkeerskundige maatregelen. Specifieke ruimtelijke en verkeerskundige uitwerkingen worden in het GVVP derhalve niet gemaakt. De geschetste oplossingsrichtingen voor wegen en locaties zullen pas in een later stadium op maat en toegespitst op de unieke situatie worden uitgewerkt.

De Eperweg en Roodweg kunnen zoals eerder aangegeven worden aangemerkt als gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. In de praktijk blijkt dat de landelijke richtlijnen voor de inrichting van de gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen vrijwel niet haalbaar is. Dit heeft te maken met het unieke landschappelijke karakter van het buitengebied, als gevolg van de ligging van de gemeente in het Zuid-Limburgse heuvelland. Vorm, functie en gebruik zijn in de loop der tijd uit de pas gaan lopen, maar de ruimte of de alternatieve routes ontbreken om hier iets fundamenteels aan te doen. Aangezien het gebruik op deze wegen in het toeristenseizoen hoog is en de functie van de wegen gericht is op stromen, is er voor gekozen om deze wegen te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg. Voor de inrichting van deze wegen dient maatwerk te worden geleverd. In het GVVP is het

kader voor dit maatwerk op hoofdlijnen vastgelegd, zodat de uniformiteit en eenduidigheid van de vormgeving in acht wordt gehouden. De oplossingsrichtingen geven een beeld van de minimale aanpassingen die nodig zijn om een goede en veilige situatie te creëren. Met als voornaamste doel het scheiden van massa, snelheid en richting, bij een maximumsnelheid van 80 km/uur wordt het volgende minimale profiel voorgesteld:



Figuur 3.2: gewenst minimaal profiel gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom

In de huidige situatie voldoen de Eperweg en Roodweg nog niet aan de hierboven weergegeven minimale inrichtingseis. Middels de voorgenomen aanpassingen aan de bestaande wegprofielen zullen zowel de Eperweg als Roodweg wel aan de gewenste inrichtingseisen voor gebiedsontsluitingswegen in het buitengebied voldoen.

Specifiek met betrekking tot het fietsverkeer is in het GVVP aangegeven dat om het fietsgebruik te stimuleren en te zorgen voor veilige fietsroutes een gemeentelijk fietsrouten netwerk is opgesteld. Dit netwerk bestaat uit de hoofd- en nevenfietsroutes voor utilitair verkeer (woon-werk en woon-school) tussen kernen en de twee voortgezet onderwijslocaties. De hoofd fietsroutes in de gemeente Gulpen-Wittern zijn voornamelijk gelegen langs de provinciale en gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen. Op dit moment ontbreken er langs diverse hoofd- en nevenfietsroutes voorzieningen (gescheiden fietspaden of fiets(suggestie)stroken). Ook de verbindingsweg tussen Epen en Mechelen wordt aangemerkt als een (onderdeel van) een zwakke schakel binnen het gemeentelijk fietsrouten netwerk. Om deze reden is het aanpassen van de weginrichting ter plaatse van het traject Partij-Epen-Mechelen-Slenaken opgenomen in het Meerjaren Uitvoerings Programma van het GVVP. Ook om deze reden is het planvoornemen als concrete maatregel derhalve passend binnen het gemeentelijk verkeersbeleid.

3.4 Waterbeleid

3.4.1 Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn Water (KRW) is een Europese richtlijn die tot doel heeft duurzame en robuuste watersystemen te beschermen en te ontwikkelen. Daarbij is het Europees beleid op zowel oppervlaktewater als grondwater gericht. De KRW gaat uit van het standstill-principe: de ecologische en chemische toestand van het grond- en oppervlaktewater mag vanaf 2000 niet verslechteren. Andere belangrijke uitgangspunten uit de KRW zijn een brongerichte aanpak en het 'vervuiler betaalt' principe. De KRW beoogt vanuit een stroomgebiedbenadering te komen tot:

- het bereiken van een verhoogde bescherming en verbetering van het aquatisch milieu;
- bevorderen van een duurzaam gebruik van water;
- geleidelijke vermindering van de vervuiling van het grondwater en preventieve maatregelen;
- afzwakking gevolgen van overstroming en droogte;
- harmonisatie van Europese waterwetgeving.

Als concrete uitwerking van de Kaderrichtlijn water heeft de Ministerraad op 27 november 2009 de stroomgebiedbeheersplannen 2009-2015 van Eems, Maas, Rijndelta (Nederlandse deel) en Schelde definitief vastgesteld. Op verschillende bestuursniveaus is echter reeds in een eerder stadium gestart met het invulling geven aan de in de Kaderrichtlijn Water verwoorde uitgangspunten.

3.4.2 Nationaal Bestuursakkoord Water

In 2003 hebben het Rijk, het Interprovinciaal Overleg, de Unie van waterschappen en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten het Nationaal bestuursakkoord water afgesloten. In het Nationaal bestuursakkoord water is het Waterbeleid 21ste eeuw (WB21) vastgelegd. Het beleid is gericht op het op orde brengen en houden van watersystemen in Nederland, ter voorkoming van wateroverlast (mede als gevolg van voorspelde klimaatsveranderingen). Water is een belangrijk ordenend principe, dat een sturend element vormt bij de inrichting van de ruimte: water moet de ruimte krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. Dat is de kern van het Waterbeleid 21ste eeuw. Het water de ruimte geven betekent dat in het landschap en in de stad ruimte gemaakt wordt om water op te slaan. Met de actualisaties van het Nationaal Bestuursakkoord Water in 2008 en 2011 hebben de verschillende betrokken partijen nogmaals het belang van samenwerking in het kader van duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer onderstreept.

Een zwaarwegend uitgangspunt hierbij is dat afvoer- en andere waterhuishoudkundige problemen niet mogen worden afgewenteld: niet op bestuurlijk niveau, niet op financieel niveau en niet op geografisch niveau. De verschillende partijen hebben in het bestuursakkoord derhalve gekozen voor een strategie welke uitgaat van het principe dat overtollig water wordt opgevangen waar dit ontstaat. Water dient derhalve niet langer zo snel mogelijk te worden afgevoerd, maar zo lang mogelijk ter plaatse te worden vastgehouden, bijvoorbeeld door middel van infiltratie in de bodem. Door het water zo lang mogelijk vast te houden wordt tevens verdroging voorkomen. Pas als het niet anders kan, mag water worden afgevoerd.

In het akkoord is verder opgenomen dat in de toelichting van ruimtelijke plannen een waterparagraaf moet worden opgenomen, waarin de gepleegde afwegingen in het kader van de watertoets worden vastgelegd. In onderhavig bestemmingsplan is deze waterparagraaf opgenomen in paragraaf 4.3.

3.4.3 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 en Provinciaal Waterplan 2010-2015

De Provincie Limburg heeft in het POL2006 invulling gegeven aan de eerder genoemde doelstellingen door te streven naar een maximale afkoppeling van regenwater, binnen de grenzen van doelmatigheid. Afkoppelen van regenwater betekent dat regenwater dient te worden gescheiden van afvalwater en zoveel mogelijk moet worden vastgehouden en geïnfiltreerd in het gebied waarin het valt. Afkoppeling voorkomt onnodige belasting van riool en waterzuiveringsinstallaties. Daarnaast vermindert afkoppeling de overstort van vuil rioolwater op het oppervlaktewater en kan het een bijdrage leveren aan het herstel van een natuurlijk functionerend watersysteem.

Het Provinciaal Waterplan 2010-2015 kan worden aangemerkt als een aanvulling op het waterbeleid zoals verwoord in het POL2006. Doel van deze aanvulling is een actualisatie van het provinciaal waterhuishoudkundig beleid, op basis van sinds de vaststelling van het POL2006 geëvolueerde (internationale) beleidskaders, zoals de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal bestuursakkoord water actueel en de Waterwet. Het Provinciaal Waterplan 2010-2015 kent een looptijd van 6 jaar, en heeft de status van een regionaal waterplan, zoals omschreven in de Waterwet én een op zichzelf staande structuurvisie op grond van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

Belangrijke aanvullingen ten opzichte van POL2006 zijn onder andere:

- aanduiding van een normering voor regionale wateroverlast (opgave vanuit NBW);
- aanduiding van grond- en oppervlaktewaterlichamen en concretisering van ecologische en chemische doelen en bijbehorende maatregelen, inclusief fasering;
- meer programmatische aansturing van te nemen maatregelen door waterschappen en gemeenten, door opname en fasering van maatregelen waarvoor een resultaatsverplichting geldt.

Uit de bij het Provinciaal Waterplan behorende kaart 'Blauwe Waarden' blijkt dat het tracé ligt in een beekdal, en dat het tracé grenst aan Hydrologische gevoelige Vogel en Habitatrichtlijngebied, aan Hydrologisch gevoelige natuurgebieden en aan een beek met specifieke ecologische functie.

Volgens het Provinciaal Waterplan betreffen beekdalen de lager gelegen gebieden (beekdalen, droogdalen, bron- en kwelgebieden en laagten) waar het neerslagoverschot en vaak ook het uittredende grondwater (bronnen) via beken wordt afgevoerd. Beekdalen hebben een belangrijke functie voor het vasthouden, bergen en afvoeren van water en vormen derhalve de ruimte voor strategische waterberging. Bij zeer hoge neerslag en/of beekafvoer kunnen deze gebieden onder water komen te staan en zijn daarom ongeschikt voor bebouwing of teelten die gevoelig zijn voor inundatie en/of een intensieve ontwatering en/of een diepe grondwaterstand vereisen. Infrastructurele werken zoals wegen of fietspaden doen niet af aan de functie van strategische waterberging. Deze functie vormt derhalve geen verdere randvoorwaarde.

Op de ligging van het tracé in en nabij een Hydrologische gevoelige Vogel en Habitatrichtlijngebied, Hydrologisch gevoelige natuurgebieden en een beek met specifieke ecologische functie zal nader worden ingegaan in paragraaf 3.5.3 en hoofdstuk 4.

Daarnaast is het plangebied volgens de kaart Kristallen Waarden gelegen in het Bodembeschermingsgebied Mergelland. Het gehele Mergelland is als bodembeschermingsgebied aangewezen. Ten aanzien van dit gebied zijn regels opgenomen in de Omgevingsverordening Limburg. Deze vormen geen verdere randvoorwaarde ten aanzien van het planvoornemen.

In het Provinciaal Waterplan 2010-2015 wordt het belang van de watertoets nogmaals onderstreept. De watertoets wordt gebruikt als afwegingskader bij ruimtelijke ingrepen. Modern waterbeheer volgt daarmee niet langer uitsluitend mensgerichte functies en grondgebruik; kennis over watersystemen en de wateropgaven worden zo mede sturend voor ruimtelijke ontwikkelingen. De watertoets van voorliggend bestemmingsplan is opgenomen in paragraaf 4.3.

3.4.4 Waterbeheersplan Waterschap Roer en Overmaas

Het Waterbeheersplan Waterschap Roer en Overmaas is het centrale beleidsplan van het waterschap. Het bevat de beleidsvoornemens voor de periode 2010 – 2015. Daarnaast wordt er een globale doorkijk geboden naar de verdere toekomst.

Het waterschap heeft als regionaal waterbeheerder een eigen verantwoordelijkheid en een brede kijk op het waterbeheer. Daarbij acht het waterschap zich in belangrijke mate gebonden aan het ruimtelijke en waterhuishoudkundige beleid van rijk en provincie. Op basis van landelijke en provinciale beleidsuitgangspunten en na afweging van belangen, is het beleid voor het waterbeheer geformuleerd en geeft het waterschap conform dit beleid uitvoering aan de waterschapstaken. Het Waterbeheersplan is een plan op hoofdlijnen, dat verder is uitgewerkt in concrete meerjaren-investeringsprogramma's en een jaarlijks uitvoerings-

programma. In financiële zin heeft het Waterbeheersplan zijn doorvertaling gekregen in jaarlijkse programmabegrotingen.

Het waterschap is beheerder van het gehele watersysteem (grond- en oppervlaktewater in kwantitatieve en kwalitatieve zin). Omdat echter niet alle onderdelen van het watersysteem van even groot belang zijn wordt bij de taakinvulling onderscheid gemaakt tussen de verschillende onderdelen. In de 'Notitie Taakopvatting watersysteembeheer Waterschap Roer en Overmaas' wordt hier nader invulling aan gegeven. Voor het oppervlaktewaterbeheer wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen primaire, secundaire en overige wateren. Voor de primaire wateren ligt het volledige beheer en onderhoud bij het waterschap, voor de secundaire wateren worden beperkte regels gesteld en over de overige wateren ligt geen beheerstaak.

De Geul, alsmede diverse hierop aantakkende beken zijn aangemerkt als primaire watergangen in de zin van de Keur van het Waterschap Roer en Overmaas. Conform de Keur bevinden zich evenwijdig aan weerszijden van deze primaire watergangen beschermingszones. Op deze watergangen en op de aanliggende beschermingszones zijn de regels van de keur van het waterschap van toepassing.

Twee van deze aantakkende primaire wateren (de Paulusbron en Landeus) doorkruisen (overkluisd) de Eperweg. Voor het uitvoeren van werkzaamheden en het aanleggen van werken (zoals bijvoorbeeld het uitvoeren van werkzaamheden aan de bestaande duikers) binnen de beschermingszones van deze watergangen is een watervergunning van het waterschap benodigd (zie ook paragraaf 4.3).

3.5 Natuurbescherming / Groenbeleid

3.5.1 Natuurbeschermingswet 1998

De Europese Unie heeft, om schade aan gebieden met hoge natuurwaarden te voorkomen en de rijke biodiversiteit van deze gebieden te beschermen, de zogenaamde Natura2000-gebieden aangewezen. Het Natura2000 netwerk omvat alle gebieden die zijn beschermd op grond van de Vogelrichtlijn van 1979 en de Habitatrichtlijn van 1992. Nederland kent 162 Natura2000 gebieden. In oktober 2005 is de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 in werking getreden. De uitgangspunten van het gebiedenbeleid van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn zijn daarmee ook verankerd in de nationale wetgeving.

De natuurbeschermingswet biedt de minister van LNV de mogelijkheid gebieden aan te wijzen als beschermd natuurmonument. In of nabij deze beschermde natuurmonumenten is het, zonder vergunning van Gedeputeerde Staten, verboden handelingen te verrichten die schadelijk zijn voor het betreffende natuurmonument. De Natuurbeschermingswet hanteert daarbij een voorzorgsbeginnsel: ruimtelijke ontwikkelingen die effect hebben op de middels de Europese richtlijnen beschermde natuurwaarden zijn in beginsel niet toegestaan. Indien er een kans bestaat dat effecten zullen optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht te worden en te worden beoordeeld. Het planvoornemen zal in paragraaf 4.5 aan het aspect gebiedsbescherming worden getoetst.

3.5.2 Flora- en faunawet

Naast gebiedsbescherming kent de Nederlandse natuurwetgeving een belangrijke soortenbeschermingscomponent: krachtens de Flora- en faunawet mogen er geen ingrepen plaatsvinden die een negatief effect op het leefgebied of het voorkomen van beschermde soorten (tabel 2 en 3 AMvB art. 75 Flora- en faunawet) met zich meebrengen. De Flora- en faunawet kent een zorgplichtbepaling (artikel 2), die bepaalt dat alle handelingen, die nadelig

zijn voor de flora en fauna en die niet nodig zijn om een beoogd doel te verwezenlijken, achterwege gelaten moeten worden.

In paragraaf 4.6 zal het aspect soortenbescherming in relatie tot voorliggend inpassingsplan nader worden toegelicht.

3.5.3 POL-Herziening op onderdelen EHS en de Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is op Rijksniveau in 1990 in het 'Natuurbeleidsplan' geïntroduceerd, waarna deze in diverse provinciale streekplannen verder is uitgewerkt. Het idee achter de EHS is dat door middel van de ontwikkeling van nieuwe natuur bestaande natuurgebieden met elkaar kunnen worden verbonden. Zo kunnen planten zich over verschillende natuurgebieden verspreiden en dieren van het ene naar het andere gebied gaan.

In de POL-herziening op onderdelen EHS (2005) is de EHS door de Provincie Limburg op provinciaal niveau vastgelegd. In de POL-herziening op onderdelen is naast de EHS op provinciaal niveau ook de Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG) geïntroduceerd. Voor de vaststelling van de POL-herziening vormden deze gebieden tezamen de Provinciale Ecologische Structuur (PES).

De beleidsregel Mitigatie en compensatie natuurwaarden is op 6 september 2005 vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Limburg. Het uitgangspunt van deze regel is dat er geen nettoverlies aan natuurwaarden, voor wat betreft areaal, kwaliteit en samenhang, mag optreden.

Deze beleidsregel is van toepassing in het geval dat er wezenlijke kenmerken en waarden worden vernietigd, verstoord en/of versnipperd in één of meer van de volgende gebiedscategorieën:

- 1 Gebieden gelegen in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS); In de EHS staat bescherming, ontwikkeling en verbetering van de (grensoverschrijdende) biodiversiteit en natuurlijke ecosystemen via milieubescherming, natuurbeheer en herstel van natuurlijke watersystemen, zoals beken en (grond)waterafhankelijke natuurgebieden, voorop. De provincie streeft hier naar ecologisch gezond functionerende watersystemen en naar optimale randvoorwaarden voor de natuur door verbetering van de waterhuishouding en de milieukwaliteit. Voor ontwikkelingen die de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden aantasten of de nagestreefde natuurontwikkeling belemmeren geldt het 'nee, tenzij' regime. Als de provincie dergelijke activiteiten toestaat, moet compensatie plaatsvinden.
- 2 Bestaande en gerealiseerde bos-, natuur- en landschapswaarden in de Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG); hiervoor geldt een ontwikkelingsgerichte basisbescherming.
- 3 Bos, landschaps- en natuurelementen (zoals poelen, houtwallen, solitaire bomen en waardevolle beplantingen), die in een vigerend bestemmingsplan reeds bescherming genieten, dan wel onder de werkingssfeer van de Boswet vallen.

Smalle delen van het plangebied zijn gelegen in de EHS of de POG. Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg zullen derhalve alleen meewerking verlenen aan ingrepen als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- het voorziene verlies aan natuurwaarden wordt volgens een plan gecompenseerd en/of gemitigeerd;
- de verantwoordelijkheden, inclusief de middelen, voor de uitvoering van het plan zijn vastgelegd in een overeenkomst of in een vergunning;

- door de uitvoering van de compensatie en/of mitigatiewerken ontstaat een duurzame situatie;
- het plan en de overeenkomst respectievelijk de vergunningsvoorwaarden voldoen aan de in de beleidsregel weergegeven criteria en richtlijnen;
- het plan en de overeenkomst zijn gekoppeld aan het bestemmingsplan waarin de compensatie wordt geregeld.

Als onderdeel van het aspect gebiedsbescherming zal in paragraaf 4.5 eveneens nader worden ingegaan op de gevolgen van de aanwezigheid van EHS- en POG-gebieden op de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan.

3.6 Cultuurhistorisch beleid

3.6.1 Verdrag van Malta en de Wet op de archeologische monumentenzorg

In 1992 is in Valletta (Malta) het Europees verdrag over de bescherming van het archeologisch erfgoed ondertekend. Doelstelling van het verdrag is het bodemarchief zoveel mogelijk te behouden, bij voorkeur in de bodem. Het verdrag bepaalt onder andere dat archeologische belangen tijdig worden betrokken bij planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen. Bij grootschalige werken in de bodem moeten archeologen worden geraadpleegd. Daarnaast introduceert het verdrag het principe 'de verstoorder betaalt'. Dit naar analogie van het principe 'de vervuiler betaalt', zoals dit wordt gehanteerd bij milieukundige problemen.

Het verdrag van Malta is in 1998 door het Nederlands parlement goedgekeurd en heeft uiteindelijk geleid tot de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz). Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving vastgelegd. Uitgangspunt van de Wamz is om archeologische waarden te beschermen, zonder meer maatschappelijke last te veroorzaken dan nodig is. Wat er moet gebeuren, verschilt per gebied en regio, dus niet alle activiteiten zijn even ingrijpend. De Wamz rust op vier belangrijke pijlers:

- archeologische waarden moeten zo veel mogelijk in de bodem (in situ) worden bewaard;
- archeologie moet tijdig worden meegenomen in de procedures van ruimtelijke planvorming;
- de verstoorder van het bodemarchief betaalt de kosten van archeologisch vooronderzoek en noodzakelijke volwaardige opgravingen, voor zover die kosten redelijkerwijs kunnen worden toegerekend aan de verstoorder;
- gemeenten en provincies krijgen een belangrijke rol in de verankering van archeologie in hun ruimtelijke plannen en vergunningen; zij krijgen de ruimte om vergunningvoorwaarden genuanceerd in te vullen.

3.6.2 Bestemmingsplan 'Buitengebied' gemeente Gulpen-Wittem

In het kader van onderhavig planvoornemen is de gemeente Gulpen-Wittem het bevoegd gezag inzake archeologie. Het gemeentelijk archeologisch beleid is onder andere vastgelegd in het bestemmingsplan 'Buitengebied'.

In de regels van de bestemming 'Waarde- Archeologie' is bepaald dat in gebieden die zijn aangeduid als gebieden met een hoge of middelhoge verwachtingswaarde, als AMK terrein, of ter plaatse van archeologische vindplaatsen, archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij bodemingrepen dieper dan 30 cm beneden maaiveld en

- de grens van het plangebied binnen 50 meter van een archeologische vindplaats is gelegen, of;

- het plangebied groter is dan 100 m² en is gelegen binnen een historische kern;
- in AMK-terreinen het plangebied groter is dan 0 m², of;
- voor overige gebieden het plangebied groter is dan 2500 m² tenzij een vindplaats binnen 50 meter van de grens van het plangebied is gelegen.

Als uit het archeologische vooronderzoek blijkt dat geen archeologische waarden in het geding zijn, dan wel nadat door nader archeologisch onderzoek de aanwezige archeologische waarden veilig zijn gesteld, mag het planvoornemen in het kader van archeologie uitgevoerd worden.

Delen van het reconstructietracé liggen in een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde. Tevens ligt het noordelijk deel van het tracé binnen de historische kern van Mechelen. Tot slot grenst het centrale deel van het tracé aan een AMK (Archeologische Monumenten Kaart) terrein (het zogenaamde Hurpesch gebied). Ten aanzien van deze gebieden is archeologisch vooronderzoek noodzakelijk. Ten behoeve van het planvoornemen is derhalve archeologisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zullen worden toegelicht in paragraaf 4.8.

4. RANDVOORWAARDEN EN ONDERZOEK

4.1 Inleiding

Bij de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met (externe) factoren die van invloed kunnen zijn op het plangebied. Daarnaast moeten de eventuele gevolgen van het planvoornemen voor zijn omgeving in ogenschouw worden genomen. Ten einde in het kader van een goede ruimtelijke ordening een verantwoorde afweging te kunnen maken worden in dit hoofdstuk derhalve de milieuaspecten m.e.r. beoordelingsplicht, bodemkwaliteit, geluid, luchtkwaliteit en milieuzonering beschouwd. Tevens is gekeken naar de gevolgen van het planvoornemen voor de waterhuishouding, de eventueel in en rond het plangebied aanwezige ecologische waarden, kabels en leidingen en cultuurhistorische waarden. Ten slotte worden de met het plan samenhangende verkeerskundige aspecten beoordeeld en wordt een toelichting gegeven op de economische uitvoerbaarheid van het plan.

4.2 Milieu

4.2.1 Milieueffectrapportage

Voor de voorgestane ontwikkeling van het plangebied bestaat geen noodzaak voor het uitvoeren van een milieueffectrapportagebeoordeling of het doorlopen van een milieueffectrapportageprocedure. Het planvoornemen kan niet worden geschaard onder één van de in de bijlagen C en/of D van het Besluit milieueffectrapportage aangewezen categorieën. Een eventuele benadering van een in het Besluit milieueffectrapportage benoemde ondergrens is niet aan de orde.

4.2.2 Bodem

In het kader van de voorgenomen afwijking van het vigerende bestemmingsplan is het noodzakelijk inzicht te hebben in de kwaliteit van de bodem. De mogelijke aanwezigheid van bodemverontreiniging kan gevolgen hebben voor het realiseren van een milieugevoelige bestemming. In dit kader is ten aanzien van het plangebied door adviesbureau Econsultancy een historisch bodemonderzoek¹ conform de NEN 5725 verricht.

Uit de resultaten van het historisch bodemonderzoek en de uitgevoerde terreininspectie blijkt dat er milieuhygiënisch géén belemmeringen bestaan voor het (voorgenomen) gebruik van de gronden ten behoeve van verkeersdoeleinden. Tevens zijn er geen aanwijzingen gevonden, die aanleiding geven een asbestverontreiniging ter plaatse van het plangebied te verwachten.

Bij de geplande werkzaamheden zal grond worden ontgraven en afgevoerd ten behoeve van de aanleg van de fietspaden. Tevens zal er asfalt vrijkomen bij het verleggen van de weg. Gezien deze geplande werkzaamheden is in het kader van de uitvoering van het planvoornemen wel analytisch bodemonderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek zal worden uitgevoerd in het kader van de civieltechnische planvoorbereiding.

4.2.3 Geluid

De ten behoeve van voorliggend plan relevante normstelling voor geluid (wegverkeerslawaai) is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In deze normstelling wordt uitgegaan van

¹ Econsultancy (juni 2013). Vooronderzoek Roodweg - Eperweg te Epen in de gemeente Gulpen-Witterm (rapportnr. 12071595). Swalmen

voorkeursgrenswaarden, waarvan met ontheffing tot een maximale hoogte mag worden afgeweken.

Bij de herinrichting van wegen dient te worden bepaald of er sprake is van een 'reconstructie van een weg' in de zin van de Wet geluidhinder: de definitie van 'reconstructie van een weg' kan van belang zijn voor bestaande geluidsgevoelige objecten. Een reconstructie van een weg is in de Wet geluidhinder omschreven als 'een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, tengevolge waarvan uit akoestisch onderzoek blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting die als hoogste toelaatbare geluidsbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd'. Er kunnen zich 2 situaties voordoen:

- het effect van de wijziging aan de weg is kleiner dan 2 dB. Er is dan geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder;
- het effect van de wijziging aan de weg is groter of gelijk aan 2 dB. De toename van de geluidbelasting dient weggenomen te worden. Is dit om bepaalde redenen (o.a. financieel, stedenbouwkundig of technisch) niet mogelijk dan kan onder aanvullende voorwaarden ontheffing verleend worden.

De beoordeling van het effect van de wijziging aan de weg geschiedt door de toekomstige situatie (dus na reconstructie, inclusief de geschatte groei voor de komende 10 jaar) te vergelijken met de huidige situatie (de situatie voorafgaand aan de reconstructie). In gevallen waarbij in het verleden een hogere waarde is vastgesteld, is het uitgangspunt de laagste van óf de vastgestelde hogere waarde óf de heersende waarde (art. 100, lid 2). De toename moet bij voorkeur door bron- (geluidsarmer wegdek) en / of overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen) worden weggenomen.

In het kader van bovenstaande is door Tritium Advies een akoestisch onderzoek² naar de gevolgen van de voorgenomen wegreconstructie uitgevoerd.

Uit dit onderzoek blijkt dat dat er slechts op één toetspunt sprake is van een lichte toename (0,3 dB) van de geluidbelasting als gevolg van het planvoornemen. Bij dit toetspunt is echter geen sprake van een toename van afgerond 2 dB of meer ten opzichte van de heersende waarde dan wel de eerder vastgestelde hogere grenswaarde waardoor er dus geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Dit betekent dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Aanvullende geluidsreducerende maatregelen zijn derhalve niet nodig.

CONCLUDEREND

Het aspect akoestiek vormt geen verdere randvoorwaarde bij de middels voorliggend plan voorgenomen ontwikkeling

4.2.4 Luchtkwaliteit

TOETSING LUCHTKWALITEITSEISEN

In artikel 5.16 van de Wet Milieubeheer is een viertal voorwaarden opgenomen waaronder bestuursorganen de in lid 2 van dit artikel genoemde bevoegdheden (waaronder het opstellen van bestemmingsplannen of inpassingsplannen) mogen uitoefenen. Deze voorwaarden hebben betrekking op de met de uitoefening van de bevoegdheid verbonden gevolgen ten aanzien van de luchtkwaliteit. Indien er sprake is van één van de hieronder genoemde omstandigheden vormen de luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid en de daarmee beoogde ontwikkeling:

² Tritium Advies (juli 2013), *Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (reconstructie) Herinrichting Eperweg/Roodweg (tussen Epen en Mechelen) (rapportnr 1207/002/JS-01)*. Nuenen.

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- het project leidt - al dan niet per saldo - niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- het project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging;
- het project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

NIET IN BETEKENENDE MATE (NIBM)

In het Besluit NIBM is vastgelegd wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel fijn stof en NO₂. Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

- aantonen dat een project binnen de grenzen van een categorie uit de Regeling NIBM valt. Er is dan geen verdere toetsing nodig, het project is in ieder geval NIBM;
- op een andere manier aannemelijk maken dat een project voldoet aan het 3% criterium. Hiervoor *kunnen* berekeningen nodig zijn. Ook als een project niet kan voldoen aan de grenzen van de Regeling NIBM, is het mogelijk om alsnog via berekeningen aan te tonen, dat de 3% grens niet wordt overschreden.

Als de 3% grens voor PM₁₀ of NO₂ niet wordt overschreden, dan hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden.

GETALSMATIGE INVULLING NIET IN BETEKENENDE MATE-GRENS

De Regeling NIBM geeft voor een aantal soorten van projecten een (getalsmatige) invulling aan de NIBM-grens. Het gaat daarbij om woningbouwprojecten, kantoorprojecten en enkele inrichtingen (bv landbouwinrichtingen). Als een project binnen de begrenzing van de Regeling NIBM valt, dan is geen verdere toetsing aan de grenswaarden nodig. Het project geldt dan als een NIBM-project en kan doorgaan zonder dat extra maatregelen worden genomen. Tevens is er dan geen luchtkwaliteitsonderzoek nodig. De 3% grens is als volgt gekwantificeerd:

- voor woningbouw geldt dat de 3% grens op 1.500 woningen is vastgesteld (bij 1 ontsluitingsweg), en op 3.000 woningen is vastgesteld in het geval van 2 ontsluitingswegen;
- voor kantoren geldt dat de 3% grens op 100.000 m² bvo kantoorgebouwen is vastgesteld (bij 1 ontsluitingsweg), en bij 100.000 m² kantoorgebouwen in het geval van 2 ontsluitingswegen.

TOETSING PLAN AAN LUCHTKWALITEITSEISEN

Middels de reconstructie worden geen nieuwe verkeersaantrekkende functies gerealiseerd. Als gevolg van de voorgenomen reconstructie zullen de verkeersintensiteiten ter plaatse van het reconstructietracé niet wijzigen. In alle redelijkheid kan derhalve gesteld worden dat de beoogde (gedeeltelijke) reconstructie van de Eperweg en Roodweg kan worden aangemerkt als een NIBM project. Het aspect luchtkwaliteit vormt derhalve geen beperking en/of belemmeringen ten aanzien van het planvoornemen.

4.2.5 Milieuzonering

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan of inpassingsplan dient voorkomen te worden dat bestaande milieugevoelige functies (zoals woningen) overlast zullen ondervinden van nieuwe functies welke hinder kunnen veroorzaken (zoals bedrijven). Andersom mogen bestaande hinderveroorzakende functies niet in hun bedrijfsruimte worden aangetast door nieuwe gevoelige functies.

In voorliggende situatie is deze vraag niet relevant. Middels voorliggend inpassingsplan wordt geen nieuwe vestiging van hinderveroorzakende functies of gevoelige functies mogelijk gemaakt. Het aspect milieuzonering leidt derhalve niet tot randvoorwaarden met betrekking tot de voorgenomen wegreconstructie.

4.3 Water

WATEROVERLEG

Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat in de toelichting van ruimtelijke plannen dient te worden beschreven op welke wijze bij de planontwikkeling rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Onderhavige paragraaf behelst deze beschrijving. Bij vaststelling van voorliggend plan is met name de wijze waarop wordt omgegaan met het regenwater dat in het plangebied valt van belang. Daarnaast wordt in onderhavige paragraaf aandacht besteed aan de bodemopbouw van het plangebied, de geohydrologische situatie ter plaatse, de aanwezigheid van bodemverontreinigingen en de gevolgen die beoogde planontwikkeling op de waterhuishouding heeft. In het kader van het bestuurlijk vooroverleg is het plan aangemeld bij het waterschap Roer en Overmaas ter verkrijging van een wateradvies.

WATERBELEID

In hoofdstuk 3 is het relevante waterbeleid beschreven. Leidende principes in dit beleid zijn de kwantiteitsstrategie 'vasthouden-bergen-afvoeren', en de kwaliteitsstrategie 'voorkomen-scheiden-zuiveren'.

HUIDIGE SITUATIE

Bodemverontreiniging

Uit het door Econsultancy ten aanzien van het plangebied uitgevoerde historisch bodemonderzoek is gebleken dat de kwaliteit van de bodem in het plangebied geen verdere randvoorwaarde vormt ten aanzien van het toekomstige beoogde gebruik van de gronden.

Bodemopbouw en geohydrologie

Volgens de site www.gpscoördinaten.nl bevindt het maaiveld zich op een hoogte variërend van circa 130 m +NAP nabij Epen aflopend naar circa 106 m +NAP nabij Mechelen. De originele bodem bestaat volgens de bodemkaart van Nederland, kaartblad 61 en 62 West en Oost, 1990 (schaal 1:50.000), deels uit een poldervaaggrond (Lnd6) en deels uit een ooivaaggrond (Ldh6), die volgens de Stichting voor Bodemkartering voornamelijk zijn opgebouwd uit siltige leem.

Tectonisch gezien ligt het plangebied in Zuid-Limburg ten zuidwesten van de Bellet Breuk. Het eerste watervoerend (kalksteen)pakket wordt gevormd door harde en zachte fijn- tot grofkorrelige kalkstenen afzettingen, behorende tot de formaties van Houthem, Maastricht en Gulpen, met een dikte van ± 30 m. Boven dit kalksteenpakket bevinden zich moeilijk doorlatende fijnzandige afzettingen, behorende tot de formaties van Tongeren, Rupel en Breda, met een dikte van ± 30 m, waarin lokaal een kleilaag aanwezig is. Hierboven ligt een matig goed doorlatende laag, met een dikte van ± 5 m, bestaande uit lemig fijn zand en zandige leem. Deze afzettingen behoren tot de Formatie van Boxtel. Onder de kalksteen bevinden zich slecht tot matig doorlatende zanden, welke behoren tot de formaties van Vaals en Aken.

De gemiddelde grondwaterstand van het freatisch grondwater varieert van ± 120 m +NAP nabij Epen tot circa 100 m +NAP nabij Mechelen, waardoor het grondwater zich minimaal op ± 6 m - mv zou bevinden. Het water van het eerste watervoerend pakket stroomt volgens de isohypsenkaart van de Dienst Grondwaterverkenning van TNO, kaartblad 61, 62 West, 62 Oost, 1980 (schaal 1:50.000), in oostelijke richting, in de richting van het riviertje de Geul. De Geul voert water af in noordelijke richting. Op een afstand van ± 1 km ten westen van het plangebied ligt het pompstation Landeus. De onttrekking van dit pompstation heeft

waarschijnlijk geen invloed op de grondwaterstroming van het freatisch grondwater. Het plangebied ligt niet in een grondwaterbeschermings- en/of grondwaterwingebied.

Waterlopen

Langs grote delen van de Eperweg en Roodweg zijn in de huidige situatie bermsloten aanwezig. Deze dienen voor de opvang van het regenwater en kennen geen bijzondere waterstaatkundige functie. Daarnaast doorkruisen de Paulusbron, Nutbron en de Landeus, allen primaire wateren in de zin van de keur van het waterschap Roer en Overmaas, het plangebied. Ter hoogte van het plangebied zijn deze watergangen (deels) overkluisd. Als gevolg van de voorgenomen reconstructie zullen onder andere wijzigingen aan de bestaande duikers worden aangebracht. Ook dienen op een tweetal plaatsen beperkte aanpassingen aan de oevers van deze waterlopen te worden uitgevoerd. Het bestaande bruggetje over de Paulusbron ter hoogte van de Molenweg wordt vervangen.

Op de primaire wateren (en de aangrenzende beschermingszones) zijn de gebods- en verbodsbepalingen van de keur van het waterschap van toepassing. Voor de bovengenoemde werkzaamheden is een watervergunning van het Waterschap benodigd. Voor het aanpassen of vervangen van de brug over de Paulusbron dient naast een vergunning in het kader van de Waterwet ook een melding in het kader van het Besluit lozen buiten inrichtingen gedaan te worden. Deze zal door de gemeente Gulpen-Wittem voorafgaand aan de reconstructiewerkzaamheden worden aangevraagd.

De beschermingszones van de overkluisde watergangen worden in voorliggend bestemmingsplan beschermd middels de dubbelbestemming 'Waterstaat - Beschermingszone primair water'.

Ten oosten van het plangebied bevindt zich de rivier de Geul. Een deel van de beschermingszone van deze watergang overlapt het plangebied. Tevens is een smalle strook van het plangebied gelegen in het inundatiegebied van de Geul. Ook ten aanzien van dit gebied zijn voorschriften opgenomen in de keur van het waterschap. Aan de betreffende gronden zijn de dubbelbestemmingen 'Waterstaat - beschermingszone primair water' en 'Waterstaat - Inundatiegebied' toegekend.

TOEKOMSTIGE SITUATIE

De voorgenomen reconstructie betreft in hoofdzaak de aanleg van een tweetal vrijliggende fietspaden langs de Eperweg en Roodweg en de hiermee gepaard gaande infrastructurele aanpassingen aan deze wegen. Als gevolg van deze werkzaamheden zal in de toekomstige situatie het verhard oppervlak ter plaatse van het reconstructietracé toenemen met een oppervlak van ca. 5.900 m².

Het planvoornemen betreft puur een verkeerskundige aanpassing van het bestaande wegtracé. Aan het bestaande rioleringsstelsel zijn geen onderhoud of aanpassingen gepland.

In de huidige situatie stroomt buiten de bebouwde kom het regenwater dat valt op het wegtracé af op de naastgelegen bermsloten, via taluds op lager gelegen aangrenzende percelen, en wordt het gedeeltelijk via straatkolken afgegeven op de bestaande riolering. Binnen de bebouwde kom wordt het hemelwater middels straatkolken eveneens afgegeven op het gemeentelijk rioleringsstelsel. Ondanks het feit dat de bodem ter hoogte van het reconstructietracé, gelet op de samenstelling en het ontbreken van verontreinigingen, in principe geschikt is voor de infiltratie van regenwater, zullen er in het kader van de reconstructie geen extra maatregelen ten behoeve van de afkoppeling van regenwater worden genomen. Gezien de aard en omvang van de werkzaamheden welke ten behoeve van de reconstructie zullen worden uitgevoerd, is er in onderhavig geval voor gekozen de bestaande wijze van afwatering te continueren: het treffen van maatregelen ten behoeve van de duurzame afkoppeling van hemelwater zijn in dit kader niet voldoende doelmatig. Wateroverlast zal, evenals in de huidige situatie, niet aan de orde zijn.

4.4 Externe veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Het huidige beleid voor inrichtingen (bedrijven) is afkomstig uit het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi), het beleid voor transportmodaliteiten staat beschreven in de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (cRnvgs). Voor transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen geldt het 'Besluit externe veiligheid buisleidingen' (Bevb).

Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het 'plaatsgebonden risico' en het 'groepsrisico'. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt. Daarnaast wordt de soms verplichte 'verantwoording van het groepsrisico' toegelicht.

Plaatsgebonden risico

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

Groepsrisico

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

Verantwoording van het groepsrisico

In het externe veiligheidsbeleid is voor bepaalde situaties een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat bepaalde wijzigingen met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. In het Bevi, de cRnvgs en het Bevb zijn bepalingen opgenomen waaraan deze verantwoording dient te voldoen.

RISICOBRONNEN

Uit de Risicokaart Limburg³ blijkt dat de Eperweg en Roodweg geen onderdeel uitmaken van een vastgestelde route voor het transport van gevaarlijke stoffen. Ter hoogte van het plangebied is langs deze wegen dan ook geen 10⁻⁶ / jaar plaatsgebonden risicocontour aanwezig. Het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen ligt onder de oriëntatiewaarde.

Het plangebied wordt doorkruist door een ondergrondse leiding van de Defensie Pijpleiding Organisatie. Door deze leiding vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Ter hoogte van het plangebied ligt de 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour in het hart van de leiding. Als gevolg van het planvoornemen worden geen wijzigingen aan de bestaande leiding beoogd.

³ Provincie Limburg (april 2012), *Risicokaart Limburg*, www.limburg.nl. Maastricht.

GEVOLGEN VOOR HET PLAN

Ten aanzien van het plaatsgebonden risico kan worden opgemerkt dat het planvoornemen geen invloed zal hebben op dit plaatsgebonden risico. Na de opwaardering van de bestaande verkeersstructuur wordt er niet meer of ander verkeer verwacht in de omgeving van het plangebied waardoor risicocontouren kunnen veranderen. Met betrekking tot het groepsrisico kan worden aangegeven dat de afstand van de wegas tot de in de omgeving gelegen (beperkt) kwetsbare objecten niet in die mate zal veranderen dat dit relevante gevolgen zal hebben voor het groepsrisico als gevolg van het wegtransport.

Middels voorliggend bestemmingsplan worden geen mogelijkheden gecreëerd voor de oprichting of realisatie van (beperkt)kwetsbare objecten. Het aantal aanwezigen in en rondom het reconstructietracé neemt niet toe als gevolg van de voorgenomen reconstructie.

CONCLUDEREND

De externe veiligheid vormt geen verdere randvoorwaarde voor de in het plangebied beoogde ontwikkeling. Het groepsrisico hoeft niet nader te worden verantwoord.

4.5 Natuur en landschap

Door Bureau Meervelt is in oktober 2010 ten behoeve van het planvoornemen een quickscan flora en fauna⁴ in het plangebied uitgevoerd. In deze quickscan is beoordeeld of de voorgenomen ingreep invloed kan hebben op gebieden die volgens de overige natuurwetgeving beschermd zijn, of deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG).

Uit deze beoordeling worden de volgende conclusies getrokken:

- Het plangebied maakt geen deel uit van een Natura2000 gebied, maar grenst wel aan het Natura2000 gebied Geuldal. De werkzaamheden vinden plaats op korte afstand van het Natura2000 gebied Geuldal. Habitattypen en verblijfplaatsen van vleermuizen waarvoor Geuldal is aangewezen, ontbreken ter hoogte van het plangebied. Omdat niet in de Geul gewerkt wordt is de kans op het optreden van verstoring op vissoorten minimaal. Mogelijk dringen ter hoogte van de werkzaamheden geluid en trilling door tot in de Geul. De vissen zijn echter mobiel genoeg om deze tijdelijke verstoring te ontwijken. Er is geen kans op een negatief effect gezien in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen voor deze soorten. Een vergunningsverleningstraject in het kader van de Natuurbeschermingswet is niet aan de orde.
- Het Natura2000 gebied Geuldal omvat een Beschermd natuurmonument, de Meertensgroeve, aangewezen op 20 juli 1983 (NLB/GS/GA-1357). Het doel van de aanwijzing is het beschermen van het leefgebied van de Vroedmeesterpad. Gezien de grote afstand tussen het Beschermd natuurmonument Meertensgroeve en de locatie van het fietspad (tracé) is een negatief effect door de voorgenomen werkzaamheden uitgesloten. Het afwegingskader Beschermd Natuurmonumenten is niet aan de orde.
- De geplande fietspaden zijn gelegen aan weerszijden van de bestaande Eperweg, voor een klein deel in de POG. Voor ingrepen in de POG geldt een ontwikkelingsgerichte basisbescherming. Door het tracé landschappelijk in te passen, kan in landschappelijk opzicht een kwaliteitsverbetering worden gerealiseerd. De kwaliteitsverbetering wordt bepaald in overleg met de Provincie Limburg. Compensatie is in dat geval niet aan de orde.
- De geplande fietspaden zijn gelegen aan weerszijden van de bestaande Eperweg, voor een groot deel in de Ecologische Hoofdstructuur, categorieën 'Nieuwe natuur' en 'Beheersgebied'. Het afwegingskader van de Beleidsregel 'mitigatie en compensatie van Natuurwaarden in Limburg' is van toepassing. Door de aanleg van de fietspaden wordt

⁴ Bureau Meervelt, *Quickscan flora en fauna Fietspad Epen - Mechelen 2011 (11-122)*. Nederweert.

een oppervlakte met de aanduiding Ecologische Hoofdstructuur op deze locaties onttrokken, deze kan hier niet meer worden gerealiseerd. Wezenlijke waarden en kenmerken gaan hierdoor verloren. Om de aanleg van het fietspad mogelijk te maken dient een alternatievenstudie te worden uitgevoerd en dient aangetoond te worden dat er sprake is van een groot openbaar belang. Indien een negatief effect (oppervlakteverlies) niet kan worden voorkomen, is mitigatie en/of compensatie vereist (conform artikel 3 van de Beleidsregel mitigatie en compensatie van natuurwaarden).

Gelet op het gegeven dat het planvoornemen voorziet in een sterke verbetering van de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer op het traject Epen - Mechelen is er in onderhavige situatie sprake van een (in diverse provinciale en gemeentelijke beleidsstukken benoemd) groot openbaar belang. Vanwege het specifieke karakter van het project (de aanleg van een tweetal begeleidende fietspaden) is het niet mogelijk het planvoornemen op een alternatieve locatie te realiseren. Daarnaast is het schetsontwerp in verband met de ligging in en nabij de EHS diverse malen aangepast en geoptimaliseerd, ten einde de ingrepen in de EHS zoveel mogelijk te minimaliseren. De Provincie Limburg heeft aangegeven vanwege bovenstaande redenen in te kunnen stemmen met de voorgenomen ingrepen, mits deze op adequate wijze worden gecompenseerd.

In totaal dient als gevolg van het planvoornemen 4.844 m² EHS-gebied te worden gecompenseerd. In overleg met Vereniging Natuurmonumenten is een perceel gevonden dat kan worden ingezet voor de natuurcompensatie. Het gaat om perceel Wittem sectie L476, met een oppervlakte van 6.470 m² en is nu in gebruik als grasland. Hiertoe is door Bureau Meervelt een compensatieplan⁵ opgesteld.

De Provincie Limburg heeft aangegeven in te kunnen stemmen met de voorgestelde compensatiemaatregelen

4.6 Flora en fauna

In april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Krachtens de Flora- en faunawet mogen er in Nederland geen ingrepen plaatsvinden die een negatief effect op het leefgebied van beschermde soorten met zich meebrengen. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan of de verlening van een omgevingsvergunning dient derhalve een inschatting te worden gemaakt naar de uitvoerbaarheid van het plan in relatie tot de in een plangebied aanwezige natuurwaarden, en in het verlengde daarvan, de Flora- en faunawet. Dit betekent dat een inschatting gedaan dient te worden over de (mogelijke) aanwezigheid van beschermde soorten, de verwachte negatieve effecten op deze soorten en de gevolgen daarvan in het kader van de Flora- en faunawet.

De Flora- en Faunawet (AMvB art. 75) deelt de soorten in drie tabellen in. Voor soorten in tabel 1 geldt een algemene vrijstelling. Voor soorten in tabel 2 is een ontheffingsaanvraag noodzakelijk, tenzij de initiatiefnemer gebruik kan maken van een door LNV vastgestelde gedragscode om bepaalde werkzaamheden uit te voeren. Soorten genoemd in tabel 3 van de Flora- en Faunawet zijn streng beschermd.

In de door Bureau Meervelt uitgevoerde quickscan flora en fauna is tevens een inschatting gemaakt of er in het plangebied planten of diersoorten aanwezig dan wel te verwachten zijn, die volgens de flora- en faunawet een beschermde status hebben. De quickscan is uitgevoerd middels een bureauonderzoek en een veldbezoek. In de eerste plaats is middels een gegevensanalyse nagegaan welke bijzondere planten en diersoorten er voor kunnen komen in het plangebied. Daarnaast heeft een drietal veldbezoeken plaatsgevonden. Op basis van het

⁵ Bureau Meervelt (oktober 2013, aangepast juli 2014), *Natuurcompensatie Fietspad Epen - Mechelen 2013 (projectnr. 13-055)*. Nederweert.

bureauonderzoek en het veldbezoek worden in de quickscan flora- en fauna de volgende conclusies ten aanzien van het aspect soortenbescherming getrokken:

Het plangebied is van betekenis voor diverse soorten uit tabellen 2 en 3 van de Flora- en faunawet. In onderstaand overzicht is weergegeven voor welke soorten extra aandacht noodzakelijk is om overtreding van de Flora- en faunawet te voorkomen. Voor zover de ontwikkelingen betrekking hebben op tabel 2 soorten kan gewerkt worden met een goedgekeurde gedragscode. Indien niet gewerkt wordt volgens een goedgekeurde gedragscode kan het aanvragen van een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet ook voor deze soorten nodig zijn:

Soortgroep	Soorten	Maatregel
Flora	Daslook, Ruigrokje	Planten verplaatsen in het groeiseizoen voorafgaand aan de werkzaamheden
Broedvogels	Alle	Geen werkzaamheden uitvoeren in het broedseizoen*
Amfibieën en reptielen	Alpenwatersalamander, Levendbarende hagedis	- Ruimen van geschikte schuilplaatsen voorafgaand aan de werkzaamheden - Verplaatsen van eventueel aanwezige dieren naar de dichtstbijzijnde geschikte overwinteringslocatie** - De werkzaamheden worden uitgevoerd door een ter zake kundige of middels een opgesteld ecologisch protocol

Tabel 4.1: overzicht soortgroepen welke in het kader van de Flora- en faunawet extra aandacht verdienen

* De werkzaamheden dienen niet tijdens het broedseizoen uitgevoerd te worden. Voor het broedseizoen wordt geen standaardperiode gehanteerd in het kader van de Flora- en Faunawet. Van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Als richtlijn kan voor het plangebied een broedperiode aangehouden worden van 15 maart tot en met 15 augustus.

** Indien voor het uitvoeren van mitigerende maatregelen planten of dieren moet worden gevangen of verplaatst is geen ontheffing nodig van de artikelen 9 en 13 lid 1 van de Flora- en faunawet. Het is namelijk niet de bedoeling de dieren definitief uit de natuur te verwijderen. Onder begeleiding van een deskundige mogen beschermde soorten over kleine afstanden en voor korte tijd worden verplaatst om ze te beschermen tegen eventuele nadelige gevolgen van het project.

Voorafgaand aan de uitvoering van de voorgenomen werkzaamheden dient met bovengenoemde maatregelen rekening worden gehouden. Daarnaast geldt dat te allen tijde de algemene zorgplicht ex artikel 2 van de Flora- en faunawet van toepassing is. Dit houdt in, dat handelingen die niet noodzakelijk zijn met betrekking tot de voorgenomen ingreep en die nadelig zijn voor de in het plangebied voorkomende flora en fauna, achterwege moeten blijven. Hieronder vallen onder andere beschadiging van te handhaven beplantingen en opzettelijke verstoring van de (mogelijk) aanwezige flora. Ook hiermee dient bij de uitvoering van de werkzaamheden rekening gehouden te worden.

Met in acht name van bovenstaande vormt het aspect soortenbescherming geen verdere randvoorwaarde ten aanzien van het planvoornemen.

4.7 Kabels en leidingen

Behoudens de in paragraaf 4.3 benoemde overluisde watergangen doorkruist even ten noorden van de Paulusbron een planologisch te beschermen leiding van de 'Defensie Pijpleiding Organisatie' het plangebied. Conform het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied' is aan deze leiding en de hierbij behorende beschermingszone de dubbelbestemming 'Leiding -

Ondergronds' toegekend. Binnen de beschermingszone mogen geen bouwwerken worden opgericht, en mogen zonder omgevingsvergunning geen werkzaamheden in de grond worden uitgevoerd.

Als gevolg van het planvoornemen zullen mogelijk bestaande kabels- en leidingenstroken worden verplaatst. Hierover zal overleg plaatsvinden met de verschillende leidingbeheerders. Toekomstige graafwerkzaamheden zullen conform het bepaalde in de CROW publicatie 250 worden uitgevoerd.

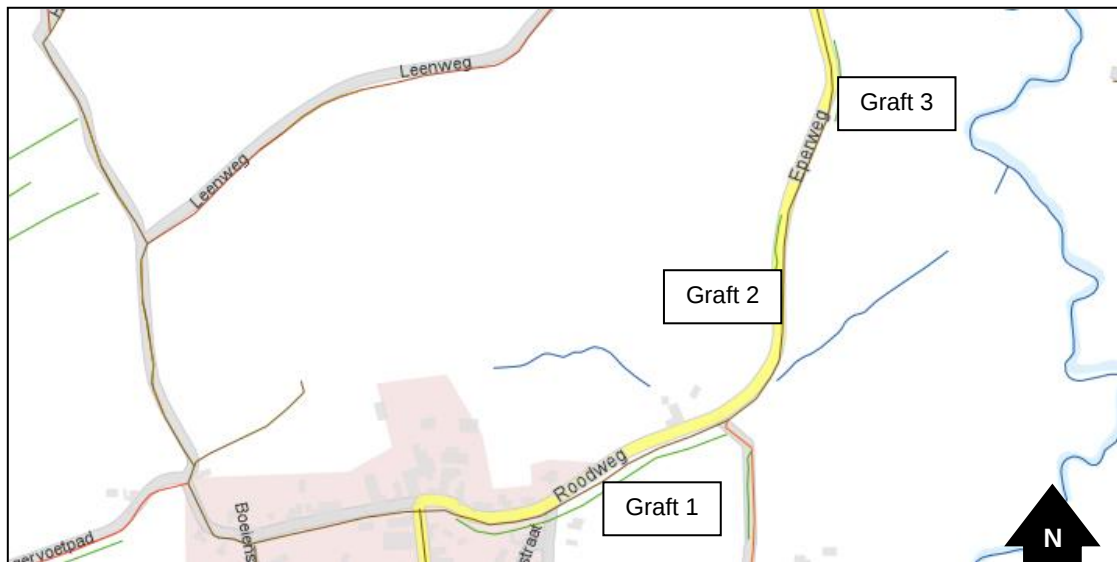
Het aspect kabels en leidingen vormt dan ook geen belemmering ten aanzien van de verdere planontwikkeling.

4.8 Cultuurhistorie en archeologie

CULTUURHISTORIE

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan dient voldoende duidelijk te zijn dat door de middels het plan beoogde ontwikkelingen geen bezwaarlijke gevolgen optreden voor eventuele cultuurhistorische waarden in (de omgeving van) het plangebied.

Het plangebied is niet gelegen binnen een beschermd stads- of dorpsgezicht. Daarnaast zijn in het plangebied geen beschermde rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten aanwezig. Uit gegevens van de Provincie Limburg⁶ (Cultuurhistorische Waardenkaart) blijkt dat de (omgeving van) het plangebied van enige cultuurhistorische waarde is: het reconstructietracé is gelegen in een gebied dat wordt gekenmerkt door een sinds 1830 weinig veranderd verkavelingspatroon. Daarnaast betreffen de Roodweg en Eperweg wegen waarvan het tracé stamt uit de middeleeuwen of mogelijk zelfs de periode daarvoor. Tot slot zijn er enkele graften langs het tracé gelegen (groene belijning in onderstaande afbeelding 4.1).



Figuur 4.1: ligging graften langs het reconstructietracé

Ter plaatse van graft 1 zijn slechts werkzaamheden aan de noordzijde van de Eperweg voorzien. Hier heeft het planvoornemen derhalve geen gevolgen voor het bestaande landschapselement. Ter plaatse van graft 2 zal het bestaande talud enkele meters in westelijke richting worden verplaatst. De bestaande landschappelijke karakteristiek wordt derhalve gehandhaafd. Ter hoogte van graft 3 ten slotte zal het bestaande voetpad worden

⁶ Provincie Limburg (februari 2013), *Cultuurhistorische Waardenkaart*, www.limburg.nl/cultuurhistorie. Maastricht.

aangepast tot fietspad (combipad). Hier vinden geen grootschalige aanpassingen aan het bestaande maaiveldverloop plaats. De toekomstige fietspaden zullen landschappelijk worden ingepast door (onder andere) de aanplant van nieuwe lage hagen, welke qua verschijningsvorm karakteristiek zijn voor het Zuid-Limburgse Heuvelland.

Door het planvoornemen gaan derhalve geen waardevolle cultuurhistorische elementen verloren. .

ARCHEOLOGIE

Bij de vaststelling van bestemmingsplan dient voldoende zeker te zijn dat door de middels het plan beoogde ontwikkelingen geen archeologische waarden worden bedreigd. In dit kader heeft Econsultancy een archeologisch bureauonderzoek⁷ ten aanzien van het plangebied uitgevoerd.

Doel van het bureauonderzoek was het verwerven van informatie over bekende en te verwachten archeologische waarden, teneinde een gespecificeerde archeologische verwachtingswaarde voor het plangebied op te stellen. Op basis van de landschappelijke ligging (AHN), de historische situatie en bekende archeologische waarden in en rond het plangebied is middels het bureauonderzoek aan het plangebied een lage tot hoge archeologische verwachting toegekend. De verwachtingswaarde welke in het archeologische bureauonderzoek is bepaald komt overeen met de archeologische verwachtingswaardes welke in het bestemmingsplan 'Buitengebied' aan het tracé zijn toegekend.

Econsultancy adviseert om een inventariserend veldonderzoek uit te voeren door middel van een verkennend booronderzoek, teneinde de op basis van het bureauonderzoek opgestelde gespecificeerde verwachting aan te vullen en te toetsen. Tevens is het inventariserend veldonderzoek bedoeld om kansrijke zones te selecteren voor vervolgonderzoek en kansarme zones ervan uit te sluiten. Ook dient het verkennend booronderzoek om een betrouwbaar beeld te krijgen van de mate van intactheid van het bodemprofiel. Ter plaatse van de verlegging van de Paulusbron, wordt ca 1,3 m onder maaiveld gegraven. In de rest van het onderzoeksgebied dient het onderzoek zich te concentreren op de bovenste 50 cm in het bodemprofiel. Lager gelegen grondlagen zullen daar niet verstoord worden.

Conform de conclusie uit het bureauonderzoek heeft in het plangebied een inventariserend veldonderzoek⁸ plaatsgevonden. Hierin wordt de volgende conclusie getrokken: op basis van zowel een KLIC-melding als de waargenomen bodemverstoringen aan het maaiveld in een groot deel van het plangebied, kan worden geconcludeerd dat archeologische waarden niet meer in situ worden verwacht in de bodemlagen die vergraven zullen worden. Uitsluitend in het deel van het plangebied waar de duiker zal worden aangepast en de oever van de bestaande waterloop worden verlegd zal een nog onverstoord bodemprofiel worden vergraven. De totale oppervlakte van de graafwerkzaamheden zal hier echter beperkt zijn.

Op grond van de resultaten van het bureau- en veldonderzoek adviseert Econsultancy om het plangebied vrij te geven. De gemeente Gulpen-Wittem (het bevoegd gezag) neemt dit selectieadvies over.

⁷ Econsultancy (juni 2013), *Archeologisch bureauonderzoek Eperweg te Epen in de gemeente Gulpen-Wittem (rapportnr. 12071596)*. Swalmen.

⁸ Econsultancy (november 2013), *Archeologisch verkennend booronderzoek Eperweg te Epen in de gemeente Gulpen-Wittem (rapportnr. 13081590)*. Swalmen.

4.9 Verkeer en parkeren

VERKEERSSTRUCTUUR

Dit plan is een initiatief van de gemeente Gulpen-Wittem vanuit haar verantwoordelijkheid als wegbeheerder, waarbij een concreet verkeerskundig belang wordt nagestreefd (verkeersveiligheid).

In hoofdstuk 2 zijn de gevolgen voor de bestaande verkeersstructuur in beeld gebracht, waarbij is aangegeven op welke wijze de beoogde ingrepen de verkeersveiligheid ter plaatse van het reconstructietracé zullen verbeteren.

PARKEREN

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient vast te staan dat door de middels het plan voorgenomen ontwikkelingen de parkeerbalans in (de omgeving van) het plangebied niet in onevenredige of bezwaarlijke mate wordt beïnvloed.

In voorliggende situatie is deze vraag niet relevant. Middels voorliggend bestemmingsplan wordt geen nieuwe parkeervraag of nieuw parkeeraanbod gecreëerd. Evenmin voorziet het plangebied in de huidige situatie in een parkeeraanbod. Het aspect 'parkeren' leidt derhalve niet tot randvoorwaarden met betrekking tot de voorgenomen wegconstructie.

4.10 Economische uitvoerbaarheid

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

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

Voorliggend planvoornemen betreft een initiatief van de gemeente Gulpen-Wittem. De betreffende gronden zijn reeds in bezit van de gemeente of zullen ten behoeve van het planvoornemen worden verworven.

Voor de verwerving van gronden en de aanpassing van de bestaande infrastructuur is ruimte gereserveerd in de gemeentelijke programmabegroting. Daarnaast levert de Provincie Limburg een financiële bijdrage aan het project vanuit de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer.

Hiermee is het verhaal van de kosten van de grondexploitatie voor het plangebied anderszins verzekerd en is de economische uitvoerbaarheid van het plan verzekerd. Gelet op het vorenstaande kan in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan worden afgezien van het vaststellen van een exploitatieplan.

5 JURIDISCHE ASPECTEN

5.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken van deze toelichting zijn de aan het bestemmingsplan ten grondslag liggende uitgangspunten en randvoorwaarden geschetst. Onderhavig hoofdstuk bevat een nadere toelichting op de planvorm en planstukken.

PLANVORM

De planvorm betreft een bestemmingsplan zoals dit is aangeduid in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Voorliggend bestemmingsplan is erop gericht een basis te bieden voor de beoogde aanleg van een tweetal vrijliggende fietspaden langs (delen van) de Eperweg en Roodweg, en de hiermee gepaard gaande werkzaamheden. Het plan bevat derhalve het planologisch-juridisch instrumentarium voor de ontwikkeling van het plangebied. Aangezien de voorgenomen ontwikkeling een sterk projectmatig karakter heeft, kent dit bestemmingsplan een gedetailleerde wijze van bestemmen met een beperkte flexibiliteit. De gedetailleerde bestemmingswijze draagt zorg voor het stellen van de condities waaraan de in het plangebied voorgestane ontwikkelingen moeten voldoen. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de behoefte aan rechtszekerheid van mogelijke belanghebbenden. De in het plan opgenomen flexibiliteitsmogelijkheden dienen als extra waarborgen om het in de toekomst gewenste grondgebruik te kunnen realiseren.

TOELICHTING OP DE PLANSTUKKEN

Het bestemmingsplan 'Fietspaden Epen-Mechelen' bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels tezamen vormen het juridisch bindende deel van het plan. Verbeelding en regels dienen te allen tijde in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Het bestemmingsplan is vervat in een dataset met het planidentificatienummer NL.IMRO.1729.bpfietspadepenmech.

De planverbeelding is getekend op een bijgewerkte en digitale kadastrale ondergrond, op werkelijke schaal. De analoge versie van de planverbeelding is afgedrukt op schaal 1:1.000. Voor de benaming van de verschillende bestemmingen en de kleuren van de bestemmingen zijn de huidige richtlijnen voor digitalisering en standaardisering van bestemmingsplannen overgenomen.

Voor het gehele plangebied gelden één bestemming en drie dubbelbestemmingen, waarin niet meer voorgeschreven wordt dan voor een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk is. De keuze voor deze regeling is onder meer bepaald door de aard van het gebied, de verwachte en gewenste ontwikkelingen, het beleid dat de gemeente wenst te voeren en de sturingsmogelijkheden die zij daarbij noodzakelijk acht. Voor wat betreft de inhoud van de planregels is aangesloten bij de regels van het bestemmingsplan 'Buitengebied' van de gemeente Gulpen-Wittern en het handboek 'Water in ruimtelijke plannen' van het Waterschap Roer en Overmaas.

De planregels en verbeelding zijn, met het oog op de digitale uitwisselbaarheid van bestemmingsplannen die vanaf 1 januari 2010 verplicht is, opgesteld conform de bepalingen van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVB2012). Uitgangspunt hierbij is, door middel van het hanteren van heldere planregels en een duidelijke verbeelding, te komen tot een zo goed als mogelijk werkbaar en handhaafbaar plan. In de navolgende paragrafen worden de planregels nader toegelicht.

5.2 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1):

In de begripsregels worden omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze worden opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Alleen die begripsregels worden opgenomen die gebruikt worden in de regels en die tot verwarring kunnen leiden of voor meerdere uitleg vatbaar zijn. Voor sommige begrippen worden in de SVBP2012 omschrijvingen gegeven. Deze zijn in de begripsbepalingen van voorliggend plan overgenomen.

Wijze van meten (artikel 2):

Om op een eenduidige manier afstanden en oppervlakten te bepalen, wordt in de 'wijze van meten' uitleg gegeven wat onder de diverse begrippen wordt verstaan. Ten aanzien van de wijze van meten op de verbeelding geldt steeds dat het hart van een lijn moet worden aangehouden. Ook voor de 'wijze van meten' worden in de SVBP2012 richtlijnen gegeven, welke in voorliggend plan zijn overgenomen.

5.3 Bestemmingsregels

De gronden gelegen in het plangebied kennen een positieve bestemming. Een positieve bestemming betekent dat het gebruik van de gronden voor de toegekende bestemming direct mogelijk is. De bestemmingsregels zijn als volgt opgebouwd:

- **Bestemmingsomschrijving:**
In de bestemmingsomschrijving wordt een omschrijving gegeven van de aan de gronden toegekende functie(s). De hoofdfunctie(s) worden als eerste genoemd. Indien van toepassing, worden ook de aan de hoofdfunctie ondergeschikte functies mogelijk gemaakt. De ondergeschikte functies staan ten dienste van de hoofdfunctie binnen de betreffende bestemming.
- **Bouwregels:**
In de bouwregels worden voor alle bouwwerken de van toepassing zijnde bebouwingsregels weergegeven. Hierbij wordt in ieder geval een onderscheid gemaakt tussen de regeling van (hoofd)gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.
- **Afwijken van de bouwregels (niet bij alle bestemmingen opgenomen):**
Door het verlenen van een omgevingsvergunning bestaat de mogelijkheid af te wijken van de algemeen toegestane bouwregelingen. Binnen de bestemmingsregels wordt aangegeven van welke bouwregels en binnen welke grenzen kan worden afgeweken.
- **Specifieke gebruiksregels:**
In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is het verboden gronden te gebruiken op een manier die in strijd is met het bestemmingsplan. In specifieke gebruiksregels kunnen bepaalde functies nog expliciet worden genoemd als zijnde verboden gebruik.
- **Afwijken van de gebruiksregels (niet bij alle bestemmingen opgenomen):**
Middels een omgevingsvergunning kan van de gebruiksregels in het plan worden afgeweken ten behoeve van een concrete vorm van grondgebruik. Dit mag echter niet leiden tot een feitelijke wijziging van de bestemming. De omgevingsvergunning dient te zien op kleinere, planologisch minder ingrijpende onderwerpen. Functiewijzigingen en grotere, ruimtelijke ingrepen dienen te worden geregeld via een bestemmingsplan-herziening.
- **Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (niet bij alle bestemmingen opgenomen):**
Ten einde specifieke belangen te beschermen kan in de bestemmingsregels worden bepaald dat voor de uitvoering van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden een omgevingsvergunning benodigd is. Een omgevingsvergunning kan verplicht gesteld worden om te voorkomen dat een terrein minder geschikt wordt voor de

realisering van de desbetreffende bestemming of ter handhaving en bescherming van bepaalde belangen. De bestemmingsregels geven aan onder welke voorwaarden de omgevingsvergunning kan worden verleend.

De in het plan opgenomen bestemmingen wordt hierna kort toegelicht:

Bestemming 'Verkeer' (artikel 3)

Deze bestemming (artikel 3) is toegekend aan het gehele plangebied. Conform de doeleindenomschrijving van artikel 3 zijn binnen deze bestemming wegen, voet- en rijwielpaden en bermen, en de hiermee samenhangende voorzieningen toegestaan. Tevens mogen binnen deze bestemming groenvoorzieningen, (openbare) nutsvoorzieningen of waterhuishoudkundige voorzieningen worden aangelegd en mogen (onder voorwaarden) standplaatsen ten behoeve van evenementen worden ingericht, .

Het oprichten van gebouwen is in principe niet toegestaan, met uitzondering van (kleine) gebouwen ten behoeve van het openbaar vervoer en/of nutsvoorzieningen.

Dubbelbestemmingen 'Leiding - Ondergronds (artikel 4)

Ter plaatse van het directe ruimtebeslag van de ondergrondse leiding van de Defensie Pijpleiding Organisatie zijn activiteiten, die het bedrijfszeker en veilig functioneren van deze leiding kunnen schaden, niet toegestaan. Derhalve worden beperkingen opgelegd aan de mogelijkheden tot bebouwing en gebruik van de grond, die tot beschadigingen van de leidingen kunnen leiden. Binnen de dubbelbestemming mogen, in afwijking van het bepaalde in de afzonderlijke artikelen, uitsluitend bouwwerken van geringe omvang ten dienste van of ter instandhouding van de betreffende leiding worden gebouwd. In de belemmeringszone rondom de ondergrondse leiding is een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van werken van toepassing.

Dubbelbestemming 'Waterstaat - Beschermingszone primair water' (art. 5)

Deze dubbelbestemming ligt op de beschermingszone van de (ter hoogte van het plangebied) overkluisde Paulusbron en Landeus. Tevens zijn smalle delen van het plangebied gelegen binnen de beschermingszone van de Geul. Indien er in deze zone gebouwen of bouwwerken worden opgericht, of andere werken worden aangelegd, dienen tevens de voorschriften opgenomen in deze dubbelbestemming in acht te worden genomen. Op grond van de keur van het Waterschap Roer en Overmaas is de beschermingszone 5 meter breed, gemeten vanaf de grens van het betreffende primaire wateren.

Dubbelbestemming 'Waterstaat - Inundatiegebied' (art.6)

Inundatiegebieden zijn gelegen langs primaire wateren waarvan het beleidsmatig is toegestaan dat deze een natuurlijk afvoerregime hebben waarbij deze bij hoge waterafvoeren buiten hun oevers treden. Bij hoge waterstanden worden inundatiegebieden door water overdekt. Inundatiegebieden zijn als zodanig in de leggers van het Waterschap Roer en Overmaas opgenomen. In inundatiegebieden dienen ongewenste ontwikkelingen die mogelijkwijze het overstromen van het inundatiegebied beperken of waterstuwing danwel stroomgeleiding teweeg brengen, worden voorkomen. Op de inundatiegebieden zijn de gebods- en verbodsbepalingen van de Keur van het Waterschap Roer en Overmaas van toepassing.

5.4 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel (artikel 7):

Een anti-dubbeltelregel wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouw-perceel mogen beslaan, het overgebleven terrein ook nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld. De opgenomen

anti-dubbeltelregel is gelijklopend aan de in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voorgeschreven formulering.

Algemene gebruiksregels (artikel 8):

Deze bepaling is een rechtstreekse uitwerking van het in artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) opgenomen verbod gronden of bouwwerken te laten gebruiken in strijd met het bestemmingsplan.

Algemene aanduidingsregels (artikel 9)

Het reconstructietracé is gelegen in het bodembeschermingsgebied Mergelland. In de Omgevingsverordening Limburg zijn specifieke regels ten aanzien van dit gebied opgenomen. Om deze reden is aan het gehele plangebied de aanduiding 'Milieuzone - Bodembeschermingsgebied' toegekend.

Algemene afwijkingsregels (artikel 10):

In deze bepaling wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om af te wijken van bepaalde, in het bestemmingsplan geregelde, onderwerpen. Hierbij gaat het om afwijkingsregels die gelden voor alle bestemmingen in het plan. Aangegeven wordt van welke regel in welke gevallen kan worden afgeweken.

Overige regels (artikel 11):

Dit artikel bevat een bepaling omtrent de verhouding tussen de regels van voorliggend bestemmingsplan onderling, en overige wettelijke bepalingen.

5.5 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht (artikel 12):

In deze regels wordt het overgangsrecht, zoals voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening, overgenomen. Bouwwerken welke op het moment van tervisielegging van het plan bestaan (of waarvoor een omgevingsvergunning voor het bouwen is aangevraagd), mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bebouwingsregels. Het gebruik van de grond en opstellen, dat afwijkt van de planregels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag gehandhaafd blijven

Slotregel (artikel 13):

Dit artikel geeft de titel van de planregels aan.

6 PROCEDURE EN VOOROVERLEG

6.1 Procedure

Voordat de wettelijke procedure ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan, zoals omschreven in hoofdstuk 3 van de Wet ruimtelijke ordening kan worden opgestart, wordt eerst aan de bewoners van de gemeente Gulpen-Wittem en andere belanghebbenden de mogelijkheid geboden om middels de gemeentelijke inspraakprocedure hun mening over het voorontwerp plan te geven en invloed hier op uit te oefenen.

Daarnaast wordt het voorontwerp bestemmingsplan aan diverse instanties toegezonden ten behoeve van overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Deze bepaling schrijft voor dat het bestuursorgaan (i.c. de gemeente Sittard-Geleen) dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg pleegt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Na de overlegronde wordt de vaststellingsprocedure zoals omschreven in art. 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening opgestart. Deze procedure kan als volgt worden samengevat: de procedure start met een openbare kennisgeving van het ontwerp-bestemmingsplan, waarna het ontwerp-bestemmingsplan wordt gepubliceerd en gedurende een termijn van 6 weken door één ieder zienswijzen over het ontwerp-bestemmingsplan kunnen worden ingebracht. Na de termijn van de terinzagelegging dient de gemeenteraad binnen 12 weken te beslissen omtrent de vaststelling van het plan. Na de publicatie van het vastgestelde bestemmingsplan hebben belanghebbenden 6 weken de tijd om tegen het plan in beroep te gaan bij de Raad van State. Het bestemmingsplan treedt de dag na afloop van de beroepstermijn in werking, tenzij om een voorlopige voorziening is verzocht. In dat geval treedt het bestemmingsplan in werking nadat op dit verzoek is beslist en het bestemmingsplan niet is geschorst.

6.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

In het kader van het vooroverleg zijn de volgende reacties ontvangen (de volledige reactie is opgenomen in de ingebonden bijlage 2 van deze plantoelichting):

- Waterschap Roer en Overmaas
Postbus 185
6130 AD Sittard

Reactie

Het plan voldoet aan de uitgangspunten voor duurzaam stedelijk waterbeheer en aan de richtlijnen voor het dimensioneren van waterhuishoudkundige voorzieningen. Het waterschap heeft geen opmerkingen ten aanzien van het voorontwerp bestemmingsplan.

Wel merkt het waterschap op dat voor het verlengen van de duikers in de primaire wateren Nutbron en Landeus een vergunning in het kader van de Waterwet noodzakelijk is. Voor het aanpassen of vervangen van de brug over de Paulusbron dient naast een vergunning in het kader van de Waterwet ook een melding in het kader van het Besluit lozen buiten inrichtingen gedaan te worden.

Standpunt gemeente

De reactie van het waterschap wordt ter kennisgeving aangenomen. De noodzakelijke vergunningen en meldingen zullen te zijner tijd door de gemeente Gulpen-Wittem worden aangevraagd dan wel verzorgd.

- Provincie Limburg
De afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Reactie

De beoordeling van het plan heeft geen reden gegeven tot het maken van opmerkingen.

Wijze van verwerken van de reactie

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

6.3 Tervisielegging ex gemeentelijke inspraakverordening

Met ingang van 6 februari heeft het voorontwerp bestemmingsplan gedurende 6 weken ter visie gelegen en is het plan gepubliceerd op de website ruimtelijkeplannen.nl.

Tijdens de inspraaktermijn zijn er twee schriftelijke inspraakreacties ontvangen (de volledige reacties zijn opgenomen in de ingebonden bijlage 3 van deze plantoelichting). De ingediende reacties zijn in onderstaand overzicht samengevat weergegeven. Dit betekent niet dat die onderdelen van de reacties, die niet expliciet zijn genoemd, niet bij de beoordeling zijn betrokken. De reacties zijn in hun geheel beoordeeld.

1. H.A.M. van der Wiel e.a., Eperweg 21 B Mechelen, ingekomen op 14 maart 2014

Reactie:

Inspreker verzoekt het snelheidsregime ter plaatse van het reconstructietracé terug te brengen van 80 km/uur tot 60 km/uur.

Standpunt gemeente

Met betrekking tot het snelheidsregime ter plaatse van het reconstructietracé kan worden opgemerkt dat de eventuele aanpassing van het snelheidsregime ter plaatse van het reconstructietracé dient te worden vastgelegd middels een verkeersbesluit.

De inspraakreactie richt zich derhalve op een onderwerp dat niet wordt geregeld door onderhavig bestemmingsplan. In zoverre kan de inspraakreactie niet leiden tot een inhoudelijke aanpassing van het bestemmingsplan 'Fietspaden Epen-Mechelen'.

Gelet op het door de gemeenteraad vastgestelde Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) worden de Roodweg en Eperweg aangemerkt als gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Conform de huidige verkeerskundige inzichten (Duurzaam Veilig) dient op dit type wegen bij voorkeur een snelheidsregime van 80 km/uur te gelden. De beoogde weginrichting wordt hier, na de voorgenomen reconstructie, ook op zoveel mogelijk op ingericht (zie ook paragraaf 3.3.5 van deze plantoelichting). Het aanpassen van het snelheidsregime ter plaatse van het reconstructietracé buiten de bebouwde kom tot een maximumsnelheid van 60 km/uur ligt dan ook niet voor de hand.

2. C Boot, Eperweg 6, ingekomen op 18 maart 2014

Reactie:

In zijn reactie stelt inspreker de volgende vragen:

1. kan een 30 km zone worden ingepast vanaf de komgrens van de kern Mechelen?;
2. wordt er in het kader van het project nog een inspraak- en/of voorlichtingsbijeenkomst wordt gehouden?;
3. worden omwonenden op de hoogte worden gehouden van de aanvang en duur van het project?;

4. blijft het reconstructietracé gedurende de uitvoering van de werkzaamheden (deels) bereikbaar?;
5. wordt er binnen de bebouwde kom met geluidsarm asfalt gewerkt?

Standpunt gemeente

In algemene zin kan worden opgemerkt dat de inspraakreactie zich richt op onderwerpen welke niet worden geregeld door onderhavig bestemmingsplan. In zoverre kan de inspraakreactie niet leiden tot een inhoudelijke aanpassing van het bestemmingsplan 'Fietspaden Epen-Mechelen'.

Met betrekking tot de gestelde vragen kan het volgende worden opgemerkt:

1. De Eperweg dient, vanaf de komgrens met de kern Mechelen, te worden aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Conform de huidige verkeerskundige inzichten (Duurzaam Veilig, ook vertaald in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan) geldt op dit type wegen, mede vanwege de voorrangssituatie op aanhakende erftoegangswegen, een snelheidsregime van 50 km/uur. Het aanpassen van het snelheidsregime ter plaatse van de Eperweg binnen de komgrenzen van de kern Mechelen tot een maximumsnelheid van 30 km/uur ligt dan ook niet voor de hand.
2. In overleg met het nieuwe College van B&W zal worden bepaald of er nog een extra voorlichtingsbijeenkomst zal worden georganiseerd buiten de inspraakperiode die momenteel heeft plaatsgevonden. Wel bestaat er voor omwonenden altijd de mogelijkheid op individuele basis een afspraak te maken met de projectleider om het plan te bespreken en nadere informatie te verkrijgen. U kunt hiervoor contact opnemen met dhr. Dumoulin (tel: 043-8800774).
3. De omwonenden zullen op de hoogte worden gehouden van de aanvang en duur van de werkzaamheden. Dit zal via de gebruikelijke gemeentelijke communicatiemiddelen (Heuvelland Aktueel, gemeentelijke website) plaatsvinden. Zoals onder punt 2 reeds vermeld bestaat er de mogelijkheid om een individuele afspraak met de projectleider te maken om ook deze zaken persoonlijk door te spreken. Direct betrokkenen (aanwonenden en eigenaren van percelen die grenzen aan het reconstructietracé) worden sowieso middels bewonersbrieven meer in detail geïnformeerd (o.a. ten aanzien van de bereikbaarheid van aanliggende woon-/bedrijfspercelen).
4. Ondanks dat enige overlast ten gevolge van de werkzaamheden niet is te voorkomen, zullen wij trachten het reconstructietracé gedurende de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk (deels) bereikbaar te houden.
5. In de eerste plaats dient in algemene zin te worden opgemerkt dat het toepassen van geluidsarm asfalt binnen bebouwde kom situaties (vanwege de lagere maximumsnelheden van 50 km/uur en 30 km/uur), geen significante afname van wegverkeerslawaaï tot gevolg heeft. Daarnaast blijkt uit de resultaten van het ten behoeve van het planvoornemen uitgevoerde akoestisch onderzoek, dat er in onderhavig geval geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Het toepassen van geluidsreducerende maatregelen is ook om deze reden niet noodzakelijk.

De keuze van het aan te gebruiken asfalt zal in een latere fase van de civieltechnische planuitwerking worden bepaald. Gelet op bovenstaande ligt een keuze voor geluidsarm asfalt echter niet voor de hand. Wel wordt binnen de bebouwde kom gekozen voor een toplaag van SMA (steenmestiekasfalt). Een SMA-laag is geen geluidsarm asfalt maar reduceert in geringe mate het verkeerslawaaï.

6.4 Tervisielegging en naar voren brengen zienswijzen ex art. 3.8 Wet Ruimtelijke ordening j° afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht

Met ingang van 7 augustus 2014 heeft het ontwerp bestemmingsplan gedurende zes weken ter visie gelegd en is het plan gepubliceerd op de website ruimtelijkeplannen.nl.

Tijdens deze termijn is een schriftelijke zienswijze ontvangen (de volledige zienswijze is opgenomen in de ingebonden bijlage 4 van deze plandoelichting). De ingediende zienswijze is in onderstaand overzicht samengevat weergegeven. Dit betekent niet dat die onderdelen van de zienswijze, die niet expliciet zijn genoemd, niet bij de beoordeling zijn betrokken. De zienswijze is in zijn geheel beoordeeld.

1. H.A.M. van der Wiel e.a., Eperweg 21 B Mechelen, ingekomen op 9 september 2014

Zienswijze:

Reclamant verzoekt, met verwijzing naar zijn inspraakreactie d.d. 25 februari 2014, het snelheidsregime ter plaatse van het reconstructietracé terug te brengen van 80 km/uur tot 60 km/uur.

Standpunt gemeente

Verwezen wordt naar het standpunt zoals verwoord ten aanzien van de inspraakreactie d.d. 25 februari 2014. De eventuele aanpassing van het snelheidsregime ter plaatse van het reconstructietracé dient te worden vastgelegd middels een verkeersbesluit. Een dergelijk besluit maakt geen onderdeel uit van een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan.

De zienswijze richt zich derhalve op een onderwerp dat niet wordt geregeld door onderhavig bestemmingsplan. In zoverre kan de zienswijze niet leiden tot een inhoudelijke aanpassing van het bestemmingsplan 'Fietspaden Epen-Mechelen'.

Bovenstaande wil niet zeggen dat het verzoek van reclamant niet in overweging wordt genomen: het verzoek zal worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Indien de gemeenteraad het verzoek wil honoreren, zal het GVVP moeten worden aangepast. Hierna kan een eventueel verkeersbesluit worden genomen.

Bijlage 1: uitsnede planverbeelding bestemmingsplan 'Buitengebied'



Bijlage 2: Reacties vooroverleg



I.14.01583



Het College van burgemeester en wethouders
van de gemeente Gulpen-Wittem
Postbus 56
6270 AB GULPEN

Poststuk nr.			
12 MRT 2014			
Zaak.nr.			
Burg.	Secr.	Behandl. BPRD	Kopie

Sittard, 11 MR 2014

uw kenmerk : -
uw brief van : -
ons kenmerk : 201402701

behandeld door : ing. H.G.M. Bodelier
doorkiesnummer : 046-4205821
e-mail : h.bodelier@overmaas.nl

gemandateerde bevoegdheid:
wateradvies

onderwerp:
bestemmingsplan "Fietspaden Epen-
Mechelen"

Geacht College,

Op 28 januari 2014 heeft u een verzoek ingediend bij het Watertoetsloket Roer en Overmaas* voor het geven van een wateradvies over bovengenoemd plan. Het plan betreft de aanleg van een tweetal vrij liggende fietspaden op de verbindingsweg tussen Epen en Mechelen.

In het plangebied zijn de primaire wateren Landeus, Nutbron en Paulusbron gelegen. Tevens is het plangebied niet gelegen in een waterwin- of grondwaterbeschermingsgebied.

Het plan voldoet aan de uitgangspunten voor duurzaam stedelijk waterbeheer en aan onze richtlijnen voor het dimensioneren van waterhuishoudkundige voorzieningen. Wij hebben geen verdere opmerkingen.

Ten slotte maken wij u erop attent dat voor het verlengen van de duikers in de primaire wateren Nutbron en Landeus een vergunning in het kader van de Waterwet noodzakelijk is. Voor het aanpassen of vervangen van de brug over de Paulusbron dient naast een vergunning in het kader van de Waterwet ook een melding in het kader van het Besluit lozen buiten inrichtingen gedaan te worden. Voor meer informatie over de vergunningprocedure kunt u contact opnemen met de heer H.G.M. Bodelier.

Waterschap Roer en Overmaas
Postbus 185, 6130 AD Sittard • Parklaan 10, 6131 KG Sittard
046-4205700 • info@overmaas.nl • www.overmaas.nl
Nederlandse Waterschapsbank N.V. 63.67.52.658
IBAN NL42NWBAB0636752658 • BIC NWABNL2G
btw-nummer NL8123.61.155.B01 • KVK 14130516

ISO 9001:2008 GECERTIFICEERD

Bij eventuele vragen over dit wateradvies kunt u contact opnemen met de heer ing. H.G.M. Bodelier.

Hoogachtend,

het dagelijks bestuur,
krachtens mandaat,



ing. J.M.G. In den Kleef,
secretaris/directeur
Waterschap Roer en Overmaas

* Het Watertoetsloket Roer en Overmaas is een gezamenlijk initiatief in het kader van de watertoets van het Waterschap Roer en Overmaas, het Waterschapsbedrijf Limburg, de Provincie Limburg en Rijkswaterstaat Limburg. Dit wateradvies is opgesteld door het Waterschap Roer en Overmaas. De andere waterbeheerders van het loket hebben geen opmerkingen."

Kees Tielen - Plangroep Heggen

Van: Ralf Defaux <Ralf.Defaux@Gulpen-Wittern.nl>
Verzonden: woensdag 17 september 2014 9:54
Aan: Kees Tielen - Plangroep Heggen; J. van Schie - Plangroep Heggen; Wiel Dumoulin
Onderwerp: FW: Artikel 3.8, lid 1 Wro Ontwerp-bestemmingsplan "Fietspaden Epen Mechelen", hierna te noemen het plan. (DocMan 2014/41996)
Bijlagen: ATT00001.txt

In aansluiting op mijn mail van zojuist, ontvang ik net de positieve reactie van de Provincie.

Deze uiteraard eveneens opnemen.

Met vriendelijke groet,

Ralf Defaux |  Beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening
Afdeling Beleid & Projecten | Gemeente Gulpen-Wittern
 043 8800 752 |  Mail ralf.defaux@gulpen-wittern.nl
Willem Vliegenstraat 12, 6271 DA Gulpen | Postbus 56, 6270 AB Gulpen | www.gulpen-wittern.nl



Van: Baeten, Titia [mailto:lam.baeten@prvlimburg.nl]
Verzonden: woensdag 17 september 2014 09:51
Aan: info
CC: _postbus; Ralf Defaux; Winkels, Petra
Onderwerp: Artikel 3.8, lid 1 Wro Ontwerp-bestemmingsplan "Fietspaden Epen Mechelen", hierna te noemen het plan. (DocMan 2014/41996)

Geachte Raad,

Het plan is beoordeeld op de provinciale belangen zoals opgenomen in de Interim-Belangenstaat 2012-2013, u toegezonden bij brief van 22 mei 2012, kenmerk 2012/23857.
Wij zien geen aanleiding hieromtrent een zienswijze in te dienen.

Verder vertrouwen wij erop dat eventuele provinciale belangen als benoemd in de provinciale Belangenstaat 2008 (die is vastgesteld bij de POL-aanvulling Nieuwe Wro), maar die niet zijn opgenomen op de Interim-Belangenstaat 2012-2013, op een correcte wijze doorwerking vinden in het plan.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,

drs. M.G.P.I. Arts
clustermanager Ruimte

Bijlage 3: Inspraakreacties

Mechelen , 25 februari 2014.

GEMEENTE GULPEN-WITTEM			
Poststempel			
14 MRT 2014			
Zaak.nr.			
Burg.	Secr.	Behand.	Kopie

Aan het college van B&W van Gulpen-Wittem

Postbus 56, 6270 AB te Gulpen.



Betreft: inspraakreactie Voorontwerpbestemmingsplan

I.14.01783

Fietspaden Epen – Mechelen .

Hierbij geef ik , mede namens de bewoners rondom de Bovenste Molen, een reactie op het bovengenoemde plan.

Wij juichen de verbetering van de weg tussen beide kernen van harte toe en zijn verheugd over het aanleggen van vrijliggende fiets en wandelpaden tussen beide kernen.

Wat wij misten in het voorliggende plan is het terugbrengen van de max snelheid op deze weg naar 60 km per uur. Door invoering hiervan wordt de verkeersveiligheid , en niet alleen voor de fietsers , sterk verbeterd. Ook wordt de geluidsoverlast hierdoor sterk verminderd.

De weg is bochtig , onoverzichtelijk , ligt in een toeristische omgeving en er wordt erg snel gereden , vooral door motoren en ingehaald waar dit nauwelijks mogelijk is.

Het zou een gemiste kans zijn deze max snelheid niet terug te brengen zoals dat ook op vele andere mooi gereconstrueerde wegen in de gemeente het geval is.

In afwachting van uw bevestiging van ontvangst , opname van ons verzoek in het vervolgtraject en uitnodiging voor een eventuele informatie-bijeenkomst ,

Met vriendelijke groet ,

Mede namens medeondertekenaars van de bewoners rondom de Bovenste Molen ,

H.A.M. van de Wiel ,

Eperweg 21 B , 6281 NA Mechelen

Fam. Wynand Janen
Fam. Schwaenen
Fam. Wierks
W. Schwaenen



I.14.02000

College van Burgemeester en Wethouders
Van Gulpen-Wittern
t.a.v. de heer Wiel Dumoulin
Postbus 56
6270 AB Gulpen

Mechelen, 18 maart 2014

Betreft: Inspraakreactie

Geachte heer Dumoulin,

Naar aanleiding van de bekendmaking van de gemeente Gulpen-Wittern wil ik graag reageren op het voorontwerpbestemmingsplan fietspaden Epen-Mechelen.

- Is het mogelijk om in het huidige voorstel een 30km zone in te passen vanaf de komgrens Mechelen?
- Indien het voorontwerp is aangenomen komt er nog een inspraak- en/of voorlichtingsbijeenkomst?
- Worden wij op de hoogte gehouden m.b.t. de aanvang en duur van het traject?
- Blijft het traject de hele periode (deels) bereikbaar?
- Wordt er binnen de kom met geluidsarm asfalt gewerkt?

Vertrouwende op uw reactie onderteken ik,
met vriendelijke groet,


Charles Boot
Eperweg 6
6281 NA Mechelen

GEMEENTE GULPEN-WITTEM			
Poststuk nr.			
18 MRT 2014			
Zaak.nr.			
Burg.	Secr.	Behand.	Kopie
		BPRD	BPL2D

Mechelen , maandag 8 september 2014.

Aan de gemeenteraad van de gemeente Gulpen-Wittem

Postbus 56 , 6270 AB te Gulpen .

Betreft : Ontwerp bestemmingsplan Fietspaden Epen – Mechelen.

I.14.05506

Namens de bewoners rondom de Bovenste Molen en de Eperweg vragen wij U om in een extra verkeersbesluit, de voorgenomen uitvoering van bovenstaande weg als 80 km weg , te wijzigen in een weg waarop maximaal 60 km is toegestaan.

Wij hebben eerder al bij de ter inzage legging van het voorontwerpbestemmingsplan onze mening en argumenten voor verlaging van de maximale snelheid uiteengezet. Op pagina 52 van het huidige ontwerpbestemmingsplan vindt U onze eerdere brief en op pagina 45 de formele reactie , ingegeven door het huidige GGVP.

Onze argumenten mbt verkeersveiligheid , geluidsoverlast , toeristische aantrekkelijkheid blijven nog steeds van kracht maar bovendien is de weg zo bochtig dat 80 km rijden en inhalen zonder risico's , haast onmogelijk is.

Ergo , er ligt een mooi plan , de gescheiden fietspaden en wandelstrook zijn een grote verbetering maar nu de snelheid nog terugbrengen en de weg wordt optimaal.

Wij verzoeken U om een extra verkeersbesluit te nemen om dit onderdeel in het plan aan te passen .

Met vriendelijke groet ,

Namens de bewoners H.A.M. van de Wiel , Eperweg 21 B, 6281 NA Mechelen.

(Handwritten signatures and notes at the bottom of the page)