

**TOELICHTING**

**VAN HET**

**ONTWERP BESTEMMINGSPLAN**

**BUITENGEBIED: FIETSPAD MIDDENWEG  
ANDEL-VEEN**

**GEMEENTE ALTENA**

Opdrachtnummer : 84.39

IDnr. : NL.IMRO.1959.BuiBP121Midwegong-ON01

Datum : december 2023

Versie : 4

Auteurs : mRO b.v.

Vastgesteld d.d. :

## INHOUD VAN DE TOELICHTING

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b> .....	<b>3</b>
1.1	Aanleiding en doel.....	3
1.2	Ligging en begrenzing plangebied .....	4
1.3	Huidig planologisch kader .....	4
1.4	Opzet van de toelichting .....	7
<b>2</b>	<b>BESTAANDE SITUATIE</b> .....	<b>8</b>
2.1	Inleiding .....	8
2.2	Ontstaansgeschiedenis .....	8
2.3	Huidige situatie plangebied .....	9
<b>3</b>	<b>BELEIDSKADER</b> .....	<b>13</b>
3.1	Inleiding .....	13
3.2	Rijksbeleid .....	13
3.3	Provinciaal beleid.....	16
3.4	Gemeentelijk beleid.....	23
<b>4</b>	<b>NIEUWE SITUATIE</b> .....	<b>29</b>
4.1	Het initiatief .....	29
4.2	Vertaling bestemmingsplan .....	37
<b>5</b>	<b>MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN</b> .....	<b>39</b>
5.1	Inleiding .....	39
5.2	Geluid .....	39
5.3	Bodem.....	41
5.4	Water .....	43
5.5	Luchtkwaliteit.....	50
5.6	Externe veiligheid .....	51
5.7	Ecologie.....	54
5.8	Archeologie.....	57
5.9	Cultuurhistorie.....	61
5.10	Niet gesprongen explosieven .....	63
5.11	Toetsing aan m.e.r.-wetgeving .....	65
<b>6</b>	<b>JURIDISCHE ASPECTEN</b> .....	<b>67</b>
6.1	Algemeen .....	67
6.2	Opbouw regels en verbeelding.....	68
<b>7</b>	<b>ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID</b> .....	<b>73</b>
<b>8</b>	<b>MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID</b> .....	<b>74</b>
8.1	Participatie.....	74
8.2	Inspraak .....	74
8.3	Vooroverleg ex art. 3.1.1 Bro .....	74
8.4	Ontwerpbestemmingsplan.....	74
	<b>BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING</b> .....	<b>1</b>
Bijlage 1	Akoestisch onderzoek .....	2
Bijlage 2	Gecombineerd (water)bodemonderzoek en verhardingsonderzoek .....	3
Bijlage 3	Waterhuishoudkundig plan .....	4

Bijlage 4	Ecologisch onderzoek .....	5
Bijlage 5	Stikstofdepositieonderzoek.....	6
Bijlage 6	Archeologisch bureau- en booronderzoek.....	7
Bijlage 7	Historisch Vooronderzoek - Niet Gesprongen Explosieven.....	8
Bijlage 8	Projectgebonden Risicoanalyse – Niet Gesprongen Explosieven.....	9
Bijlage 9	Nota van inspraak en wettelijk vooroverleg .....	10

# 1 INLEIDING

## 1.1 AANLEIDING EN DOEL

De gemeente Altena is voornemens om langs de Middenweg/Veensesteeg tussen Andel en Veen een fietspad te realiseren. Het gaat om een vrijliggend fietspad tussen de aansluiting van de Middenweg met de Neer-Andelseweg en de kruising van de Veensesteeg met de Zoutendijk/Verre Weide. Het beoogde tracé van het fietspad ligt aan de noordzijde van de Middenweg/Veensesteeg en heeft een lengte van circa 2,5 kilometer. Het vrijliggende fietspad dient om de verkeersveiligheid te verbeteren. Thans maken fietsers en het gemotoriseerd verkeer gebruik van dezelfde rijbaan. Hiervoor zijn op de Middenweg/Veensesteeg fietssuggestiestroken aangebracht. Deze worden door de gebruikers echter als onveilig ervaren. Ook is de veiligheid van fietsers in het gedrang door zwaar landbouw- en vrachtverkeer. De realisatie van het fietspad is één van de projecten die in de nieuwe gemeentelijke Mobiliteitsvisie 2040 is opgenomen.

De realisatie van het vrijliggende fietspad past niet binnen de ter plaatse geldende bestemmingsplannen. Om de aanleg van het fietspad planologisch-juridisch mogelijk te maken, dient daarom een nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden. Het voorliggende bestemmingsplan 'Buitengebied: fietspad Middenweg Andel-Veen' voorziet hierin.

### *Voorgeschiedenis*

De aanleg van een fietspad langs de Middenweg/Veensesteeg kent reeds een lange voorgeschiedenis. Al in 2012 werd onderzoek gedaan naar de aanleg van een fietspad en bleek dit de 'optimale' oplossing te zijn voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Uit kostenoverwegingen werd toen echter niet gekozen voor de aanleg van een fietspad, maar voor het treffen van maatregelen aan de weg om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit heeft geleid tot de huidige situatie met fietssuggestiestroken. De gemeenteraad van Altena heeft op 16 juni 2020 een motie aangenomen waarin het college van burgemeester en wethouders wordt opgedragen om met een voorstel te komen voor de realisatie van een vrijliggend fietspad. Naar aanleiding van de motie is onderzoek verricht naar de mogelijkheden voor aanleg van een fietspad in de vorm van een variantenstudie. Hieruit bleek dat een fietspad aan de noordzijde van de Middenweg/Veensesteeg de voorkeur heeft.

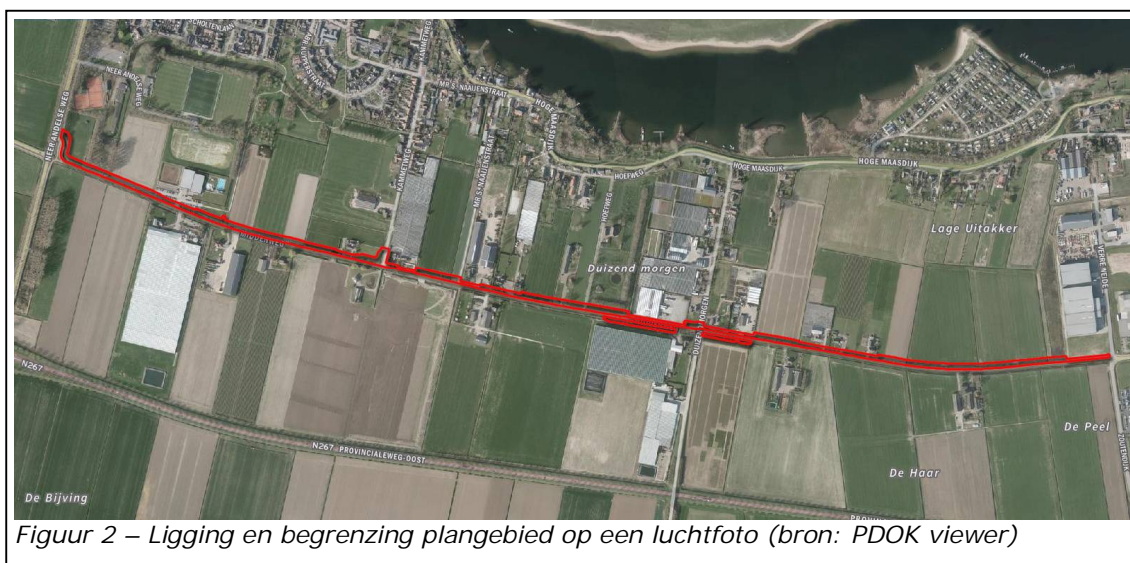


Op 15 december 2020 besloot de raad daarom om voorlopig te kiezen voor verdere planvorming en voorbereiding van realisatie van een fietspad aan de noordzijde van de Middenweg/Veensesteeg. Vervolgens is voor een fietspad aan de noordzijde een verkeersveilige uitwerking gemaakt in de vorm van een definitief ontwerp. De raad heeft op 28 september 2021 definitief besloten tot de aanleg van een fietspad aan de noordzijde door het definitieve ontwerp vast te stellen en krediet beschikbaar te stellen voor de realisatie.

## 1.2 LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED

Het beoogde tracé voor het fietspad ligt direct ten noorden van de Middenweg/Veensesteeg, tussen de aansluiting van de Middenweg met de Neer-Andelseweg in Andel en de kruising van de Veensesteeg met de Zoutendijk/Verre Weide in Veën. Dit tracé kruist twee wegen, de Kammetweg en Duizendmorgen. Het tracé heeft een lengte van circa 2,5 kilometer. Het plangebied omvat de gronden van dit tracé, inclusief bermen, watergangen en perceelsootsluitingen. De zuidgrens van het plangebied wordt gevormd door de rijbaan van de Middenweg/Veensesteeg. Ter hoogte van de kruising met de Duizendmorgen zijn ook enkele te verbreden bestaande watergangen aan de zuidzijde van de Middenweg in het plangebied opgenomen. De begrenzing aan de noordzijde wordt bepaald door landbouwgronden en percelen die langs deze wegen liggen, zoals woonpercelen en (agrarische)bedrijfspcelen. Logischerwijs vormen de Neer-Andelseweg en Zoutendijk/Verre Weide respectievelijk de west- en oostgrens van het plangebied.

De ligging en begrenzing van het plangebied is in figuur 1 en 2 weergegeven.



Figuur 2 – Ligging en begrenzing plangebied op een luchtfoto (bron: PDOK viewer)

## 1.3 HUIDIG PLANOLOGISCH KADER

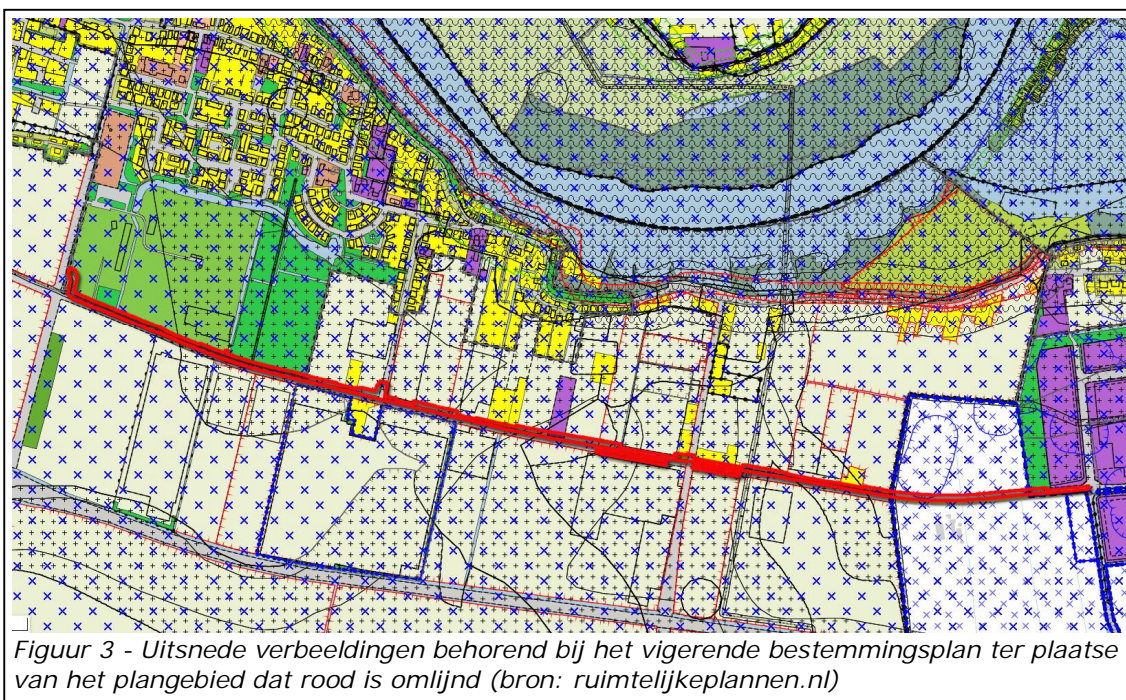
### 1.3.1 Geldende bestemmingsplannen

Voor het plangebied zijn verschillende vigerende bestemmingsplannen van toepassing. Het betreft de volgende plannen:

- Bestemmingsplan 'WAAU2017', vastgesteld door de raad van de voormalige gemeente Woudrichem op 19 juni 2018;

- Bestemmingsplan 'Buitengebied Woudrichem', vastgesteld door de raad van de voormalige gemeente Woudrichem op 21 juni 2011 en onherroepelijk geworden bij uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 19 december 2012;
- Bestemmingsplan 'Buitengebied Woudrichem herziening 2018', vastgesteld door de raad van de gemeente Altena op 20 april 2021;
- 'Beheersverordening Altena', vastgesteld door de raad van de gemeente Altena op 24 september 2020;
- Bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Veensesteeg Noord', vastgesteld door de raad van de voormalige gemeente Aalburg op 2 juli 2013.

In figuur 3 zijn de verbeeldingen van de vigerende bestemmingsplannen in beeld gebracht met daarop de ligging van het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan.



Verder zijn er in het plangebied drie paraplubestemmingsplannen en twee facet beheersverordeningen van toepassing. Dit betreffen het 'Paraplubestemmingsplan wonen', het 'Paraplubestemmingsplan beleidsharmonisatie', het 'Paraplubestemmingsplan Archeologie', de 'Facet beheersverordening beleidsharmonisatie' en de 'Facet beheersverordening archeologie'.

### **1.3.2 De huidige bestemming(en)**

#### Bestemmingsplan 'WAAU2017'

Het bestemmingsplan 'WAAU2017' geldt ter plaatse van het meest westelijke deel van het tracé van het beoogde fietspad, ten zuidwesten van de kern Andel. Het betreft de gronden ten noorden van de huidige waterloop langs de Middenweg. In dit plan hebben de gronden ter plaatse van het tracé voor het grootste deel de bestemming 'Sport'. Gronden met de bestemming 'Sport' zijn bestemd voor sportvoorzieningen. Kleinere delen van het tracé zijn voorzien van de bestemming

'Groen' of 'Water'. Gronden met de bestemming 'Groen' zijn onder meer bestemd voor groenvoorzieningen, waterlopen, waterpartijen, waterberging en dagrecreatie. Gronden met de bestemming 'Water' zijn onder andere bestemd voor waterhuishouding, waterlopen, waterpartijen en waterberging en bruggen, stuwen en duikers.

#### Bestemmingsplan 'Buitengebied Woudrichem'

Het bestemmingsplan 'Buitengebied Woudrichem' geldt ter plaatse van het grootste deel van het plangebied, globaal gezien vanaf de Neer-Andelseweg tot aan de voormalige gemeentegrens met de voormalige gemeente Aalburg. Ter plaatse van het meest westelijke deel van het tracé van het beoogde fietspad, ten zuiden van de kern Andel, ongeveer tussen de Neer-Andelseweg en de Kammetweg, geldt dit plan alleen ter plaatse van de huidige waterloop direct ten noorden van de Middenweg. In het bestemmingsplan 'Buitengebied Woudrichem' hebben de gronden overwegend de bestemming 'Water' (vanwege de genoemde bestaande waterloop ten noorden van de Middenweg) en 'Agrarisch-1' of 'Agrarisch-2' (vanwege de aangrenzende landbouwgronden). Gronden met de bestemming 'Water' zijn onder meer bestemd voor water en waterhuishoudkundige doeleinden. Gronden met de bestemming 'Agrarisch-1' of 'Agrarisch-2' zijn onder meer bestemd voor agrarisch gebruik, het behoud en herstel van landschapswaarden, water en waterhuishoudkundige doeleinden en extensief recreatief medegebruik. Binnen het plangebied zijn ook kleine delen van woonpercelen en van een niet-agrarisch bedrijfsperceel gelegen. Deze gronden hebben respectievelijk de bestemming 'Wonen' en 'Bedrijf'. Gronden met de bestemming 'Wonen' zijn bestemd voor wonen met bijbehorende tuinen en erven en voor water en waterhuishoudkundige doeleinden. Gronden met de bestemming 'Bedrijf' zijn bestemd voor een niet-agrarisch bedrijf in de vorm van de verkoop van meubelen en antiek.

#### Bestemmingsplan 'Buitengebied Woudrichem herziening 2018'

Het bestemmingsplan 'Buitengebied Woudrichem herziening 2018' is van toepassing op dezelfde gronden als het bestemmingsplan 'Buitengebied Woudrichem'. Met dit plan zijn de regels van het bestemmingsplan 'Buitengebied Woudrichem' op diverse punten gewijzigd en aangevuld. Ook heeft dit plan op een aantal percelen de bestemming uit het bestemmingsplan 'Buitengebied Woudrichem' gewijzigd. Ter plaatse van het tracé van het beoogde fietspad is dit echter niet het geval. Hier zijn de bovengenoemde bestemmingen uit het bestemmingsplan buitengebied dan ook nog onverkort van kracht, waarbij uiteraard wel de wijzigingen en aanvullingen van de regels gelden die met het bestemmingsplan 'Buitengebied Woudrichem herziening 2018' zijn doorgevoerd.

#### 'Beheersverordening Altena'

De 'Beheersverordening Altena' geldt ter plaatse van het oostelijk deel van het tracé van het beoogde fietspad, tussen de gemeentegrens van de voormalige gemeenten Woudrichem en Aalburg en het bedrijventerrein Veensesteeg-Noord. De beheersverordening bepaalt dat ter plaatse van deze gronden de voorschriften en plankaarten van de bestemmingsplannen 'Buitengebied, herziening 1999' en 'Buitengebied, herziening 2009' van de voormalige gemeente Aalburg van toepassing zijn. In deze plannen hebben de gronden de bestemming 'Agrarisch gebied met landschapswaarden'. Deze gronden zijn bestemd voor agrarische bedrijvigheid en de instandhouding van de aldaar voorkomende danwel daaraan eigen landschapswaarden, waaronder in ieder geval begrepen de landschapswaarde openheid, alsmede voor water en waterhuishoudkundige doeleinden.

### Bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Veensesteeg Noord'

Het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Veensesteeg Noord' geldt ter plaatse van het meest oostelijke deel van het tracé van het beoogde fietspad, tussen de westgrens van het bedrijventerrein Veensesteeg Noord en de Zoutendijk/Verre Weide. In dit plan hebben de gronden ter hoogte van het tracé van het fietspad de bestemming 'Verkeer'. Deze gronden zijn onder meer bestemd voor de afwikkeling van het verkeer, wandel- en fietspaden en waterhuishoudkundige doeleinden. Gezien het gegeven dat deze gronden reeds bestemd zijn voor fietspaden, is de aanleg van een fietspad hier al mogelijk. Om het fietspad in zijn geheel binnen één planologisch regime te laten vallen en voor de overzichtelijkheid is ervoor gekozen om deze gronden ook mee te nemen in het nieuwe bestemmingsplan voor het fietspad.

### Paraplubestemmingsplannen en Facet beheersverordeningen

De paraplubestemmingsplannen 'wonen', 'beleidsharmonisatie' en 'archeologie' en de facet beheersverordeningen 'beleidsharmonisatie' en 'archeologie' bevatten alleen regels voor bepaalde thema's, zoals wonen en archeologie.

#### **1.3.3 Afwijking ten opzichte van het vigerend bestemmingsplan**

Uit het voorgaande volgt dat de gronden waarop het fietspad is gepland, niet zijn bestemd voor een fietspad, behoudens de gronden die gelegen zijn ter plaatse van het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Veensesteeg Noord'. De realisatie van het fietspad, met bijbehorende bermen, waterlopen en perceelsontsluitingen, is binnen deze bestemmingen niet toegestaan. Om de aanleg van het fietspad planologisch-juridisch mogelijk te maken dient dan ook het bestemmingsplan te worden herzien. Het onderhavige bestemmingsplan voorziet hierin.

## **1.4 OPZET VAN DE TOELICHTING**

De toelichting is verder als volgt opgebouwd.

Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige situatie van het plangebied. Het van toepassing zijnde beleid op zowel rijks-, provinciaal-, en gemeentelijk niveau wordt in hoofdstuk 3 verwoord.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 een beschrijving van het plan opgenomen, waarna in hoofdstuk 5 wordt ingegaan op een aantal relevante milieu- en omgevingsaspecten, ook wel de randvoorwaarden van het plan genoemd.

In hoofdstuk 6 'Juridische aspecten' wordt een toelichting op de verbeelding en de planregels gegeven, waarna in hoofdstuk 7 de economische uitvoerbaarheid van het plan volgt.

Tot slot beschrijft hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan (resultaten van de inspraak en het wettelijke vooroverleg over het plan).



## 2 BESTAANDE SITUATIE

### 2.1 INLEIDING

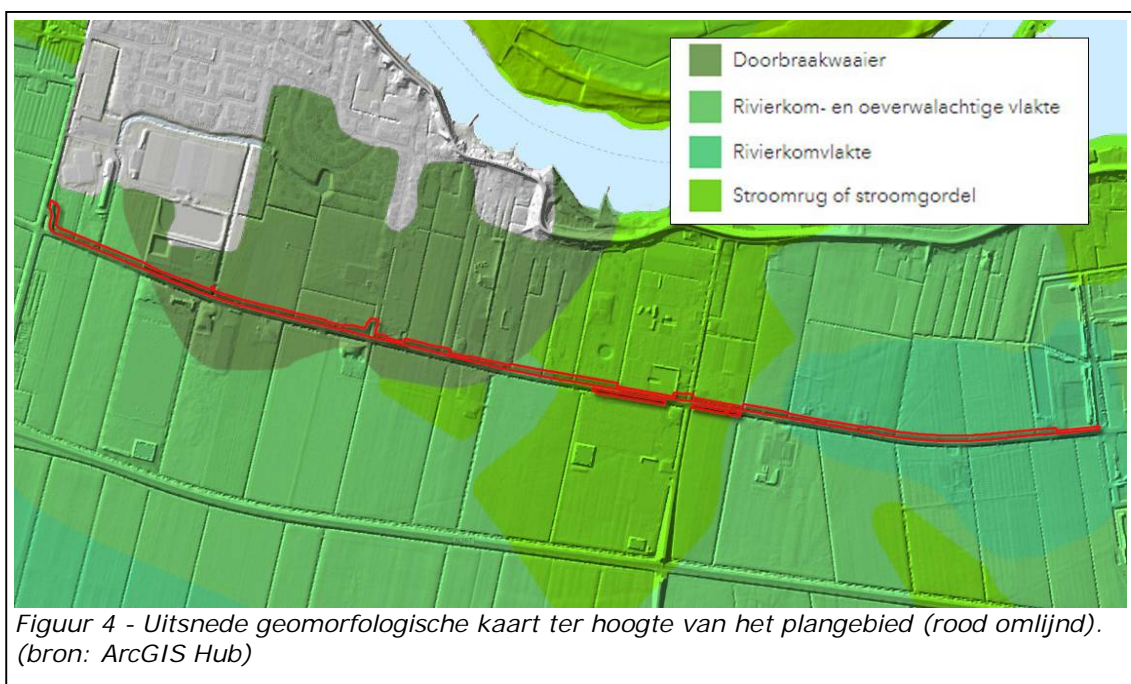
In dit hoofdstuk wordt eerst ingegaan op de ontstaansgeschiedenis van het plangebied en omgeving. Vervolgens wordt de huidige situatie van het plangebied beschreven.

### 2.2 ONTSTAANSGESCHIEDENIS

De ontstaansgeschiedenis van het plangebied en omgeving is af te lezen aan de geografische bodemopbouw. De bodem vormt letterlijk de basis voor de menselijke activiteiten die tot ontplooiing zijn gekomen. Het plangebied ligt in het rivierengebied. Kenmerkend voor de bodemopbouw in dit gebied is het voorkomen van stroomruggen en komgronden.

De stroomruggen laten het beloop van (vroegere) rivieren zien. Het zijn de hoger gelegen delen in het landschap, ontstaan vanuit het zwaardere zandige materiaal dat dicht bij de rivieren werd afgezet. Deze hogere gronden vormden - al vanaf de Romeinse tijd - de eerste vestigingsplaatsen voor de mens. Men vestigde zich op de flanken van de stroomruggen, die zelf gebruikt werden voor bouwland, boomgaarden en weidegrond. Ter bescherming tegen het water werden terpen aangelegd en gebieden bedijkt. Het verkavelingspatroon op de stroomruggen bestond uit een onregelmatig blokpatroon dat zich voegde naar de vorm van de stroomrug.

De komgebieden zijn de lagergelegen gebieden tussen de stroomruggen. Hier zette de rivier de lichtere (klei)deeltjes af. Op sommige plaatsen kon het water niet weg en ontstond veen. Door de hoge grondwaterstanden en zware kleigronden waren deze gebieden lange tijd alleen maar als weidegebied in gebruik. Waar zelfs



beweiding niet mogelijk was ging men over tot de aanplant van bos (griend) of de aanleg van een eendenkooi. De komgronden kenmerken zich vanwege hun natheid door grote openheid: bebouwing kwam nauwelijks voor. Het verkavelingspatroon in de komgebieden bestond uit een onregelmatige slagenverkaveling.

Door de ruilverkaveling in de vorige eeuw en de verdergaande verstedelijking is het onderscheid tussen de stroomruggen en de komgebieden minder geworden. De komgebieden werden beter ontwaterd waardoor bewoning en akkerbouw mogelijk werd. De kavelmaten zijn vergroot en de kavels zijn regelmatig van vorm geworden. Veel beplanting – vroegere veekeringen - langs perceelgrenzen is verdwenen. Het wegenpatroon is aangepast en wegen zijn verhard. Langs de nieuwe wegen is vaak beplanting aangebracht.

### **2.3 HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED**

Het plangebied is gelegen in het buitengebied van de gemeente Altena. Het omvat een smalle strook grond die direct ten noorden van de Middenweg/Veensesteeg gelegen is, tussen de Neer-Andelseweg in Andel en de Verre Weide/Zoutendijk in Veen. De directe omgeving van het plangebied kenmerkt zich door een landelijk karakter. Ten noorden en zuiden van de Middenweg/Veensesteeg liggen landbouwgronden. Langs de wegen bevinden zich (agrarische) bedrijven en woningen, veelal op solitair gelegen percelen.

Het plangebied bestaat in de huidige situatie uit de noordelijke berm langs de Middenweg/Veensesteeg en de waterloop die hierlangs aanwezig is, alsmede de direct daaraan grenzende gronden. Deze laatste gronden bestaan hoofdzakelijk uit landbouwgronden. Daarnaast betreft het gronden die behoren tot voortuinen bij woningen of die deel uitmaken van bedrijfserven. In het meest westelijke deel van het plangebied gaat het ook om gronden bij het zwembad AquaAltena dat zuiden van de kern Andel gelegen is.

De Middenweg en de in het verlengde daarvan gelegen Veensesteeg verbinden de kernen Andel en Veen met elkaar. Deze wegen vormen echter niet de hoofdverbinding tussen de kernen. De zuidelijk gelegen Provincialeweg-Oost (N267) is de hoofdverbinding. Desondanks vormen de Middenweg/Veensesteeg een belangrijke oost-west verkeersader. Het is een belangrijke fietsroute voor scholieren en de wegen worden veel gebruikt door landbouwverkeer. Ook gaan er twee buslijnen over de wegen. Haltes zijn aanwezig bij de aansluiting met de Kammetweg en de Duizendmorgen. Daarnaast hebben de wegen een ontsluitende functie voor de daaraan gelegen woon- en bedrijfspercelen, landbouwgronden en het zwembad AquaAltena. Verder vervullen de wegen een ontsluitende functie voor het oostelijk deel van de kern Andel vanwege de aansluiting van de Kammetweg op de Middenweg. De Kammetweg is een noord-zuid verbinding tussen de Hoge Maasdijk, die langs de noordkant van Andel loopt, en de Middenweg en doorkruist het oostelijk deel van Andel.

De Middenweg en Veensesteeg bestaan uit twee rijbanen. Er geldt een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur. Fietsers en gemotoriseerd verkeer maken gebruik van dezelfde rijbaan. Op de Middenweg/Veensesteeg zijn wel fietssuggestiestroken aanwezig.

Landschappelijk gezien doorkruist het plangebied van west naar oost zowel stroomruggen als komgebieden. Kenmerkend voor het landschap is het strakke en regelmatige wegen- en verkavelingspatroon. Dit verkavelingspatroon manifesteert zich door langgerekte noord-zuid gerichte percelen haaks op de Middenweg/Veensesteeg met daartussen sloten. Daarmee is sprake van een rationele structuur. Ten oosten van de Duizendmorgen kenmerkt het landschap zich ook door het overwegend open karakter. Westelijk van de Duizendmorgen is het landschap in de loop der jaren steeds meer verdicht met agrarische bedrijfsbebouwing.

Op de woon- en bedrijfspercelen die langs de Middenweg/Veensesteeg gelegen zijn, bevindt zich bebouwing. Hoewel het plangebied ook gronden bevat die thans deel uitmaken van woon- en bedrijfspercelen, is hierop geen bebouwing aanwezig.

Langs de Middenweg/Veensesteeg is in beperkte mate beplanting aanwezig. Aan de zuidzijde van het meest oostelijke deel van de Middenweg staat jonge laanbeplanting. Verder bevinden zich hier en daar solitaire bomen en bosschages/hagen langs de wegen. Het beplantingsbeeld wordt met name bepaald door opgaande erfbeplanting op de woon- en bedrijfspercelen langs de wegen.

Bijgaande figuren en foto's geven een impressie van de huidige situatie van het plangebied en directe omgeving.



*Figuur 5 - Ligging plangebied op een luchtfoto, westelijk deel*



Figuur 6 - Ligging plangebied op een luchtfoto, oostelijk deel



Figuur 7 – Bestaande situatie Middenweg nabij zwembad AquaAltena (bron: Google streetview)



*Figuur 8 – Bestaande situatie Middenweg (bron: Google Streetview)*



*Figuur 9 – Bestaande situatie Middenweg (bron: Google Streetview)*



*Figuur 10 – Bestaande situatie Veensesteeg (bron: Google Streetview)*

## 3 BELEIDSKADER

### 3.1 INLEIDING

Op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau is veel beleid geformuleerd dat voor het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen van belang is. De meest relevante beleidsaspecten die betrekking hebben op het plangebied worden in dit hoofdstuk uiteengezet.

Onderscheid is aangebracht in rijksbeleid (paragraaf 3.2), provinciaal beleid (paragraaf 3.3) en gemeentelijk beleid (paragraaf 3.4).

### 3.2 RIJKSBELEID

#### **3.2.1 Nationale Omgevingsvisie**

De kaders van het rijksbeleid op het gebied van de fysieke leefomgeving zijn opgenomen in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). De NOVI is op 11 september 2020 vastgesteld en is vanaf 12 februari 2021 bindend voor het Rijk als geldende visie onder Wet ruimtelijke ordening. De NOVI vervangt daarmee de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012).

Met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Nederland staat immers voor een aantal urgente opgaven, die zowel lokaal, nationaal als wereldwijd spelen. Het zijn grote en complexe opgaven op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. Deze opgaven zullen Nederland flink veranderen.

De toenemende druk op de fysieke leefomgeving vraagt daarbij om een actiever Rijksoverheid. De NOVI stelt een integrale aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisatie, en met meer regie vanuit het Rijk. Regie vanuit het Rijk betekent echter niet het centraliseren van taken en verantwoordelijkheden; wel het geven van richting op grote opgaven en regie op goed samenspel, zowel publiek als publiek/privaat.

In de NOVI zijn de genoemde opgaven samengevat in vier prioriteiten:

1. ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. een duurzaam en economisch groeipotentieel;
3. sterke en gezonde steden en regio's;
4. toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Om dit te bereiken worden 21 nationale belangen benoemd in de NOVI waarop de nationale overheid zich richt. Deze hebben onder andere betrekking op het zorgdragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften, het waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem, het beperken van klimaatverandering, het waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen, het behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang en het verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit. Deze 21 nationale belangen hebben ook een relatie met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), zie ook paragraaf 3.2.2.

### Relatie met het plangebied

Voor de ontwikkelingen in het plangebied, de realisatie van een vrijliggend fietspad langs de Middenweg/Veensesteeg, zijn met name de volgende nationale belangen relevant:

#### *Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem*

Zonder een goed functionerend mobiliteitssysteem komen de economie en samenleving letterlijk tot stilstand. Het economische en sociale belang is gediend bij een goede bereikbaarheid op alle schaalniveaus. Het in samenhang functioneren van het totale systeem van wegen, spoorwegen, vaarwegen, infrastructuur voor lopen en fietsen, multimodale knooppunten en stations, havens en luchthavens, ook op de lange termijn, is een nationaal belang. Het verkeer en het vervoer van personen en goederen moeten veilig en betaalbaar zijn, betrouwbare, acceptabele reistijden en reisalternatieven bieden en zo min mogelijk negatieve effecten op de omgeving veroorzaken. De opgave bestaat uit:

1. Het slim en veilig inrichten van de (verkeers)ruimte. Iedereen moet veilig gebruik kunnen maken van de verschillende netwerken en vervoerswijzen. Dat vergt sociale veiligheid, verkeersveiligheid en veiligheid van de infrastructuur zelf;
2. Het voorkomen en oplossen van de (voorziene) knelpunten op weg, spoor en water. Dit vergt onder andere het beter benutten, uitbreiden en goed verknopen van de verschillende netwerken, waaronder onder andere ook voetgangers- en fietsnetwerken;
3. Het behalen van de doelstellingen voor de uitstoot van CO<sub>2</sub>(-equivalenten), vastgelegd in het Klimaatakkoord. Ook is de ambitie om de uitstoot van fijnstof en andere luchtvervuilende stoffen door mobiliteit terug te dringen.

De realisatie van een vrijliggend fietspad langs de Middenweg/Veensesteeg sluit aan op dit nationale belang. Het fietspad verbetert de verkeersveiligheid, versterkt het fietsnetwerk en stimuleert het fietsgebruik en daarmee schone mobiliteit.

#### *Overig*

In de NOVI worden geen specifieke uitspraken gedaan met betrekking tot het plangebied. Wel is in het algemeen 'het realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit' van belang. Ter onderbouwing hiervan wordt verwezen naar hoofdstuk 5 van deze plandoelichting.

### **3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)**

Ten behoeve van de bescherming en de verwezenlijking van de nationale belangen, worden in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) algemene regels voorgeschreven die bindend zijn voor de lagere overheden als provincie en gemeente. Hoewel in het Barro de kaderstellende uitspraken uit de voorheen geldende SVIR werden bevestigd, blijven deze ook onder de NOVI gelden. Het gaat hierbij onder meer om de volgende onderwerpen:

- Rijksvaarwegen;
- Grote rivieren;
- Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische hoofdstructuur);
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

#### Relatie met het plangebied

Het plangebied maakt geen deel uit van de bovengenoemde gebieden. Daarmee is het plan niet strijdig met het nationaal ruimtelijk belang, zoals neergelegd in het Barro.

#### **3.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking**

In artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de zogenoemde 'Ladder voor duurzame verstedelijking' opgenomen (hierna: de Ladder). Deze houdt in dat indien een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt, de behoefte aan die ontwikkeling moet worden beschreven en, indien die ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt buiten het bestaand stedelijk gebied, gemotiveerd moet worden waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Dit afwegingskader verplicht overheden tot het maken van een zorgvuldige ruimtelijke afweging bij het mogelijk maken van nieuwe stedelijke ontwikkelingen in een bestemmingsplan. Het doel is om te komen tot zorgvuldig ruimtegebruik. De Ladder is daarmee een belangrijk instrument voor een goede ruimtelijke ordening.

Een stedelijke ontwikkeling is in artikel 1.1.1 Bro gedefinieerd als een "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen".

#### Relatie met het plangebied

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de realisatie van een vrijliggend fietspad mogelijk langs de Middenweg/Veensesteeg. Uit vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat de aanleg van een weg niet wordt aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1 van het Bro (zie o.a. ECLI:NL:RVS:2015:448). Een fietspad is ook een weg, specifiek bestemd voor fietsers. Het beoogde fietspad kan bovendien ook gezien worden als onderdeel van de Middenweg/Veensesteeg. Derhalve kwalificeert de realisatie van het fietspad niet als een stedelijke ontwikkeling in de zin van het Bro. De ladder voor duurzame verstedelijking is daarom niet van toepassing.

#### **3.2.4 Waterbeleid**

Een ander belangrijk onderwerp in het rijksbeleid is duurzaam waterbeheer. De Europese Kaderrichtlijn Water, die sinds 2000 van kracht is, speelt hierbij een belangrijke rol. De richtlijn moet er immers voor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2027 op orde is. Dit betekent dat de rijksoverheid streeft naar een watersysteem dat zoveel mogelijk de natuurlijke situatie (zonder ingrepen van de mens) benadert. Het streven is onder andere gericht op het behouden en vergroten van de ruimte voor water, waar mogelijk vasthouden van water en verbetering van de waterkwaliteit. De waterbeheerders spelen hierbij een belangrijke rol.

In ruimtelijke plannen, waaronder het bestemmingsplan, moet een waterparagraaf worden opgenomen. In paragraaf 5.5 van deze plantoelichting wordt hier nader op ingegaan.



### 3.3 PROVINCIAAL BELEID

#### **3.3.1 Omgevingsvisie Kwaliteit van Brabant**

Op 14 december 2018 hebben Provinciale Staten van Noord-Brabant de Brabantse Omgevingsvisie 'De kwaliteit van Brabant – Visie op de Brabantse leefomgeving' vastgesteld. Met deze omgevingsvisie geeft de provincie, vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet, richting aan wat zij voor Brabant wil bereiken en biedt daarmee handvatten voor haar handelen in de praktijk. De provincie streeft ernaar dat deze visie, hoewel formeel alleen zelfbindend, Brabant samenbindt.

Met de omgevingsvisie formuleert de provincie haar ambitie: hoe moet de Brabantse leefomgeving er in 2050 uitzien? En daarbij stelt zij mobiliserende tussendoelen: wat willen we in 2030 voor elkaar hebben om die ambitie te verwezenlijken?

#### Eén basisopgave en vier hoofdogaven

De Omgevingswet heeft als doel een balans te vinden tussen beschermen (veilig, gezond met waarborg voor omgevingskwaliteit inclusief natuur) en benutten (optimaal gebruik en ontwikkelen van de leefomgeving om maatschappelijke behoeften te vervullen). Met de Omgevingsvisie geeft de provincie aan wat zij belangrijk vindt voor de verbetering en duurzame ontwikkeling van de leefomgeving van de inwoners van Brabant. De focus ligt daarbij op de vier hoofdogaven voor de middellange en lange termijn:

- Werken aan de Brabantse energietransitie;
- Werken aan een klimaatproof Brabant;
- Werken aan de slimme netwerkstad;
- Werken aan een concurrerende, duurzame economie.

Het gaat om grote maatschappelijke opgaven die niet los van elkaar te zien zijn, maar die -vanuit de basis- met elkaar zijn verbonden. Het zijn urgente opgaven die raken aan de essentie van de omgevingsvisie: de visie als inspirerend eindbeeld en mobiliserende strategie.

De visie geeft daarbij richting aan deze opgaven vanwege de ingrijpende veranderingen waarmee zij gepaard gaan. Extra focus op deze hoofdogaven is nodig om een goede basis met een goede omgevingskwaliteit te behouden. De provincie heeft daarom de volgende basisopgave in de Omgevingsvisie benoemd: werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit. Voor de feitelijke realisering spelen gemeenten en initiatiefnemers de hoofdrol. Met het voorliggende plan wordt de aanleg van een vrijliggend fietspad beoogd langs de Middenweg/Veensesteeg. Dit sluit aan bij de basisopgave uit de Omgevingsvisie. Het fietspad zorgt voor een verbetering van de verkeersveiligheid, de gezondheid (fietsgebruik wordt aantrekkelijker) en daarmee de omgevingskwaliteit.

#### Uitwerking in programma's en verordening

De Omgevingsvisie bevat geen sectorale beleidsdoelen. De concrete doelen, voor bijvoorbeeld natuur, water, veiligheid, milieu, mobiliteit en ruimtelijke kwaliteit, staan nu nog in de bestaande plannen van de provincie (PMWP, Structuurvisie RO, BRUG, PVVP). Grote delen van die beleidsplannen horen vanuit het systeem van de Omgevingswet straks (soms verplicht) thuis in een programma. De provincie stemt de komende tijd dit sectorale beleid af op de weg die met de Omgevingsvisie is

ingeslagen. Beleid en maatregelen worden uitgewerkt in programma's en waarden worden beschermd via de omgevingsverordening.

### **3.3.2 Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant**

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben op 1 oktober 2010 de Structuurvisie ruimtelijke ordening vastgesteld. Deze structuurvisie is op 1 januari 2011 in werking getreden.

Op 7 februari 2014 stelden Provinciale Staten van Noord-Brabant de 'Structuurvisie 2010 – partiële herziening 2014' vast. Deze herziening is op 19 maart 2014 in werking getreden en is een gedeeltelijke actualisatie van de visie die in 2010 werd vastgesteld.

De structuurvisie beschrijft de ambities van de provincie in het ruimtelijke beleid tot 2025. Deze ambities zijn vervolgens in de Interim omgevingsverordening (zie paragraaf 3.3.3) concreet uitgewerkt.

De provincie streeft naar een concentratie van verstedelijking, robuuste en aaneengesloten natuurgebieden, concentratiegebieden voor glastuinbouw en intensieve veehouderijen en voldoende ruimte voor waterberging nu en in de toekomst. De provincie wil duurzaam en zuinig omgaan met de leefomgeving en de ruimte, een goede relatie creëren tussen wonen en werken in de stedelijke omgeving en een groene landelijke omgeving daarbuiten.

In haar ruimtelijke beleid kiest de provincie tot 2025 voor de verdere ontwikkeling van gevarieerde en aantrekkelijke woon-, werk- en leefmilieus en een kennisinnovatieve economie met als basis een klimaatbestendig en duurzaam Brabant. Het principe van behoud en ontwikkeling van het landschap is in deze structuurvisie de rode draad die de ruimtelijke ontwikkelingen stuurt. Het vrijliggende fietspad langs de Middenweg/Veensesteeg dat door het voorliggende plan mogelijk wordt gemaakt, levert een bijdrage aan een aantrekkelijk woon- en leefmilieu en een duurzaam Brabant. Het nieuwe fietspad zal het gebruik van de fiets en daarmee duurzame mobiliteit stimuleren. Het pad verbetert de verkeersveiligheid en versterkt het fietsnetwerk, hetgeen de aantrekkelijkheid van het woon- en leefmilieu ten goede komt.

De structuurvisie is samen met de Interim omgevingsverordening (zie paragraaf 3.3.3) een middel om de provinciale ruimtelijke visie op Brabant te realiseren en een belangrijk toetsingskader voor nieuwe ruimtelijke initiatieven.

### **3.3.3 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant**

Op 25 oktober 2019 hebben Provinciale Staten van Noord-Brabant de Interim omgevingsverordening vastgesteld, welke op 5 november 2019 in werking is getreden. Sindsdien is de verordening enkele malen op onderdelen aangepast. De Interim omgevingsverordening (IOV) betreft een samenvoeging van verschillende regelingen op provinciaal niveau met betrekking tot de fysieke leefomgeving. Dit betekent dat de regels betrekking hebben op milieu, natuur, ruimtelijke ordening, water, bodem en wegen. De IOV is daarbij een eerste stap op weg naar een definitieve omgevingsverordening, die op grond van de Omgevingswet verplicht is voor provincies.

De IOV is beleidsneutraal van karakter. Dat betekent dat er geen nieuwe beleidswijzigingen zijn doorgevoerd, behalve als deze voortvloeien uit vastgesteld

beleid zoals de omgevingsvisie. In principe zijn de huidige regels gehandhaafd met het huidige beschermingsniveau.

De beleidsneutrale omzetting betekent overigens niet dat er in het geheel geen wijzigingen ten opzichte van de huidige verordeningen zijn verwerkt.

Belangrijke uitgangspunten vanuit de Omgevingsvisie zijn verwerkt. De nieuwe manier van werken met diep, rond en breed kijken is opgenomen en er wordt vaker een koppeling gelegd met omgevingskwaliteit.

De IOV wil goede initiatieven ondersteunen. Daarvoor sluit de IOV aan bij de nieuwe manier van werken uit de Brabantse omgevingsvisie en worden meer mogelijkheden geboden voor maatwerk. Hiertoe zijn in de omgevingsverordening in plaats van middelvoorschriften doelvoorschriften opgenomen en wordt uitgegaan van een 'ja, mits - benadering'.

Net als de voorgaande Verordening Ruimte 2014 is de IOV een juridisch bindend instrument. Niet alle onderwerpen lenen zich voor opname in de verordening, daarom heeft de provincie op basis van de provinciale belangen een selectie gemaakt van geschikte onderwerpen. In het algemeen zijn dit onderwerpen met heldere criteria en een zwaarwegend provinciaal belang.

### ***Relatie met het plangebied***

In relatie tot het plangebied zijn er meerdere onderwerpen uit de IOV van belang. Deze komen hieronder aan de orde aan de hand van de volgorde van de artikelen.

#### *Artikel 3.5 zorgplicht voor een goede omgevingskwaliteit*

##### *Lid 1*

*Een bestemmingsplan geeft bij de evenwichtige toedeling van functies zoals opgenomen in hoofdstuk 3 Instructieregels aan gemeenten invulling aan een goede omgevingskwaliteit met een veilige, gezonde leefomgeving.*

##### *Lid 2*

*Voor een goede omgevingskwaliteit en een veilige, gezonde leefomgeving wordt rekening gehouden met:*

- a. zorgvuldig ruimtegebruik;*
- b. de waarden in een gebied met toepassing van de lagenbenadering;*
- c. meerwaardecreatie.*

De ontwikkelingen in het plangebied voldoen hieraan. Dit wordt hieronder besproken.

#### *Zorgvuldig ruimtegebruik*

Bij de realisatie van het vrijliggende fietspad langs de Middenweg/Veensesteeg is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik. Het fietspad wordt direct ten noorden en daarmee parallel aan deze wegen aangelegd. Het fietspad wordt zo gebundeld met de bestaande infrastructuur, waardoor het ruimtebeslag zo beperkt mogelijk blijft en versnippering van het landschap wordt voorkomen.

#### *Toepassing van de lagenbenadering*

De toepassing van de lagenbenadering omvat het effect van de ontwikkelingen op de lagen in onderlinge wisselwerking met elkaar en het actief benutten van de factor tijd. Het gaat daarbij om de effecten op:

1. de ondergrond, zoals de bodem, het grondwater en archeologische waarden;
2. de netwerklaag, zoals infrastructuur, natuurnetwerk, energienetwerk, waterwegen waaronder een goede, multimodale afwikkeling van het personen- en goederenvervoer;
3. de bovenste laag zoals cultuurhistorische en landschappelijke waarden, de omvang van de functie en de bebouwing, de effecten op bestaande en toekomstige functies, de effecten op volksgezondheid, veiligheid en milieu.

### **1. De ondergrond**

De ontwikkelingen in het plangebied in relatie tot de bodem, het grondwater en archeologische waarden zijn beschreven in respectievelijk paragraaf 5.3.2, 5.4.2 en 5.8.2. Derhalve wordt hiernaar verwezen. Op basis van deze beschrijvingen kan worden geconcludeerd dat de ondergrond ter plaatse van het plangebied geen specifieke waarden kent die in de weg staan aan de voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied.

### **2. De netwerklaag**

De ontwikkelingen in het plangebied hebben een positief effect op het infrastructuurele netwerk: het nieuwe vrijliggende fietspad verbetert de verkeersveiligheid en versterkt het fietspadennetwerk. Daarnaast verbetert de doorstroming van het verkeer op de Middenweg/Veensesteeg. Alle bestaande wegenstructuren in het gebied blijven gehandhaafd. Het fietspad wordt aan de westzijde aangesloten op de bestaande fietspaden langs de Neer-Andelseweg en Parallelweg en aan de oostzijde op het bestaande fietspad langs de Veensesteeg. Op deze wijze wordt het nieuwe pad ingebed in de bestaande fietspadenstructuur en wordt de ontbrekende schakel in het fietspadennetwerk tussen de Neer-Andelseweg en Verre Weide ingevuld.

De effecten van de ontwikkelingen in het plangebied op het natuurnetwerk (Natuurnetwerk Brabant en Natura 2000) zijn beschreven in paragraaf 5.7.2. Derhalve wordt hiernaar verwezen.

De ontwikkeling van het fietspad heeft geen effecten op het energienetwerk. In het ontwerp voor het fietspad is rekening gehouden met voldoende ruimte voor kabels en leidingen. Effecten op waterwegen zijn evenmin aan de orde. Het plangebied is immers niet aan een waterweg gesitueerd. Wel zullen ten noorden van het nieuwe fietspad nieuwe watergangen worden aangelegd ter compensatie van bestaande watergangen die voor de aanleg van het fietspad zullen worden gedempt. Zo kan het waternetwerk blijven functioneren en wordt de capaciteit daarvan niet beperkt.

Concluderend kan worden gesteld dat infrastructurele, ecologische of energie- of waternetwerken niet nadelig worden beïnvloed door het plan en het plan zich goed voegt binnen deze netwerken.

### **3. De bovenste laag**

De effecten van het fietspad op cultuurhistorische waarden worden besproken in paragraaf 5.9.2. Derhalve wordt hiernaar verwezen.

Het plangebied is gelegen in een rivierenlandschap. De landschappelijke waarde ter hoogte van het tracé van het fietspad is met name gelegen in het strakke en regelmatige verkavelingspatroon en ten oosten van de Duizendmorgen tevens in het overwegend open karakter. Deze waarden worden door de aanleg van het fietspad niet onevenredig aangetast. Het fietspad wordt gesitueerd ter plaatse van

de huidige watergang langs de Middenweg/Veensesteeg. Noordelijk van het pad worden nieuwe watergangen gegraven die aansluiten op het bestaande sloten- en verkavelingspatroon. Op deze wijze wordt het pad gebundeld met de bestaande Middenweg/Veensesteeg, is het ruimtebeslag in het landschap minimaal en wordt versnippering van het landschap voorkomen. Het effect op het verkavelingspatroon is zeer gering. Dit patroon blijft behouden. Weliswaar worden de kavels iets korter, maar de schaal van het landschap is zodanig, dat dit visueel nauwelijks waarneembaar zal zijn. Het open karakter van het landschap ten oosten van de Duizendmorgen blijft intact. De realisatie van het fietspad gaat immers niet gepaard met de realisatie van bebouwing of de aanleg van opgaande beplanting.

Ten aanzien van de omvang van de functie wordt overwogen dat het fietspad zich goed voegt in de omgeving. Het pad sluit aan op bestaande fietspaden langs de Neer-Andelseweg, Parallelweg en Verre Weide. De bundeling met de Middenweg/Veensesteeg zorgt ervoor dat het ruimtebeslag beperkt blijft en de infrastructuur langs de Middenweg/Veensesteeg qua omvang niet wezenlijk anders is dan in de directe omgeving (zoals langs de Parallelweg) het geval is.

De aanleg van het fietspad heeft een positief effect op de verkeersveiligheid en volksgezondheid (fietsgebruik wordt aantrekkelijker). Voor wat betreft de effecten op andere functies en milieu wordt verwezen naar hoofdstuk 5. In dat hoofdstuk komen alle relevante milieuaspecten (o.a. geluid, luchtkwaliteit, etc.) aan de orde.

Concluderend kan worden gesteld dat de effecten van de ontwikkelingen in het plangebied op de waarden van de bovenste laag aanvaardbaar zijn en deze ontwikkelingen goed inpasbaar zijn.

#### *Meerwaarderecreatie*

Met de aanleg van het fietspad langs de Middenweg/Veensesteeg verbetert de verkeersveiligheid. Fietsgebruik wordt aantrekkelijker waardoor ook een bijdrage wordt geleverd aan de volksgezondheid en schone mobiliteit. Er is zo duidelijk sprake van meerwaarderecreatie. Opgaven op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid worden gecombineerd met opgaven op het gebied van gezondheid, duurzaamheid en klimaat.

#### *Artikel 3.9 kwaliteitsverbetering landschap*

##### *Lid 1.*

*Een bestemmingsplan dat een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt in Landelijk Gebied bepaalt dat die ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit van het gebied of de omgeving.*

##### *Lid 2.*

*Het bestemmingsplan motiveert dat de verbetering past binnen de gewenste ontwikkeling van het gebied én op welke wijze de uitvoering is geborgd door dat:*

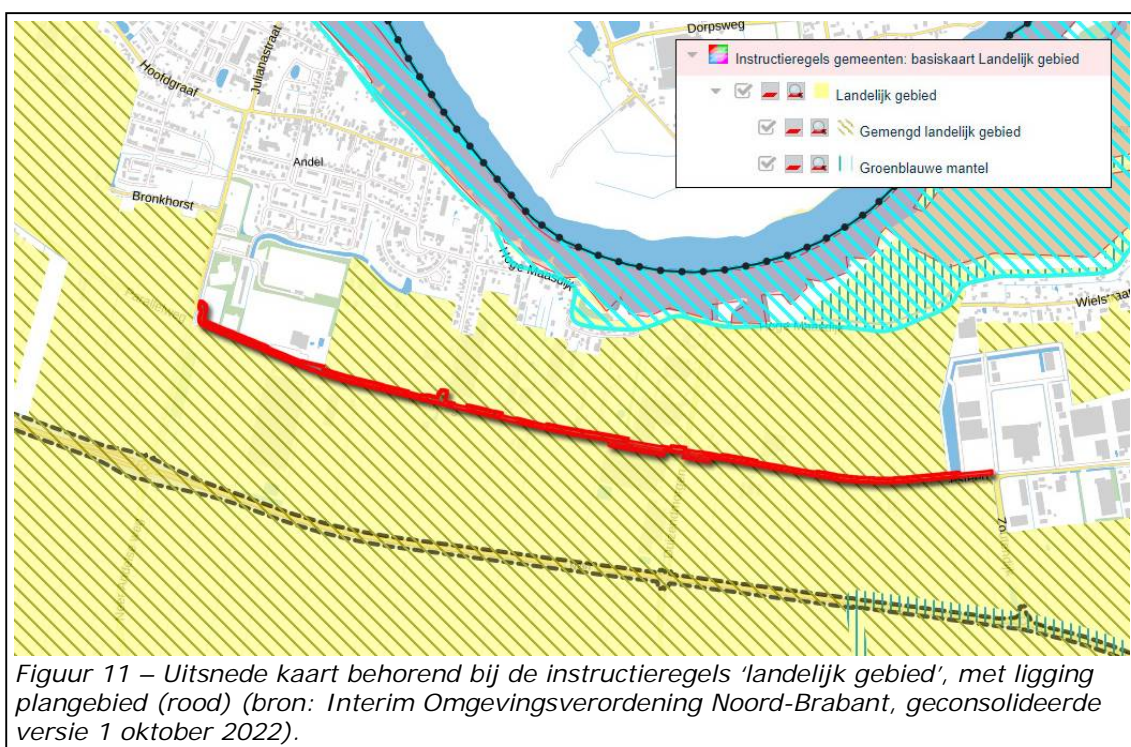
- a. dit financieel, juridisch en feitelijk is geborgd in het plan; of*
- b. de afspraken uit het regionaal overleg, bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken, worden nagekomen.*

##### *Lid 3.*

*Een verbetering van de landschappelijke kwaliteit kan mede de volgende aspecten omvatten:*

- a. de op grond van deze verordening verplichte landschappelijke inpassing;
- b. het toevoegen, versterken of herstellen van landschapselementen die een bijdrage leveren aan de versterking van de landschapsstructuur of de relatie stad-land;
- c. het behoud of herstel van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing of terreinen;
- d. het wegnemen van verharding;
- e. het slopen van bebouwing;
- f. de realisering van het Natuur Netwerk Brabant en ecologische verbindingzones;
- g. het aanleggen van extensieve recreatieve mogelijkheden.

De ontwikkelingen in het plangebied voldoen hieraan. Het beoogde fietspad ligt grotendeels binnen het Landelijk gebied. Zie figuur 11.



Voor de kwaliteitsverbetering van het landschap is een landschappelijk inpassingsplan opgesteld. Dit plan sluit aan op de in het gemeentelijk 'Landschapsbeleidsplan Land van Heusden en Altena' (2008) opgenomen ontwikkelingsrichting voor de stroomrug waar het plangebied deels onder valt. Het landschappelijk inpassingsplan is beschreven in paragraaf 4.1. Derhalve wordt daarnaar verwezen. De kern van het plan is dat langs ruim de helft van het tracé van het nieuwe fietspad wordt voorzien in de aanleg van een nieuwe vrij uitgroeiende haag. Doordat aangesloten wordt op de ontwikkelingsrichting uit het Landschapsbeleidsplan, past de kwaliteitsverbetering binnen de gewenste ontwikkeling van het gebied. Het fietspad wordt gerealiseerd door de gemeente Altena. De gemeente heeft de uitvoering van de kwaliteitsverbetering daarom in eigen hand. De uitvoering is daardoor financieel en feitelijk geborgd, mede omdat de gronden waarop de kwaliteitsverbetering plaatsvindt (gronden tussen de rijbaan van de Middenweg/Veensesteeg en het nieuwe fietspad, oftewel de huidige berm langs de weg) reeds in eigendom zijn van

de gemeente. Het voorliggende bestemmingsplan maakt op deze gronden beplanting en groenvoorzieningen mogelijk. Daarnaast is in de regels van het plan een voorwaardelijke verplichting opgenomen, waarmee de realisatie en instandhouding van de landschappelijke inpassing is gewaarborgd. De uitvoering van de kwaliteitsverbetering is daardoor ook juridisch geborgd.

#### *Artikel 3.46 Verkeersdoeleinden*

##### *Lid 1*

*Een bestemmingsplan van toepassing op Landelijk gebied kan voorzien in de nieuwe aanleg of wijziging van een gemeentelijke of Provinciale weg, inclusief de bouw van daartoe behorende kunstwerken.*

##### *Lid 2*

*Het bestemmingsplan bevat een onderbouwing:*

- a. waarom de aanleg van de weg nodig is gelet op het verkeerskundige probleem of de ontwikkelingen die plaatsvinden;*
- b. van de keuze van het tracé gelet op de verrichte onderzoeken;*
- c. van de maatregelen voor de inpassing van de weg waarbij de ontwikkeling in samenhang wordt gezien met zijn omgeving om een grotere kwaliteitswinst voor meerdere ruimtelijke functies, waaronder natuur en landschap, te bereiken;*

Het fietspad dat met het voorliggende plan langs de Middenweg/Veensesteeg mogelijk wordt gemaakt, ligt grotendeels binnen Landelijk gebied. De aanleg van het fietspad is nodig om de verkeersveiligheid te verbeteren. In de huidige situatie maken fietsers en gemotoriseerd verkeer gebruik van dezelfde rijbaan. Hiervoor zijn fietssuggestiestroken aanwezig, maar die worden door de gebruikers als onveilig ervaren. Daarnaast is de veiligheid van fietsers in het gedrag door zwaar landbouw- en vrachtverkeer. De Middenweg/Veensesteeg is een belangrijke fietsroute voor scholieren en belangrijke oost-west verbinding voor fietsers tussen de kernen Andel en Veen. Bezoekers van het zwembad Aqua Altena die per fiets komen maken ook gebruik van deze weg. De Middenweg/Veensesteeg maakt deel uit van het regionaal fietsnetwerk van de provincie Noord-Brabant. Met de aanleg van het fietspad wordt een ontbrekende schakel in dit netwerk ingevuld. Langs de Parallelweg en Neer-Andelseweg, westelijk van het tracé van het nieuwe fietspad, en langs de Veensesteeg ten oosten van de Verre Weide, oostelijk van het tracé van het nieuwe fietspad, zijn al vrijliggende fietspaden aanwezig. Het nieuwe fietspad wordt aangesloten op deze bestaande fietspaden.

Voor het beoogde tracé van het fietspad is gekozen na een variantenstudie<sup>1</sup>. In deze studie zijn een noordelijke en zuidelijke variant met elkaar vergeleken. Qua ruimtelijke ordeningsaspecten is er geen duidelijke voorkeur voor een variant, maar vanuit het aspect verkeersveiligheid wel, namelijk een fietspad aan de noordzijde van de Middenweg/Veensesteeg. Dit komt vooral door de aanwezige voorzieningen aan de noordkant van de weg, zoals de kern Andel, het bestaande vrijliggende fietspad in Veen (ten oosten van de Verre Weide) en het zwembad AquaAltena. Een fietspad aan de noordkant zorgt ervoor dat fietsers minder oversteekbewegingen hebben op de Middenweg/Veensesteeg ten opzichte van het fietspad aan de zuidkant en de huidige situatie. Hierdoor neemt het aantal conflictpunten tussen de

---

<sup>1</sup> Antegrup, 'Variantenstudie Fietspad Middenweg-Veensesteeg', 14-10-2020

fietser en automobilist af. Een vrijliggend fietspad aan de noordkant is op basis van het aspect verkeersveiligheid dan ook de meest logische keuze.

In het ontwerp van het fietspad zijn maatregelen genomen om tot een goede inpassing te komen. Allereerst wordt het fietspad gebundeld met de bestaande Middenweg/Veensesteeg. Versnippering van het landschap wordt zo voorkomen en het ruimtebeslag blijft beperkt. Daarnaast wordt het fietspad aangelegd op de gronden waar nu de waterlopen langs de Middenweg/Veensesteeg aanwezig zijn. Noordelijk van het fietspad worden nieuwe waterlopen aangelegd om het verlies van de bestaande te compenseren. Aanvankelijk was sprake van een ontwerp met een fietspad ten noorden van de bestaande waterlopen. Een fietspad ter plaatse van de bestaande waterlopen met de aanleg van nieuwe waterlopen ten noorden daarvan leidt echter tot een betere inpassing van het fietspad. De nieuwe waterlopen zorgen voor een duidelijke afscheiding tussen het fietspad en de aangrenzende landbouw-, woon- en bedrijfspercelen ten noorden daarvan. Er ontstaat een helder, maar zacht onderscheid tussen het fietspad en het landschap. Met nieuwe waterlopen ten noorden van het fietspad, die direct aansluiten op de bestaande waterlopen, ontstaat ook een meer aaneengesloten landschap dan met waterlopen zuidelijk van het fietspad het geval is. Voorts leidt het tot een compactere bundeling van het fietspad met de Middenweg/Veensesteeg. Tussen het pad en de weg is immers minder ruimte aanwezig. Ruimtelijk-visueel gezien heeft het fietspad daardoor minder impact. Ook leidt het tot een betere privacy-situatie bij de woon- en bedrijfspercelen die aan de weg liggen. Het fietspad komt immers verder van de percelen af te liggen. Verder is er een landschappelijk inpassingsplan voor het fietspad opgesteld (zie paragraaf 4.1). De beoogde landschappelijke inpassing van het fietspad sluit aan op de gewenste ontwikkelingsrichting voor het gebied die in het 'Landschapsbeleidsplan Land van Heusden en Altena' is aangegeven. Al met al wordt met het huidige ontwerp een zo hoog mogelijke ruimtelijke kwaliteit gerealiseerd.

### **3.4 GEMEENTELIJK BELEID**

#### **3.4.1 Structuurvisie Land van Heusden en Altena**

De voormalige gemeenten Aalburg, Werkendam en Woudrichem hebben gezamenlijk de Structuurvisie Land van Heusden en Altena opgesteld. Deze is op 25 juni 2013 door de toenmalige gemeenteraad van Woudrichem vastgesteld. Met deze structuurvisie zijn de hoofdlijnen vastgelegd van het gewenste ruimtelijke beleid richting 2025.

Een belangrijk uitgangspunt voor de opzet van de structuurvisie vormt de sturingsfilosofie die de gemeenten voor de planperiode in de ruimtelijke ordening willen hanteren. Het is om deze reden dat de gemeenten voor alle vijf beleidsvelden die in hun onderlinge samenhang in deze structuurvisie langskomen - wonen, voorzieningen, economie, omgeving en eigenheid, verkeer en mobiliteit - steeds vier vormen van gemeentelijke regie onderscheiden. Het gaat dan om ruimtelijke ontwikkelingen die de gemeenten tot hun basisverantwoordelijkheid rekenen (moeten), ontwikkelingen die hun ambities betreffen (willen), ontwikkelingen die veelal van derden afkomstig zijn maar waarbij de gemeenten zo goed mogelijk kansen willen benutten (kunnen) en tenslotte ontwikkelingen die de gemeenten willen voorkomen omdat ze kwaliteiten en waarden aantasten (voorkomen).



Voor het voorliggende plan is met name het beleidsveld 'verkeer en mobiliteit' van belang.

### Verkeer en mobiliteit

Centraal uitgangspunt is het aanbieden van een prettig woon- en leefklimaat aan de inwoners. Veel randvoorwaarden daarvoor zijn op dit moment al aanwezig. De gemeente wil deze graag behouden en waar mogelijk versterken. Een optimale mobiliteit voor haar inwoners is daarin een essentiële component. Binnen de mobiliteitsaanpak worden keuzes gemaakt in een spanningsveld tussen het optimaliseren van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Vertrekpunt is dat de gebruiker van het mobiliteitssysteem bepaalt of de locaties bereikbaar zijn, de infrastructuur verkeersveilig is en of dit al dan niet ten koste gaat van de leefbaarheid. De beoordeling hangt hierbij niet alleen af van de vraag of de gebruiker is aangekomen op de eindbestemming, maar ook van de moeite die daarvoor gedaan moest worden. Dé gebruiker bestaat daarbij niet. Afhankelijk van het type gebruiker en het type verplaatsing treedt er een andere gebruikswaarde op.

De doelstelling ten aanzien van de verkeersveiligheid is daarom dat een verbetering van de verkeersveiligheid altijd gewenst is, maar het niveau in ieder geval gelijk moet blijven ten opzichte van de 'huidige' verkeersveiligheid.

### *Mobiliteitsnetwerken*

Het beleid met betrekking tot de mobiliteitsnetwerken is het creëren, instandhouden en waar mogelijk versterken van een robuust samenhangend infrastructureel netwerk.

Verschillende vervoerwijzen kennen verschillende netwerken (lopen, fiets, openbaar vervoer, auto en landbouwverkeer) die elkaar deels overlappen. Zowel voor de bereikbaarheid, leefbaarheid als verkeersveiligheid zijn goed functionerende netwerken belangrijk. Het behoud en waar mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid en veiligheid is het uitgangspunt van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid.

Daarnaast zetten de gemeenten primair in op de aanpak van knelpunten die hun weerslag hebben op de verkeersveiligheid. En daarbinnen nog extra prioriteit voor de kwetsbare doelgroepen en met name de schoolgaande jeugd. Om de verkeersveiligheid nog verder te kunnen verbeteren, is een brede samenhangende aanpak noodzakelijk. Deze samenhangende aanpak richt zich onder andere op het (verder) verbeteren van de verkeersveilige inrichting van de infrastructuur volgens de principes van Duurzaam Veilig.

### *Scheiding van mobiliteitsnetwerken in het buitengebied*

In het buitengebied lopen diverse mobiliteitsnetwerken door elkaar die vaak van dezelfde infrastructuur gebruik maken. Voorbeeld hiervan is het gezamenlijk gebruik van infrastructuur door agrarische bedrijvigheid en toeristen en recreanten, maar ook door de schoolgaande jeugd. De ambitie is om waar mogelijk de mobiliteitsnetwerken te scheiden, door routing of aparte voorzieningen, zoals fietspaden aan te leggen. Op deze wijze kan ook de veiligheid en belevingswaarde van het buitengebied worden verhoogd waarbij tevens de bereikbaarheid van de bestaande bedrijvigheid gewaarborgd is. Bij het invoeren van verkeersmaatregelen

acht de gemeente het van belang dat de kwaliteit van het landschap behouden blijft.

#### *Langzaam verkeer*

De gemeente hanteert de volgende beleidsuitgangspunten ten aanzien van langzaam verkeer:

- De gemeente sluit aan op het Regionaal Fietsnetwerk;
- Op een aantal routes wordt niet voldaan aan de kwaliteitseisen. De gemeente richt zich op het verbeteren van de routes die veelvuldig door schoolgaande jeugd en recreatief verkeer gebruikt worden.

#### Relatie met het plangebied

De aanleg van het vrijliggende fietspad langs de Middenweg/Veensesteeg, dat met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, sluit aan bij de beleidsuitgangspunten uit de Structuurvisie Land van Heusden en Altena. Het nieuwe fietspad zorgt voor een scheiding van mobiliteitsnetwerken op een route die veel door schoolgaande jeugd wordt gebruikt en die deel uitmaakt van het Regionaal Fietsnetwerk. Hierdoor verbetert niet alleen verkeersveiligheid, maar wordt ook het fietsnetwerk versterkt, blijft de bereikbaarheid van bedrijven gewaarborgd en de kwaliteit van het landschap behouden.

#### **3.4.2 Mobiliteitsvisie 2040 - Altena samen vooruit**

Op 22 juni 2021 heeft de gemeenteraad van Altena de nieuwe gemeentelijke Mobiliteitsvisie 'Altena samen vooruit' vastgesteld. De mobiliteitsvisie draagt bij aan vier doelen: een veilig, bereikbaar, duurzaam en leefbaar Altena. De visie is erop gericht de gemeente beter bereikbaar te maken voor iedereen. Daarbij staat veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid voorop. Bij alles wat de gemeente doet op het gebied van mobiliteit zullen deze vier doelen centraal blijven staan. Op die manier blijft Altena een prettige omgeving om in te wonen, werken of recreëren.

#### Hoofdpijnen mobiliteitsvisie

De mobiliteitsvisie gaat uit van 9 hoofdpijnen. De 9 hoofdpijnen geven de ambitie weer die Altena heeft op het gebied van mobiliteit. Ze beschrijven de belangrijkste principes, die de koers bepalen van de mobiliteitsvisie. Binnen deze hoofdpijnen staat de gebruiker steeds voorop en daarbij vormt continue aandacht voor de verkeersveiligheid een rode draad. De negen hoofdpijnen zijn:

- Verbindingen naar sterke OV-assen verbeteren;
- Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit gaan hand in hand;
- Netwerken ontvlechten om leefbaarheid en veiligheid te vergroten;
- Bedrijvenlocaties en distributie faciliteren met goede vrachtverbindingen;
- Verplaatsingen op (e-)fietsafstand faciliteren met snelle, veilige en aantrekkelijke netwerken;
- Breed samenwerken vanuit eigen verantwoordelijkheden en gezamenlijke doelstellingen;
- Robuust wegennet klaar voor de toekomst;
- Verbindingen over water koppelen aan auto- en fietsnetwerk;
- Een actieve bijdrage leveren aan duurzaamheidsdoelstellingen;

#### Toekomstbeeld Mobiliteit 2040

Het toekomstbeeld mobiliteit 2040 omvat de uitwerking van de negen hoofdpijnen van de mobiliteitsvisie. Dit toekomstbeeld is een wensbeeld en scheidt het kader

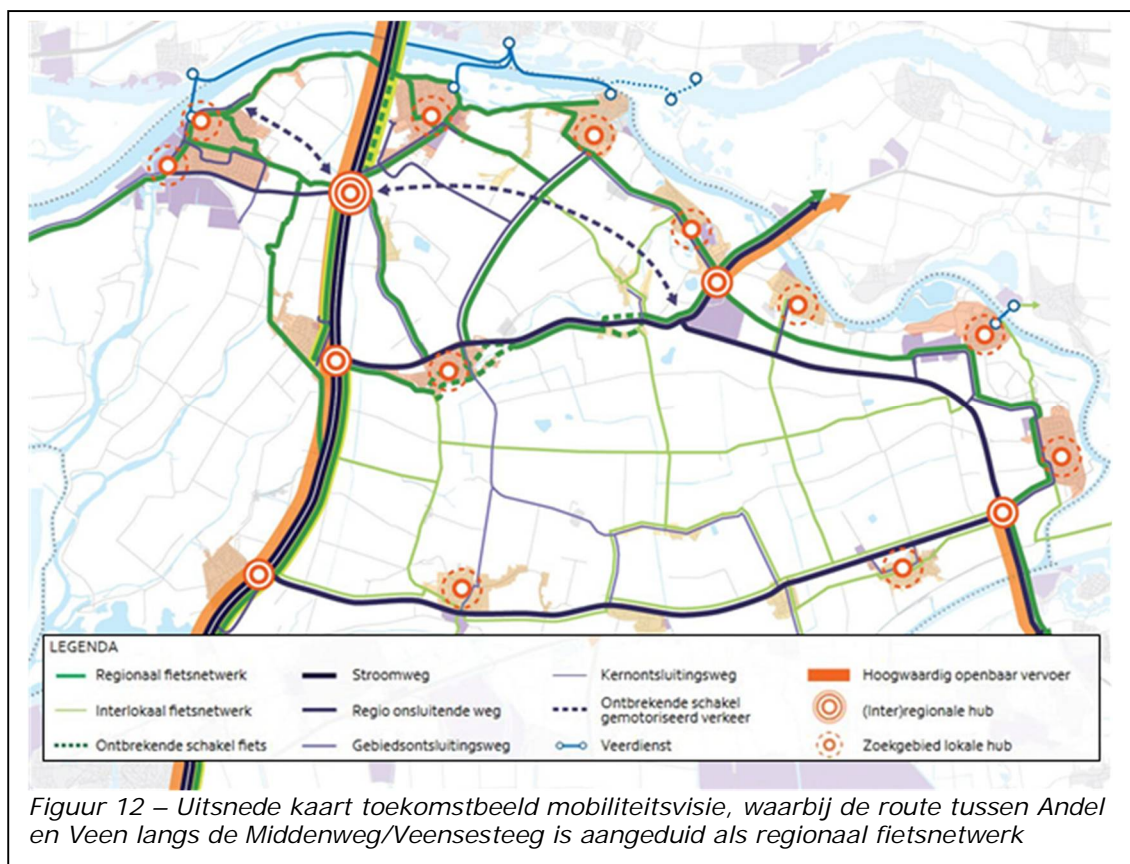
voor de mobiliteitsaanpak in Altena tot 2040. Het toekomstbeeld mobiliteit 2040 bestaat uit netwerken voor de fiets, het openbaar vervoer en het gemotoriseerd verkeer (auto, vracht- en landbouwverkeer). Daarnaast omvat het toekomstbeeld ook een niet-infrastructurele component rond gedrag en verduurzaming. Voor het voorliggende plan is vooral het fietsnetwerk relevant.

### Fietsnetwerk

Mede door de opkomst van de e-fiets ziet de gemeente grote kansen om het fietsgebruik binnen Altena verder te vergroten. Het stimuleren van het fietsgebruik draagt fors bij aan de doelen van Altena. Het is een duurzaam vervoermiddel zonder uitstoot. Als meer mensen gaan fietsen wordt het in de kernen rustiger qua autoverkeer waardoor de leefbaarheid en de veiligheid worden versterkt, mits de routes op een goede manier worden vormgegeven. Door te investeren in de (e-) fiets verbetert ook de bereikbaarheid van Altena.

Er worden vier type routes onderscheiden, welke op de kaart met het toekomstbeeld zijn ingetekend (figuur 12):

1. (Provinciale) snelfietsroutes: hoogwaardige fietsstructuur op Provinciaal niveau.
2. Regionaal fietsnetwerk: het netwerk waarmee de grote kernen binnen Altena met elkaar en de omgeving verbonden zijn.
3. Interlokaal fietsnetwerk: het netwerk waarmee de overige kernen binnen Altena met elkaar verbonden zijn.
4. Lokaal fietsnetwerk: fietspaden in de kernen.



De onderstaande tabel toont per netwerktype de functionele eisen die worden gesteld. Deze eisen zijn gebruikt om het netwerk vorm te geven. De fietsnetwerken zijn zodanig gekozen dat er minimaal conflicten zijn met de andere modaliteiten. Naast functionele eisen worden er kwalitatieve eisen gesteld aan de routes. Dit zijn eisen over het type verharding, de vormgeving en de aanwezigheid van verlichting. Hoe belangrijker het type netwerk, hoe hoger de kwalitatieve eisen zijn die gesteld worden.

Type fietsroute	Functionele eisen		Kwaliteitseisen		
	Functie	Oeververbindingen	Voorrang t.o.v. auto	Type verharding	Vrijliggend?
(Provinciale) snelfietsroute	Grote fietsstromen op Provinciale schaal op grotere afstand dan 15 km	Vaste oeververbinding	Ja	Rood asfalt	Ja
Regionaal netwerk	Verbindingen tussen de grotere kernen (> 2.500 inwoners) binnen en buiten Altena tot 15 km. Middelbare scholen, belangrijke toeristische trekpleisters en (inter) regionale mobiliteitsknopen zijn rechtstreeks aangehaakt op het regionale netwerk.	Bij voorkeur via vaste oeververbinding	Ja, behalve bij kruising GOW	Rood asfalt	Ja, bij lage auto-intensiteiten minstens fietsuggestiestrook
Interlokaal netwerk	Verbindingen tussen grotere en kleinere kernen of tussen kleinere kernen (< 2.500 inwoners) binnen en buiten Altena tot 15 km. Lokale mobiliteitshubs zijn (minstens) aangehaakt op het interlokale fietsnetwerk.	Vaste oeververbinding of veer	Geen eis	Asfalt of klinkers	Nee, enkel bij hoge auto-intensiteiten
Lokaal netwerk	Ontsluiting binnen de kernen	Geen eis	Geen eis	Geen eis	Geen eis

Tabel 1 – Belangrijkste functionele en kwaliteitseisen fietsnetwerk

### Relatie met het plangebied

Om het toekomstbeeld mobiliteit 2040 waar te maken, definieert de mobiliteitsvisie 22 projecten die allemaal een bijdrage leveren aan het vooropgestelde doel: een veilig, leefbaar, bereikbaar en duurzaam Altena. De aanpak van de Middenweg is één van die projecten. Uit de kaart met het toekomstbeeld blijkt dat de Middenweg/Veensesteeg tussen Andel en Veen in het netwerk gedefinieerd als regionale fietsroute. Er rijdt op dit moment meer verkeer dan gewenst voor een regionale fietsroute zonder vrijliggende fietsinfrastructuur en er wordt te hard gereden. Dit levert voor de fietser gevaarlijke situaties op en vraagt om een concrete aanpak. Het voorliggende bestemmingsplan dat de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Middenweg/Veensesteeg mogelijk maakt vormt de uitwerking van deze aanpak en geeft daarmee invulling aan het toekomstbeeld en kwaliteitseisen uit de Mobiliteitsvisie. Daarbij wordt nadrukkelijk aangesloten op het principes uit de visie dat hoofdnetwerken tussen de kernen voor de auto en fiets moeten worden ontvlochten en een regionaal fietsnetwerk tussen grote kernen en belangrijke bestemmingen afgestemd op het snelfietsnetwerk tot stand moet worden gebracht.

### 3.4.3 Beleidsvisie riolering en water

Vooruitlopend op de fusie van de gemeenten Aalburg, Werkendam en Woudrichem (die per 1 januari 2019 tot stand is gekomen) hebben deze voormalige gemeenten in 2017 een gezamenlijke 'Beleidsvisie riolering en water' opgesteld. De visie vormt de basis voor het nog op te stellen rioleringsprogramma. Tezamen vervangen zij het traditionele en wettelijke planinstrument Gemeentelijk RioleringsPlan (GRP). In de waterparagraaf (paragraaf 5.5) is dit onderdeel nader uitgewerkt.

### 3.4.4 Beleidsvisie externe veiligheid

Voor de gemeente Altena geldt een Beleidsvisie externe veiligheid, die in 2017 door de toenmalige raden van de gemeenten Werkendam, Woudrichem en Aalburg is vastgesteld. In deze visie is beschreven hoe wordt omgegaan met de ruimtelijke scheiding tussen risicobronnen en kwetsbare objecten. De kern van het externe veiligheidsbeleid is om zo verstandig mogelijk om te gaan met risico's. Zo worden er geen nieuwe kwetsbare objecten (zoals woningen) toegestaan in de directe

nabijheid van reeds aanwezige risicobronnen en is vestiging van nieuwe risicobronnen alleen toegestaan op locaties waar dat veilig kan. In de Beleidsvisie zijn kaders aangegeven, waardoor bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en vergunningverlening op een verantwoorde manier wordt omgegaan met externe veiligheid. Voor het plangebied is dit onderdeel uitgewerkt in paragraaf 5.6.

#### **3.4.5 Archeologie en cultuurhistorie**

Sinds de invoering van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz) op 1 september 2007, nu de Erfgoedwet en later ook de Omgevingswet, ligt de verantwoordelijkheid ten aanzien van de archeologische erfgoedzorg grotendeels bij de gemeentelijke overheden.

Het gemeentelijk beleid ten aanzien van archeologische monumentenzorg is vastgelegd in de "Nota Archeologie. Tot op de Bodem. Update 2018" en de "Erfgoedverordening Altena 2019". In de paragrafen 5.8 en 5.9 worden deze onderdelen nader toegelicht.

## 4 NIEUWE SITUATIE

### 4.1 HET INITIATIEF

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de realisatie van een vrijliggend fietspad mogelijk langs de Middenweg/Veensesteeg, tussen de Neer-Andelseweg in Andel en de Zoutendijk/Verre Weide in Veen. De Middenweg/Veensesteeg is een belangrijke fietsroute voor scholieren en maakt deel uit van het regionaal fietsnetwerk. De huidige fietssuggestiestroken op de Middenweg/Veensesteeg worden als onveilig ervaren en door zwaar landbouw- en vrachtverkeer is de veiligheid van fietsers in het gedrang. De fietsinfrastructuur is niet op orde in relatie tot de intensiteiten van gemotoriseerd verkeer (circa 6.000 mvt/etm). Er rijdt meer verkeer dan gewenst voor een regionale fietsroute zonder vrijliggend fietspad. Ook wordt er te hard gereden. Met het vrijliggende fietspad wordt de verkeersveiligheid verhoogd, de fietsinfrastructuur op orde gebracht en het fietsnetwerk versterkt. De aanleg van het fietspad is één van de projecten de in de Mobiliteitsvisie 2040 van de gemeente Altena is opgenomen.

Het beoogde fietspad heeft een lengte van circa 2,5 kilometer en is gepland aan de noordzijde van de Middenweg/Veensesteeg. Uit een variantenstudie<sup>2</sup> is gebleken dat een fietspad aan de noordzijde de voorkeur verdient boven een fietspad aan de zuidzijde vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Dit komt met name door de aanwezige voorzieningen aan de noordkant van de weg, zoals de kern Andel, het bestaande vrijliggende fietspad in Veen (ten oosten van de Verre Weide) en het zwembad AquaAltena. Bij een fietspad aan de noordzijde hebben fietsers minder oversteekbewegingen op de Middenweg/Veensesteeg ten opzichte van een fietspad aan de zuidzijde. Er zijn minder conflictpunten tussen de fietser en automobilist. Een vrijliggend fietspad aan de noordkant is vanuit verkeersveiligheid daarom de meest logische keuze.

Het nieuwe fietspad wordt gesitueerd ter plaatse van de huidige watergang langs de Middenweg/Veensesteeg. Het pad wordt aan de westzijde aangesloten op het bestaande fietspad langs de Neer-Andelseweg. Aan de oostzijde sluit het aan op het bestaande fietspad langs de Veensesteeg ten oosten van de Verre Weide. Direct noordelijk van het nieuwe fietspad worden nieuwe watergangen gegraven die aansluiten op de bestaande sloten. Zo worden de watergangen die voor de aanleg van het pad worden gedempt gecompenseerd en tevens een duidelijke afscheiding gecreëerd tussen het fietspad en de aangrenzende landbouw-, woon- en bedrijfspercelen. Ter hoogte van een aantal woon- en bedrijfspercelen worden langs de nieuwe watergangen damwanden geplaatst. Dit bespaart ruimte op de percelen, aangezien de watergangen daar dan niet hoeven te worden voorzien van oevers. De bestaande perceelontsluitingen blijven behouden. Om een doorgaande waterstructuur te creëren zullen ter plaatse van deze ontsluitingen duikers worden aangebracht. Tussen de Middenweg/Veensesteeg en het fietspad en tussen de nieuwe watergangen en het fietspad zijn groene bermten voorzien. Ten oosten van zwembad AquaAltena wordt het wandelpad vanuit Andel aangesloten op het nieuwe fietspad met een eenvoudige voetgangersbrug over de nieuwe watergang. Ter hoogte van de kruising met de Duizendmorgen zullen over een lengte van circa 275 meter bestaande watergangen aan de zuidzijde van de Middenweg worden

---

<sup>2</sup> Anteagroup, 'Variantenstudie Fietspad Middenweg-Veensesteeg', 14-10-2020

verbreed. Aan de noordzijde is hier niet voldoende ruimte voor watercompensatie en kan geen goed functionerende doorgaande waterstructuur worden gecreëerd. De watergangen aan de zuidzijde worden met duikers onder de Middenweg verbonden met watergangen aan de noordzijde. In figuren 13 en 14 zijn inrichtingstekeningen van het fietspad opgenomen.

Binnen het plangebied staan 2 bomen die op de lijst waardevolle bomen van gemeente Altena staan. Het ontwerp is ter plaatse geoptimaliseerd om de bomen te behouden. Hiervoor is ook het waterhuishoudkundige deel aangepast door het toepassen van duikers onder het fietspad.

Het ontwerp voor het fietspad is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Vrijliggend fietspad met een minimale breedte van 3,50 meter, uitgevoerd in een asfaltverharding. Met deze breedte kunnen tegemoetkomende fietsers elkaar veilig passeren.
- Een bermbreedte van minimaal 1,50 meter tussen het vrijliggende fietspad en de rijbaan;
- Een afstand van vijf meter tussen het vrijliggende fietspad en de rijbaan ter hoogte van kruisende zijwegen;
- Markering en bebording die voldoet aan de inrichtingseisen voor een fietspad;
- Voldoende verlichting langs de rijbaan/het fietspad en bij fietsoversteken;
- Herziening van de voorrangssituatie bij zijwegen. In de bestaande situatie is er sprake van gelijkwaardige voorrangregeling op de kruispunten Middenweg – Kammetweg en Middenweg – Duizendmorgen. Gelijkwaardige kruispunten in combinatie met een vrijliggend fietspad kan in de praktijk leiden tot twijfelsituaties over de voorrangssituatie. In het ontwerp is gekozen om de voorrang te regelen waarbij het vrijliggend fietspad in combinatie met de Middenweg voorrang heeft op kruisend verkeer uit de Kammetweg en Duizendmorgen.
- Het verleggen (uitbuigen) van de Kammetweg bij de aansluiting op de Middenweg in westelijke richting, zodanig dat er voldoende opstelruimte ontstaat voor een auto die vanaf de Middenweg de Kammetweg in wil rijden en voorrang moet verlenen aan fietsers. Zo hoeft een auto niet op de rijbaan van de Middenweg te wachten hetgeen een verkeersveiliger situatie oplevert.

In 2022 zijn verkeersremmende maatregelen getroffen aan de Middenweg/Veensesteeg. Deze zijn ook aangeduid op het ontwerp. Deze aangebrachte verkeers- en snelheidsremmende maatregelen blijven gehandhaafd, ook nadat het fietspad is gerealiseerd, om te voorkomen dat de snelheid van automobilisten omhoog gaat. Deze maatregelen bestaan uit:

- Plateaus o.a. nabij zwembad Aqua Altena en kruispunten met zijwegen;
- Verkeerssluisjes (met Gumacon drempels);
- Bus vriendelijke verkeersdrempels;
- Semi-overrijdbare bestrating in bochten kruisingen.

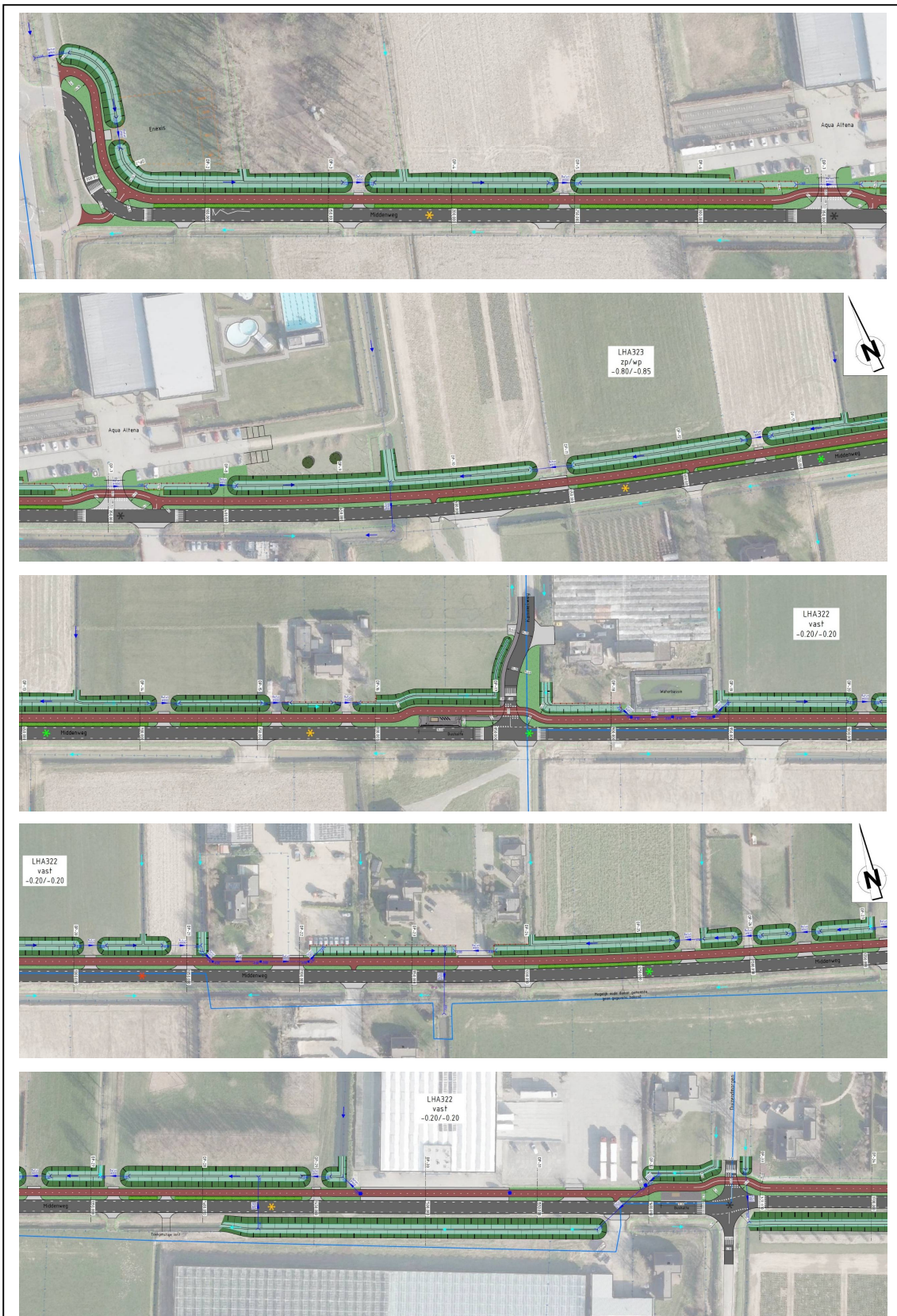
Op dit moment wordt het niet nodig geacht om aanvullende verkeersremmende maatregelen te treffen. Wel worden ter hoogte van de kruisingen met de Kammetweg en Duizendmorgen verkeersdrempels toegepast om de snelheid te verlagen. De situatie wordt gemonitord en indien noodzakelijk zullen in de toekomst aanvullende snelheidsverlagende verkeersmaatregelen worden getroffen.

Gelijktijdig met de aanleg van het fietspad worden de woningen en bedrijven langs het tracé aangesloten op een persriolering. Hiermee komen de IBA's te vervallen.

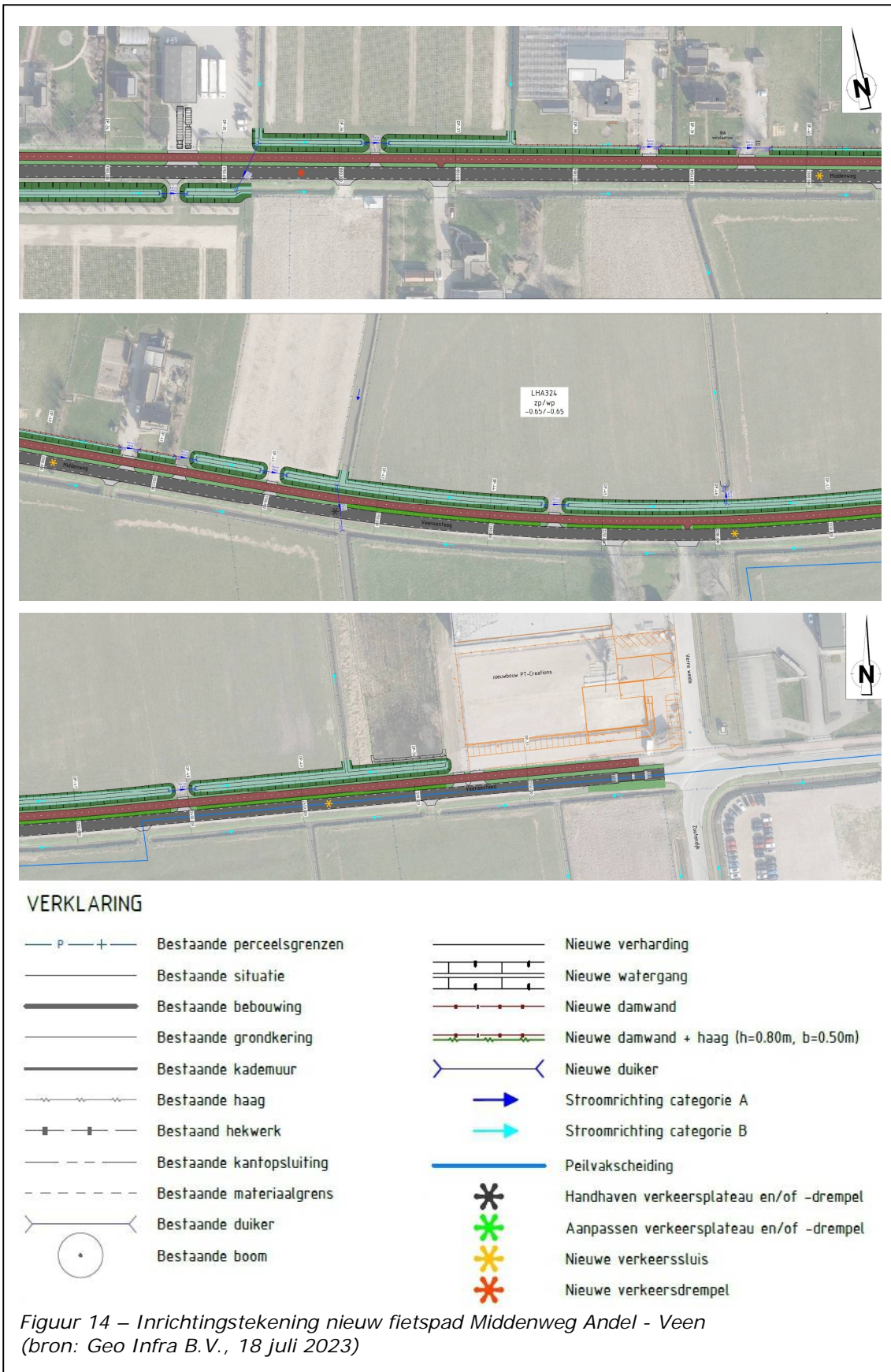
Dit komt de waterkwaliteit ten goede. Eerst worden de woningen en bedrijven ten noorden van de Middenweg aangesloten. De woningen en bedrijven ten zuiden van de Middenweg volgen later.

Vanuit ruimtelijk en landschappelijk perspectief is de aanleg van het fietspad aanvaardbaar. De bundeling van het pad met de bestaande infrastructuur van de Middenweg/Veensesteeg zorgt ervoor dat het ruimtebeslag in het landschap gering is en versnippering van het landschap wordt voorkomen. Met de nieuwe watergangen aan de noordzijde wordt een zachte, maar heldere afscheiding tussen het pad en het aangrenzende landschap/percelen, oftewel tussen openbaar en privé, gerealiseerd. Tevens blijft door de situering van het fietspad en de nieuwe watergangen het strakke en regelmatige verkavelingspatroon behouden.





Figuur 13 – Inrichtingstekening nieuw fietspad Middenweg Andel - Veen  
(bron: Geo Infra B.V., 18 juli 2023)



### Landschappelijk inpassingsplan

Voor de landschappelijke inpassing van het fietspad is ook een landschappelijk inpassingsplan opgesteld. Dit plan sluit aan op de in het 'Landschapsbeleidsplan Land van Heusden en Altena' (2008) opgenomen ontwikkelingsrichting voor de stroomrug waar het plangebied deels onder valt. Daarin worden benoemd:

- behoud van het kleinschalige karakter binnen het bestaande verkavelingspatroon van de stroomruggen;
- streven naar behoud en ontwikkeling van kleine landschapselementen op de stroomruggen;
- enige verdichting van deze gebieden is gewenst, mits er open bufferruimtes blijven bestaan tussen de bestaande dorpen, met name op de stroomrug langs de Afgedamde Maas en de Merwede.

Langs ruim de helft van het tracé van het fietspad wordt voorzien in de aanleg van een nieuwe vrij uitgroeiende haag. Deze wordt tussen de bestaande rijbaan en het nieuw te realiseren fietspad aangeplant. Het aanplanten van hagen draagt bij aan een kleinschaligere uitstraling van het gebied, wat van oudsher op de stroomruggen in Altena voorkomt. Aan de Middenweg zijn enkele bomenrijen en struweelranden aanwezig. Het aanplanten van een haag zorgt er voor dat er een aaneengesloten groenstructuur ontstaat wat zorgt voor samenhang in de ruimtelijke uitstraling van de Middenweg.

Deze hagen vergroten eveneens de ecologische waarde van het gebied. Diverse diersoorten, zoals vogels, (kleine) zoogdieren, amfibieën en insecten, vinden in en rond deze haag nest- en schuilgelegenheid. Daarnaast is een dergelijke haag een voedselbron voor veel diersoorten. Een lijnvormig element, zoals deze vrij uitgroeiende haag, draagt positief bij aan de migratiemogelijkheden voor verschillende soorten.

De volgende soorten worden in de haag in gelijke verhoudingen toegepast:

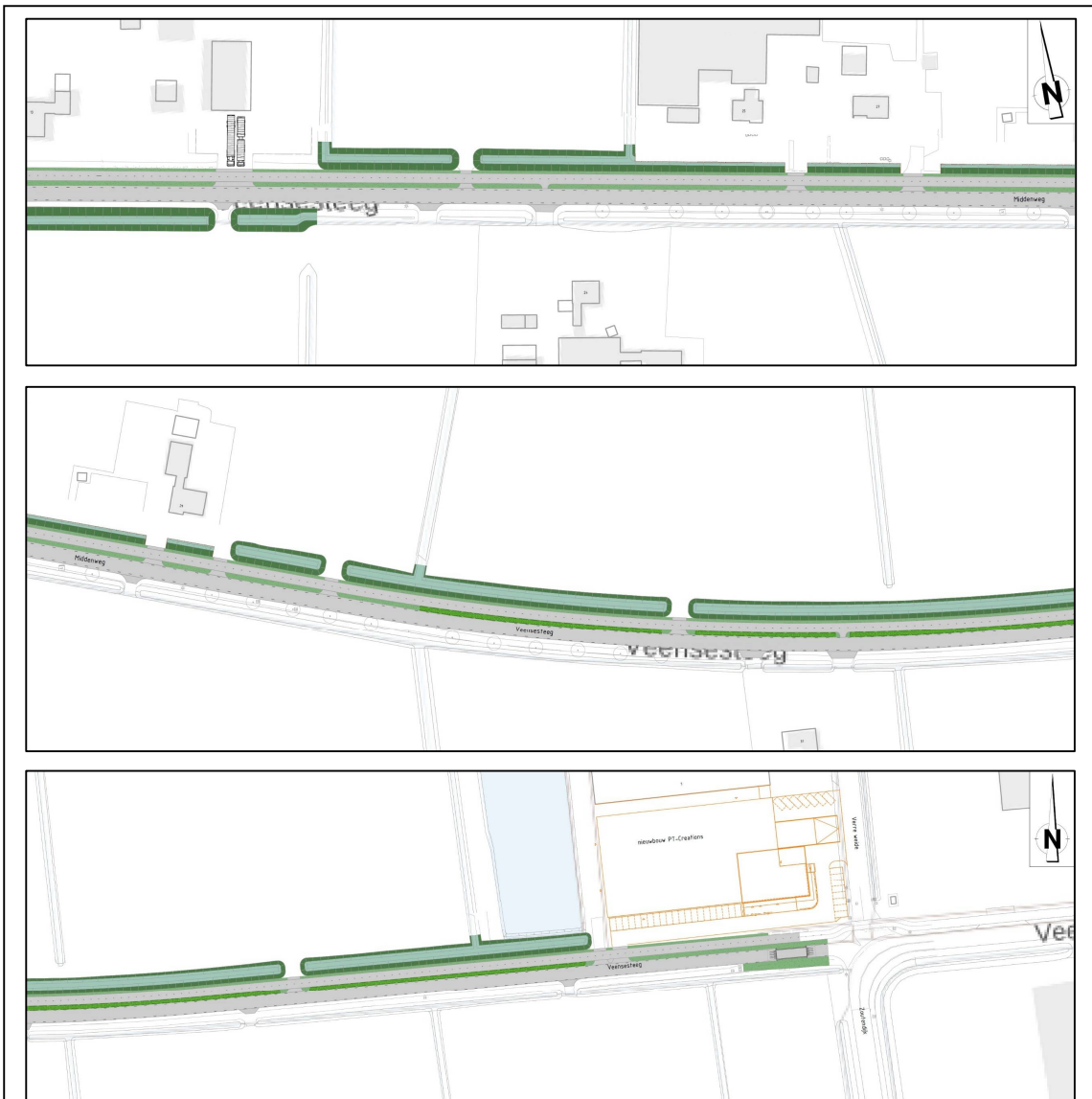
- Sleedoorn (*Prunus spinosa*)
- Rode kornoelje (*Cornus sanguinea*)
- Gelderse roos (*Viburnum opulus*)
- Liguster (*Ligustrum vulgare*)
- Kardinaalsmuts (*Euonymus europaeus*)

Bij het inpassen van de haag is rekening gehouden met zichtlijnen vanuit uitritten en kruisingen.

In figuren 15 en 16 zijn de tekeningen van het landschappelijk inpassingsplan opgenomen.



*Figuur 15 – Tekening landschappelijke inpassing nieuw fietspad Middenweg Andel - Veen (bron: Geo Infra B.V., 28 november 2023)*



## VERKLARING

— P —	Bestaande perceelsgrenzen	—	Nieuwe verharding
—	Bestaande situatie		Nieuwe watergang
	Bestaande bebouwing		Nieuwe damwand
—	Bestaande grondkering		Nieuwe bermen
	Bestaande kademuur		Nieuwe haagbeplanting
- - -	Bestaande haag		Nieuwe boom
- - -	Bestaand hekwerk		
- - -	Bestaande kantopsluiting		
- - -	Bestaande materiaalgrens		
	Bestaande duiker		
	Bestaande boom		

Figuur 16 – Tekening landschappelijke inpassing nieuw fietspad Middenweg Andel - Veen  
(bron: Geo Infra B.V., 28 november 2023)

## 4.2 VERTALING BESTEMMINGSPLAN

De toekomstige situatie in het plangebied is vastgelegd in de regels en op de verbeelding van het bestemmingsplan.

De gronden in het plangebied hebben de bestemmingen 'Groen', 'Verkeer', 'Verkeer-Fietspad' en 'Water' gekregen.

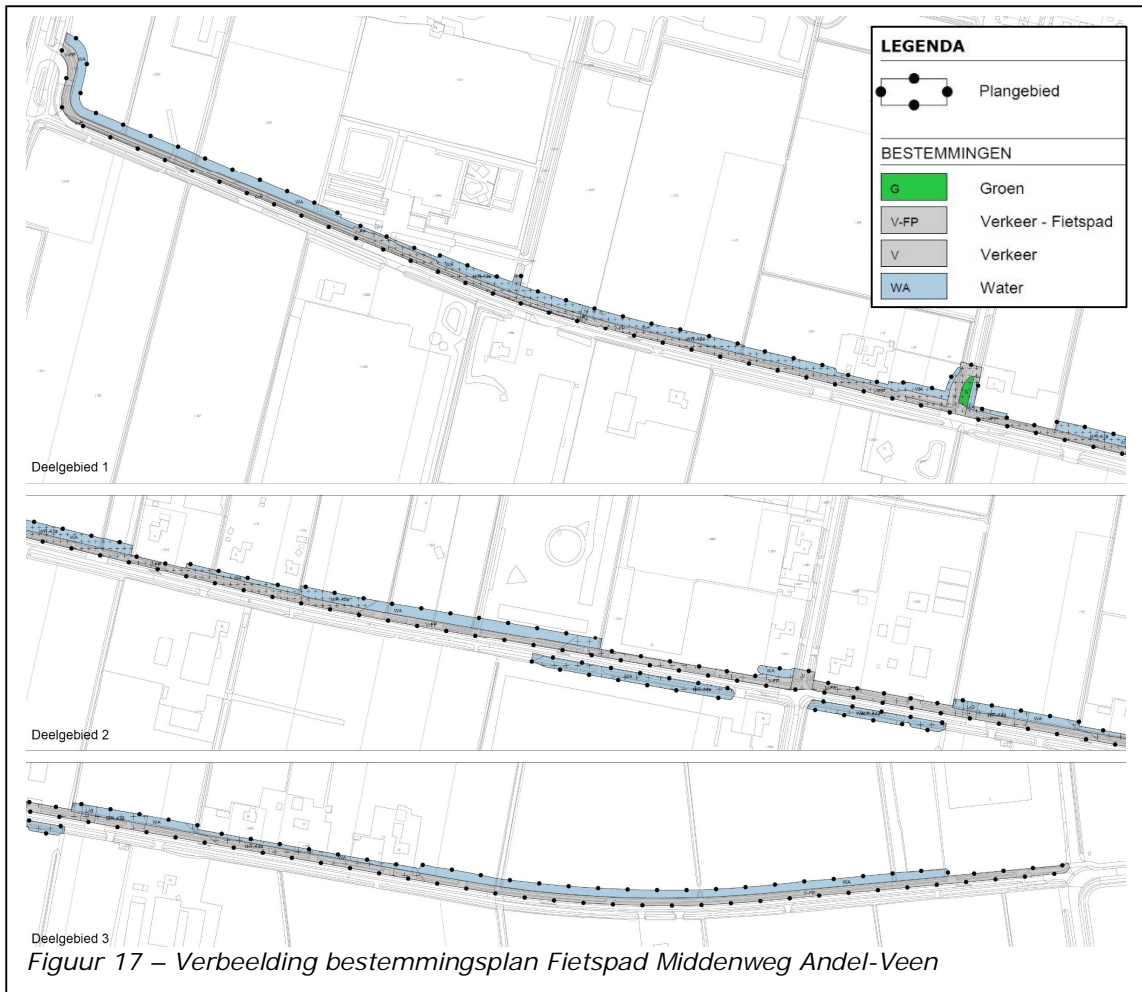
Het tracé van het nieuwe vrijliggende fietspad met bermen is voorzien van de bestemming 'Verkeer-Fietspad'. Op deze gronden is een fietspad toegestaan met bijbehorende voorzieningen zoals bermen, beplantingen, groenvoorzieningen, openbare nutsvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen (waaronder duikers). Deze bestemming maakt de aanleg van het nieuwe fietspad alsmede de daarbij behorende landschappelijke inpassing mogelijk. Om de realisatie van de landschappelijke inpassing te waarborgen is in de regels van het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen die bepaalt dat het fietspad alleen mag worden gebruikt als de inpassing gerealiseerd is en in stand wordt gehouden overeenkomstig het landschappelijk inpassingsplan.

De gronden waar de nieuwe watergangen ten noorden van het fietspad zullen worden gegraven, hebben de bestemming 'Water' gekregen. Deze bestemming maakt de realisatie van de nieuwe watergangen mogelijk. Op deze gronden zijn water, waterhuishoudkundige voorzieningen (waaronder duikers), bruggen, keermuren, oevers en perceelontsluitingen toegestaan.

De bestemming 'Verkeer' is toegekend aan de gronden ter plaatse van de kruisingen van het nieuwe fietspad met de Kammetweg en Duizendmorgen. Op deze gronden zijn wegen en fiets- en voetpaden toegestaan, met bijbehorende voorzieningen, zoals bermen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen. De bestemming 'Verkeer' maakt de verlegging van de Kammetweg (uitbuiging) bij de aansluiting op de Middenweg in westelijke richting mogelijk.

Na de verlegging van de Kammetweg ontstaat ten oosten van de weg ter plaatse van het huidige wegtracé een open ruimte. Deze gronden zijn voorzien van de bestemming 'Groen'. Dit maakt een groene invulling van deze gronden mogelijk. Op deze gronden zijn groenvoorzieningen toegestaan.

In figuur 17 is de verbeelding van het nieuwe bestemmingsplan weergegeven.



## 5 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

### 5.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt een aantal milieu- en omgevingsaspecten toegelicht die bij een ruimtelijk plan, zoals een bestemmingsplan, in beschouwing moeten worden genomen. Na een algemene beschrijving, gebaseerd op beleid en regelgeving, wordt voor elk onderdeel ingegaan op de relatie met het plangebied.

### 5.2 GELUID

#### **5.2.1 Beleid en regelgeving**

Voor het aspect geluid is binnen het plangebied de Wet geluidhinder (Wgh) van toepassing. De Wgh kent voor weg- en railverkeer alsmede voor gezoneerde industrieterreinen voorkeursgrenswaarden op geluidsgevoelige bestemmingen, zoals bijvoorbeeld woningen. In de onderhavige situatie is alleen wegverkeer van belang.

Volgens de Wgh hebben alle wegen een geluidzone, met uitzondering van woonerven en wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Een geluidzone is een aandachtsgebied dat zich aan weerszijden van een weg even ver uit de as uitstrekt en waar een onderzoeksplicht naar de geluidbelasting van de weg van toepassing is in het kader van de Wgh, indien daarbinnen sprake is van oprichting van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen. De breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken en of de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied ligt.

De Wgh maakt een onderscheid tussen de aanleg van een nieuwe weg en het wijzigen van een bestaande weg.

#### Aanleg nieuwe weg

Bij de aanleg van een nieuwe weg, dient op de gevels van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen die binnen de geluidzone van de weg liggen te worden voldaan aan de geluidnormen die in de Wgh zijn opgenomen. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidsbelasting bedraagt 48 dB (per weg afzonderlijk beschouwd als er sprake is van meerdere wegen). Indien de geluidsbelasting hoger is en het treffen van maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde onvoldoende doeltreffend is, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, kan het bevoegd gezag een hogere grenswaarde vaststellen tot een bepaald plafond.

#### Wijzigen bestaande weg

Als een bestaande weg wordt gewijzigd, kan er sprake zijn van een reconstructie in de zin van de Wgh. Dit is formeel het geval indien een bestaande weg fysiek wordt gewijzigd én ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen) de geluidbelasting met (afgerond) 2 dB of meer toeneemt als gevolg van deze wijziging. Indien de geluidbelasting ná de wijziging van de weg kleiner of gelijk is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB dan kan de wijziging van de weg, ongeacht de toename van de geluidbelasting, zonder meer plaatsvinden. Dit geldt



ook indien de toename van de geluidbelasting beperkt blijft tot 1,49 dB (afgerond minder dan 2 dB; geen reconstructie in de zin van de Wgh). Als de geluidbelasting ná de wijziging van de weg meer bedraagt dan 48 dB én de toename vanwege de wijziging (afgerond) 2 dB of meer bedraagt, moet onderzocht worden of er maatregelen getroffen kunnen worden om de toename van de geluidsbelasting ongedaan te maken (bijvoorbeeld door toepassing van een stiller wegdek en/of een geluidsscherm). Wanneer er geen maatregelen kunnen worden getroffen, kan het bevoegd gezag een hogere waarde voor de maximale toekomstige geluidsbelasting vaststellen tot een bepaald plafond.

### **5.2.2 Geluid in relatie tot het plan**

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van een vrijliggend fietspad mogelijk langs de Middenweg/Veensesteeg. Daarmee voorziet het plan niet in de realisatie van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. Een fietspad wordt op grond van de Wgh namelijk niet aangemerkt als geluidgevoelig. De realisatie van het fietspad wordt in het kader van de Wgh ook niet aangemerkt als de 'aanleg van een nieuwe weg'. Op grond van de Wgh is alleen sprake van een weg als deze uit één of meer rijstroken bestaat die bestemd zijn voor rijdende motorvoertuigen op meer dan drie wielen. Dat is bij het fietspad niet het geval. Dit betekent dat het fietspad geen geluidzone met zich meebrengt en dat voor de realisatie van het fietspad geen akoestische toetsing aan de geluidnormen van de Wgh nodig is.

#### Wijziging Kammetweg

Ten behoeve van het nieuwe fietspad wordt de Kammetweg bij de aansluiting op de Middenweg enigszins in westelijke richting verlegd (uitbuiging). Dit levert een verkeersveiliger situatie op omdat hiermee voldoende opstelruimte ontstaat voor een auto die vanaf de Middenweg de Kammetweg in wil rijden en voorrang moet verlenen aan fietsers. Voor deze fysieke wijziging van de Kammetweg dient te worden nagegaan of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh. Daarom is door Vliex Akoestiek en Lawaai-beheersing akoestisch onderzoek uitgevoerd om de toe- of afname van de geluidbelasting als gevolg van de verlegging inzichtelijk te maken<sup>3</sup>. De rapportage van het onderzoek is opgenomen als bijlage bij de toelichting. Uit het onderzoek komt het volgende naar voren.

- De geluidbelasting neemt ten hoogste 7,97 dB toe vanwege de Kammetweg ter plaatse van de westgevel van de woning Middenweg 9. Op deze gevel bedraagt de geluidbelasting vanwege deze weg na aftrek conform art. 110g Wgh minder dan 48 dB;
- De geluidbelasting neemt ten hoogste 1,87 dB toe vanwege de Kammetweg ter plaatse van de zuidgevel van de woning Middenweg 3. Op deze gevel bedraagt de geluidbelasting vanwege deze weg na aftrek conform art. 110g Wgh minder dan 48 dB;
- Ter plaatse van de andere gevels van de woningen neemt de geluidbelasting vanwege de Kammetweg met minder dan 1,50 dB toe;
- De geluidbelasting neemt ten hoogste 2,86 dB toe vanwege de Middenweg ter plaatse van de noordgevel van de woning Kammetweg 48. Op deze gevel bedraagt de geluidbelasting vanwege deze weg na aftrek conform art. 110g Wgh minder dan 48 dB;

---

<sup>3</sup> Vliex Akoestiek en Lawaai-beheersing, 'Akoestisch onderzoek reconstructie als bedoeld in de Wet geluidhinder van de Kammetweg te Andel', 5 december 2022

- De geluidbelasting neemt ten hoogste 2,17 dB toe vanwege de Middenweg ter plaatse van de noordgevel van de woning Middenweg 5. Op deze gevel bedraagt de geluidbelasting vanwege deze weg na aftrek conform art. 110g Wgh minder dan 48 dB;
- Ter plaatse van de andere gevels van de woningen neemt de geluidbelasting vanwege de Middenweg met minder dan 1,50 dB toe.

Het verschil in gecumuleerde geluidbelasting vanwege de wijziging bedraagt ten hoogste 1,37 dB.

De verlegging van de Kammetweg bij de aansluiting op de Middenweg leidt niet tot een reconstructie als bedoeld in de Wgh. Op enkele plaatsen is weliswaar sprake van een toename van de geluidbelasting met meer dan 1,5 dB, maar daar wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Maatregelen ter reductie van de geluidbelasting zijn derhalve niet noodzakelijk. Het vaststellen van hogere waarden is evenmin aan de orde.

### **5.2.3 Conclusie**

Er zijn geen belemmeringen voor het plan vanuit het aspect geluid.

## **5.3 BODEM**

### **5.3.1 Beleid en regelgeving**

In het kader van een ruimtelijk plan moet aangetoond worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. Dit is geregeld in de Wet Bodembescherming en het Besluit bodemkwaliteit. De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op de beoogde functie van het plangebied. Indien sprake is van een functiewijziging zal er in veel gevallen een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd op de planlocatie. Middels dit onderzoek (conform NEN 5740) kan in beeld worden gebracht of de bodemkwaliteit en de beoogde functie van het plangebied bij elkaar passen. Als blijkt dat de bodem niet geschikt is, dan zal voor aanvang van de werkzaamheden een sanering moeten worden uitgevoerd.

### **5.3.2 Bodemkwaliteit in relatie tot het plangebied**

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van een vrijliggend fietspad mogelijk langs de Middenweg/Veensesteeg. Om na te gaan of er vanuit milieuhygiënisch of civieltechnisch oogpunt mogelijke belemmeringen zijn voor de aanleg van het fietspad is door Wematech Bodem Adviseurs een gecombineerd (water)bodemonderzoek en verhardingsonderzoek uitgevoerd<sup>4</sup>. De rapportage van het onderzoek is opgenomen als bijlage bij deze plantoelichting. Uit het onderzoek blijkt het volgende.

#### Bodemonderzoek

Bij de uitgevoerde grondboringen zijn op basis van zintuiglijke beoordeling behoudens zwakke tot matige bijmengingen in de bovengrond bij boring 18 en 36 en zeer plaatselijk een spoortje baksteen, geen relevante bijzonderheden en/of afwijkingen aangetroffen.

---

<sup>4</sup> *Wematech Bodem Adviseurs B.V., 'Gecombineerd (water)bodemonderzoek en verhardingsonderzoek "Toekomstig fietspad" Middenweg Andel-Veen', 30 juni 2021*

### *Milieuhygiënisch onderzoek*

#### → Wet bodembescherming

Geconcludeerd kan worden dat de bovengrond plaatselijk licht verontreinigd is met cadmium, zink, koper en PAK.

De ondergrond is op het westelijk deel licht verontreinigd met nikkel en zink. De overige ondergrond is niet verontreinigd.

#### → Besluit bodemkwaliteit

Geconcludeerd kan worden dat de bovengrond, met uitzondering van de grond ter plaatse van de boringen 18 en 36, voldoet aan achtergrondwaarde grond voor wat betreft de standaardparameters. De grond bij de boringen 18 en 36 (met bijmengingen) voldoet bij toepassing elders aan klasse industrie. De ondergrond voldoet aan achtergrondwaarde grond.

Voor de grond bij de boringen 18 en 36 dient opgemerkt te worden dat de PFAS gehalten de waarde voor hergebruik overschrijden en de grond derhalve niet elders toepasbaar is.

Voor de overige boven- en ondergrond geldt op basis van de gemeten PFAS gehalten een beperking ten aanzien van het toepassen van de grond in grondwaterbeschermingsgebieden en/of onder de grondwaterstand c.q. oppervlaktewater.

#### → Algemeen

Op basis van het historisch onderzoek, de zintuiglijke beoordeling van de grondmonsters en de resultaten van het chemisch-analytisch onderzoek kan gesteld worden dat binnen de huidige functieklasse geen gebruiksbependingen hoeven te worden gesteld aan de onderzoekslocatie. De verkregen resultaten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek.

### Waterbodemonderzoek

Geconcludeerd kan worden dat in het slibmengmonster van vak 18 een sterke zinkverontreiniging is aangetroffen. Deze verontreiniging dient te worden verwijderd. Verder zijn in de slibmengmonsters van de overige vakken lichte tot plaatselijk matige verontreinigingen met cadmium, koper, nikkel, zink, PAK, minerale olie en/of PCB aangetroffen. Het slib in de vakken 09, 10+11, 14, 15, 18 voldoet aan klasse B. In de overige vakken voldoet het slib aan klasse A of beter.

Er zijn echter in de vakken 13, 14, 15, 18, 20, 23 en 24 verhoogde gehalten minerale olie en/of PFAS aangetroffen, waardoor het vrijkomende slib op basis van toetsing aan het Besluit Bodemkwaliteit en het Tijdelijk Handelingskader niet elders toepasbaar is.

### Asfaltonderzoek

Geconcludeerd kan worden dat in de onderlaag op beide onderzochte kruisingen (Kammetweg en Duizendmorgen) een teerhoudende laag aanwezig is. Tot 120 mm -bk asfalt is geen teerhoudend asfalt aangetoond. Deze laag kan separaat gefreesd worden van de teerhoudende onderlaag. De teerhoudende onderlaag kan niet worden hergebruikt en dient bij verwijdering te worden afgevoerd naar een erkende verwerker.

### Funderingsonderzoek

Geconcludeerd kan worden dat de aanwezige funderingslaag bij de oprit bij het zwembad niet verontreinigd is met asbest. Bij de kruising bij de Kammetweg is een beton- en grindlaag onder het asfalt aangetroffen. Er is geen verder onderzoek verricht.

### Advies

Geadviseerd wordt om bij de (voorbereiding van de) werkzaamheden rekening te houden met de resultaten van het onderzoek.

### **5.3.3 Conclusie**

Er zijn geen belemmeringen voor het plan vanuit het aspect bodem.

## **5.4 WATER**

### **5.4.1 Waterbeleid**

De gemeente Altena is niet primair verantwoordelijk voor alle watertaken, maar moet de waterbelangen wel goed beschrijven en afwegen binnen de ruimtelijke ordening. Een van de instrumenten hiervoor is de verplichte watertoets. De watertoets houdt in dat het Waterschap beoordeelt of de waterbelangen voldoende zijn afgewogen. De voor de gemeente en waterschap van belang zijnde wateraspecten zijn hieronder beschreven.

Volgens de Wet gemeentelijke watertaken (2008) is de gemeente verantwoordelijk voor het inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater en hemelwater. De gemeente mag vervolgens zelf bepalen op welke wijze het ingezamelde hemelwater wordt verwerkt. Verder heeft de gemeente de zorgplicht voor het in openbaar gemeentelijk gebied treffen van maatregelen, om structurele problemen als gevolg van een voor de gebruiksfunctie nadelige grondwaterstand in openbaar bebouwd gebied zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken, voor zover doelmatig is en niet de verantwoordelijkheid is van het waterschap of de provincie.

Het waterschap Rivierenland is verantwoordelijk voor de kwaliteit van het oppervlaktewater en beheer van het waterpeil. Daarnaast is het waterschap verantwoordelijk voor het zuiveren van het afvalwater. Het is van belang dat de capaciteit van de rioolwaterzuiveringsinstallatie toereikend is voor de toename aan vervuilingseenheden en dat het afvalwater niet te veel verdund wordt met regenwater. Het waterschap is sinds de inwerkingtreding van de Waterwet (eind 2009) ook verantwoordelijk voor het beheer van het grondwater.

Het is sinds 2003 verplicht om bij ruimtelijke plannen en besluiten een beschrijving op te nemen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. De watertoets is een proces waarbij de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder in een zo vroeg mogelijk stadium afspraken maken over de toepassing en uitvoering van het waterhuishoudkundige en ruimtelijke beleid. Het waterschap is het eerste aanspreekpunt in het watertoetsproces, waarbij het waterschap rekening houdt met het provinciale grondwaterbeleid.

Hieronder is een overzicht gegeven van relevante nota's aangaande de waterhuishouding, uitgesplitst naar de verschillende bestuursniveaus. Allen hebben als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief).

### Europa

- Kaderrichtlijn water (KRW).

### Nationaal

- Nationaal Waterprogramma 2022-2027 (NW);
- Waterwet.

### Provinciaal

- Interim Omgevingsverordening (IOV);
- Regionaal Water en Bodem Programma 2022-2027 (RWP).

### Waterschapsbeleid

- Waterbeheerprogramma 2022-2027
- Keur Waterschap Rivierenland 2014.
- Legger wateren;
- Legger waterkeringen.

### Gemeentelijk

- Beleidsvisie riolering en water gemeente Altena (2017)

## **5.4.2 Water in relatie tot het plangebied**

### Huidig watersysteem

#### *Bodemopbouw*

In het bodemonderzoek (zie paragraaf 5.3.2) is de regionale bodemopbouw ter plaatse van het plangebied in beeld gebracht. Deze is weergegeven in tabel 2. De hoogteligging van het maaiveld ter plaatse van het plangebied betreft circa 0,8 m +NAP.

<b>Diepte (m-mv)</b>	<b>Formatienaam</b>	<b>Samenstelling</b>	<b>Kenmerk</b>
Tot -12	Stramproy	Afwisseling van zandige klei, midden en fijn zand, klei en veen en een weinig grof zand	Holocene deklaag
12-16	Kreftenheye	Midden en grof zand, weinig zandige klei, fijn zand en grind en een spoor klei en veen	Watervoerend pakket
16-44	Sterksel	Grof en midden zand, weinig zandige klei, fijn zand en grind en een spoor klei	Watervoerend pakket

Tabel 2 – Regionale bodemopbouw (bron: Wematech Bodem Adviseurs)

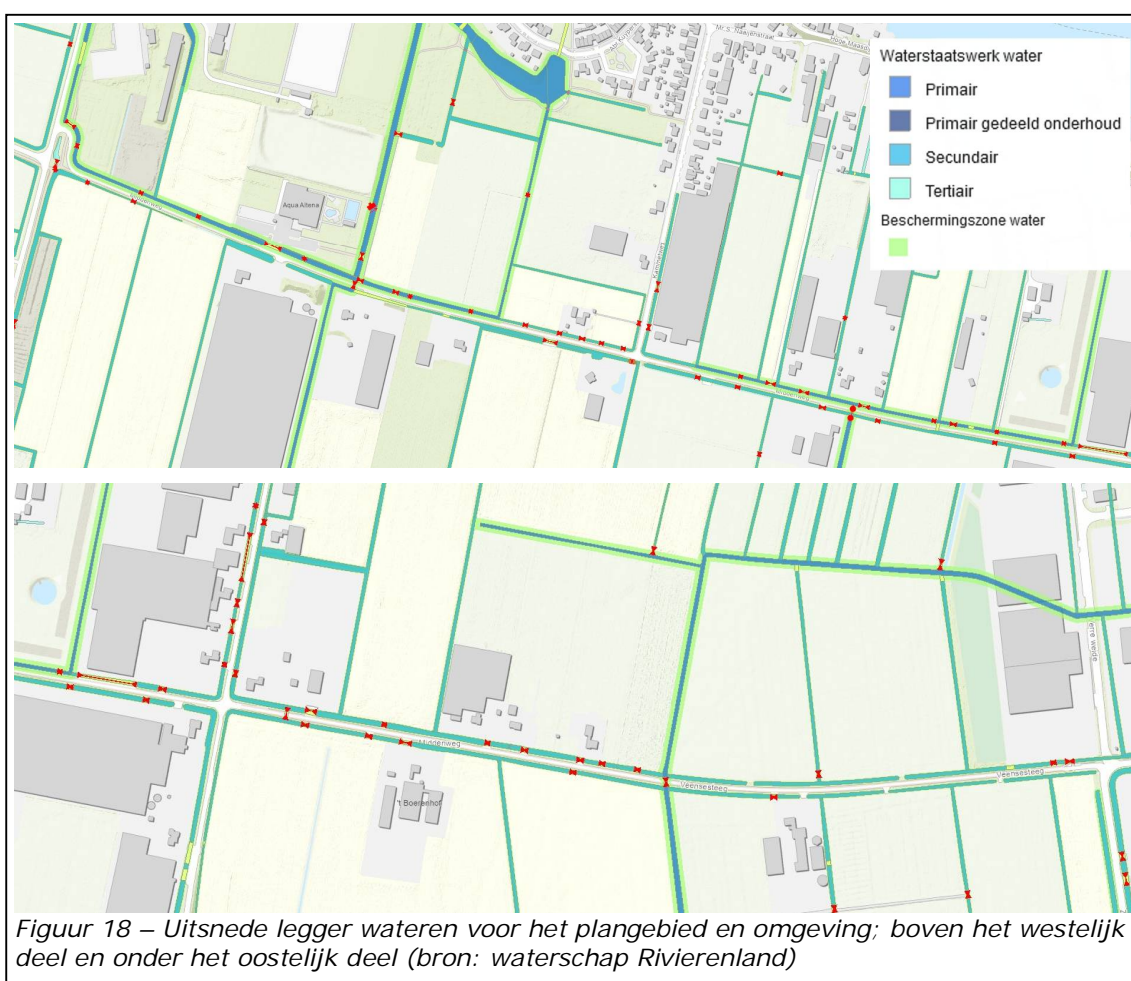
#### *Grondwater*

De Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand (GHG) ligt op basis van de Bodemkaart van Nederland lager dan 0,80 m-mv (grondwatertrap IVc). De Gemiddelde Laagste Grondwaterstand (GLG) wordt tussen 0,80 en 1,20 m-mv verwacht.

Het plangebied is niet gelegen in een waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied.

### Oppervlaktewater

In het plangebied is oppervlaktewater aanwezig in de vorm van de huidige watergangen die ten noorden van de Middenweg/Veensesteeg liggen. Ter hoogte van de kruising van de Middenweg met de Duizendmorgen zijn in het plangebied ook enkele watergangen opgenomen die zuidelijk van de Middenweg liggen. De watergangen ten westen van de Duizendmorgen zijn in de legger wateren van het waterschap Rivierenland grotendeels aangemerkt als Primaire watergangen (A-watergangen) en hebben op grond van de legger een beschermingszone. De watergangen ten oosten van de Duizendmorgen zijn aangeduid als Secundaire watergangen (B-watergangen). Ter plaatse van perceelontsluitingen zijn kunstwerken in de vorm van duikers in de watergangen aanwezig. Er zijn geen andere kunstwerken ten behoeve van de waterhuishouding (zoals gemalen, stuwen of sluisen) in het plangebied gelegen. Ook bevinden zich in het plangebied geen waterkeringen.



### Peilgebieden

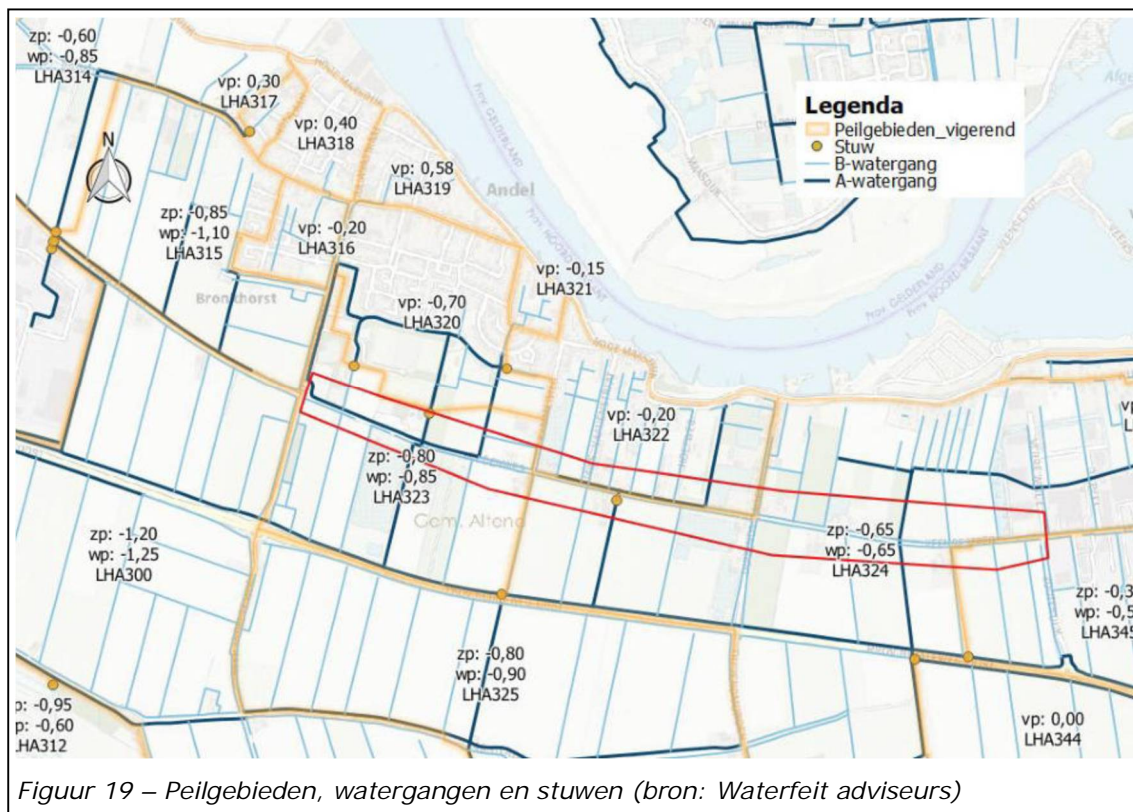
Het plangebied bevindt zich in drie peilgebieden, LHA322, LHA323 en LHA324. De peilgebieden zijn weergegeven in figuur 19. Het waterpeil van LHA322 is veel hoger dan het waterpeil van de andere twee peilgebieden.

Peilgebied	Zomerpeil [m NAP]	Winterpeil [m NAP]
LHA322	-0,20	-0,20
LHA323	-0,80	-0,85
LHA324	-0,65	-0,65

Tabel 3 – Peilgebieden (bron: Waterfeit adviseurs)

Alle drie de peilgebieden voeren in zuidelijke richting af door middel van een duiker in een A-watergang onder de Middenweg. Naar het zuiden komen de drie A-watergangen uit op de A-watergang langs de provinciale weg, welke in westelijke richting afvoert.

In peilgebied LHA322 vormt de Middenweg de peilscheiding tussen peilgebieden LHA322 en LHA324. In de andere twee peilgebieden is er geen sprake van een peilscheiding op de Middenweg.



Figuur 19 – Peilgebieden, watergangen en stuwen (bron: Waterfeit adviseurs)

### Rioolpersleiding

Aan de westzijde van het plangebied, ter hoogte van het sportpark en zwembad, ligt aan de noordzijde van de Middenweg een rioolpersleiding waarmee afvalwater wordt afgevoerd.

### Toekomstig watersysteem

Ten behoeve van de realisatie van het fietspad is door Waterfeit adviseurs een waterhuishoudkundig plan opgesteld<sup>5</sup>. Dit plan is opgenomen als bijlage bij de toelichting. In het waterhuishoudkundig plan is het toekomstige watersysteem beschreven. Hieronder is het waterhuishoudkundig plan samengevat weergegeven.

#### *Watersysteem*

Het ontwerp voor het fietspad gaat ervan uit dat er bestaand oppervlaktewater wordt gedempt. Het fietspad wordt immers aangelegd ter plaatse van de huidige watergangen die aan de noordzijde van de Middenweg/Veensesteeg liggen. Ten noorden van het nieuwe fietspad wordt nieuw oppervlaktewater gerealiseerd in de vorm van watergangen parallel aan en over vrijwel de gehele lengte van het pad. De huidige te dempen watergangen worden in feite in noordelijke richting verlegd. Daarnaast worden ter hoogte van de kruising van de Duizendmorgen met de Middenweg ten zuiden van de Middenweg enkele bestaande watergangen verbreed. Het watersysteem wordt niet gewijzigd qua afvoerrichting en/of waterpeilen. Ter hoogte van perceelontsluitingen en enkele locaties waar de ruimte beperkt is om oppervlaktewater te realiseren zijn duikers voorzien of een watergang met een damwand in plaats van een talud.

#### *Wateropgave*

Ten gevolge van de aanleg van het fietspad neemt de hoeveelheid verhard oppervlak toe met 8.858 m<sup>2</sup>, verspreid over de drie peilgebieden waarin het nieuwe fietspad ligt. Deze toename van verhard oppervlak moet conform de regels van het waterschap gecompenseerd worden door de aanleg van 1.288 m<sup>2</sup> extra wateroppervlak. In tabel 4 is de toename aan verhard oppervlak en wateropgave per peilgebied weergegeven.

Peilgebied	Toename verhard [m <sup>2</sup> ]	Wateropgave [m <sup>2</sup> ]
LHA322	2.296	334
LHA323	3.342	486
LHA324	3.220	468
<b>Totaal</b>	<b>8.858</b>	<b>1.288</b>

Tabel 4 – Toename verhard oppervlak per peilgebied en wateropgave (bron: Waterfeit adviseurs)

Om aan de wateropgave te voldoen worden de verlegde watergangen breder dan de huidige watergangen. Deze verbreding wordt over het algemeen over de volledige lengte van de watergangen gerealiseerd en is ook benodigd om de afmetingen van de nieuwe watergangen zoveel mogelijk aan de eisen van het waterschap te laten voldoen. Ter hoogte van de kruising van de Duizendmorgen met de Middenweg worden aan de zuidzijde van de weg enkele bestaande watergangen verbreed. De waterberging wordt naar rato van toename van verhard oppervlak verdeeld over de drie peilgebieden, zodat in elk peilgebied voldoende gecompenseerd wordt. In elk peilgebied is sprake van enige overcompensatie. In peilgebied LHA322 het meeste, namelijk ongeveer 680 m<sup>2</sup>. In totaal wordt 1.370

<sup>5</sup> Waterfeit adviseurs, 'Fietspad Middenweg Andel – Waterhuishoudkundig plan', 31 juli 2023



m<sup>2</sup> meer wateroppervlak gerealiseerd dan benodigd voor de compensatie van de toename van het verhard oppervlak. In tabel 5 is het huidige en toekomstige wateroppervlak per peilgebied inzichtelijk gemaakt evenals de overcompensatie.

Peilgebied	Huidig wateroppervlak [m <sup>2</sup> ]	Toekomstig wateroppervlak [m <sup>2</sup> ]	Toename wateroppervlak [m <sup>2</sup> ]	Extra boven wateropgave [m <sup>2</sup> ]
LHA322	1.305	2.317	1.012	678
LHA323	1.461	2.515	1.054	568
LHA324	1.821	2.413	592	124
<b>Totaal</b>	<b>4.587</b>	<b>7.245</b>	<b>2.658</b>	<b>1.370</b>

Tabel 5 – Huidig en toekomstig wateroppervlak in vergeleken met de wateropgave (bron: Waterfeit adviseurs)

#### Profielen watergangen

De profielen van de nieuwe watergangen voldoen bijna op alle punten aan de beleidsregels van het waterschap. De enige afwijking is dat het talud van de A watergangen steiler is dan 1 op 2, maar nooit steiler dan 1 op 1,5 en op delen flauwer. Hier is voor gekozen om te voorkomen dat of de bovenbreedte van de watergangen te breed worden voor éézijdig onderhoud of de waterdiepte minder wordt dan 1,0 meter. Het ontwerp is een verbetering ten opzichte van de dwarsprofielen van de huidige watergangen, omdat de waterdiepte toeneemt en de taluds flauwer zijn.

#### Duikers

Op een aantal locaties is de ruimte beperkt om de watergang te verleggen. Hierdoor is in het ontwerp op een aantal plekken een lange duiker voorzien of een watergang met een damwand in plaats van een talud. Op twee locaties wordt een bypass gemaakt door de watergangen aan de noord- en zuidzijde van de Middenweg door middel van nieuwe duikers te koppelen. In die situaties hebben de watergangen aan beide zijden hetzelfde waterpeil. Bij één van beide locaties is er volgens het peilbesluit wel sprake van een ander waterpeil aan de zuidzijde, maar heeft het waterschap aangegeven dat de watergang aan de zuidzijde wel onderdeel uitmaakt van hetzelfde peilgebied als de watergang aan de noordzijde.

Voor de meeste duikers volstaat de minimale diameter volgens de beleidsregels van het waterschap, de opstuwings is daarbij niet meer dan 5 mm per duiker. Voor enkele duikers is een grotere diameter vereist. Dit betreft vooral de duikers onder de Middenweg door, welke verlengd moeten worden ten gevolge van de verlegging van de watergang. De duikers onder de Middenweg veroorzaken in de huidige situatie al veel meer opstuwings dan 5 mm. Voor alle andere duikers is ook uitgegaan van een minimale diameter van 800 mm, waar bij B-watergangen in veel gevallen volstaan zou kunnen worden met 500 mm.

#### Afwatering

De rijbaan van de Middenweg en het fietspad wateren in het ontwerp af op de berm. Op de locaties waar de bestaande watergang gedempt wordt en vervangen wordt door een lange duiker, is het een aandachtspunt om een goede af- en ontwatering van de weg en particuliere percelen te behouden. Hiervoor zijn mogelijk kolken en/of drainage nodig op enkele plaatsen. Ook moet er qua hoogte

voor gezorgd worden dat water vanaf de rijbaan goed af kan wateren over de berm tussen de rijbaan en het fietspad en vervolgens via het fietspad naar de watergang.

#### *Wateroverlast en klimaatadaptatie*

Door de toename van waterberging en waterdiepte, de verbreding van de watergang en de vergroting van reeds te kleine duikers zal de kans op wateroverlast voor Andel afnemen. Dit heeft ook andere positieve gevolgen voor klimaatadaptatie. Tevens worden, in een ander project, bij het SRBT Giessen, maatregelen genomen, welke ook een positieve invloed hebben op de kans op wateroverlast. Een aandachtspunt is het vasthouden van water. Grotere duikers leiden niet alleen tot minder opstuwing bovenstrooms, maar ook tot versnelde afvoer en daarmee mogelijk meer wateroverlast benedenstrooms. Via (geautomatiseerde) stuwen kan de afvoer van water naar benedenstroomse gebieden gereguleerd worden en de bovenstroomse berging optimaal benut worden.

#### *Watervergunningen*

De te dempen watergangen betreffen Primaire en Secundaire Watergangen die in de legger van het waterschap zijn aangegeven. Voor het dempen van deze watergangen en graven van de nieuwe watergangen zijn watervergunningen van het waterschap benodigd. Deze zullen door de gemeente bij het waterschap worden aangevraagd.

#### *Riolering*

Gelijktijdig met de aanleg van het fietspad worden de woningen en bedrijven langs het tracé aangesloten op een persriolering. Hiermee komen de IBA's te vervallen. Dit komt de waterkwaliteit ten goede. Eerst worden de woningen en bedrijven ten noorden van de Middenweg aangesloten. De woningen en bedrijven ten zuiden van de Middenweg volgen later.

#### *Rioolpersleiding*

Bovenstaand is reeds genoemd dat aan de westzijde van het plangebied aan de noordzijde van de Middenweg, ter hoogte van het sportpark en zwembad, een bestaande rioolpersleiding ligt. Bij de aanleg van het fietspad wordt rekening gehouden met deze leiding. De leiding heeft in het bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Leiding-Riool' gekregen. Binnen deze bestemming zijn de gronden bestemd voor een rioolpersleiding. Langs deze leiding is een belemmeringszone aangegeven met een strookbreedte van 5 meter aan weerszijden van de leiding. Om te voorkomen dat bouwwerken of werken en werkzaamheden gerealiseerd worden die het goede functioneren van de leiding kunnen frustreren, is in de dubbelbestemming 'Leiding-Riool' een beschermende regeling opgenomen. De dubbelbestemming waarborgt daartoe dat bij werkzaamheden rekening dient te worden gehouden met de leiding. Er geldt een bouwverbod voor bouwwerken die niet ten behoeve van de leiding zijn en een vergunningplicht voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden. Een vergunning kan alleen worden verleend indien de werken en/of werkzaamheden geen veiligheidsrisico's opleveren, de leiding niet wordt aangetast en de leidingbeheerder daarover heeft geadviseerd.

#### Watertoets

Er heeft intensief overleg plaatsgevonden met het Waterschap Rivierenland. Er is onder andere overleg gevoerd over de verlegging van de watergangen, de maatgevende afvoer van de watergangen en duikers, het ontwerp van de watergangen

(o.a taluds), de watercompensatie/bergingsopgave, de rioolpersleiding, etc. Het inrichtingsplan voor het fietspad is hierop afgestemd en naar aanleiding van het overleg is ook het waterhuishoudkundig plan aangepast. De definitieve versie van het waterhuishoudkundig plan (d.d. 31 juli 2023) is door het waterschap goedgekeurd. Het bestemmingsplan is in het kader van de watertoets ook voorgelegd aan het Waterschap Rivierenland. Dit is gebeurd in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Verder zal ook in het vervolgproces voor de realisatie van het nieuwe fietspad en de nieuwe watergangen overleg gepleegd worden met het waterschap Rivierenland.

### **5.4.3 Conclusie**

Er zijn geen belemmeringen te verwachten voor het plan vanuit het aspect water.

## **5.5 LUCHTKWALITEIT**

### **5.5.1 Beleid en regelgeving**

De hoofdlijnen van de regelgeving voor luchtkwaliteit zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer, ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. De regelgeving is uitgewerkt in onderliggende Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en Ministeriële Regelingen. In de Wet Luchtkwaliteit zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen in de vorm van grenswaarden en richtwaarden voor een aantal luchtverontreinigende stoffen. De belangrijkste zijn fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) omdat deze in Nederland soms worden overschreden. De grenswaarden van de overige stoffen worden, op enkele uitzonderingen na, in de regel niet overschreden. De grenswaarde van PM<sub>10</sub> of NO<sub>2</sub> bedraagt 40 µg/<sup>3</sup>. De grenswaarde van PM<sub>2,5</sub> ligt op 25 µg/<sup>3</sup>.

In de Wet luchtkwaliteit (artikel 5.16 van de Wet milieubeheer) is aangegeven in welke gevallen de luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmeringen vormen voor ruimtelijke ontwikkelingen:

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

### Besluit Niet In Betekende Mate (NIBM)

In dit besluit is bepaald in welke gevallen een ruimtelijke ontwikkeling vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet hoeft te worden getoetst aan de grenswaarden. Een project draagt 'niet in betekende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de zogenaamde 3% grens niet wordt overschreden. De 3% grens is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM<sub>10</sub>) of stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Deze grenswaarde is gesteld op 40 µg/m<sup>3</sup>. Dit komt overeen met 1,2 microgram/m<sup>3</sup> voor zowel PM<sub>10</sub> als NO<sub>2</sub>.

Als de 3% grens voor PM<sub>10</sub> of NO<sub>2</sub> niet wordt overschreden is het project NIBM, en hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden.

In de Regeling NIBM is de bovengenoemde 3%-grens uitgewerkt in concrete getallen. Zo ligt voor woningbouwplannen de grens van 3% bij 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg.

### Besluit gevoelige bestemmingen

Het besluit gevoelige bestemmingen is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof en stikstofdioxide, met name kinderen, ouderen en zieken. Daartoe voorziet het besluit in zones waarbinnen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is: 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen, in beide gevallen gemeten vanaf de rand van de weg. Als in een onderzoekszone de grenswaarden voor fijn stof of stikstofdioxide (dreigen te) worden overschreden, mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen. De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen.

#### **5.5.2 Luchtkwaliteit in relatie tot het plangebied**

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van een vrijliggend fietspad mogelijk langs de Middenweg/Veensesteeg. De aanleg van het fietspad zal niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, omdat fietsen geen activiteit is die uitstoot van fijnstof of stikstofdioxide met zich meebrengt. Het nieuwe fietspad kan wel leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit omdat het gebruik van de fiets hiermee wordt gestimuleerd. Het voorgaande betekent dat er geen nader onderzoek en toetsing aan de in de Wet luchtkwaliteit gestelde grenswaarden hoeft plaats te vinden. Met andere woorden, het plan voldoet aan het wettelijk kader.

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is daarnaast gekeken naar de concentratie stikstofdioxide en fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) in het plangebied. Uit de Grootschalige Concentratiekaarten van het RIVM (peiljaar 2021) blijkt dat de achtergrondconcentratie voor stikstofdioxide ter hoogte van het plangebied circa 13 µg/m<sup>3</sup> bedraagt. Voor fijnstof betreft dit respectievelijk circa 16 µg/m<sup>3</sup> (PM<sub>10</sub>) en 10 µg/m<sup>3</sup> (PM<sub>2,5</sub>). Deze concentraties zijn daarmee veel lager dan de grenswaarden van respectievelijk 40 µg/m<sup>3</sup> (NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>) en 25 µg/m<sup>3</sup> (PM<sub>2,5</sub>), waardoor er vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening geen belemmeringen zijn voor het plan.

Voorts is een fietspad in het Besluit gevoelige bestemmingen niet aangemerkt als een gevoelige bestemming. Het plan voorziet derhalve niet in de realisatie van gevoelige bestemmingen.

#### **5.5.3 Conclusie**

Er zijn geen belemmeringen voor het plan vanuit het aspect luchtkwaliteit.

## **5.6 EXTERNE VEILIGHEID**

### **5.6.1 Beleid en regelgeving**

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen lopen als gevolg van aanwezigheid in de directe omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt, transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd en ondergrondse buisleidingen. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

### Wettelijk kader

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid

inrichtingen (Revi). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is het wettelijke kader vastgelegd in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling Basisnet. De regelgeving voor ondergrondse buisleidingen is vastgelegd in het Besluit Externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

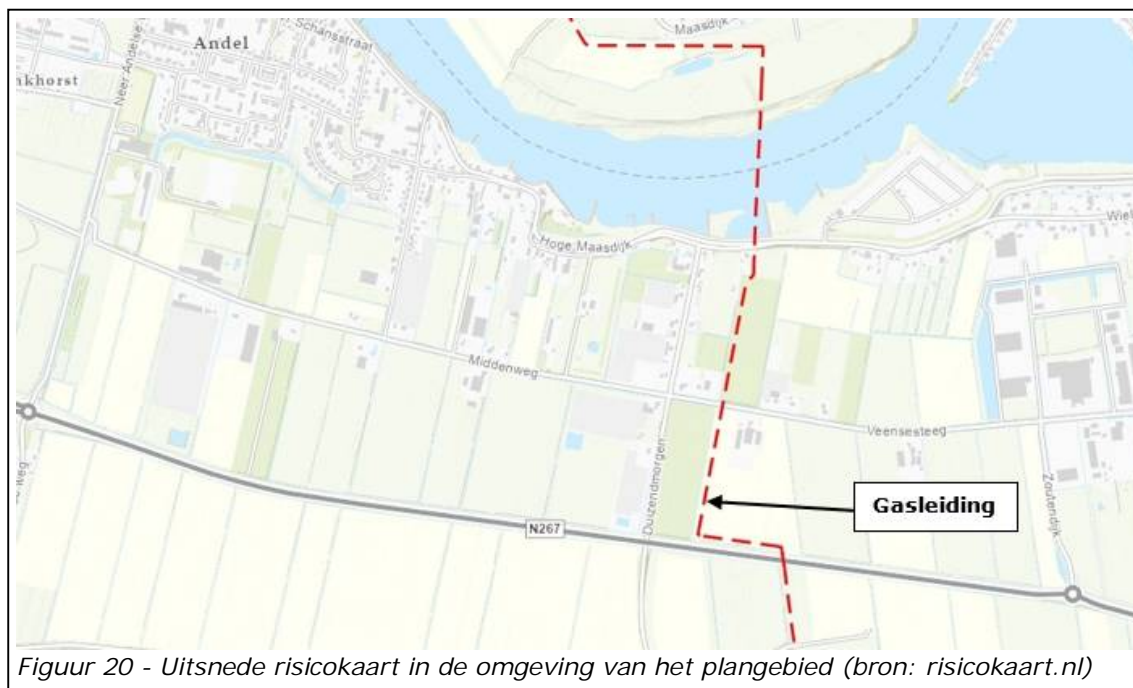
- Het plaatsgebonden risico (PR) richt zich als maat voor het risico vanwege activiteiten met gevaarlijke stoffen vooral op de basisveiligheid voor personen in de omgeving van die activiteiten. Aan het PR is een wettelijke grenswaarde verbonden die niet mag worden overschreden. Het PR wordt “vertaald” als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijv. woningen) mogen liggen.
- Het groepsrisico (GR) is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbare aantal doden, de z.g. oriënterende waarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd, kan afwijken. Deze verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR, ook als de OW niet wordt overschreden.

#### Beleidsvisie Externe Veiligheid 2017

Zoals genoemd in paragraaf 3.3.5 geldt er binnen de gemeente Altena de beleidsvisie externe veiligheid. In deze visie is beschreven hoe wordt omgegaan met de ruimtelijke scheiding tussen risicobronnen en kwetsbare objecten.

#### **5.6.2 Externe veiligheid in relatie tot het plangebied**

Op basis van de risicokaart is een inventarisatie van de risicobronnen in en nabij het plangebied gemaakt (zie figuur 20).

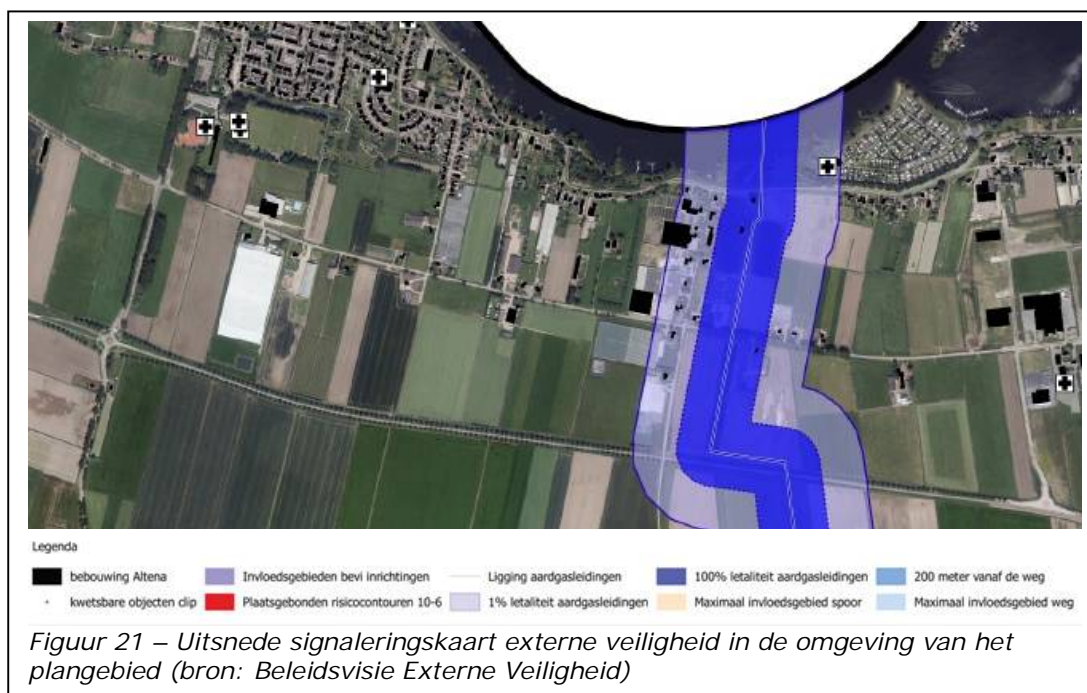


### Risicovolle bedrijven en inrichtingen

Uit de risicokaart blijkt dat in het plangebied of in de directe omgeving daarvan geen risicovolle inrichtingen zijn gelegen. Ook worden door het plan geen risicovolle inrichtingen mogelijk gemaakt.

### Buisleidingen

Uit de risicokaart komt naar voren dat het plangebied oostelijk van Duizendmorgen in noord-zuid richting wordt doorsneden door een buisleiding waardoor transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Dit betreft een hogedrukaardgasleiding (A-618) met een maximale werkdruk van 76 bar en een uitwendige diameter van 15,98 inch. Deze leiding heeft een belemmeringenstrook (PR-contour) van 5 meter aan weerszijden van de leiding en een invloedsgebied voor het groepsrisico (GR) van 230 meter aan weerszijden. Een fietspad wordt op grond van het Bevb niet aangemerkt als een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object. Er geldt daardoor geen grenswaarde voor het PR of verantwoordingsplicht voor het GR. Derhalve bestaan er vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen belemmeringen voor de aanleg van het fietspad. Wel dient bij de aanleg rekening te worden gehouden met de gasleiding. Daarom heeft al overleg plaatsgevonden met de Gasunie, de beheerder van de leiding. Verder zal ook in het vervolproces bij de definitieve civieltechnische uitwerking van het nieuwe fietspad overleg gepleegd worden met de Gasunie.



De gasleiding heeft in het bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Leiding – Gas' gekregen met een belemmeringenstrook van 5 meter aan weerszijden van de leiding. Op gronden met deze dubbelbestemming is ter bescherming van de leiding een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden van toepassing en geldt een bouwverbod voor bouwwerken die niet ten dienste staan van de leiding. Dergelijke bouwwerken kunnen alleen middels een afwijking bij omgevingsvergunning worden toegestaan, mits het geen kwetsbare objecten betreft, de veiligheid van de leiding niet wordt geschaad en de leidingbeheerder

hierover heeft geadviseerd. Een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden kan alleen worden verleend als de belangen van de leiding niet worden geschaad en de leidingbeheerder daarover heeft geadviseerd. De aanleg van paden, zoals een fietspad, is ingevolge het omgevingsvergunningenstelsel voor werken en werkzaamheden vergunningplichtig. Dit waarborgt dat er bij de aanleg van het fietspad rekening gehouden wordt met de gasleiding en er geen onveilige situaties ontstaan.

#### Transportroutes gevaarlijke stoffen

In het plangebied zijn geen transportroutes voor gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor of water aanwezig. Direct nabij het plangebied zijn dergelijke routes evenmin aanwezig.

### **5.6.3 Conclusie**

Er zijn geen belemmeringen voor het plan vanuit het aspect externe veiligheid.

## **5.7 ECOLOGIE**

### **5.7.1 Beleid en regelgeving**

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen is het noodzakelijk te onderzoeken of en zo ja, in hoeverre de plannen ten koste gaan van de (aanwezige) flora en fauna. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de 'gebiedsbescherming' en de 'soortenbescherming'.

#### Gebiedsbescherming

##### *Wet Natuurbescherming*

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. De Wnb richt zich op de bescherming van Natura 2000-gebieden (Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden). Activiteiten en ontwikkelingen die kunnen leiden tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden zijn in beginsel niet toegestaan, tenzij hiervoor een vergunning op grond van de Wnb is verkregen.

##### *Natuurnetwerk Brabant*

Naast de bescherming van de Wet Natuurbescherming kunnen waardevolle gebieden ook beleidsmatig beschermd zijn doordat zij behoren tot het Natuurnetwerk Brabant (NNB, voorheen Ecologische Hoofdstructuur). Het NNB is een samenhangend netwerk van belangrijke natuurgebieden. Zij bestaat uit bestaande natuurgebieden, nieuwe natuurgebieden en ecologische verbindingzones. Uitgangspunt van het beleid is dat plannen, handelingen en projecten in het NNB niet toegestaan zijn indien zij de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNB significant aantasten. De provincie Noord-Brabant is verantwoordelijk voor de begrenzing en de ontwikkeling van het NNB en heeft dit in de Interim Omgevingsverordening vastgelegd.

#### Soortenbescherming

De soortenbescherming is eveneens geregeld in de Wnb. Het doel van de Wnb is het in stand houden en beschermen van in het wild voorkomende planten- en diersoorten. De Wnb kent zowel een zorgplicht als verbodsbepalingen. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten

zijn in principe verboden, maar er kunnen vrijstellingen en ontheffingen (door het bevoegd gezag) worden verleend van de verbodsbepalingen.

De Wnb kent een apart beschermingsregime voor Vogelrichtlijnsoorten (alle vogels), Habitatrichtlijnsoorten en nationaal beschermde soorten. Voor Vogel- en Habitatrichtlijnsoorten geldt een strikte bescherming. Voor de nationaal beschermde soorten hebben provincies de bevoegdheid om in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden een vrijstelling te verlenen van de verbodsbepalingen. Dit moet worden geregeld in een provinciale verordening.

Bij nieuwe ontwikkelingen moet worden nagegaan, c.q. onderbouwd worden, of zich in het betreffende gebied beschermde soorten bevinden.

### **5.7.2 Ecologie in relatie tot het plangebied**

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van een vrijliggend fietspad mogelijk langs de Middenweg/Veensesteeg. Om te beoordelen wat de effecten zijn van deze ontwikkeling op beschermde natuur is door ecologisch adviesbureau Flor y Fauna Consult ecologisch onderzoek uitgevoerd<sup>6</sup>. Daarbij is gekeken naar de gebieds- en de soortenbescherming. De rapportage van dit onderzoek is integraal als bijlage bij deze plantoelichting opgenomen. De belangrijkste resultaten en conclusies worden hierna weergegeven.

#### Gebiedsbescherming

##### *Natura 2000*

Het plangebied ligt niet in een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, 'Loevestein, Pompeveld en Kornsche Boezem' ligt op een afstand van circa 1,2 kilometer van het plangebied. Het betreft een habitatrichtlijngebied. Vanwege deze afstand en de aard van de beoogde ontwikkeling (een fietspad) is er geen rechtstreekse aantasting (door bijvoorbeeld licht, trillingen, geluid of menselijke aanwezigheid) of indirecte aantasting (door bijvoorbeeld verdroging of verontreiniging) te verwachten op soorten en habitattypen die voor dit gebied zijn aangewezen.

Het gebruik van het fietspad veroorzaakt geen stikstofemissie. De gebruiksfase van het fietspad leidt daarom op voorhand niet tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie.

De aanleg van het fietspad kan als gevolg van de inzet van mobiele werktuigen en bouwverkeer leiden tot stikstofemissie. In het ecologisch onderzoek van Flor y Fauna Consult is niet getoetst of de aanlegfase van het fietspad leidt tot een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Aangegeven is dat dit nog separaat dient te worden onderzocht aan de hand van een AERIUS-berekening.

Daarom is een notitie<sup>7</sup> opgesteld waarin door middel van AERIUS-berekeningen is onderzocht of de aanleg van het fietspad effecten heeft op de nabijgelegen Natura

---

<sup>6</sup> Flor y Fauna Consult, 'Ecologisch onderzoek Aanleg Fietspad tussen Andel en Veen', 4 november 2022

<sup>7</sup> mRO b.v., 'Notitie stikstofdepositieonderzoek fietspad Middenweg Andel-Veen', 8 februari 2023



2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie. De notitie is opgenomen als bijlage bij de toelichting.

Uit de berekeningen volgt dat de aanleg van het fietspad, in vergelijking met de referentiesituatie, niet leidt tot een toename van stikstofdepositie (0,00 mol stikstof ha/jaar) op stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten in Natura 2000-gebieden. Derhalve wordt geconcludeerd dat de aanleg van het fietspad geen negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie. Het bestemmingsplan voldoet daarmee aan de Wnb. Er geldt voor het bestemmingsplan ook geen vergunningplicht in het kader van de Wnb ten aanzien van het aspect stikstof.

#### *Natuurnetwerk Brabant*

De groenstructuren binnen het plangebied maken geen deel uit van het Natuurnetwerk Brabant (NNB). Het plangebied ligt derhalve niet binnen het NNB. Directe aantasting van het NNB is daardoor niet aan de orde. De dichtstbijzijnde gebieden die tot het NNB behoren betreffen buitendijkse gebieden langs de Afdamde Maas, een nieuw aan te leggen ecologische verbindingzone langs het Subregionaal Bedrijventerrein Giessen en het Pompeveld. De afstand van deze gebieden tot het plangebied bedraagt minimaal 360 meter. Gezien deze afstand en de aard van de beoogde ontwikkeling (een fietspad) worden er ook geen indirecte negatieve effecten op het NNB verwacht. Externe werking op het NNB is derhalve niet aan de orde.

#### Soortenbescherming

In het plangebied zijn geen nesten of vaste rust- of verblijfplaatsen van vogels aanwezig. Werkzaamheden met betrekking tot het vellen van bomen en struikgewas dienen te worden uitgevoerd voor of na het broedseizoen.

In het plangebied zijn geen overige soorten aanwezig die conform de Wet Natuurbescherming beschermd zijn en die niet zijn vrijgesteld door de provincie in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.

#### *Effectenbepaling*

Van de strikt beschermde soorten komen diverse vogels voor. Er zijn geen vaste rust- of verblijfplaatsen of (jaarrond beschermde) nesten van vogels in het projectgebied aangetroffen. Tijdens het onderzoek zijn huismussen in heggen en heesters waargenomen. De nesten van huismussen zijn jaarrond beschermd. Huismussen zijn holtebroeders die onder dakpannen en in gaten en kieren van gebouwen broeden. Er worden voor de aanleg van het fietspad geen gebouwen verwijderd. Nestlocaties van huismussen blijven daardoor gespaard. Het leefgebied van huismussen zal niet significant worden aangetast door het verwijderen van groen ten behoeve van de aanleg van het fietspad. Dit betreft slechts smalle stroken, waardoor in de directe omgeving voldoende groen aanwezig blijft.

Er komen geen overige strikt beschermde soorten in het projectgebied voor. In het projectgebied waar de voorgenomen werkzaamheden worden uitgevoerd bevinden zich geen voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van overige strikt beschermde soorten.

De conclusie is dat strikt beschermde soorten geen hinder zullen ondervinden van de voorgenomen werkzaamheden.

In het projectgebied zijn ook er geen voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van andere beschermde soorten aangetroffen die niet zijn vrijgesteld door de provincie in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.

### *Zorgplicht*

Bij de uitvoering van werkzaamheden dient de algemene zorgplicht uit de Wnb in acht te worden genomen. Dit betekent dat:

- Eventuele te rooien bomen en beplanting dienen te worden geroid buiten het broedseizoen (circa 15 maart tot en met 15 augustus).
- Bij het dempen van sloten dienen alle aanwezige soorten te worden afgevangen, uitkomende baggerspecie dient te worden nagezocht en soorten dienen in een nabij gelegen geschikt habitat te worden uitgezet. De werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd door een ecooloog.

### Nader onderzoek grote modderkruiper

In aanvulling op het eerder uitgevoerde ecologisch onderzoek wordt nog nader onderzoek verricht naar het voorkomen van de grote modderkruiper in het plangebied. Tijdens het eerste veldonderzoek (22-23 november 2023) is de grote modderkruiper niet aangetroffen. Echter, op basis van dit veldonderzoek kan de aanwezigheid van de soort nog niet uitgesloten worden. Daarvoor is vervolgonderzoek noodzakelijk. Dit vervolgonderzoek zal gereed zijn voordat er gestart wordt met de werkzaamheden.

### **5.7.3 Conclusie**

Er zijn geen belemmeringen voor het plan vanuit het aspect ecologie. Wel dient bij de uitvoering van de werkzaamheden de algemene zorgplicht in acht te worden genomen. Voorts is er nog vervolgonderzoek nodig naar het voorkomen van de grote modderkruiper. Dit vervolgonderzoek zal worden uitgevoerd in de daarvoor geschikte perioden en op basis van de daarvoor geldende protocollen en methoden. Voordat de werkzaamheden in het plangebied starten zal dit gereed zijn. Indien deze soort aanwezig blijkt te zijn, dan kan een ontheffing van de Wnb worden aangevraagd bij het bevoegd gezag (de provincie Noord-Brabant) en/of kunnen er mitigerende maatregelen worden getroffen, waarmee gewaarborgd wordt dat de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in gevaar wordt gebracht. Dit is echter een traject in het kader van de Wnb, dat de bestemmingsplanprocedure niet in de weg staat. Oftewel, er is nu geen belemmering om de bestemmingsplanprocedure voort te zetten.

## **5.8 ARCHEOLOGIE**

### **5.8.1 Beleid en regelgeving**

Als gevolg van het Verdrag van Malta (Valetta) zijn overheden verplicht om in het ruimtelijke beleid zorgvuldig om te gaan met het archeologische erfgoed. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar een reële verwachting bestaat dat er archeologische waarden aanwezig zijn dient, voordat er bodemingrepen plaatsvinden, een archeologisch onderzoek uit te worden gevoerd. De uitkomsten hiervan dienen door het bevoegde gezag te worden meegenomen in de belangenafweging.

De zorgplicht voor het archeologisch erfgoed was vastgelegd in de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz), die was geïmplementeerd in de Monumentenwet 1988. De wet regelde:

- Bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem;
- Inpassen van archeologisch erfgoed in de ruimtelijke ordening;
- Financiering onderzoek: de veroorzaker betaalt.

Op 1 juli 2016 is de nieuwe Erfgoedwet in werking getreden. Deze wet vervangt onder meer de Monumentenwet 1988 en de Wamz. In artikel 9.1 van de Erfgoedwet is echter bepaald dat tot het tijdstip waarop de nieuwe Omgevingswet in werking is getreden de bepalingen uit de Monumentenwet 1988 met betrekking tot archeologie van toepassing blijven. De Omgevingswet zal in 2024 in werking treden.

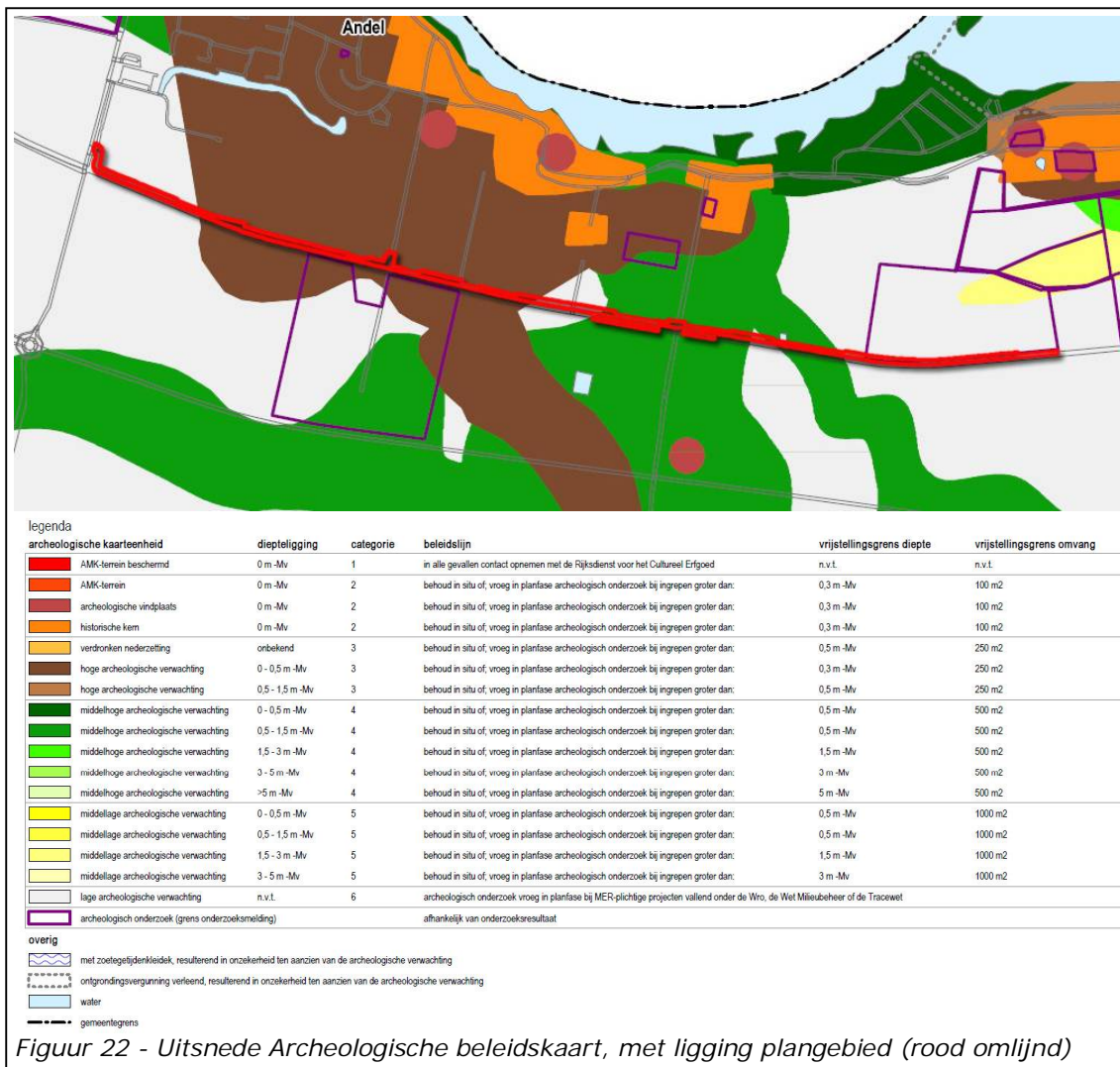
#### Gemeentelijk beleid

De Wamz heeft ertoe geleid dat de gemeente Altena lokaal archeologiebeleid heeft opgesteld. Dit beleid bestaat uit de "Nota Archeologie. Tot op de Bodem. Update 2018" en de "Erfgoedverordening Altena 2019" zoals die op 14 januari 2019 is vastgesteld.

Op de bijbehorende archeologische beleidskaart is aangegeven waar binnen de gemeente (bekende) archeologische waarden aanwezig zijn en waar welke archeologische verwachtingen gelden vanaf welke diepte. In de bijbehorende legenda zijn de verschillende verwachtingszones en plaatsen met een archeologische waarde weergegeven, alsmede de verwachte diepteligging daarvan. Deze zones zijn beleidsmatig gecategoriseerd; aan elke waarde of verwachtingswaarde is een diepte- en oppervlakte grens gekoppeld. De vrijstellingsgrenzen geven aan vanaf welke omvang én diepte (altijd in combinatie) van een ruimtelijk plan er archeologisch onderzoek plaats moet vinden. Op basis van een archeologisch onderzoek dat door de gemeente is goedgekeurd kan een omgevingsvergunning worden verleend.

#### **5.8.2 Archeologie in relatie tot het plangebied**

In figuur 22 is een uitsnede van de archeologische beleidskaart opgenomen ter hoogte van het plangebied. Hieruit blijkt dat de gronden in het plangebied voor een groot deel een hoge archeologische verwachting (diepteligging 0-0,5 m-Mv) hebben. Hier dient bij grondwerkzaamheden dieper dan 0,3 meter onder het maaiveld en groter dan 250 m<sup>2</sup> vooraf eerst archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden. Een kleiner deel van het plangebied heeft een middelhoge archeologische verwachting (diepteligging 0,5-1,5 Mv). Hiervoor geldt een diepte ondergrens van 0,5 meter en oppervlakte ondergrens van 500 m<sup>2</sup> voor het doen van archeologisch onderzoek. Het overige deel van het plangebied heeft een lage archeologische verwachting. Hier is geen archeologisch onderzoek nodig voorafgaand aan grondwerkzaamheden.



Omdat er voor de realisatie van het fietspad grondwerkzaamheden plaatsvinden die groter zijn en dieper gaan dan de hiervoor genoemde vrijstellingsgrenzen, is door VUHbs archeologie een archeologisch onderzoek in de vorm van een bureauonderzoek en verkennend booronderzoek uitgevoerd<sup>8</sup>. De rapportage van dit onderzoek is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd. De resultaten van het onderzoek laten zich als volgt omschrijven.

**Resultaten archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek**  
 Het bureauonderzoek heeft uitgewezen dat het plangebied is gelegen in het rivierengebied, waar een complexe stratigrafie kan voorkomen met afzettingen van verschillende stroomgordels. De oudste stroomgordel is die van Zaltbommel-Nederhemert/Andel. Deze was actief tussen 3762-3377 v. Chr. (4820 ±70 BP) en 2888-2578 v. Chr. (4160 ±60 BP). Dit niveau is niet onderzocht in eerder archeologisch onderzoek in de omgeving, maar de beddingafzettingen zouden op

<sup>8</sup> VUHbs archeologie, 'Archeologisch bureau- en booronderzoek voor het plangebied Andel/Veen-Middenweg, gemeente Altena', december 2022

basis van geologisch onderzoek moeten liggen op circa 2-3 m –NAP. De volgende stroomgordel is die van Biesheuvel-Hamer, die actief was tussen 2626-2466 v. Chr. (4020 ±35 BP) en 1599-1405 v. Chr. (3210 ±40 BP). De top van de beddingafzettingen is in eerder onderzoek in de omgeving vastgesteld op 200 cm onder maaiveld (0.94 m –NAP) en oeverafzettingen zijn aangetroffen vanaf 130-225 cm onder maaiveld (0.39 m NAP-0.86 m –NAP). Daarnaast kunnen tot vlak onder maaiveld nog oeverafzettingen voorkomen van de Alm/Afgedamde Maas. Buiten het bereik van de oever- en beddingafzettingen bestaat de stratigrafie uit klei en veen. Er geldt een gematigde verwachting op het aantreffen van sporen en resten van bewoning uit de periode Neolithicum-Bronstijd op eventuele oeverafzettingen van de stroomgordel van Zaltbommel-Nederhemert/Andel, een hoge verwachting op het aantreffen van sporen en resten van bewoning uit de periode Bronstijd-Romeinse tijd op de oeverafzettingen van de stroomgordel van Biesheuvel-Hamer, en een hoge verwachting op het aantreffen van sporen en resten van bewoning uit de periode IJzertijd-Middeleeuwen op eventuele oeverafzettingen van de Alm/Afgedamde Maas.

Bij het booronderzoek zijn oeverafzettingen van de stroomgordel van Zaltbommel-Nederhemert/Andel aangetroffen in boringen 13-23 en 26-37 op 290-415 cm onder maaiveld (2.18-3.33 m –NAP). Op basis van de aanwezigheid van oeverafzettingen kan de gematigde verwachting op het aantreffen van sporen en resten van bewoning uit de periode Neolithicum-Bronstijd voor het traject van de genoemde boringen worden behouden. Crevasseafzettingen van de stroomgordel van Biesheuvel-Hamer zijn aangetroffen in boringen 12-23 en 26-28 op 120-275 cm onder maaiveld (0.13-1.78 m –NAP). Deze crevasseafzettingen hebben echter een waargenomen geleidelijke overgang naar de bovenliggende komkleiafzettingen. Daarnaast ontbreken vegetatiehorizonten of cultuurlagen; dit suggereert dat deze afzettingen relatief snel bedekt zijn geraakt onder jongere afzettingen, hoewel eventuele bewoning alsnog niet geheel kan worden uitgesloten. Op basis van deze waarnemingen kan de hoge verwachting op het aantreffen van sporen en resten van bewoning uit de periode Bronstijd-Romeinse tijd eerder worden bijgesteld naar een gematigde verwachting. Er zijn geen oeverafzettingen aangetroffen die kunnen worden toegeschreven aan de Alm/Afgedamde Maas. Op basis van de aanwezigheid van komkleiafzettingen boven de afzettingen van de stroomgordel van Biesheuvel-Hamer, kan voor het gehele onderzoeksgebied de verwachting op het aantreffen van sporen en resten van bewoning vanaf de Middeleeuwen worden bijgesteld naar laag.

Uit het onderzoek blijkt dat het grootste deel van de werkzaamheden geen bedreiging vormt voor eventueel aanwezige archeologische sporen en resten. Dit omdat de werkzaamheden plaatsvinden tot maximaal 100 cm onder maaiveld. De enige uitzondering hierop vormen de locaties van boringen 12, 13, 23, 24 en 25. Specifiek voor deze locaties wordt geadviseerd de werkzaamheden te beperken tot 90 cm onder maaiveld, zodat eventueel aanwezige archeologische sporen en resten in situ bewaard kunnen blijven. Voor het overige deel van het traject vormen de werkzaamheden geen bedreiging voor eventuele archeologische sporen en resten, waardoor vervolgonderzoek niet zinvol of noodzakelijk wordt geacht en vrijgave wordt geadviseerd. Dit advies is overgenomen door het bevoegd gezag, de gemeente Altena/regio archeoloog.

De archeologische meldingsplicht blijft te allen tijde van kracht. Wanneer tijdens graafwerkzaamheden archeologische sporen of resten worden aangetroffen, dan

dient dit, conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet 2016, direct te worden gemeld bij de bevoegde overheid.

#### Vertaling in het bestemmingsplan

Omdat binnen het plangebied de vrijgave vanuit het aspect archeologie op twee locaties is beperkt tot 90 cm onder maaiveld en op de overige locaties er bij de vrijgave vanuit is gegaan dat de werkzaamheden niet dieper gaan dan 100 cm onder maaiveld, zijn in het voorliggende bestemmingsplan de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 3a' en 'Waarde – Archeologie 4a' opgenomen. De ligging van deze twee dubbelbestemmingen, alsook de bijbehorende regels, zijn afgestemd op het gemeentelijk archeologisch beleid dat is opgenomen in het Paraplubestemmingsplan archeologie. Daarbij geldt de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3a' is toegekend aan de gronden die een hoge verwachting hebben op de gemeentelijke archeologische beleidskaart en 'Waarde – Archeologie 4a' aan de gronden die een middelhoge archeologische verwachting hebben op deze kaart. Op grond van deze dubbelbestemmingen geldt een omgevingsvergunningplicht voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden, waaronder het uitvoeren van grondwerkzaamheden en het aanleggen van oppervlakteverhardingen zoals paden. Dit betekent dat voor de aanleg van het fietspad een omgevingsvergunning nodig is. Met deze vergunningplicht is gewaarborgd dat op locaties waar de vrijgave is beperkt tot 90 cm onder maaiveld bij diepere werkzaamheden eerst nader archeologisch onderzoek moet worden gedaan. Tevens is zo gewaarborgd dat voor werkzaamheden die dieper reiken dan waarvan in het nu uitgevoerde archeologisch onderzoek is uitgegaan (100 cm), ook eerst een archeologische beoordeling plaatsvindt. Dit is van belang omdat in de bestemmingsplanfase nog niet exact duidelijk is waar op welke diepte werkzaamheden zullen plaatsvinden. Dit zal pas bij de definitieve civieltechnische uitwerking van het fietspad duidelijk worden. Daarnaast is dit van belang om ervoor te zorgen dat bij werkzaamheden in de toekomst, die geen relatie hebben met de aanleg van het fietspad, en dieper reiken, te waarborgen dat eerst archeologisch onderzoek plaatsvindt. Oftewel, op deze wijze blijven archeologische verwachtingswaarden in diepere bodemlagen beschermd.

#### **5.8.3 Conclusie**

Het plangebied kan in archeologische zin qua diepte niet onbeperkt vrij worden gegeven. Om die reden is een tweetal dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie' (3a en 4a) opgenomen overeenkomstig het gemeentelijk archeologisch beleid. Op grond daarvan geldt voor de aanleg van het fietspad een vergunningplicht. Bij de vergunningverlening kan aan de hand van de dan bekende diepte van de werkzaamheden worden bepaald of nog nader archeologisch onderzoek moet plaatsvinden of dat er reeds voldoende onderzoek is verricht. Op deze wijze zijn de archeologische belangen veiliggesteld en zijn er geen belemmeringen vanuit het aspect archeologie voor het bestemmingsplan.

## **5.9 CULTUURHISTORIE**

### **5.9.1 Beleid en regelgeving**

Onder de noemer Modernisering Monumentenzorg (MoMo) heeft het Rijk in 2009 een aanzet gegeven voor een goede afweging van het belang van de cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening. Gepleit wordt voor een verantwoorde verankering van de integrale cultuurhistorie in structuurvisies, bestemmingsplannen en milieueffectrapportages. Het voornaamste doel hiervan is om het cultuurhistorische

karakter van Nederland op gebiedsniveau te behouden en te versterken. De aandacht voor cultuurhistorie is ook wettelijk vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Op grond van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a van het Bro dienen cultuurhistorische waarden uitdrukkelijk te worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplangebied en moeten aangeven welke conclusies ze daaraan verbinden en op welke wijze ze deze waarden borgen in het bestemmingsplan.

De Erfgoedwet, van kracht sinds 1 juli 2016, bundelt wet- en regelgeving op het gebied van behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland in één nieuwe wet. Een groot deel van de bestaande wet- en regelgeving (Monumentenwet, Wet ruimtelijke ordening) is overgenomen in de Erfgoedwet, bijvoorbeeld de aanwijzing van rijksmonumenten, wie welke verantwoordelijkheden heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Voor het eerst is er nu één integrale wet die betrekking heeft op museale objecten, musea, monumenten en archeologie op het land en onder water. Voorheen was het behoud en beheer van het erfgoed geregeld in zes verschillende wetten met elk hun eigen procedures en beschermingsmaatregelen. Het uitgangspunt is dat de beschermingsniveaus zoals die in de eerdere wetten en regelingen golden, worden gehandhaafd. Daarnaast zijn aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Samen met de Omgevingswet, die in 2024 in werking treedt, wordt een integrale bescherming van het cultureel erfgoed mogelijk.

In de provincie Noord-Brabant dienen in het kader van het behoud van waardevolle cultuurhistorische elementen en archeologische vindplaatsen, bestemmingsplannen te worden getoetst aan de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW). Hierop staan de bepalende cultuurhistorische elementen aangegeven.

### **5.9.2 Cultuurhistorie in relatie tot het plangebied**

Uit de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart blijkt dat de Neer-Andelseweg, de Kammetweg en Duizendmorgen historische geografische lijnen zijn met een redelijk hoge waarde. De cultuurhistorische waarden van deze lijnen worden door het plan niet onevenredig aangetast. Voor de realisatie van het vrijliggende fietspad langs de Middenweg/Veensesteeg wordt het tracé van de Neer-Andelseweg en Duizendmorgen immers niet gewijzigd en de Kammetweg wordt bij de aansluiting op de Middenweg slechts beperkt in westelijke richting verlegd. Voorts komt uit de Cultuurhistorische Waardenkaart naar voren dat langs de Duizendmorgen een historische groenstructuur aanwezig is. Dit betreft fraaie laanbeplanting met notelaars, waarbij door de aanplant van jongere exemplaren het typische beeld erg goed bewaard is gebleven. Deze groenstructuur blijft bij de aanleg van het fietspad behouden. Derhalve worden de cultuurhistorische waarden van deze structuur niet geschaad.

Verder maakt het plangebied geen deel uit van een beschermd stads- en/of dorpsgezicht. Ook zijn in het plangebied geen monumenten of andere objecten met een belangrijke cultuurhistorische waarde gelegen die bescherming vanuit het bestemmingsplan behoeven.

### **5.9.3 Conclusie**

Er zijn geen belemmeringen voor het plan vanuit het aspect cultuurhistorie.

## 5.10 NIET GESPRONGEN EXPLOSIEVEN

### 5.10.1 *Beleid en regelgeving*

De potentiële aanwezigheid van niet gesprongen explosieven (NGE's) kan een bedreiging zijn bij grondroerende werkzaamheden en kan tot vertraging in de planuitvoering leiden. Daarom is het wenselijk om voorafgaand aan dergelijke werkzaamheden na te gaan of er redelijkerwijs NGE's te verwachten zijn.

### 5.10.2 *Niet gesprongen explosieven in relatie tot het plangebied*

#### Historisch Vooronderzoek - Niet Gesprongen Explosieven (HVO-NGE)

Om inzichtelijk te maken of er een verhoogde kans is op het aantreffen van NGE in het plangebied heeft REASeuro een Historisch Vooronderzoek - Niet Gesprongen Explosieven (HVO-NGE) uitgevoerd<sup>9</sup>. De rapportage van het onderzoek is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.

In het HVO-NGE zijn de volgende onderzoeksvragen beantwoord:

- Is er sprake van een NGE-Risicogebied in (gedeelten van) het werkgebied naar de situatie van 1945 (het einde van de oorlog)?
  - Ja, er is sprake van een NGE-Risicogebieden naar aanleiding van de situatie van 1945.
- Welke soort, hoeveelheid en verschijningsvorm van de vermoede NGE kunnen worden verwacht?
  - Er worden NGE verwacht binnen het werkgebied, zie tabel 6.

Nr.	§	Hoofdsoort	Kaliber/ type	Oorlogshandeling	Aantal	Verschijnings- vorm	Max. penetratie- diepte
1	4.1	Geschutmunitie	75 mm/7,5 cm t/m 120 mm	Artilleriebeschietingen november 1944-mei 1945	Eén tot enkelen	Verschoten	2,0 m-mv

Tabel 6 – Overzicht NGE in werkgebied waarbij de hoofdsoort, kaliber/type, oorlogshandeling, verwachte aantal aan te treffen NGE, verschijningsvorm en een indicatie van de maximale penetratiediepte is weergegeven (bron: REASeuro)

- Wat is het advies met betrekking tot de (voorbereiding op de) uit te voeren werkzaamheden?
  - Het advies is hieronder opgenomen.

#### *Advies*

Uit het HVO-NGE blijkt dat het gehele werkgebied verdacht is op de aanwezigheid van NGE. Om te bepalen waar een verhoogd risico ontstaat, wordt geadviseerd om een Projectgebonden Risicoanalyse-Niet Gesprongen Explosieven (PRA-NGE) te laten uitvoeren.

#### Projectgebonden Risicoanalyse-Niet Gesprongen Explosieven

Gezien het advies uit het HVO-NGE is door REASeuro een Projectgebonden

---

<sup>9</sup> REASeuro, 'Historisch Vooronderzoek - Niet Gesprongen Explosieven Andel-Veen, Middenweg fietspad', 14 december 2021

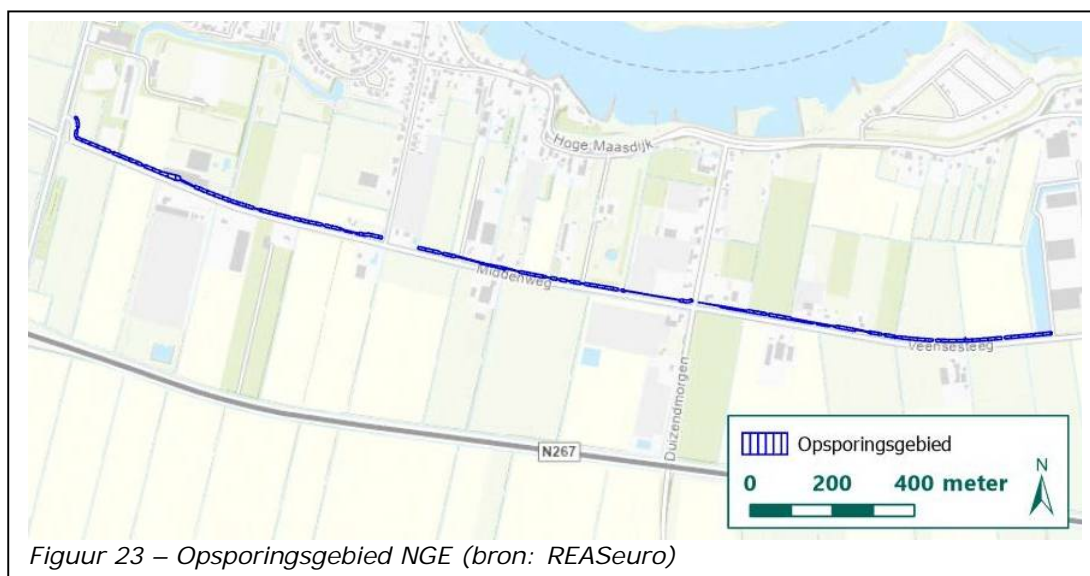


Risicoanalyse - Niet Gesprongen Explosieven (PRA-NGE) uitgevoerd<sup>10</sup>. De rapportage van de analyse is opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. De PRA-NGE is een bureaustudie waarin de risico's van de reguliere werkzaamheden in relatie tot de mogelijk achtergebleven NGE in kaart worden gebracht. Het doel van de PRA-NGE is:

- Een 3-dimensionale afbakening van op NGE-verdacht gebied binnen het werkgebied.
- Het tot een acceptabel niveau terugbrengen van de aan de uitvoering van het project gerelateerde risico's met betrekking tot NGE in verdacht gebied. Hiervoor worden gerichte adviezen gegeven met betrekking tot de wijze van uitvoering en de te treffen veiligheidsmaatregelen.

#### Advies

In de PRA-NGE is vastgesteld dat in het werkgebied een NGE-Risicogebied aanwezig is waar naoorlogs nauwelijks tot geen grondroeringen hebben plaatsgevonden en de NGE-verdachte laag grotendeels intact is. De grondroerende werkzaamheden die voorzien zijn gaan tot diverse dieptes waarbij een verhoogd risico bestaat op het aantreffen van NGE. Zodoende wordt geadviseerd om voorafgaand aan de geplande werkzaamheden in een deel van het werkgebied opsporing door middel van detectie te laten plaatsvinden. Het opsporingsgebied heeft een totaaloppervlakte van circa 12.300 m<sup>2</sup> en is weergegeven in figuur 23.



#### 1. Ontgraven nieuwe watergangen

Voor het ontgraven van watergangen wordt geadviseerd de te ontgraven oppervlaktes met non-realtime, passieve oppervlakedetectie te onderzoeken vanaf het maaiveld tot de maximale ontgravingsdiepte plus een veiligheidsmarge van 0,3 m.

<sup>10</sup> REASeuro, 'Projectgebonden Risicoanalyse – Niet Gesprongen Explosieven Andel-Veen, Middenweg fietspad', 22 juli 2021

## 2. Ontgraven sleuven voor duikers

De duikers worden grotendeels gelegd op locaties waar momenteel verharding aanwezig is. Dit bemoeilijkt het detecteren omdat verharding voor detectieverstoring kan zorgen. Allereerst kan met de actieve VMX 10 detector non-realttime vanaf het oppervlak gekeken worden of voorafgaand aan de werkzaamheden gedetecteerd kan worden. Als dit niet mogelijk blijkt dient na het verwijderen van de verharding met actieve realtime oppervlakedetectie laagsgewijs te worden ontgraven. Met deze laatste methode kan steeds een laag van maximaal 0,3 m (afhankelijk van eventuele verstoringen) worden onderzocht en ontgraven totdat de gewenste diepte plus een veiligheidsmarge van 0,3 m-mv bereikt is.

## 3. Dempen bestaande watergangen

De bestaande watergangen zullen gedempt worden. Vermoedelijk wordt hiervoor grond gebruikt die ontgraven wordt bij de aanleg van de nieuwe watergangen. Mits deze grond bij het dempen van de watergangen reeds op NGE is onderzocht bestaat er naar verwachting geen kans meer op het aantreffen van NGE. De werkzaamheden kunnen dan regulier plaatsvinden.

## 4. Aanleg fietspad

Voor de aanleg van het fietspad zal een cunet worden ontgraven tot 0,5 m-mv. Het fietspad volgt de te dempen watergang. Slechts voor een klein deel zal in een nog niet ontgraven deel worden geroerd. Bij deze werkzaamheden bestaat een dusdanig verlaagde kans dat er een NGE wordt aangetroffen dat hier sprake is van een acceptabel laag risico. Geadviseerd wordt wel om werknemers op het project te voorzien van het protocol 'Spontaan aantreffen van NGE'. Wanneer dit protocol in acht genomen wordt kunnen de werkzaamheden zonder aanvullende voorzorgsmaatregelen omtrent NGE plaatsvinden.

### Locatiespecifieke omstandigheden

Uit het voorgaande volgt dat voorafgaand aan de werkzaamheden in een deel van het werkgebied vervolgonderzoek in de vorm van NGE-bodemonderzoek moet plaatsvinden. Met de volgende locatiespecifieke omstandigheden dient rekening te worden gehouden tijdens of alvorens dit NGE-bodemonderzoek: de grondwaterstand, kabels en leidingen, de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem, detectieverstoringen, flora en fauna en archeologische verwachtingswaarden. Het NGE-bodemonderzoek zal voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden voor de aanleg van het fietspad worden uitgevoerd. Indien daadwerkelijk NGE's worden aangetroffen dan zullen deze worden geruimd.

### **5.10.3 Conclusie**

Voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden zal nog een NGE-bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd. Dit staat echter de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg. Indien NGE's worden aangetroffen, dan zullen deze worden geruimd.

## **5.11 TOETSING AAN M.E.R.-WETGEVING**

### **5.11.1 Regelgeving**

De procedure van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is volgens de Wet milieubeheer verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Welke activiteiten

dat betreft is aangegeven in het Besluit m.e.r. en de daarbij behorende bijlage. In de bijlage is onderscheid gemaakt tussen een:

- C-lijst met m.e.r.-plichtige activiteiten en daarbij behorende drempelwaarden;
- D-lijst met m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten en de daarbij behorende drempelwaarden.

Het doel van de m.e.r. is het milieubelang volwaardig mee te laten wegen bij de vaststelling van deze plannen en besluiten. Een belangrijk product van de m.e.r.-procedure is het milieueffectrapport (MER). Bij sommige besluiten is niet meteen duidelijk of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. In deze grensgevallen moet eerst worden beoordeeld of sprake is van een m.e.r.-plicht. Dit gebeurt door middel van een aparte procedure, de zogenoemde m.e.r.-beoordeling.

Deze m.e.r.-beoordeling is ook vereist voor activiteiten die onder de drempelwaarden van het Besluit m.e.r. liggen. In dat geval gelden er geen vormvoorschriften en is sprake van een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Bij de vormvrije m.e.r.-beoordeling moet er volgens bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling worden getoetst aan de 3 volgende hoofdcriteria:

1. de kenmerken van het project;
2. de plaats van het project;
3. de kenmerken van de potentiële effecten.

### **5.11.2 Beoordeling plan**

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Middenweg/Veensesteeg mogelijk. Het plan maakt daarmee geen activiteiten mogelijk die genoemd zijn op de C- en D-lijst van het Besluit m.e.r. Dat betekent dat het bestemmingsplan niet m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig is. Het gegeven dat het plan geen activiteiten mogelijk maakt die op de D-lijst staan, betekent eveneens dat het niet nodig is om een vormvrije m.e.r.-beoordeling voor het bestemmingsplan uit te voeren.

### **5.11.3 Conclusie**

Voor het bestemmingsplan hoeft geen MER of (vormvrije) m.e.r.-beoordeling te worden gemaakt.

## 6 JURIDISCHE ASPECTEN

### 6.1 ALGEMEEN

#### 6.1.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft inzicht hoe de nieuwe situatie is vertaald in juridisch bindende regels, met hieraan gekoppeld een verbeelding. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor de gebruiksmogelijkheden en bouwmogelijkheden. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van deze regels evenals de functie van visualisering van de bestemmingen. De toelichting heeft geen juridisch bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

Het belangrijkste onderdeel van een bestemmingsplan is de bestemming. Aan alle in het plan begrepen gronden worden ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening bestemmingen toegewezen. Zo nodig worden aan deze bestemmingen regels gekoppeld omtrent het gebruik van de in het plan begrepen gronden en van de zich daarop bevindende opstallen. Naast de bestemmingen kunnen ook dubbelbestemmingen voorkomen. Deze overlappen de 'gewone' bestemmingen en geven eigen regels, waarbij er sprake is van een rangorde tussen de bestemmingen en de dubbelbestemmingen.

Bij bestemmingen kunnen aanduidingen voorkomen met als doel bepaalde zaken nader of specifiek te regelen. Aanduidingen zijn terug te vinden op de (analoge) verbeelding en hebben een juridische betekenis in het bestemmingsplan. Alle overige op de (analoge) verbeelding voorkomende zaken worden verklaringen genoemd. Verklaringen hebben geen juridische betekenis, maar zijn op de (analoge) verbeelding opgenomen om deze beter leesbaar te maken (bijvoorbeeld topografische ondergrond). Verklaringen worden in de digitale verbeelding niet uitgewisseld, waardoor die informatie de burger via de digitale weg niet zal bereiken.

#### 6.1.2 Digitaliseringsvereisten

Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) zijn ook digitaliserings- verplichtingen aan een bestemmingsplan gesteld. De regels en de verbeelding dienen daarom te zijn opgesteld volgens IMRO en SVBP, onderdeel van de zogenaamde RO Standaarden.

IMRO staat voor Informatie Model Ruimtelijke Ordening en heeft betrekking op de inrichting van de ruimtelijke instrumenten van de Wro. Het is het informatiemodel voor het opstellen en het uitwisselen van visies, plannen, besluiten, verordeningen en algemene regels op alle bestuurlijke niveaus. Het model is geschikt voor uitwisseling van informatie tussen de organisaties op het gebied van de ruimtelijke ordening en aanverwante werkterreinen.

SVBP staat voor Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen. Doel van deze standaard is het op vergelijkbare wijze inrichten, vormgeven en verbeelden van bestemmingsplannen en de daarbij behorende uitwerkings- en wijzigingsbesluiten.

Vanaf 1 juli 2013 zijn de RO Standaarden 2012 verplicht. Concreet betekent dit dat nieuwe bestemmingsplannen vanaf die datum volgens deze nieuwe standaard opgesteld en gepubliceerd moeten worden.

Het voorliggende bestemmingsplan is overeenkomstig deze vereisten opgesteld en is hiermee gereed om digitaal beschikbaar te stellen voor een ieder.

## **6.2 OPBOUW REGELS EN VERBEELDING**

### **6.2.1 Regels**

De planregels zijn opgesteld volgens het SVBP2012 en voldoen tevens aan de eisen van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) die op 1 oktober 2010 in werking is getreden. Daarbij is een standaard hoofdstukindeling aangehouden die begint met Inleidende regels (begrippen en wijze van meten), vervolgens met de bestemmingsregels, de algemene regels (de regels die voor alle bestemmingen gelden) en de overgangs- en slotregels. Daarbij staan de verschillende bestemmingen op alfabetische volgorde.

Ook de regels van een bestemming kennen een standaardopbouw en worden als volgt benoemd:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Nadere eisen;
- Afwijking van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijking van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
- Wijzigingsbevoegdheid.

Opgemerkt wordt dat een bestemmingsregel niet alle elementen bevat, dit verschilt per bestemming.

### **6.2.2 Analoge verbeelding (plankaart)**

Uit de SVBP2012 volgen diverse verplichtingen voor wat betreft de verbeelding, zoals de kleur van de ondergrond (grijs) en minimaal weer te geven aspecten op de ondergrond. Ook de diverse kleuren van de bestemmingen, alsmede de verhouding van de op de verbeelding voorkomende lijndiktes zijn verplicht voorgeschreven.

Voor wat betreft de ondergrond van de verbeelding is gebruik gemaakt van de Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT), in combinatie met de Basisregistratie Kadaster (BRK). De analoge verbeelding is op een schaal van 1:1000 geplot.

### **6.2.3 Toelichting op de artikelen**

In deze paragraaf wordt daar waar dat noodzakelijk en nuttig wordt geacht een nadere toelichting gegeven op de artikelen van de regels. Sommige regelingen zijn daarom hierna niet opgenomen, deze worden geacht voor zich te spreken.

## **Hoofdstuk 1: Inleidende regels**

### **Artikel 1 Begrippen**

De begrippen die in het bestemmingsplan gebruikt worden, zijn in dit artikel gedefinieerd. Dit wordt gedaan om interpretatieverschillen te voorkomen.

## Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel maakt duidelijk hoe de lengte, breedte, hoogte, diepte en oppervlakte en dergelijke van gronden en bouwwerken worden gemeten of berekend. Alle begrippen waarin maten en waarden voorkomen worden in dit artikel verklaard.

## **Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels**

### Artikel 3 Groen

De bestemming 'Groen' is gebruikt voor de gronden die gelegen zijn ten oosten van de Kammetweg, nabij de aansluiting met de Middenweg. Na de verlegging (uitbuiging) van de Kammetweg in westelijke richting ontstaat ten oosten van de weg immers een open ruimte. De bestemming 'Groen' maakt hier een groene invulling mogelijk. Daartoe zijn deze gronden onder meer bestemd voor groenvoorzieningen, bermen en beplantingen. Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd.

### Artikel 4 Verkeer

De bestemming 'Verkeer' is gegeven aan de gronden waar het nieuwe fietspad de Kammetweg en Duizendmorgen kruist. Tevens is deze bestemming toegekend aan de gronden die nodig zijn om de verlegging (uitbuiging) van de Kammetweg bij de aansluiting op de Middenweg in westelijke richting mogelijk te maken. Gronden met de bestemming 'Verkeer' zijn onder meer bestemd voor wegen met 2 rijstroken, fiets- en voetpaden, bermen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen (zoals duikers), openbare nutsvoorzieningen en perceelontsluitingen. Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd alsmede kleine gebouwtjes ten behoeve van openbare nutsvoorzieningen.

### Artikel 5 Verkeer-Fietspad

Aan het tracé van het vrijliggende fietspad is de bestemming 'Verkeer-Fietspad' toegekend. Gronden met deze bestemming zijn onder meer bestemd voor fiets- en voetpaden, bermen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen (zoals duikers), openbare nutsvoorzieningen en perceelontsluitingen. Daarmee maakt deze bestemming de aanleg van het fietspad mogelijk. Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd alsmede kleine gebouwtjes ten behoeve van openbare nutsvoorzieningen.

Verder is van belang dat in de gebruiksregels een voorwaardelijke verplichting is opgenomen om de uitvoering van het landschappelijk inpassingsplan te waarborgen. Hiertoe is bepaald dat het fietspad uitsluitend mag worden gebruikt als de landschappelijke inpassing is gerealiseerd en in stand wordt gehouden overeenkomstig het landschappelijk inpassingsplan. Dit plan is daarvoor ook als bijlage bij de regels gevoegd. De beplanting dient binnen één jaar na de ingebruikname van het fietspad te zijn gerealiseerd. De termijn van één jaar biedt de mogelijkheid om beplanting in het meest geschikte seizoen aan te planten.

### Artikel 6 Water

De bestemming 'Water' is toegekend aan de gronden ten noorden van het fietspad waar nieuwe watergangen zullen worden gegraven. Deze bestemming maakt de realisatie van de watergangen mogelijk. Daartoe zijn gronden met de bestemming 'Water' onder andere bestemd voor water, waterhuishoudkundige voorzieningen (waaronder duikers), bruggen, keermuren en oevers. Tevens zijn op deze gronden perceelontsluitingen toegestaan, zodat de bestaande perceelontsluitingen (veelal

met het inbrengen van een duiker) kunnen worden behouden. Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd.

#### Artikel 7 Leiding - Gas

Deze dubbelbestemming is gegeven aan de hogedrukaardgasleiding die het plangebied doorsnijdt. Deze gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor een ondergrondse hoge druk gastransportleiding met de daarbij behorende belemmeringenstroken. Het is verboden om op deze gronden te bouwen, uitgezonderd bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van de leiding. Op deze wijze wordt de leiding beschermd.

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van dit verbod, mits de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad, vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingexploitant en er geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

Tevens geldt op gronden met de bestemming 'Leiding - Gas' een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van diverse werken en werkzaamheden, geen bouwwerken zijnde. Er kan alleen een vergunning worden verleend indien de werken en/of werkzaamheden de belangen van de leiding niet schaden en de leidingbeheerder daarover heeft geadviseerd. Een uitzondering op deze vergunningplicht geldt onder meer voor werken en/of werkzaamheden die tot het normale onderhoud worden gerekend.

#### Artikel 8 Leiding - Riool

Deze dubbelbestemming is toegekend aan de rioolpersleiding die in het westelijk deel van het plangebied aanwezig is. Deze gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor een rioolpersleiding met de bijbehorende voorzieningen. Op deze gronden zijn uitsluitend bouwwerken toegestaan ten behoeve van de rioolpersleiding. Op deze wijze wordt de leiding beschermd.

Bij omgevingsvergunning kan hiervan worden afgeweken en kunnen ook bouwwerken ten behoeve van de andere op deze gronden voorkomende bestemmingen worden toegestaan, mits uit hoofde van de bescherming van de leiding geen bezwaar bestaat en daaromtrent advies is ingewonnen bij de leidingbeheerder.

Voorts geldt op gronden met de bestemming 'Leiding - Riool' een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van diverse werken en werkzaamheden, geen bouwwerken zijnde. Een vergunning kan slechts worden verleend indien er geen veiligheidsrisico's ontstaan, de leiding niet wordt aangetast en bij de leidingbeheerder advies is ingewonnen. Een uitzondering op deze vergunningplicht geldt onder meer voor werken en/of werkzaamheden die tot het normale onderhoud worden gerekend.

#### Artikel 9 Waarde – Archeologie 3a

De voor 'Waarde-Archeologie 3a' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van de te verwachten archeologische waarden van gronden met een hoge verwachting (diepteligging 0-0,5 m -Mv). Ingevolge de gemeentelijke archeologische

beleidskaart is deze dubbelbestemming toegekend aan gronden in het westelijk deel van het plangebied.

Op deze gronden mag niet worden gebouwd zonder dat archeologisch onderzoek is verricht. Hierop gelden enkele uitzonderingen. Zo is voor bouwwerken waarvoor bij de bouw geen grondwerkzaamheden dieper dan 0,30 meter onder het bestaande maaiveld worden uitgevoerd of geen grondwerkzaamheden worden uitgevoerd met een oppervlakte groter dan 250 m<sup>2</sup> geen archeologisch onderzoek vereist.

Binnen de bestemming 'Waarde-Archeologie 3a' geldt ook een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden ter bescherming van de te verwachten archeologische waarden. Alleen als archeologisch onderzoek is verricht kan een vergunning worden verkregen. Uitzonderd van de vergunningplicht zijn onder meer werken en werkzaamheden die een kleinere oppervlakte hebben dan 250 m<sup>2</sup> of niet dieper gaan dan 0,30 meter onder het bestaande maaiveld.

Voor het onderhavige plan voor de aanleg van een fietspad is reeds archeologisch onderzoek uitgevoerd. Zie paragraaf 5.8.2. In die paragraaf is ook aangegeven wat de redenen zijn om toch een dubbelbestemming op te nemen terwijl er al onderzoek is uitgevoerd.

#### Artikel 10 Waarde – Archeologie 4a

De voor 'Waarde-Archeologie 4a' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van te verwachten archeologische waarden van gronden met een middelhoge verwachting (diepteligging 0-0,5 m -Mv). De bestemming 'Waarde-Archeologie 4a' is toegekend aan gronden aan weerszijden van de Duizendmorgen, afgestemd op de gemeentelijke archeologische beleidskaart.

Binnen de bestemming 'Waarde-Archeologie 4a' gelden dezelfde regels als in de bestemming 'Waarde-Archeologie 3a' uit artikel 7, met dien verstande dat een diepte- en oppervlakteondergrens voor het uitvoeren van archeologisch onderzoek geldt van respectievelijk 0,5 meter en 500 m<sup>2</sup>.

Voor het onderhavige plan voor de aanleg van een fietspad is reeds archeologisch onderzoek uitgevoerd. Zie paragraaf 5.8.2. In die paragraaf is ook aangegeven wat de redenen zijn om toch een dubbelbestemming op te nemen terwijl er al onderzoek is uitgevoerd.

### **Hoofdstuk 3: Algemene regels**

#### Artikel 11 Anti-dubbelregel

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is hiervoor een standaard bepaling opgenomen. Het Bro verplicht om deze bepaling in het bestemmingsplan op te nemen.

De anti-dubbelregel beoogt te voorkomen dat door het herhaaldelijk gebruik van dezelfde oppervlakte van gronden als berekeningsgrondslag voor de oppervlaktebepaling van met name gebouwen, er op het betreffende of het aangrenzende perceel een situatie ontstaat die in strijd is met het bestemmingsplan. Door het "overhevelen" van gronden tussen percelen, via al of niet tijdelijke huurcontracten of eigendomsoverdrachten, zou op een van de percelen of op alle betrokken percelen uiteindelijk een bebouwde oppervlakte kunnen ontstaan, die groter is dan het bestemmingsplan blijkens de regels beoogt toe te staan.



#### Artikel 12 Algemene bouwregels

In dit artikel is een regeling opgenomen voor bestaande bouwwerken in het plangebied met een maatvoering die afwijkt van het bestemmingsplan.

#### Artikel 13 Algemene gebruiksregels

Het verbod om gronden en opstallen te gebruiken in strijd met het bestemmingsplan (zonder omgevingsvergunning) is opgenomen in artikel 2.1, lid 1, sub c van de Wabo. Bij de algemene gebruiksregels is dan ook enkel aangegeven welk gebruik in ieder geval als strijdig met dit bestemmingsplan moet worden aangemerkt.

#### Artikel 14 Algemene afwijkingsregels

Hier zijn algemene afwijkingsregels (onder voorwaarden) opgenomen die voor alle bestemmingen gelden. Het betreft onder meer een afwijkingsmogelijkheid om maximaal 10% van de voorgeschreven maatvoering af kunnen te wijken.

#### Artikel 15 Overige regels

In dit artikel zijn onder meer regels opgenomen inzake wettelijke regelingen waarnaar verwezen wordt in de regels.

### **Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels**

#### Artikel 16 Overgangsrecht

De overgangsrechtelijke regels dienen om te waarborgen dat een bestaand bouwwerk of een bestaand gebruik dat niet in overeenstemming is met het nieuwe plan en waarvan sloop respectievelijk beëindiging wordt beoogd, als zodanig voorlopig kan blijven voortbestaan. Het bouwwerk of gebruik wordt dan als zodanig gedoogd totdat in de loop van de planperiode sloop respectievelijk beëindiging plaatsvindt.

Bouwwerken en gebruiksvormen die al in strijd zijn met het vorige bestemmingsplan worden expliciet uitgesloten van het overgangsrecht van het nieuwe plan. Ze worden niet gedoogd onder het nieuwe plan, maar blijven in strijd daarmee. Handhaving door sloop respectievelijk gebruiksbeëindiging blijft een optie.

De regels van het overgangsrecht zijn voorgeschreven in het Bro. Deze regels zijn zodoende overgenomen.

#### Artikel 17 Slotregel

In dit artikel is bepaald hoe de regels van dit bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

## 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Tegelijkertijd met de vaststelling van een bestemmingsplan moet een exploitatieplan (ex. art. 6.12 Wro) worden vastgesteld. Op basis van het exploitatieplan kunnen (plan)kosten worden verhaald.

Een exploitatieplan hoeft niet opgesteld te worden als het kostenverhaal 'anderszins verzekerd' is, door middel van bijvoorbeeld anterieure overeenkomsten of als de gemeente eigenaar is van de gronden. Eveneens hoeft geen exploitatieplan te worden opgesteld als:

- Er geen sprake is van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro;
- Het totaal der exploitatiebijdragen dat met toepassing van artikel 6.19 van de Wro kan worden verhaald, minder bedraagt dan € 10.000,-;
- Er geen verhaalbare kosten zijn als bedoeld in artikel 6.2.4, onderdelen b tot en met f, van het Bro;
- De verhaalbare kosten, bedoeld in artikel 6.2.4, onderdelen b tot en met f, van het Bro, uitsluitend de aansluiting van een bouwperceel op de openbare ruimte of de aansluiting op nutsvoorzieningen betreffen.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de noordzijde van de Middenweg/Veensesteeg tussen de Neer-Andelseweg in Andel en de Zoutendijk/Verre Weide in Veer mogelijk. Deze ontwikkeling betreft een initiatief van de gemeente Altena. Er zijn daardoor geen verhaalbare kosten als bedoeld in artikel 6.2.4, onderdelen b tot en met f, van het Bro. Het vaststellen van een exploitatieplan is niet nodig. De gemeente Altena heeft voldoende budget (€ 3,5 miljoen) gereserveerd voor de realisatie (grondverwerving + aanleg) van het fietspad. Thans zijn nog niet alle gronden die voor de aanleg van het fietspad nodig zijn in eigendom van de gemeente. Getracht wordt om alle benodigde gronden minnelijk te verwerven. Indien met eigenaren niet tot overeenstemming gekomen kan worden over de verkoop van de benodigde gronden, dan zal een onteigeningsprocedure worden gestart.

Geconcludeerd kan worden dat het vaststellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk is en het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is.

## **8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID**

### **8.1 PARTICIPATIE**

Bij het opstellen van het schetsontwerp voor het fietspad is met de omwonenden en belanghebbenden individueel gesproken over het plan. Hieruit is naar voren gekomen dat de aanleg van een fietspad breed wordt gedragen, maar iedereen heeft zo zijn/haar eigen wensen en voorkeuren over de ligging en inpassing. Deze zijn zo veel als mogelijk opgenomen in het definitief ontwerp voor het fietspad. Het overleg met omwonenden en belanghebbenden heeft er bijvoorbeeld toe geleid dat het fietspad ter plaatse van de huidige watergangen wordt aangelegd en ten noorden van het fietspad nieuwe watergangen worden gegraven. Eerder was het uitgangspunt om het fietspad noordelijk van de huidige watergangen aan te leggen.

### **8.2 INSPRAAK**

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft vanaf 24 maart 2023 tot en met 20 april 2023 ter inzage gelegen in het kader van inspraak. Gedurende deze termijn kon eenieder een inspraakreactie over het voorontwerp bestemmingsplan indienen. Er zijn 4 inspraakreacties ontvangen. Deze reacties zijn samengevat en voorzien van een gemeentelijke beantwoording in een aparte 'Nota van inspraak en wettelijk vooroverleg', welke als bijlage bij de toelichting is opgenomen. In deze nota zijn tevens de wijzigingen verwoord die in het bestemmingsplan zijn doorgevoerd naar aanleiding van de inspraakreacties. Voor de samenvatting en beantwoording van de inspraakreacties alsmede de doorgevoerde wijzigingen, wordt derhalve verwezen naar deze nota.

### **8.3 VOOROVERLEG EX ART. 3.1.1 BRO**

In het kader van artikel 3.1.1 Bro is overleg gevoerd over het voorontwerp bestemmingsplan met de gebruikelijke overlegpartners in het kader van de ruimtelijke ordening. Er hebben 3 overlegpartners gereageerd. Deze reacties zijn samengevat en voorzien van een gemeentelijke beantwoording in een aparte 'Nota van inspraak en wettelijk vooroverleg', welke als bijlage bij de toelichting is opgenomen. In deze nota zijn tevens de wijzigingen verwoord die in het bestemmingsplan zijn doorgevoerd naar aanleiding van de vooroverlegreacties. Voor de samenvatting en beantwoording van de vooroverlegreacties alsmede de doorgevoerde wijzigingen, wordt derhalve verwezen naar deze nota.

### **8.4 ONTWERPBESTEMMINGSPLAN**

De formele bestemmingsplanprocedure start met de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. Gedurende de periode van ter inzagelegging kan eenieder zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan indienen. Zodra eventuele zienswijzen bekend zijn, dan zal op deze plaats een beknopte inhoud van de zienswijzen alsmede de gevolgen van de zienswijzen voor het bestemmingsplan vermeld worden.

## BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

## BIJLAGE 1 AKOESTISCH ONDERZOEK

## BIJLAGE 2 GECOMBINEERD (WATER)BODEMONDERZOEK EN VERHARDINGSONDERZOEK

## BIJLAGE 3 WATERHUISHOUDKUNDIG PLAN

## BIJLAGE 4 ECOLOGISCH ONDERZOEK



## BIJLAGE 5 STIKSTOFDEPOSITIEONDERZOEK

## BIJLAGE 6 ARCHEOLOGISCH BUREAU- EN BOORONDERZOEK

## BIJLAGE 7 HISTORISCH VOORONDERZOEK - NIET GESPRONGEN EXPLOSIEVEN

## **BIJLAGE 8 PROJECTGEBONDEN RISICOANALYSE – NIET GESPRONGEN EXPLOSIËVEN**

## BIJLAGE 9 NOTA VAN INSPRAAK EN WETTELIJK VOOROVERLEG

