

vandewall
planologisch advies

**Ruimtelijke onderbouwing t.b.v.
de realisatie van een ambulancepost
aan de Velduilweg 1B te Landgraaf**

Gemeente Landgraaf

COLOFON

Opdrachtgever:	GGD Zuid-Limburg
IDN-nummer:	NL.IMRO.0882.OVGVELDUILWEG1B-
Versie:	VG01
Status	vastgesteld
Datum:	5 februari 2020
Auteur:	K. Moonen
2 ^e lezer:	C. Vandewall
Kwaliteitscontrole:	A. Stols
Projectnummer:	VPA 2019.34

Inhoud

1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Situering plangebied	3
1.3 Juridische status	4
1.4 Planvorm	6
1.5 Leeswijzer	6
2 Planologisch beleidskader	7
2.1 Rijksbeleid	7
2.2 Provinciaal en regionaal beleid	10
2.3 Gemeentelijk beleid	13
3 Gebiedsbeschrijving	16
4 Planbeschrijving	20
4.1 Ambulance post	20
4.2 Parkeren	23
4.3 Duurzaamheid	23
5 Omgevingsaspecten	25
5.1 Akoestiek	25
5.2 Water	26
5.3 Bodem	27
5.4 Ecologie, flora en fauna	27
5.5 Luchtkwaliteit	28
5.6 Externe veiligheid	31
5.7 Archeologie	34
6 Uitvoerbaarheid	35
6.1 Economische uitvoerbaarheid	35
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	35
Bijlage verbeelding	36

Separate bijlagen:

- 1) Akoestisch onderzoek industrielawaai ambulancepost Velduilweg Landgraaf, Bureau Geluid, rapportnummer 20194042, d.d. 21.08.2019;
- 2) Quickscanonderzoek ecologische waarden ambulancepost Landgraaf, Ecolyrium, rapportnummer 19-495, d.d. 13.08.2019;
- 3) Verantwoording hoogte groepsrisico ambulancepost Landgraaf, bureau Kragten, rapportnummer WND691-0001, d.d. 25-11-2019.



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Door de Geneeskundige Gezondheidsdienst Zuid-Limburg (hierna te noemen: de GGD Zuid-Limburg) is bij de gemeente Landgraaf een principeverzoek ingediend voor het realiseren van een permanente ambulancepost op een braakliggend bedrijfsperceel aan de Velduilweg 1B te Landgraaf. Het perceel is gelegen op het industrieterrein Abdissenbosch en is kadastraal bekend als perceel UBH00-A-6084. De projectlocatie omvat het volledige kadastrale perceel en heeft een oppervlakte van 5.672 m².

Op het naastgelegen perceel, aan de Reeweg 118, is thans een tijdelijke ambulancepost gevestigd. Deze tijdelijke ambulancepost is middels een tijdelijke omgevingsvergunning toegestaan tot februari 2020. De GGD Zuid-Limburg wenst echter de beschikking te hebben over een permanente ambulancepost in de gemeente Landgraaf. Mede vanwege de ligging van de onderhavige projectlocatie in de nabijheid van de Buitenring Parkstad Limburg, is een ambulancepost op deze locatie van groot belang om te kunnen voldoen aan de wettelijk bepaalde aanrijtijden van ambulances, zowel binnen de gemeente Landgraaf als in de andere gemeenten binnen de Parkstad-regio.

De onderhavige projectlocatie is in het ter plaatse vigerende bestemmingsplan 'Herstructurering Abdissenbosch Fase I' bestemd tot 'Bedrijf – Bedrijf I'. Het realiseren en in gebruik hebben van een ambulancepost is binnen deze bestemming niet toegestaan.

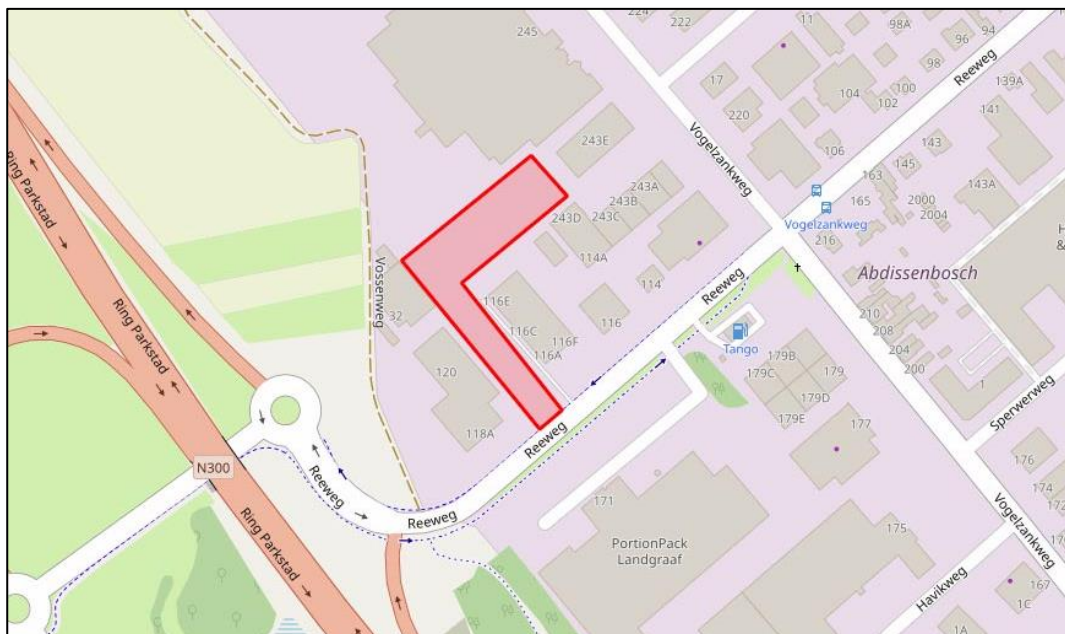
Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Landgraaf is bereid medewerking te verlenen aan de beoogde ontwikkeling door het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan, conform artikel 2.12, eerste lid, onder a, sub 3^o Wabo.

1.2 Situering plangebied

De projectlocatie is gesitueerd op het industrieterrein Abdissenbosch, in het noordelijke gedeelte van de gemeente Landgraaf. De projectlocatie is gelegen in het westelijke gedeelte van het industrieterrein en wordt aan de zuidzijde ontsloten via de Reeweg. De Reeweg vormt de verbindingsweg tussen de Europaweg-Noord, die ten noordoosten van het industrieterrein is gelegen, en de wijk Nieuwenhagen, die ten zuidwesten van het industrieterrein is gelegen, aan de overzijde van Buitenring Parkstad. Ten noordoosten van de projectlocatie ligt de Vogelzankweg, die het ten noorden van de Reeweg gelegen gedeelte van het industrieterrein verbindt met het ten zuiden van de Reeweg gelegen gedeelte van het industrieterrein.



Op het onderstaande overzichtskaartje is de projectlocatie middels een rode kleur weergegeven:

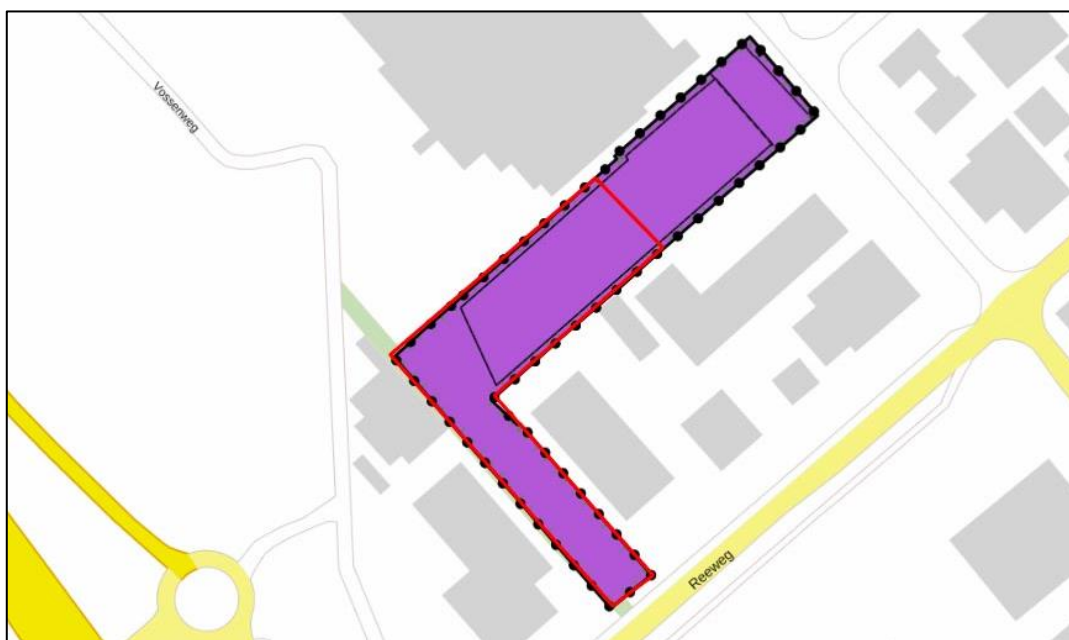


1.3 Juridische status

Bestemmingsplan 'Herstructurering Abdisbosch Fase I'

De gronden waarop het in paragraaf 1.2 besproken plan wordt gerealiseerd zijn juridisch-planologisch geregeld in het vigerende bestemmingsplan 'Herstructurering Abdisbosch Fase I' (vastgesteld door de gemeenteraad van Landgraaf d.d. 26.05.2016). In dit bestemmingsplan is de projectlocatie bestemd tot 'Bedrijf – Bedrijf I'. Tevens is ter plaatse van de projectlocatie de gebiedsaanduiding 'milieuzone – gezonde bedrijventerrein' van toepassing.

Op de onderstaande afbeelding is een uitsnede van de bij het bestemmingsplan behorende verbeelding weergegeven. De projectlocatie is hierop middels een rode omlijning weergegeven:



De volledige projectlocatie is bestemd tot 'Bedrijf – Bedrijf I'. De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor:

- bedrijven die zijn genoemd in Bijlage 2 bij de regels: 'Staat van Bedrijfsactiviteiten', onder de milieucategorieën 2 tot en met 3.2;

en de daarbij behorende:

- tuinen en erven;
- parkeervoorzieningen, conform artikel 14, lid 2.2 van het bestemmingsplan;
- verkeersdoeleinden ter ontsluiting van de bedrijven;
- voorzieningen voor het ontvangen, vasthouden (infiltreren), bergen en afvoeren van hemelwater.

Gebiedsaanduiding 'milieuzone – gezoneerd bedrijventerrein'

De volledige projectlocatie is gelegen binnen de gebiedsaanduiding 'milieuzone – gezoneerd bedrijventerrein'. Binnen deze zone zijn, in afwijking van het bepaalde in andere bestemmingen, geluidzoneringplichtige bedrijven toegestaan.

Facetbestemmingsplan Archeologie

Tevens geldt ter plaatse van de onderhavige projectlocatie het facetbestemmingsplan Archeologie (vastgesteld door de raad van de gemeente Landgraaf d.d. 01.12.2016). In dit facetbestemmingsplan is het gemeentelijk archeologiebeleid van de gemeente Landgraaf, zoals vastgelegd op de Archeologische waarden- en verwachtingenkaart Landgraaf 2014, juridisch-planologisch vastgelegd. Conform dit bestemmingsplan is de onderhavige projectlocatie aangewezen als 'Waarde – Archeologie 6' (gebieden zonder archeologische verwachtingswaarde).

Strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan

Binnen de bestemming 'Bedrijf – Bedrijf I' is het oprichten en in gebruik hebben van een ambulancepost niet toegestaan. Binnen deze bestemming zijn immers uitsluitend bedrijven toegestaan uit milieucategorie 2 tot en met 3.2 die zijn genoemd in de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten', die als bijlage bij de regels is opgenomen. Een ambulancepost is in deze lijst niet vermeld. Ook in de aan deze lijst ten grondslag liggende VNG-brochure 'Bedrijven en Milieuzonering' is een ambulancepost niet vermeld. Wel zijn de categorieën 'brandweerkazerne' en 'ziekenhuis' in de brochure opgenomen. Deze categorieën vallen wel binnen de toegestane milieucategorieën (3.2 en 2), maar deze vormen van bedrijvigheid, die vergelijkbaar zijn met een ambulancepost, zijn niet opgenomen in de genoemde 'Staat van Bedrijfsactiviteiten'.

Er kan derhalve worden geconcludeerd dat het oprichten en in gebruik hebben van een ambulancepost niet is toegestaan conform de bestemming 'Bedrijf – Bedrijf I' volgend uit het ter plaatse vigerende bestemmingsplan 'Herstructurering Abdissenbosch Fase I'.

Mede vanwege het maatschappelijk belang dat gemoeid is met de realisatie van een permanente ambulancepost in deze regio, is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Landgraaf bereid de strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan 'Herstructurering Abdissenbosch Fase I' weg te nemen door het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan, conform artikel 2.12, eerste lid, onder a, sub 3° Wabo.



1.4 Planvorm

Als onderdeel van de aanvraag omgevingsvergunning dient een ‘goede ruimtelijke onderbouwing’ te worden opgesteld, waarin het plan alsmede de beleidsmatige en ruimtelijk-stedenbouwkundige afweging ten behoeve van de realisering van het plan dienen te zijn verwoord. Het voorliggende document voorziet in deze vereisten. De procedure voor de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het afwijken van een bestemmingsplan is geregeld in art. 2.1, eerste lid, onder c, in samenhang met art. 2.12, eerste lid, onder a, sub 3^o Wabo.

1.5 Leeswijzer

In het voorgaande eerste hoofdstuk heeft de inleiding plaatsgevonden. Hoofdstuk 2 bevat een opsomming van de planologische beleidskaders bestaande uit Europees en rijksbeleid, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 3 is het plangebied beschreven. In Hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het plan dat aan de ruimtelijke onderbouwing ten grondslag ligt. Hoofdstuk 5 gaat in op de verschillende omgevingsaspecten. Tenslotte is in hoofdstuk 6 de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van de omgevingsvergunning beschreven.



2 Planologisch beleidskader

2.1 Rijksbeleid

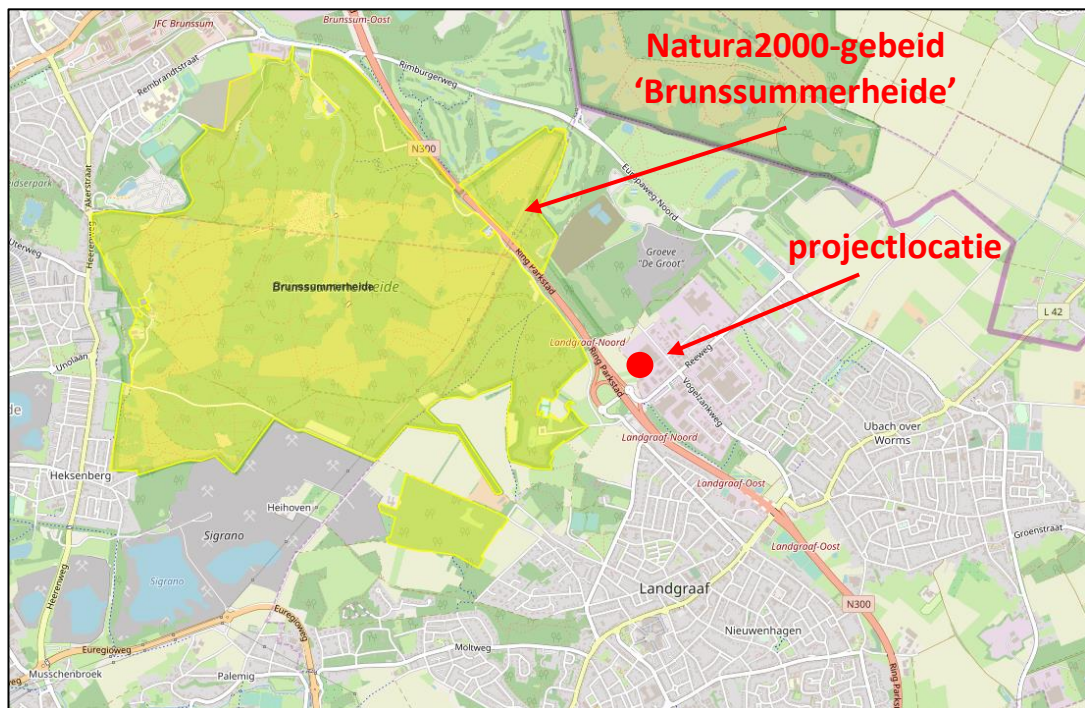
Natuurwetgeving: gebieds- en soortenbescherming

Vanuit Europa is de bescherming van soorten en gebieden geregeld in de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. De Europese Vogelrichtlijn (Richtlijn 79/409/EEG) en de Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/33/EEG) hebben de bescherming van soorten en hun natuurlijke habitats tot doel. Elke lidstaat is verplicht speciale beschermingszones aan te wijzen, die samen één Europees netwerk van natuurgebieden vormen: 'Natura 2000'.

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van kracht. Deze wet vervangt drie voormalige wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. Conform deze wet bepalen de provincies wat wel en niet mag in de natuur in hun gebied en zorgen zij voor vergunningen en ontheffingen. De Rijksoverheid blijft verantwoordelijk voor het beleid van grote wateren.

Onderhavig plan

Ten westen van de projectlocatie, op een afstand van circa 350 meter, ligt het Natura2000-gebied 'Brunssummerheide'. Op het onderstaande kaartje is de projectlocatie globaal aangeduid middels een rode stip. Het Natura2000-gebied 'Brunssummerheide' is middels een geel gebied aangeduid:



De ontwikkeling van de ambulancepost vindt plaats op het industrieterrein Abdissenbosch. Gezien de ligging van de projectlocatie op een industrieterrein, waar reeds diverse bedrijven aanwezig zijn alsook de ligging van andere stedelijke en infrastructurele voorzieningen, zoals de Buitenring Parkstad, die tussen de projectlocatie en het Natura2000-gebied 'Brunssummerheide' is gesitueerd, kan gesteld worden dat de realisatie van een ambulancepost op deze locatie geen significante effecten zal bewerkstelligen op de in het Natura2000-gebied aanwezige soorten en habitats.



Daarnaast is het voorliggende plan getoetst aan de Wet natuurbescherming. In 2015 is ter plaatse van de projectlocatie en een aantal omliggende percelen een verkennend natuurwaardenonderzoek uitgevoerd. In het kader van de realisatie van de beoogde ambulancepost is, specifiek voor de onderhavige projectlocatie, een actualiserend onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit actualiserend natuurwaardenonderzoek zijn beschreven in hoofdstuk 5.4 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Structuurvisie Infrastructuur en Milieu (SVIR)

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

Doel	Nationaal belang
Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk- economische structuur van Nederland	1. een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van ruimte voor het hoofdnetwerk 2. voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie; 3. ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen; 4. efficiënt gebruik van de ondergrond.
Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat	5. een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen; 6. betere benutting van de capaciteit van het bestaande Mobiliteitssysteem; 7. het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.
Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke en cultuurhistorische waarden behouden zijn	8. verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's; 9. ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling; 10. ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten; 11. ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten 12. ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;



	13. zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.
--	---

De SVIR kent een realisatieparagraaf, waarin per nationaal belang de aanpak is uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Deze zijn of worden opgenomen in het Barro (zie hierna). Van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect (dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie) door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van een bestemmingsplan.

Onderhavig plan

Voor het onderhavige plan bevat de SVIR geen specifieke uitgangspunten.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het kabinet heeft in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Mainportontwikkeling Rotterdam, het kustfundament, de grote rivieren, de Waddenzee en het Waddengebied, defensie, ecologische hoofdstructuur, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte). Er zijn ten behoeve van onderhavig bouwplan geen onderwerpen van Rijksbelang uit het Barro die in het kader van het voorliggende projectafwijakingsbesluit dienen te worden beschouwd.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. De ladder voor duurzame verstedelijking is in het Bro opgenomen. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen dienen op basis van deze ladder te worden gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ruimtevraag, de beschikbare ruimte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt. De motivering van de duurzame verstedelijking voor het onderhavig plan is onderstaand weergegeven.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Vanaf oktober 2012 geldt bij ruimtebesluitvorming een nieuwe motiveringsplicht. Het betreft de in artikel 3.1.6, tweede lid Bro opgenomen plicht om de aanvaardbaarheid van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' te onderbouwen in de toelichting van het bestemmingsplan dat deze ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt.

Op 12 mei 2017 is het 'Besluit van 21 april 2017 tot wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening in verband met de aanpassing van de ladder voor duurzame verstedelijking' gepubliceerd (Stb. 2017, 182). In dit besluit is de gewijzigde tekst van de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' (artikel 3.1.6 lid 2 Besluit ruimtelijke ordening, hierna: "Bro") opgenomen. De wijziging is op 1 juli 2017 in werking treden. In voornoemd besluit van 21 april 2017 is een aantal leden van artikel 3.1.6 Bro gewijzigd. De belangrijkste wijzigingen die daarbij zijn doorgevoerd zijn:

- de drie zogenaamde treden van de ladder zijn losgelaten;
- het begrip 'actuele regionale behoefte' is vervangen door de eenvoudiger term 'behoefte';
- het uitgangspunt wordt: voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen, zowel binnen als buiten het bestaand stedelijk gebied, moet de behoefte worden beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan;



- indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dan dient gemotiveerd te worden waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien;
- de mogelijkheid is opgenomen om de toepassing van de ladder door te schuiven naar het latere uitwerkings- of wijzigingsplan.

Onderhavig plan

Voorvraag: is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling?

Alvorens het onderhavige bouwplan te toetsen aan de Ladder voor duurzame verstedelijking dient eerst de voorvraag te worden beantwoord: is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (NSO)? Een NSO is een ruimtelijke ontwikkeling van bijvoorbeeld een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Volgens jurisprudentie is de Ladder van toepassing op functieveranderingen en nieuwbouw van een 'zekere omvang'.

Het onderhavige plan voorziet in de realisatie van een permanente ambulancepost. De projectlocatie is in het vigerende bestemmingsplan 'Herstructurering Abdissenbosch Fase 1' bestemd tot 'Bedrijf'. Binnen deze bedrijfsbestemming is een aantal vormen van bedrijvigheid toegestaan, zoals opgenomen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten, die als bijlage 2 bij de regels van het vigerende bestemmingsplan is opgenomen. Een ambulancepost is niet opgenomen in deze Staat van Bedrijfsactiviteiten, waardoor het realiseren en in gebruik hebben van een ambulancepost niet rechtstreeks is toegestaan. In vergelijking met de vormen van bedrijvigheid die op basis van de Staat van Bedrijfsactiviteiten wel rechtstreeks zijn toegestaan, kan de functiewijziging naar een ambulancepost niet als een substantiële functiewijziging worden beschouwd.

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de uitspraken met de kenmerken ECLI:NL:RVS:2016:1075 en ECLI:NL:RVS:2016:1064 bepaald dat een bestemmingsplan dat ten opzichte van het vorige plan voorziet in een planologische functiewijziging, zonder dat een toename van bebouwingsmogelijkheden mogelijk wordt gemaakt, in beginsel geen 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' in de zin van de Ladder voor duurzame verstedelijking betreft.

In het vigerende bestemmingsplan 'Herstructurering Abdissenbosch Fase 1' is de projectlocatie reeds voorzien van een bouwvlak, waarbinnen een gebouw met een bouwhoogte van maximaal 10 meter mag worden gerealiseerd. Er kan dan ook worden geconcludeerd dat in het onderhavige geval sprake is van een functiewijziging die, gezien de vormen van bedrijvigheid die op basis van het vigerende bestemmingsplan zijn toegestaan, niet substantieel van aard is. Bovendien wordt middels de functiewijziging geen toename van de bebouwingsmogelijkheden gecreëerd.

Er kan derhalve worden geconcludeerd dat de realisatie van het onderhavige plan geen 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' in de zin van de Ladder voor duurzame verstedelijking betreft. De Ladder voor duurzame verstedelijking is dan ook niet van toepassing op het onderhavige plan.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2014

Op 12 december 2014 is het POL2014 vastgesteld. De centrale ambitie van de provincie Limburg komt voort uit de Limburgagenda: een voortreffelijk grensoverschrijdend leef- en vestigingsklimaat, dat eraan bijdraagt dat burgers en bedrijven kiezen voor Limburg: om er naar toe te gaan en vooral ook om hier te blijven. In het POL staan de fysieke kanten van het leef- en vestigingsklimaat centraal. Belangrijke uitdagingen zijn het faciliteren van innovatie, het aantrekkelijk houden van de regio voor jongeren en arbeidskrachten, de fundamenteel veranderde opgaven op het gebied van wonen en voorzieningen, de leefbaarheid van kernen en buurten en het inspelen op de klimaatverandering. Kwaliteit staat daarbij centraal. Dat komt tot uiting in het koesteren van de gevarieerdheid van Limburg onder het motto 'meer stad, meer land', het bieden van ruimte voor verweving van functies,



in kwaliteitsbewustzijn, en in dynamisch voorraadbeheer dat moet resulteren in een nieuwe vorm van groeien. Algemene principes voor duurzame verstedelijking sluiten hierop aan, zoals de ladder van duurzame verstedelijking en de prioriteit voor herbenutting van cultuurhistorische en beeldbepalende gebouwen.

Woningen, bedrijventerreinen, kantoren en winkels zijn er in Limburg genoeg, in toenemende mate zelfs te veel. Tegelijkertijd is de kwaliteit steeds minder toegesneden op de behoefte. Op al deze gebieden liggen nog grote kwalitatieve opgaven. Blijvende vernieuwing en innovatie zijn dan ook van groot belang. De uitdaging is om een omslag te maken ‘van kwantiteit naar kwaliteit’ en meer schaarste te creëren.

Onderhavig plan

De onderhavige projectlocatie is gelegen binnen de zone ‘Bedrijventerrein’. Onderstaand is een uitsnede voor het plangebied uit het POL2014 opgenomen. De projectlocatie is op deze uitsnede middels een rode omkadering aangeduid:



Zone ‘Bedrijventerrein’

Deze zone omvat de bestaande en uitgeefbare bedrijventerreinen. Dit zijn de gebieden die specifiek zijn ingericht voor de huisvesting van grotere bedrijven. De beleidsaccenten in deze gebieden liggen op het bieden van ruimte voor bedrijvigheid, een optimale bereikbaarheid en duurzame inrichting en gebruik (bijvoorbeeld door herstructurering).

Het onderhavige plan voorziet in de realisatie van een permanente ambulancepost op een bedrijventerrein. De onderhavige projectlocatie vormt een geschikte locatie voor de realisatie van een ambulancepost, omdat op deze locatie de hinder/overlast in de woonomgeving tot een minimum kan worden beperkt. In de directe omgeving van het perceel zijn immers geen woningen gesitueerd. Tevens is de projectlocatie zeer gunstig ontsloten, met name door de directe ligging aan de Buitenring Parkstad Limburg, waardoor kan worden voldaan aan de wettelijke maximale aanrijtijden van ambulances. Het in gebruik hebben van een ambulancepost in het stedelijk woongebied is, gezien de drukte van het huidige verkeer, niet mogelijk. Het realiseren en in gebruik hebben van een ambulancepost op een bedrijventerrein wordt derhalve als een aanvaardbare ruimtelijke ontwikkeling beschouwd.



Het plan past derhalve binnen de uitgangspunten van het POL2014.

Intergemeentelijke Structuurvisie Parkstad “Ruimte voor park & stad”

De ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor de regio Parkstad is in 2009 vastgelegd in de Structuurvisie Parkstad Limburg 2030. De Structuurvisie schetst die ambities en kansen en nodigt uit om mee te denken, mee te doen en te ontwikkelen. Want de lijnen die deze visie uitzet vormen géén strak keurslijf, maar bieden veel meer een aanzet om met alle partijen - markt, overheden en bewoners - samen te werken, ideeën te genereren en kansrijke initiatieven met veel draagvlak te starten.

De structuurvisie kent zes pijlers die samen het fundament vormen van de inhoudelijke keuzes en zullen steeds als toetssteen gebruikt worden bij ontwikkelingen en initiatieven van de vier grote opgaven: Ruimte, Mobiliteit, Economie en Wonen. De zes pijlers zijn:

1. landschap leidt;
2. één hoofdcentrum;
3. energie als fundament;
4. netwerk van Park en Stad;
5. buitenring = Parkstadring;
6. economische slagader N281.

Toetsing aan deze pijlers levert per opgave een ontwikkelingsbeeld op. Het ontwikkelingsbeeld voor ruimte is een duurzame versterking van de identiteit en vitaliteit. De ambitie bij mobiliteit is een betere bereikbaarheid via weg en spoor, zowel regionaal als internationaal. Hoofdambitie bij economie is structuurversterking met als strategie ruimtelijke concentratie en revitalisering van locaties die niet meer aan de moderne eisen voldoen.

In de Intergemeentelijke Structuurvisie Parkstad is als missie van Parkstad Limburg geformuleerd “duurzame economische structuurversterking van de regio door het bundelen van de krachten van de zeven gemeenten Brunssum, Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Onderbanken, Nuth, Simpelveld en Voerendaal”. De bevolkingsafname die de regio meemaakt wordt gezien als een kans om de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving duurzaam te versterken. Dat gaat gebeuren door in te zetten op de herkenbare, unieke pluspunten:

- het vele groen in de directe nabijheid van woongebieden, de landschappelijke rijkdom en de dynamische afwisseling tussen park en stad;
- sterke natuurlijke beekdalen;
- een rijke culturele en sociale historie;
- fijnmazige sociale structuren met sterke dorps- en stadskernen die een grote variëteit aan woonmilieus bieden;
- een goede bereikbaarheid;
- een hoge dichtheid aan kennisinstellingen, hoogkwalitatieve bedrijventerreinen met bovenregionale bedrijven en winkelgebieden;
- een sterk toeristisch/recreatief netwerk.

De Intergemeentelijke Structuurvisie Parkstad zet de toekomstlijnen uit voor twee structuurdragers: ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit en de economisch-maatschappelijke ontwikkeling. Deze twee dragers zijn uitgewerkt op vier hoofdthema's, te weten ruimtelijke identiteit, economie, wonen en mobiliteit. Het zijn de belangrijkste thema's voor de komende decennia:

- Ruimtelijke identiteit – regionale ontwikkeling met de natuur als goede buur;
- Economie – meer vitaliteit vanuit historische en huidige kracht;
- Wonen – meer kwaliteit voor een veranderende bevolking;
- Mobiliteit – meer samenhang, betere bereikbaarheid.



Deze thema's zijn omgezet in de volgende pijlers:

1. Landschap leidt: nieuwe ontwikkelingen versterken kwaliteit, gebruik en beleving van natuur en landschap. Beekdalen zijn heilig;
2. Eén hoofdcentrum: heldere beeldkwaliteit en dito ruimtelijke inrichting ondersteunen stedelijke dynamiek;
3. Energie als fundament: cradle-to-cradle-technieken, alternatieve opwekking, energielandschappen en CO2-compensatie;
4. Netwerk van Park en Stad: meer contrast stad en land, versterken verbindingen tussen stedelijk en landelijk gebied;
5. Economisch slagader N281/A76 en Parkstadring: inrichting en beeldkwaliteit versterken verbindingen en contrasten.

Onderhavig plan

Het onderhavige plan voorziet in de realisatie en ingebruikneming van een ambulancepost op een strategische locatie, waardoor binnen de gemeente Landgraaf en de andere omliggende Parkstad-gemeenten kan worden voldaan aan de wettelijk bepaalde aanrijtijden voor ambulancediensten. Deze ontwikkeling levert hiermee een belangrijke bijdrage aan het welzijn en de volksgezondheid in Landgraaf en de regio. Hoewel de intergemeentelijke structuurvisie geen specifieke uitgangspunten bevat voor het onderhavige plan, kan gesteld worden dat het plan een belangrijke bijdrage levert aan de kwaliteit van de leefomgeving in Landgraaf en de omliggende gemeenten.

Het plan voldoet hiermee aan de beleidsuitgangspunten zoals vastgelegd in de Intergemeentelijke Structuurvisie Parkstad.

2.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Landgraaf 2030

Op 15 december 2011 is door de raad van de gemeente Landgraaf de Structuurvisie Landgraaf 2030 vastgesteld. Het doel van deze structuurvisie is het beschrijven van de ruimtelijke strategie voor de gemeente. Tevens bevat de structuurvisie de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van Landgraaf alsmede de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid. De structuurvisie zorgt voor samenhang tussen de verschillende vormen van sectoraal beleid en vormt tevens het kader voor de verschillende Wijkontwikkelingsplannen. Daarnaast geeft de structuurvisie sturing aan bestemmingsplannen.

De structuurvisie vormt een actualisering van de structuurvisie uit 2005. De directe aanleiding voor het actualiseren vindt zijn oorsprong in:

- demografische ontwikkelingen: nieuwe inzichten ten aanzien van de bevolkingsontwikkeling en de woningbehoefte hebben geleid tot een forse bijstelling van nieuwbouwplannen. Daarnaast wordt gewerkt aan plannen voor het onttrekken van woningen aan de bestaande voorraad;
- wetgeving: de Wet ruimtelijke ordening heeft gemeenteraden verplicht tot het vaststellen van een structuurvisie voor het gehele grondgebied.

De structuurvisie behandelt een groot aantal thema's: identiteit en cultuurhistorie, bevolking, huisvesting en wonen, sociaal economisch beleid, voorzieningen en welzijn, natuur en landschap, verkeer en mobiliteit, duurzaamheid, water en de herstructurerings- en ontwikkelingslocaties.

Onderhavig plan

De Structuurvisie Landgraaf 2030 bevat geen specifieke uitgangspunten voor de beoogde ontwikkeling. Het plan is echter in overeenstemming met de beleidsuitgangspunten die in de structuurvisie zijn opgenomen met betrekking tot het thema 'voorzieningen en welzijn'. Door de realisatie en ingebruikneming van de beoogde ambulancepost wordt een bijdrage geleverd aan het



voldoen aan de aanrijtijden van ambulancediensten in de gemeente Landgraaf en de omliggende Parkstad-gemeenten. Met deze voorziening wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan het welzijn en de gezondheid van de inwoners van Landgraaf en de regio.

Het plan is derhalve in overeenstemming met de Structuurvisie Landgraaf 2030.

Archeologische waarden- en verwachtingenkaart Landgraaf 2014

Voor geheel Parkstad Limburg is een archeologische waarden- en verwachtingenkaart opgesteld. Deze kaart is gebaseerd op uitgevoerd inventariserend archeologisch onderzoek. Voor de gemeente Landgraaf en de overige Parkstadgemeenten is door archeologisch adviesbureau RAAP een uitgebreid onderzoek uitgevoerd. Het RAAP-rapport betreft een bureauonderzoek naar de archeologische verwachtingen waarbij een inventarisatie heeft plaatsgevonden van de bekende archeologische vindplaatsen binnen de Parkstadgemeenten en van landschappelijke (geologische en geomorfologische) en bodemkundige gegevens van het grondgebied. Daarnaast zijn de uitgevoerde archeologische onderzoeken geïnventariseerd, waarbij rekening is gehouden met vergraven of ontgronde gebieden, en heeft een literatuuronderzoek plaatsgevonden. In dit verband is onder andere ook het Actueel Hooftbestand Nederland bestudeerd.

Op basis van de genoemde inventarisaties is een archeologisch verwachtingsmodel opgesteld, dat haar neerslag heeft gevonden in een geactualiseerde archeologische verwachtingenkaart die door de gemeenteraad van Landgraaf is vastgesteld d.d. 10 februari 2015. Het doel van de archeologische verwachtingenkaart is het zichtbaar maken waar archeologische waarden aanwezig zijn of kunnen worden verwacht, en het daaraan koppelen van een onderzoeksplicht. Hiermee wordt tevens duidelijk bij welke werkzaamheden wel en bij welke geen archeologisch onderzoek noodzakelijk zal zijn. In de kaart worden de volgende zes categorieën onderscheiden:

Categorie 1: beschermde (archeologische) Rijksmonumenten

Voor werkzaamheden is hier altijd een vergunning volgens de Monumentenwet 1988 (thans: Erfgoedwet) vereist.

Categorie 2: gebieden van zeer hoge waarde en de historische dorpskernen

Voor deze gebieden is voor de oppervlakte het wettelijk minimum van 100 m² genomen. Projecten die over een groter oppervlak de bodem verstoren zijn onderzoeksplichtig. De Monumentenwet 1988 (thans: Erfgoedwet) geeft geen minimum voor de diepte van verstoring. Voor de gemeente Landgraaf is voorgesteld geen onderzoeksplicht op te leggen voor werkzaamheden minder dan 40 cm diep.

Categorie 3 en 4: gebieden met een hoge en middelhoge verwachtingswaarde

Voor deze gebieden zijn de ondergrenzen verder verruimd (respectievelijk 250 m² en 2.500 m² oppervlakte, bij meer dan 40 cm diepte). Hierdoor zijn alleen de grotere projecten onderzoeksplichtig en geldt voor de meeste kleinere (particuliere) vergunningaanvragen geen onderzoeksplicht.

Categorie 5: gebieden met een lage verwachtingswaarde

In gebieden met een lage trefkans, geldt alleen voor grotere projecten (10.000 m² en meer dan 40 cm diepte) een onderzoeksplicht.

Categorie 6: gebieden zonder verwachtingswaarde

In deze gebieden geldt geen onderzoeksplicht.

In het algemeen geldt dat een ontheffing van de onderzoeksplicht mogelijk is wanneer blijkt (na archeologisch advies van een gekwalificeerde archeoloog) dat het project een gering risico vormt voor het "bodemarchief".



Onderhavig plan

De onderhavige projectlocatie is gelegen in een zone van categorie 6. Dit betekent dat de projectlocatie is gesitueerd in een gebied zonder archeologische verwachtingswaarde. Er zal met de uitvoering van het plan dan ook geen sprake zijn van verstoring van archeologisch materiaal. Het archeologisch beleid zoals vastgelegd op de Archeologische waarden- en verwachtingenkaart vormt dan ook geen belemmering voor de realisatie van het plan. Het uitvoeren van een archeologisch onderzoek is niet aan de orde.



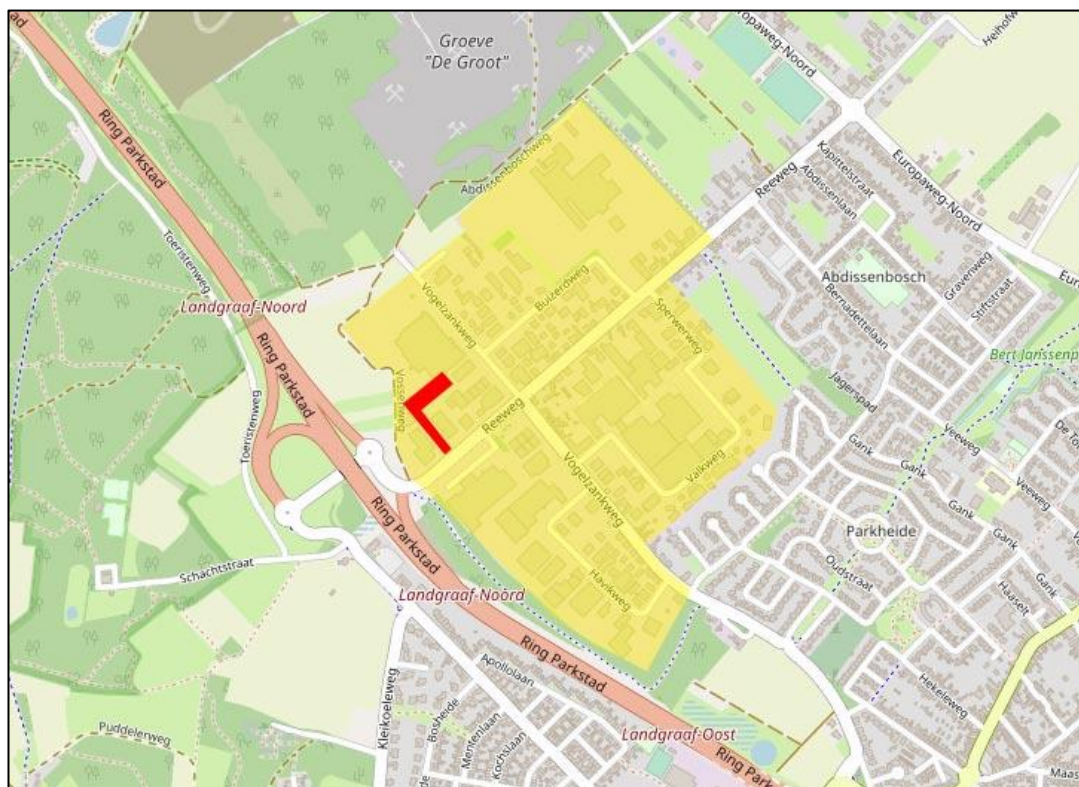
3 Gebiedsbeschrijving

Industrieterrein Abdissenbosch

De projectlocatie is gesitueerd op het industrieterrein Abdissenbosch, in het noordelijke gedeelte van de gemeente Landgraaf. Globaal grenst het industrieterrein in het noordoosten aan de Europaweg-Noord en de woonwijk Abdissenbosch. In het zuidwesten grenst het industrieterrein aan de Buitenring Parkstad en in het zuiden aan de woonwijk Parkheide.

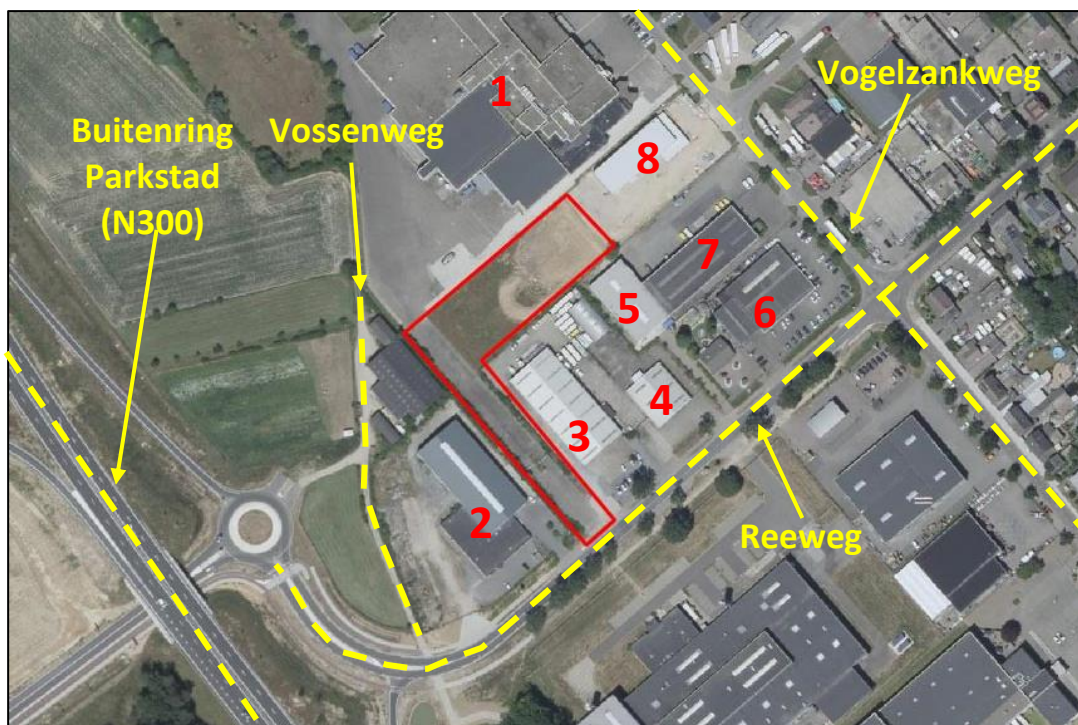
Industrieterrein Abdissenbosch is een gemengd bedrijventerrein met hoofdzakelijk lokale en regionale bedrijvigheid in de sectoren groothandel, industrie en bouwnijverheid. Tevens is op het bedrijventerrein detailhandel (in volumineuze goederen) gevestigd en detailhandel die ondergeschikt is aan de primaire bedrijfsactiviteiten. Het industrieterrein kent een zeer diverse samenstelling bestaande uit grote, middelgrote en kleinere bedrijven. Er zijn ook bedrijven met een bedrijfswoning.

Op het onderstaande overzichtskaartje is de begrenzing van industrieterrein Abdissenbosch middels een geel vlak weergegeven. De onderhavige projectlocatie is middels een rode kleur weergegeven:



De projectlocatie is gelegen aan de noordzijde van de Reeweg en wordt via deze weg ontsloten middens de Velduilweg. Ten oosten van de projectlocatie wordt de Reeweg doorkruist door de Vogelzankweg. Ten westen van de projectlocatie ligt de onverharde Vossenweg.

De onderstaande luchtfoto toont de projectlocatie en de omliggende bedrijven en wegen. De projectlocatie is op de luchtfoto middels een rode omlijning aangeduid. De bedrijven rondom de projectlocatie zijn onderstaand genummerd en weergegeven op de luchtfoto.



- 1) Fresh Valley;
- 2) Tijdelijke ambulancepost Reeweg 118;
- 3) D&D Automotive Car Service;
- 4) Atlas Trading, land- en tuinbouwproducten;
- 5) De Block Natuursteen
- 6) Autobedrijf Quadflieg;
- 7) Verwarmingsspecialist Mooi & Warm ;
- 8) LS Elektrotechniek.



De onderstaande afbeeldingen tonen de Reeweg in noordoostelijke richting en in zuidwestelijke richting:



De Reeweg in noordoostelijke richting



De Reeweg in zuidwestelijke richting



Op de onderstaande afbeelding is de huidige, tijdelijke ambulancepost aan de Reeweg 118 weergegeven. Dit perceel is gelegen direct ten westen van de oprit van de onderhavige projectlocatie:



De tijdelijke ambulancepost aan de Reeweg 118, direct ten zuidwesten van de projectlocatie

De onderstaande afbeelding toont inrit vanaf de Reeweg richting de onderhavige projectlocatie:



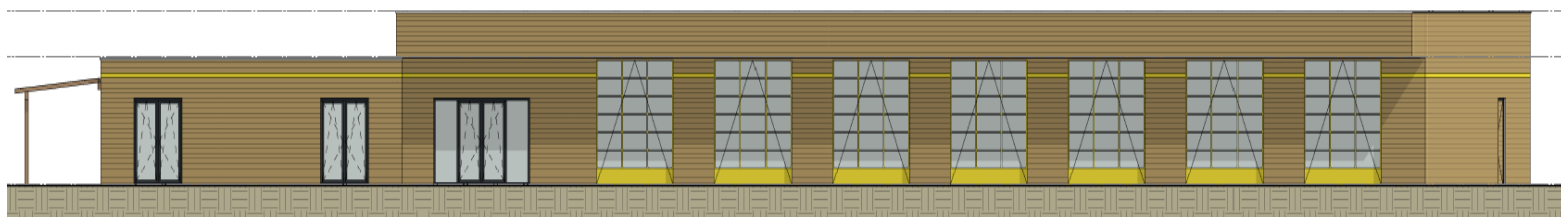
De inrit vanaf de Reeweg tot de projectlocatie



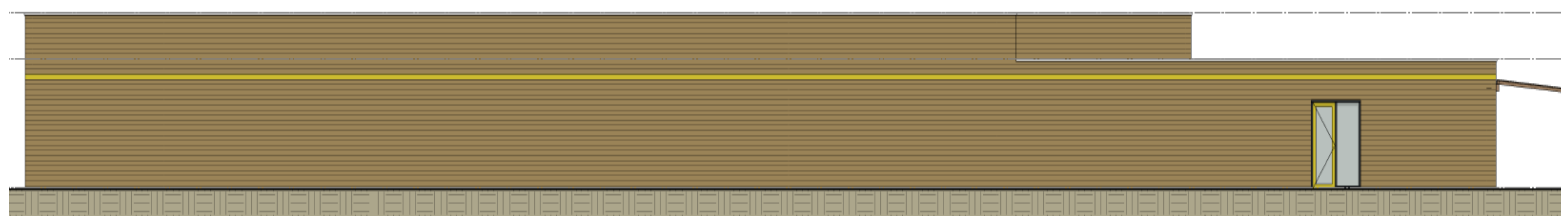
In de onderstaande tabel zijn de diverse functies die in de ambulancepost worden ondergebracht en de bijbehorende oppervlaktes weergegeven:

Functie	Oppervlakte
Remise met 6 opstelplaatsen	308,6 m ²
Multifunctionele (vergader)ruimte	61,1 m ²
Kantoorruimte unit hoofd	31,6 m ²
Werkkamer	28,4 m ²
Kleedkamer dames	21,9 m ²
Kleedkamer heren	44,2 m ²
Personeelsruimte	60,7 m ²
Werkkast	4,9 m ²
Mindervaliden toilet	4,2 m ²
Dames toilet	3,6 m ²
Heren toilet	6,9 m ²
Patchkast	3,0 m ²
Wasruimte	5,3 m ²
Algemene opslag	15,6 m ²
Medische opslagruimte	36,4 m ²
Containerruimte	12,6 m ²
Wasplaats ambulances	62,3 m ²
Techniekruimte wasplaats	10,5 m ²
Opslag gassen	8,4 m ²
Ruimte noodaggregaat	15,0 m ²
Meterkast	1,0 m ²

Het gebouw heeft gedeeltelijk een bouwhoogte van 4,97 meter en gedeeltelijk een bouwhoogte van 3,57 meter en wordt afgedekt met een plat dak. Aan de voorzijde van het gebouw wordt een schuine overkapping met een bouwhoogte van circa 3,30 meter gerealiseerd. Aan deze zijde van het gebouw bevinden zich zes rolpoorten voor het in- en uitrijden van de ambulances en een rolpoort voor het in- en uitrijden van de wasplaats. De onderstaande afbeelding toont de noordgevel van het gebouw:



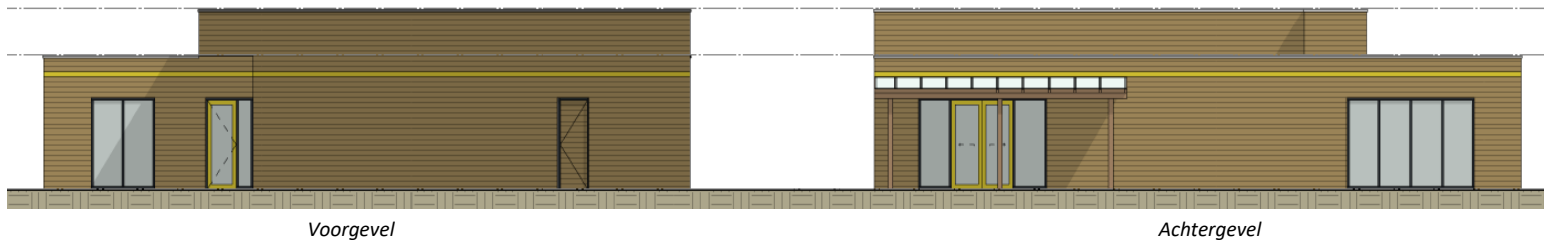
Noordgevel ambulancepost



Zuidgevel ambulancepost



De onderstaande afbeeldingen tonen de voor- en achtergevel van de ambulancepost:



Op de onderstaande afbeeldingen zijn 3D-impressies van de toekomstige ambulancepost weergegeven. Beide afbeeldingen tonen de noordgevel van het gebouw:



3D-impressie ambulancepost, gezien vanuit zuidwestelijke richting



3D-impressie ambulancepost, gezien vanuit noordwestelijke richting



4.2 Parkeren

Voor wat betreft het parkeren dient het plan te voldoen aan de parkeernormen uit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) 2017 van de gemeente Landgraaf. In het GVVP zijn geen specifieke parkeernormen opgenomen voor de functie ambulancepost. Derhalve wordt in het voorliggende geval gekeken naar het maximaal aantal personen dat tegelijkertijd aanwezig is bij de ambulancepost.

Uit de gegevens die zijn gebruikt voor het uitvoeren van het akoestisch onderzoek (waarvan de rapportage als separate bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing zijn gevoegd), blijkt het volgende:

Gedurende de meeste bezette periode van de dag zijn er 4 dagteams, 4 stafleden en 2 avondteams aanwezig. Dit zijn in totaal 16 personen. Het onderhavige bouwplan voorziet in de realisatie van 16 parkeerplaatsen. De GGD Zuid-Limburg heeft aangegeven dat een gedeelte van deze personeelsleden met de fiets naar het werk komt. Hierdoor is er voldoende parkeergelegenheid voor incidentele bezoekers en/of de interieurverzorg(st)er.

Geconcludeerd kan worden dat het onderhavige plan in voldoende parkeergelegenheid voorziet.

4.3 Duurzaamheid

Door bouwkundig adviesbureau Victor Beerkens is een zo duurzaam mogelijk bouwplan ontwikkeld, waarbij met name gebruik wordt gemaakt van hout en andere natuurlijke producten. In het onderstaande is aan de hand van enkele steekwoorden een overzicht gegeven van de duurzaamheidsmaatregelen die bij de realisatie van de nieuwe ambulancepost worden toegepast en de voordelen hiervan.

Hout als bouw materiaal

Hout staat al lang bekend als een oerdegelijk en ecologisch verantwoord bouw materiaal met een hoge thermische isolatiewaarde. Dankzij jarenlange ervaring en productie knowhow zijn de voordelen van hout als natuurlijk isolatiemateriaal ideaal te benutten. De gebruikte houtvezels zijn afkomstig van vers gekapt verdunningshout. Bij de productie worden de houtvezels gebonden tot platen, zonder toevoeging van chemische bestanddelen of schadelijke stoffen. Het betreft hier milieu vriendelijke producten omdat ze gemaakt worden van hernieuwbare grondstoffen. De isolatieproducten bestaande uit natuurlijke vezels (hout) dampen en dragen ze bij tot een gezondere leefruimte.

Deze houtproducten zijn ontwikkeld waarbij de mens en de natuur centraal staan. Zo zijn de producten vervaardigd uit hernieuwbare grondstoffen, zonder schadelijke additieven. Ze helpen het energieverbruik te verlagen en dragen reëel bij tot een gezond woonklimaat voor jong en oud. Het gerenommeerde Europese kwaliteitslabel natureplus bewijst dat het hier gaat om milieuvriendelijke, gezonde en functionele bouwproducten. Deze producten worden hoofdzakelijk gemaakt uit hernieuwbare grondstoffen. De productie kenmerkt zich door een laag energieverbruik, zowel tijdens de productie als bij de verwerking van de producten worden lage emissies gemeten. Het FSC keurmerk (Forest Stewardship Council) waarborgt bovendien een duurzaam en verantwoord gebruik van de grondstof: hout.

Het hout dat gebruikt wordt bij de productie van de houtvezelisolatieplaten is afkomstig van duurzaam beheerde bossen volgens de strenge richtlijnen van FSC (Forest Stewardship Council). FSC staat voor het beheer en het gebruik van bossen op een ecologische verantwoorde manier zonder daarbij de sociale en economische aspecten uit het oog te verliezen. Er mogen slechts bomen



worden omgehakt in die mate dat er nieuwe aangeplant worden. Door het gebruik van de deze houtvezelisolatieplaten draagt men bij in de bescherming van het klimaat en het milieu.

Veiligheid

Hout behoudt lange tijd zijn draagkracht en bij brand en daardoor goed bruikbaar in de bouw.

Leefklimaat

Hout heeft een gunstig effect op het leefklimaat:

- afkoelen en opwarmen gaat gelijkmatiger dan bij andere materialen;
- een houten gebouw is koel in de zomer en warm in de winter en zorgt zo voor aangename temperaturen;
- hout houdt de luchtvochtigheid stabiel;
- hout ademt;
- en natuurlijk is hout gewoon mooi om naar te kijken: het geeft een rustgevende en natuurlijke atmosfeer.

Energiebesparing

- een houten gebouw voelt behaaglijk;
- een houten gebouw geeft een goede isolatie: in de zomer komt de warmte er niet snel in en in de winter houdt het de warmte langer vast.

Duurzaam

Houtbouw is duurzaam:

- het hout dat wordt gebruikt komt van FSC productie-bossen, aanplant van nieuwe bomen en het kappen van bomen is in evenwicht;
- de verwerking van boom tot bouw materiaal kost relatief weinig energie, in vergelijking met betonbouw, staalbouw en traditionele bouw.

Korte bouwtijd

Een houten gebouw kan in relatief korte tijd gebouwd worden:

- doordat veel voorbereiding in de werkplaats gebeurt, wordt de bouw tijd op locatie wezenlijk ingekort;
- in de werkplaats worden onder ideale omstandigheden de grote houtbouwonderdelen voorgeassembleerd;
- omdat een belangrijk deel van het werk in de werkplaats gebeurt, is de bouw van het gebouw minder afhankelijk van het weer.



5 Omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk worden de diverse relevante omgevingsaspecten aangehaald en wordt aangegeven hoe deze in het onderhavige plan zijn ingepast.

5.1 Akoestiek

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

Projectlocatie

In opdracht van de GGD Zuid-Limburg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidemissie van activiteiten en werkzaamheden binnen de op te richten inrichting aan de Velduilweg te Landgraaf.

Akoestisch onderzoek industrielawaai ambulancepost Velduilweg Landgraaf, Bureau Geluid, rapportnummer 20194042, d.d. 21.08.2019;

Conclusie

Toetsing ruimtelijke ordening

Op een referentieafstand van 50 meter alsook bij woningen van derden wordt voor de equivalent niveaus voldaan aan de richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde voor gemengd gebied. Op een referentieafstand van 50 meter alsook bij woningen van derden wordt voor de maximale niveaus voldaan aan de richtwaarde van 70 dB(A) etmaalwaarde voor gemengd gebied.

Toetsing milieu

Voor wat betreft het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{A,r,LT}$ wordt op een referentieafstand van 50 meter alsook bij de woningen van derden, in de dag-/ avond-/ nachtperiode voldaan aan de normstelling van 50/45/40 dB(A).

Conform het Activiteitenbesluit wordt de toetsing van maximale geluidniveaus, veroorzaakt door laad- en losactiviteiten (tevens omvat dit het rijden over het terrein t.b.v. aan- en afvoer) in de dagperiode van toetsing uitgesloten. De hier optredende maximale geluidniveaus vallen hier onder.

Voor wat betreft het maximale geluidsniveau $L_{A,max}$ wordt op een referentieafstand van 50 meter, alsook bij de woningen van derden, in de dag-/ avond-/ nachtperiode voldaan aan de normstelling van 70/65/60 dB(A) conform het Activiteitenbesluit.

Status gezoneerd industrieterrein

Zowel de inrichting (Velduilweg 1B) als de dichtstbij gelegen woning (Reeweg 114) zijn gelegen op het gezoneerde gedeelte van het bedrijventerrein. Voor de woning Reeweg 114 betekent de ligging op het gezoneerde gedeelte van het bedrijventerrein dat formeel hier geen geluidsnorm geldt. Uit



het rapport blijkt echter dat bij deze woning wel aan de richtwaarde voor een gemengd wordt voldaan, alsmede aan de geluidsnorm zoals opgenomen in het Activiteitenbesluit.

De gemeente Landgraaf dient de berekende geluidbelasting in eigen beheer te toetsen aan de geluidszone.

Aspect indirecte hinder

Voor het aspect indirecte hinder vanwege het aan- en afvoerende verkeer naar en van de inrichting zijn in het onderzoeksrapport meerdere aspecten beschouwd. Conform de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening wordt de reikwijdte voor het aspect indirecte hinder op basis van een aantal overwegingen verlaten. Deze overwegingen zijn in het onderzoeksrapport beschouwd.

Het onderzoeksrapport van Bureau Geluid is als separate bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd. Geconcludeerd kan worden dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan.

5.2 Water

Waterbeheerplan Waterschap Limburg 2016-2021

De gemeente Landgraaf valt in de zin van wateraangelegenheden binnen de Keur van het Waterschap Limburg. Het Waterschap is de waterkwantiteit- en waterkwaliteitsbeheerder en de beheerder van de primaire en secundaire waterkeringen. Het waterbeheerplan 2016-2021 is een gezamenlijk plan van beide waterschappen. Met dit Waterbeheerplan zetten de waterschappen de koers uit voor een toekomstbestendig waterbeheer in Limburg en geven zij aan hoe zij invulling willen geven aan de taak om te zorgen voor veilige dijken, droge voeten en voldoende en schoon water. In het plan is vastgelegd hoe men het watersysteem en waterkeringen op orde wil brengen en houden. Ook staat hierin welke bijdrage de waterschappen leveren aan de Europese Kaderrichtlijn Water. Voorbeelden van maatregelen zijn: het aanleggen en verbeteren van dijken tegen overstromingen, het aanpakken van knelpunten van wateroverlast, herstellen van beken en het verbeteren van de effluentkwaliteit van de rioolwaterzuiveringsinstallaties.

Voor het voorliggende plangebied kent het Waterbeheerplan geen specifieke uitgangspunten.

Legger en Keur Waterschap Limburg

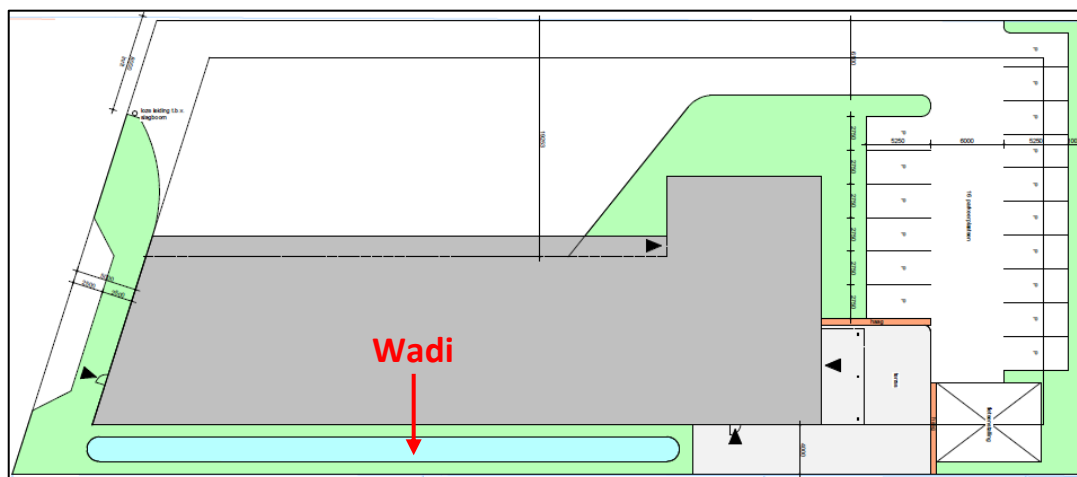
Het waterschap kent naast zijn beleid de Keur als regelgeving (en de bijbehorende legger als kaart). Om zijn taak uit te kunnen oefenen, maakt het waterschap gebruik van deze Keur. De Keur is een door het waterschapsbestuur vastgestelde verordening waar gedoogplichten, geboden en verboden in staan. Deze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

Projectlocatie

Het onderhavige plan voorziet in de realisatie van een nieuw gebouw en de aanleg van nieuwe oppervlakteverharding. Conform het huidige beleid dient het hemelwater afgekoppeld te worden van het rioleringsstelsel en gescheiden van het vuilwater afgevoerd te worden. Ten zuiden van het nieuwe gebouw wordt een sloot met een lengte van 40 meter aangelegd, die als een wadi zal functioneren.



Op de onderstaande afbeelding is deze hemelwatervoorziening middels een rode pijl aangeduid:



Hiermee is voorzien een waterhuishoudkundige voorziening waarmee het hemelwater binnen de projectlocatie wordt afgewikkeld. Meer specifieke informatie met betrekking tot deze waterhuishoudkundige voorziening wordt opgenomen in de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect water geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan.

5.3 Bodem

Voorafgaand aan het volgen van een ruimtelijke procedure dient te worden nagegaan of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het huidige of toekomstige gebruik. Het belangrijkste uitgangspunt hierbij is dat eventueel aanwezige bodemverontreinigingen geen onaanvaardbare risico's opleveren voor de gebruikers van de bodem en dat de bodemkwaliteit niet verslechtert door grondverzet.

Projectlocatie

Ter voorbereiding op de vaststelling van het ter plaatse van de projectlocatie vigerende bestemmingsplan 'Herstructurering Abdissenbosch Fase I' hebben in 2013 en 2014 bodemonderzoeken plaatsgevonden. Uit de uitgevoerde onderzoeken is destijds gebleken dat er sprake was van een bodemverontreiniging. Derhalve heeft ter plaatse van de projectlocatie een bodemsanering plaatsgevonden. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de bodemkwaliteit in de huidige situatie in voldoende mate geschikt is voor de realisatie van het onderhavige bouwplan.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect bodem geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan.

5.4 Ecologie, flora en fauna

Sinds 1 januari 2017 geldt de Wet natuurbescherming. Deze vervangt de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. De soorten- en gebiedsbescherming zijn dus vanaf 1 januari verankerd in de Wet natuurbescherming. Hoofddoel van deze nieuwe wet is nog steeds het behoud en herstel van de biodiversiteit (soortenbescherming). Daarnaast streeft de wet naar een doelmatig beheer, gebruik en ontwikkeling van de natuur in Nederland ter vervulling van



maatschappelijke functies (gebiedsbescherming). De wet hanteert niet langer een indeling in beschermde soorten van tabel 1, 2 en 3 maar maakt een onderscheid in strikt beschermde soorten en overige soorten.

Strikt beschermde soorten:

- alle van nature in Nederland in het wild levende vogels (Vogelrichtlijn);
- soorten van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn (vleermuizen, amfibieën van tabel 3).

Overige soorten:

- soorten van de Nationale lijst (bijlage A en B van de wet);
- overige aangewezen soorten (per provincie verschillend).

Projectlocatie

Ter voorbereiding op de realisatie van het plan is door bureau Ecolybrum een quickscan natuurwaarden uitgevoerd. In het onderstaande worden de conclusies die uit het onderzoek naar voren zijn gekomen kort beschreven.

Quickscanonderzoek ecologische waarden ambulancepost Landgraaf, Ecolybrum, rapportnummer 19-495, d.d. 13.08.2019

Naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- ter plekke van de ingreep- en onderzoekslocatie komen geen beschermde soorten planten en dieren voor. De locatie is daarvoor niet optimaal voldoende ontwikkeld;
- het zou kunnen dat er door hevige regenval en sterke waterstagnatie een trek mogelijk is naar dit gebied door rugstreeppadden. Echter is op voorhand al gezorgd dat er een amfibiewerend scherm geplaatst is en dat daarmee de toegang tot het terrein niet mogelijk is;
- vanuit de plannen is het noodzakelijk dat er een regenwaterafvoer gemaakt wordt. Deze afvoer zou in de toekomst kunnen dienen als stapsteen tussen de mogelijke deelpopulaties in het hele gebied;
- in het kader van de Wet natuurbescherming kan in elk geval geconcludeerd worden dat er op dit moment geen sprake is van knelpunten en dat de werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden, zoals beoogd;
- vanwege het geheel ongeschikt zijn van het terrein en directe nabijheid ervan, is het aanwezig zijn van broedvogels op en rondom het terrein eveneens uitgesloten. De werkzaamheden zouden dan ook het gehele jaar door uitgevoerd kunnen worden, zonder dat daarmee verstoring optreedt ten opzichte van broedvogels;
- tijdens de werkzaamheden dient wel conform de algemene zorgplicht van de Wet natuurbescherming gehandeld te worden. Dit houdt met name in dat er met zorg gewerkt wordt en dat bij grondverzet en grondafravingen vanuit één zijde gewerkt wordt, zodat eventueel aanwezige soorten tijd en ruimte krijgen om zich te verplaatsen.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect ecologie geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan. Het onderzoeksrapport van bureau Ecolybrum is als separate bijlage 2 bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

5.5 Luchtkwaliteit

In hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer (Wm) zijn de actuele luchtkwaliteitseisen opgenomen (dit gedeelte van de Wm wordt ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' genoemd). Daarnaast gelden de volgende besluiten en regelingen:

- Besluit 'Niet in betekende mate' (NIBM);



- Regeling 'Niet in betekenende mate' (NIBM);
- Regeling 'Beoordeling luchtkwaliteit 2007';
- Regeling 'Projectsaldering luchtkwaliteit 2007'.

Deze wet- en regelgeving omvat maatregelen om zowel de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken als te voorkomen dat mensen langdurig worden blootgesteld aan verontreiniging.

Besluit gevoelige bestemmingen

Conform artikel 5.16a van de 'Wet luchtkwaliteit' kunnen bij Algemene Maatregel van Bestuur nog nadere regels worden gesteld om te voorkomen dat bij een (dreigende) overschrijding van één of meerdere grenswaarde(n) projecten doorgang vinden die ertoe leiden dat het aantal blootgestelden met een verhoogde gevoeligheid toeneemt. Dit Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) beperkt de mogelijkheden om ruimtelijke ontwikkelingen uit te voeren in overschrijdingssituaties voor zogenaamde 'gevoelige bestemmingen'. Tot die gevoelige bestemmingen worden scholen, kinderopvang en bejaarden-, verpleeg of verzorgingshuizen gerekend.

Niet in betekenende mate (NIBM)

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Concreet houdt dit in dat bijvoorbeeld ontwikkelingen kleiner dan of gelijk aan 1.500 woningen bij minimaal één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij minimaal twee ontsluitingswegen niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit.

Projectlocatie

Voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit zijn met name de verkeersbewegingen van en naar de projectlocatie relevant. Op het buitenterrein van de projectlocatie vinden aan- en afrijbewegingen van ambulances, personenwagens van het personeel en vrachtwagens plaats.

In de navolgende tabel (bron: Bureau Geluid) zijn de verkeersbewegingen van en naar de projectlocatie die per dag plaatsvinden opgesomd.



voertuigbewegingen ambulancepost Landgraaf					
		max. per dag, dagperiode			bewegingen
leveranciers	3 stuks				6

personeel:	aankomst	vertrek	Staf		totaal:
7-19 uur	12	10	8		30
19-23 uur	2				2
23-7 uur		4			4

Ambulance B&A2	vertrek	aankomst + terug van A1			
7-19 uur	12,6	22,5			35
19-23 uur	2	4,5			6
23-7 uur	1,7	4,2			6

Ambulance A1	vertrek	aankomst			
7-19 uur	9,9	geen spoed			10
19-23 uur	2,5	geen spoed			3
23-7 uur	2,5	geen spoed			3

Per dag vinden er in totaal 105 verkeersbewegingen plaats, waarvan 6 verkeersbewegingen vrachtverkeer (0,1 % afgerond). Wanneer deze verkeersbewegingen worden ingevoerd in de NIBM-tool (versie 28.03.2019) blijkt dat dit aantal verkeersbewegingen geen significant effect heeft op de luchtkwaliteit ter plaatse:

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie		2019
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		105
Aandeel vrachtverkeer		0,1%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,09
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,02
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan.



5.6 Externe veiligheid

Risicobenadering externe veiligheid

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

Wet- en regelgeving

Externe veiligheid risicovolle bedrijven

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

Transport van gevaarlijke stoffen

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is op 1 april 2015 de Wijzigingswet Wet vervoer gevaarlijke stoffen, enz. (Wet basisnet) in werking getreden. Deze bestaat uit drie onderdelen: spoor, weg en water. Het doel van het Basisnet is een duurzaam evenwicht tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, het gebruik van de ruimte langs het Basisnet en een maatschappelijk aanvaardbaar veiligheidsniveau in de nabijheid van het Basisnet. Daarnaast is de Regeling basisnet van kracht geworden, waarin risicoplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn opgenomen. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten nu voldoen aan het Besluit externe veiligheid transport (Bevt). Tevens zijn bouwkundige voorschriften ingevoerd voor nieuwbouw in zogeheten PlasbrandAandachtsgebieden (PAG).

Externe veiligheid buisleidingen

In het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen zijn in lijn met het Bevi normen gesteld aan het PR en het GR voor buisleidingen.

Projectlocatie

Middels de verlening van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan, waartoe de voorliggende ruimtelijke onderbouwing is opgesteld, wordt de realisatie en ingebruikneming van een ambulancepost mogelijk gemaakt. Een ambulancepost is conform artikel 1 van het Bevi geen (beperkt) kwetsbaar object. Een uiteenzetting van de risicobronnen die in de omgeving van de projectlocatie aanwezig zijn, is derhalve niet noodzakelijk. Ook zal binnen de projectlocatie geen sprake zijn van verwerking of opslag van gevaarlijke stoffen, waardoor ook vanuit de projectlocatie geen risico's met betrekking tot de externe veiligheid worden veroorzaakt richting de omgeving.

Voor de volledigheid wordt vermeld dat de projectlocatie is gesitueerd binnen de 100%-letaliteitsgrens van de hogedruk aardgasleiding Z-503-18. Daarnaast worden binnen de



ambulancepost zuurstofcilinders opgeslagen. Er vindt derhalve een beperkte verantwoording van het groepsrisico plaats. Hiertoe is door bureau Kragten een notitie opgesteld. In het onderstaand wordt de verantwoording van het groepsrisico uiteengezet. In het onderstaand is de veranverantwoording van het groepsrisico uiteengezet.

Verantwoording hoogte groepsrisico ambulancepost Landgraaf, bureau Kragten, rapportnummer WND691-0001, d.d. 25-11-2019

Verantwoording groepsrisico

Met het invullen van de verantwoordingsplicht wordt antwoord gegeven op de vraag in hoeverre externe veiligheidsrisico's in het plangebied worden geaccepteerd en welke maatregelen getroffen zijn om het risico zoveel mogelijk te beperken. Het invullen van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag. Door de verantwoordingsplicht worden gemeenten verplicht het externe veiligheidsaspect mee te laten wegen bij het maken van ruimtelijke keuzes. Deze verantwoording is kwalitatief en bevat verschillende onderdelen die aan bod kunnen of moeten komen.

Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) geeft de regionale brandweer/Veiligheidsregio een wettelijke adviestaak bij het invullen van de verantwoordingsplicht. Het advies van de regionale brandweer/Veiligheidsregio gaat vooral over het groepsrisico en mogelijkheden om een ramp of een zwaar ongeval te voorkomen of de omvang ervan te beperken en de zelfredzaamheid van personen te vergroten.

Bevt- Water- weg- en spoorwegtransport

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de provinciale weg N300 (170 meter van het plangebied). Over deze weg vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats.

Uit een beoordeling op basis van de vuistregels is geconcludeerd dat het groepsrisico lager is dan 0,1 maal de oriënterende waarde en volstaan kan worden met een beperkte verantwoording van de risico's als gevolg van deze weg.

In een beperkte verantwoording worden de volgende aspecten beschouwd:

- mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ram of zwaar ongeval;
- zelfredzaamheid ten aanzien van nog niet gerealiseerde (beperkt) kwetsbare objecten.

Als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N300 ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van brandbare gassen (GF3).

Binnen het plangebied dient derhalve rekening te worden gehouden met het BLEVE-scenario.

BLEVE

Een BLEVE is een afkorting voor "Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion" (kokende vloeistof-gasexpansie-explosie). Er bestaat een koude en een warme BLEVE. Bij een koude BLEVE explodeert de tank meteen. Bij een warme BLEVE explodeert de tank als gevolg van een brandhaard.

Bestrijdbaarheid

De beheersbaarheid en bestrijdbaarheid is afhankelijk van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om haar taken goed uit te kunnen voeren, om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen, maar ook de brandweezorgnorm wordt hier onder geschaard. Hierbij dient de regionale brandweer richtlijnen zoals beschreven in de publicatie "Handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid" van Brandweer Nederland.



Bereikbaarheid en bluswatervoorziening

Uit bovengenoemde handreiking volgt het advies dat het plangebied en de risicobronnen goed bereikbaar moeten zijn voor de hulpverleningsdiensten via twee van elkaar onafhankelijke aanvalswegen, waardoor in geval van calamiteiten het plangebied bereikbaar is.

Zorgnorm

De brandweezorgnorm is een aanbevolen opkomsttijd die afhankelijk is van het soort object en de risico's voor de aanwezige personen. De opkomsttijd bestaat uit een optelsom van de uitruktijd en de aanrijdtijd. De uitruktijd betreft de tijd die men heeft voordat het alarmeren totdat men gereed is om te vertrekken naar de plaats van het incident. De uitruktijd voor een beroepskorps ligt lager dan die van een vrijwillig korps, omdat de beroepsmedewerkers zich in de directe nabijheid van de kazerne bevinden.

Een koude BLEVE is niet te bestrijden omdat de tankwagen of -container meteen explodeert. Gezien de snelle ontwikkeltijd zijn er geen mogelijkheden voor bronbestrijding en primaire effectbestrijding. De effectbestrijding zal daarom gericht zijn op het bestrijden van secundaire branden. Voor het voorkomen van een warme BLEVE dient een aangestraalde tankwagen tijdig te worden gekoeld en de brandhaard te worden geblust. Hiervoor dient voldoende bluswater nabij de risicobron aanwezig te zijn.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijk hulp van hulpverleningsdiensten. Dit betekent dat het uitgangspunt is dat personen zich bij een eventuele dreigende situatie zelf in veiligheid kunnen brengen.

Mogelijkheden voor ontvluchting/schuilen

Bij incidenten zal een afweging gemaakt moeten worden tussen schuilen of vluchten. Binnen het invloedsgebied van een BLEVE-scenario is vluchten het uitgangspunt waarbij gerealiseerd dient te worden dat indien daadwerkelijk een BLEVE dreigt, de vluchttijd bijzonder kort is. In geval van een calamiteit is een vroegtijdige alarmering van levensbelang om ervoor te zorgen dat de aanwezigen veilig kunnen vluchten. De mogelijkheden om op eigen kracht te kunnen vluchten nemen toe door (nood)uitgangen en vluchtroutes zoveel mogelijk loodrecht van de weg af te richten. Op die manier worden vluchtende personen afgeschermd door de bebouwing zelf.

Risicocommunicatie

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de zelfredzaamheid kan worden verbeterd door maatregelen zoals een waarschuwings- en alarmeringssysteem en risicocommunicatie (hoe te handelen bij een incident, gebaseerd op de eerder genoemde scenario's). In geval van een calamiteit is het van levensbelang dat de aanwezigen tijdig gewaarschuwd worden. Vluchtroutes dienen zichtbaar en duidelijk te worden aangeduid. Hierbij zijn het opstellen van een bedrijfsnoodplan en de bedrijfshulpverlening inrichten en oefenen op het beschreven scenario interne maatregelen die de zelfredzaamheid verhogen. In het ontruimingsplan (dit maakt deel uit van het bedrijfsnoodplan) dient onder andere te worden beschreven:

- wie de organisatie van het evacueren begeleidt;
- de verantwoordelijkheden;
- waar de verzamelplaats is;
- de organisatie op de verzamelplaats;
- wie zorgt draagt voor de alarmering.

De invulling van de risicocommunicatie dient conform de Wet veiligheidsrisico's door het bestuur van de Veiligheidsregio's uitgevoerd te worden. De veiligheidsregio ondersteunt en adviseert de gemeenten hierin in voorbereiding op een alarmering bij rampen.



Conclusie

In de notitie zijn elementen aangedragen die de gemeenteraad kan gebruiken bij de oordeelsvorming inzake de verantwoording van het groepsrisico. De gemeente Landgraaf dient in het kader van de ruimtelijke procedure een standpunt in te nemen aangaande de verantwoording van het groepsrisico.

De notitie van bureau Kragten is als separate bijlage 3 bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan.

5.7 Archeologie

Sinds 1 juni 2016 is de Erfgoedwet van kracht. Deze wet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor het behoud en beheer van cultureel erfgoed in Nederland. Het betreft zowel het roerend als het onroerend erfgoed. Samen met de Omgevingswet, die naar verwachting in 2021 ingaat, maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. Voor het onroerend cultureel erfgoed zijn deze wetten van grote betekenis. Het deel van de thans vervallen Monumentenwet 1988 dat direct raakt aan de fysieke leefomgeving, gaat namelijk op in de Omgevingswet. Het resterende deel van de Monumentenwet is opgegaan in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet voorziet ook in overgangsrecht, zodat de artikelen uit de Monumentenwet tussen 2016 en 2021 niet zomaar komen te vervallen. De Erfgoedwet en de Omgevingswet regelen de zorg voor ons bodemarchief en zijn de vertaling van het Verdrag van Malta, dat Nederland in 1992 ondertekende. De essentie van deze wetgeving is dat waardevolle archeologische resten zoveel mogelijk in de bodem behouden blijven.

Het uitgangspunt is dat archeologisch erfgoed moet worden beschermd op de plaats waar het wordt aangetroffen. Als het niet mogelijk is de archeologische waarden te behouden en het bodemarchief verstoord raakt, moet de veroorzaker de kosten voor zijn rekening nemen die nodig zijn om de archeologische informatie die in de bodem ligt opgeslagen, veilig te stellen en de resultaten uit te werken.

Onderhavig plan

Op 1 december 2016 heeft de raad van de gemeente Landgraaf het Facetbestemmingsplan Archeologie vastgesteld. In dit facetbestemmingsplan is het gemeentelijk archeologiebeleid van de gemeente Landgraaf, zoals vastgelegd op de Archeologische waarden- en verwachtingenkaart Landgraaf 2014, juridisch-planologisch vastgelegd. Conform dit bestemmingsplan is de onderhavige projectlocatie aangewezen als 'Waarde – Archeologie 6' (gebieden zonder archeologische verwachtingswaarde). Het uitvoeren van archeologisch onderzoek is derhalve niet aan de orde.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect archeologie geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan.



6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is in artikel 6.2.1 een opsomming gegeven van de bouwplannen die worden beschouwd als bouwplan in de zin van 6.12 Wro waarvoor een exploitatieplan dient te worden vastgesteld indien het kostenverhaal niet anderszins is geregeld (dat wil zeggen indien men geen anterieure privaatrechtelijke overeenkomst heeft kunnen sluiten met de ontwikkelende partij). In deze lijst is onder 6.2.1 sub a en b aangegeven dat het bouwen van één of meerdere woningen of andere hoofdgebouwen wordt gezien als een bouwplan. Dit is in de onderhavige situatie het geval. Tussen de initiatiefnemer van het plan en de gemeente Landgraaf zal derhalve een anterieure overeenkomst worden gesloten.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Procedure

Op de voorbereiding van een omgevingsvergunning ex artikel 2.1 c / 2.12 eerste lid 1, onderdeel a, sub 3° Wabo is, conform het bepaalde in de Wabo (paragraaf 3.3) de uitgebreide procedure van toepassing, met dien verstande dat het ontwerpbesluit gedurende zes weken ter inzage ligt. Binnen zes maanden dient op de aanvraag omgevingsvergunning te zijn beslist waarbij de eenmalige mogelijkheid geboden wordt deze termijn met zes weken te verlengen.

Inzagetermijn

In de periode van 12 december 2019 tot en met 23 januari 2020 heeft de ontwerp-omgevingsvergunning gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen. Er zijn geen zienswijze ingediend.



Bijlage verbeelding

