

vandewall
planologisch advies

**Ruimtelijke onderbouwing t.b.v.
de realisatie van twee inritten
parkeerterrein Oude Lindestraat
te Heerlen**

Gemeente Heerlen

COLOFON

IDN-nummer:	NL.IMRO.0917.OV030300W000001-
Versie:	0401
Status	vastgesteld
Datum:	1 maart 2019
Auteur:	K. Moonen
2 ^e lezer:	C. Vandewall
Kwaliteitscontrole:	A. Stols
Projectnummer:	VPA 2018.14

Inhoud

1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Situering plangebied	3
1.3 Juridische status	4
1.4 Planvorm	5
1.5 Leeswijzer	6
2 Planologisch beleidskader	7
2.1 Rijksbeleid	7
2.2 Provinciaal beleid	9
2.3 Regionaal beleid	11
2.4 Gemeentelijk beleid	12
3 Gebiedsbeschrijving	15
3.1 Ruimtelijke structuur	15
3.2 Functionele structuur	16
4 Planbeschrijving	18
5 Omgevingsaspecten	19
5.1 Akoestiek	19
5.2 Water	20
5.3 Bodem	22
5.4 Ecologie, flora en fauna	23
5.5 Luchtkwaliteit	25
5.6 Externe veiligheid	25
5.7 Bedrijfshinder	30
5.8 Archeologie	30
5.9 Cultuurhistorie	32
6 Uitvoerbaarheid en Handhaving	33
6.1 Handhavingsbeleid	33
6.2 Economische uitvoerbaarheid	33
7 Overleg en Procedure	34
7.1 Procedurestappen	34
Bijlage verbeelding	35

Separate bijlage:

- Akoestisch onderzoek twee inritten naar Kruisstraat 72 en 76/78 in Heerlen, Spidermonkey Consultancy, rapportnummer 20180201(Definitief2), d.d. 29.10.2018.



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De initiatiefnemer is voornemens twee inritten te realiseren vanaf het parkeerterrein aan de Oude Lindestraat: één inrit naar het appartementencomplex aan de Kruisstraat 72. In dit gebouw bevinden zich vier appartementen, waarvoor acht parkeerplaatsen zijn aangelegd. De tweede inrit wordt aangelegd voor de ontsluiting van de percelen aan de Oude Lindestraat 4 tot en met 20. Bij een aantal van deze percelen is een garage of een parkeerplaats gerealiseerd, die middels de beoogde inrit wordt ontsloten. Daarnaast dient de tweede inrit voor de ontsluiting van de drie parkeerplaatsen behorende bij de woningen aan de Kruisstraat 76 en 78.

De gronden waarop de beide inritten aansluiten op het parkeerterrein aan de Oude Lindestraat, zijn in het ter plaatse vigerende bestemmingsplan 'Parkeerplaats Oude Lindestraat' bestemd tot 'Groen'. Binnen deze bestemming is de aanleg van een inrit niet toegestaan. De onderhavige projectlocatie omvat deze gronden en bestaat derhalve uit twee deelgebieden van circa 12,5 m² en circa 32 m².

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Heerlen is bereid deze strijdigheden met het vigerende bestemmingsplan 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^o Wabo.

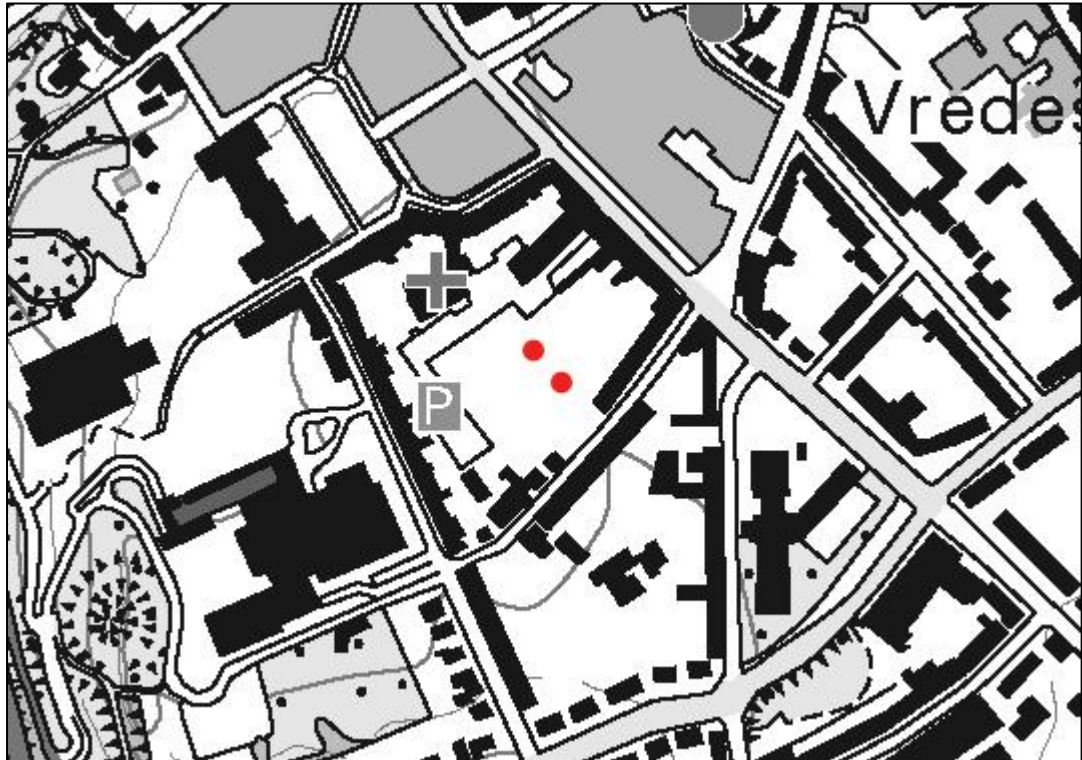
1.2 Situering plangebied

De projectlocatie is gelegen in het stadsdeel Aarveld, in het westen van de gemeente Heerlen. De projectlocatie, bestaande uit twee kleine deelgebieden van circa 12,5 m² en circa 32 m², maakt deel uit van het parkeerterrein aan de Oude Lindestraat. Dit parkeerterrein ligt ingesloten tussen de ten noordoosten gelegen Kruisstraat, de ten oosten gelegen Oude Lindestraat, de ten westen gelegen Hamerstraat en de ten noorden gelegen Ambachtsstraat.

De onderhavige projectlocatie is gelegen aan de oostrand van dit parkeerterrein en bestaat uit twee kleine deelgebieden van circa 12,5 m² en circa 32 m². Beide deelgebieden vormen onderdeel van het perceel kadastraal bekend gemeente Heerlen, sectie E, nummer 6089.



Op het onderstaande topografisch kaartje is de ligging van de projectlocatie in het rood aangegeven:



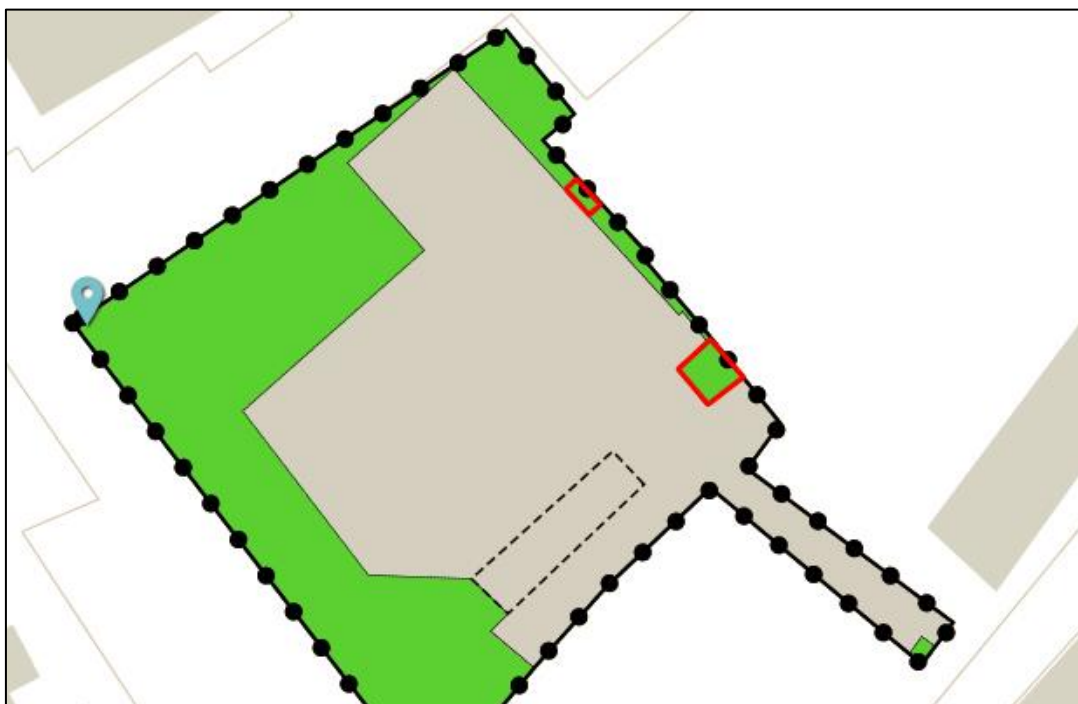
1.3 Juridische status

Bestemmingsplan 'Parkeerplaats Oude Lindestraat'

De gronden waarop het in paragraaf 1.2 besproken plan wordt gerealiseerd zijn juridisch-planologisch geregeld in het vigerende bestemmingsplan 'Parkeerplaats Oude Lindestraat' (vastgesteld door de raad van Heerlen d.d. 08.05.2012). In dit bestemmingsplan is de projectlocatie bestemd tot 'Groen'.



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



Enkelbestemming 'Groen'

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- groenvoorzieningen;
- fiets- en/of voetpaden;
- speelvoorzieningen en hierbij passende, openbare verblijfsvoorzieningen;
- bijbehorende verhardingen en watergangen;
- bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van verlichting.

Op de tot 'Groen' bestemde gronden mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen worden gebouwd.

Strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan

Binnen de bestemming 'Groen' mogen geen in- of uitritten ten behoeve van de ontsluiting van percelen worden aangelegd. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Heerlen is echter bereid de strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan weg te nemen door het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan conform art. 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 en 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 / 2.12, eerste lid, onder a, sub 3° Wabo.



1.5 Leeswijzer

In het voorgaande eerste hoofdstuk heeft de inleiding plaatsgevonden. Hoofdstuk 2 is 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. In hoofdstuk 6 is de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van de omgevingsvergunning beschreven en hoofdstuk 7 geeft een beeld van de te doorlopen procedure.



2 Planologisch beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader voor het Rijksbeleid, het provinciaal en regionaal beleid en het gemeentelijk beleid, dat van toepassing is op de projectlocatie toegelicht.

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Milieu (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vormt de overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, door middel van een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Om dit doel te bereiken, werkt het Rijk samen met andere overheden. De SVIR is op 13 maart 2012 vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu.

Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen. Het Rijk heeft drie hoofddoelen geformuleerd:

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

Naast de hoofddoelen heeft het Rijk een keuze gemaakt om de sturingsfilosofie te wijzigen. Het Rijk brengt de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven) en laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij'). Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving.

Een rijksverantwoordelijkheid kan aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport en greenports;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie of werelderfgoed;
- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld het hoofdnetwerk voor mobiliteit (over weg, water, spoor en lucht) en energie, waterveiligheid en de bescherming van gezondheid van inwoners.

In totaliteit zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van de drie hoofddoelen. Het betreft onder meer het borgen van ruimte voor de hoofdnetwerken (weg, spoor, vaarwegen, energievoorziening, buisleidingen), het verbeteren van de milieukwaliteit, ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling, ruimte voor behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten, ruimte voor een nationaal netwerk voor natuur en ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.

Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', over aan provincies en gemeenten. Voor Parkstad



Limburg geeft het Rijk in de SVIR wel aan dat het aanpakken van de krimpproblematiek noodzakelijk is om leegstand en verpaupering te voorkomen. Dit beleid is op regionaal niveau verder uitgewerkt.

Deze drie criteria zijn leidend bij de in de structuurvisie benoemde rijksdoelen en bijbehorende nationale belangen. Voor de gemeente Heerlen zijn geen directe rijksdoelen benoemd. Het rijksbeleid heeft geen directe werking op de ontwikkeling van de projectlocatie.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

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

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

Uit het Barro volgen geen nationale belangen die een planologisch-juridische doorwerking hebben in de projectlocatie. Dit houdt in dat er voor het planvoornemen geen beperkingen vanuit het Barro gelden.

Ladder voor duurzame verstedelijking

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

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 de ladder te motiveren dient eerst de voorvraag te worden beantwoord: is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (NSO)? Een NSO is een ruimtelijke ontwikkeling van 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 twee inritten, die gedeeltelijk strijdig zijn met het ter plaatse vigerende bestemmingsplan. Een dergelijke kleinschalige ontwikkeling wordt niet beschouwd als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' zoals bedoeld in de Ladder voor duurzame verstedelijking.

De Ladder voor duurzame verstedelijking is dan ook niet van toepassing op het onderhavige plan.

2.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2014

Op 12 december 2014 hebben Provinciale Staten het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2014, de Omgevingsverordening Limburg 2014 en het Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma 2014 vastgesteld. Gezamenlijk vormen deze beleidsdocumenten een integrale omgevingsvisie, die vier wettelijke functies vervult: structuurvisie (Wet ruimtelijke ordening), provinciaal milieubeleidsplan (Wet milieubeheer), regionaal waterplan (Waterwet), Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (Planwet verkeer en vervoer).

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. De centrale ambitie 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.

Verder staat in het POL kwaliteit 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.

In het POL wordt gestreefd naar een schone, betaalbare en leveringszekere energievoorziening die gepaard gaat met regionale economische ontwikkeling, innovatie en werkgelegenheid en de aanpak van het klimaatprobleem. Hierbij wordt aangesloten bij de nationale doelstellingen die verwoord zijn in het Nationaal Energieakkoord voor Duurzame groei 2013, zijnde 20% emissiereductie CO₂-equivalenten, een energiebesparing van 1,5% per jaar en 14% hernieuwbare energie in 2020.

Visie Zuid-Limburg

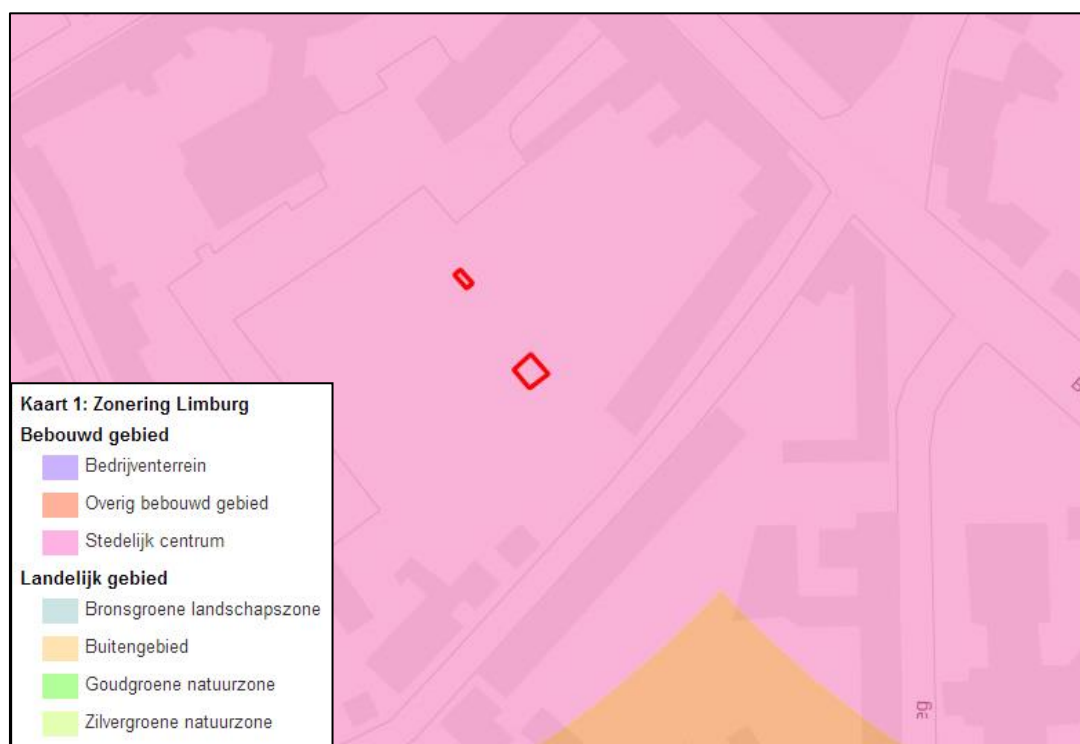
De aantrekkelijkheid van Zuid-Limburg wordt in sterke mate bepaald door de aanwezigheid van op relatief korte afstand van elkaar gelegen, dichtbevolkte stedelijke gebieden (vergelijkbaar met de dichtheid in de Randstad) en het daartussen gelegen unieke Nationaal Landschap Zuid-Limburg. Dit



heuvellandschap geeft samen met de historische binnenstad van Maastricht een bijzondere kwaliteit aan deze regio. In Zuid-Limburg wonen ruim 600.000 mensen, meer dan de helft van alle inwoners in Limburg. Het maakt onderdeel uit van een Europese regio met een rijk palet van economische topsectoren.

Tegelijkertijd is Zuid-Limburg in economisch opzicht te typeren als een 'tussenregio', tussen de metropoolregio's Randstad, Vlaamse Ruit en Ruhrgebied. Er zijn relatief weinig bereikbare banen binnen de landsgrenzen en daarmee is sprake van een beperkte veerkracht van de regionale en lokale economie. Daarbij kampt Zuid-Limburg met leegstandsproblematiek op het gebied van woningbouw, kantoren, verblijfsrecreatie, bedrijventerreinen en detailhandel: er is van alles teveel, en dat vraagt om een heldere visie en bovenal sturing.

Op de bij het POL2014 behorende kaart 'Zonering Limburg' is de projectlocatie gelegen binnen de zone 'Stedelijk centrum'. Op de onderstaande afbeelding is een uitsnede van de kaart 'Zonering Limburg' weergegeven. De projectlocatie is op deze afbeelding middels een rode kleur omlijnd:



Zone 'Stedelijk centrum'

De zonering 'Stedelijk centrum' is gereserveerd voor de grotere binnensteden, die worden gekenmerkt door een mix aan functies die deze gebieden een vitaal, stedelijk karakter geeft. Deze centrumgebieden zijn cruciaal voor de aantrekkingskracht en uitstraling van Limburg. De beleidsaccenten liggen daarbij op de ontwikkeling van het centrumstedelijk woonmilieu, de verdere ontwikkeling als bovenregionaal verzorgend centrum voor voorzieningen en detailhandel, de multimodale bereikbaarheid en de cultuurhistorie.

Het onderhavige plan voorziet in de aanleg van twee inritten, die gedeeltelijk strijdig zijn met het vigerende bestemmingsplan, ten behoeve van de ontsluiting van woonbebouwing. De projectlocatie is gelegen in het centrumstedelijk gebied van de gemeente Heerlen.

Geconcludeerd kan worden dat het voorliggende plan aansluit bij de beleidsdoelstellingen welke in het POL2014 zijn geformuleerd voor de zone 'Stedelijk centrum'.



2.3 Regionaal beleid

Structuurvisie Parkstad Limburg

De regio Parkstad Limburg heeft een eigen intergemeentelijke structuurvisie vastgesteld: 'Ruimte voor park & stad' (2009). De visie beoogt de missie van de regio, 'het in duurzame samenhang ruimtelijk-economisch ontwikkelen van de regio en het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit', te verwezenlijken. Als alle partijen hun krachten bundelen, moet het mogelijk zijn om in 2030 deze kwaliteiten in Parkstad Limburg te ervaren:

- meer en beter bereikbaar groen, meer ecologische kwaliteit en structuur, onder andere door een groter contrast van stad en land;
- een sterke economie, voortbouwend op bestaande kwaliteiten en ontwikkelend op o.a. een innovatieve energiesector, toeristische dag- en verblijfrecreatie, een hoogwaardige zorginfrastructuur en dito opleidingsfaciliteiten;
- een geherstructureerd stedelijk gebied met Heerlen-Centrum als Parkstad-Centrum: een hoogstedelijke kern die hoge, gevarieerde woonkwaliteit met passende voorzieningen biedt voor bestaande én nieuwe kansrijke doelgroepen;
- een uitstekende ontsluiting en bereikbaarheid via de Binnenring en het openbaar vervoer, waardoor Parkstad Limburg ook internationaal een steviger positie verwerft.

De intergemeentelijke structuurvisie zet de toekomstlijnen uit voor twee structuurdragers: ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit en de economisch-maatschappelijke ontwikkeling. Deze dragers zijn uitgewerkt door middel van vier hoofdthema's:

Ruimtelijke identiteit - regionale ontwikkeling met de natuur als goede buur

Natuur en landschap, inclusief het rijke erfgoed, beek- en rivierdalen vormen de basis voor een duurzame versterking van identiteit en vitaliteit. De stad krimpt, verdicht en laat zo de natuur ruimte voor groen en waterstructuren.

Economie - meer vitaliteit vanuit historische en huidige kracht

Hoofdambitie is economische structuurversterking met als strategie ruimtelijke concentratie en revitaliseren van locaties die niet aan moderne eisen voldoen, onder toepassing van de SER-ladder. Bij revitalisering van bestaande locaties krijgt kleinschalige bedrijvigheid nadrukkelijk de ruimte.

Wonen - meer kwaliteit voor een veranderende bevolking

Herstructurering gaat voor uitbreiding: het bedienen van de veranderende wensen van bestaande en nieuwe doelgroepen verloopt dus vooral via een kwalitatieve vervangingsopgave. In principe geen uitbreiding buiten huidige stedelijke contour.

Mobiliteit - meer samenhang, betere bereikbaarheid

De ambitie is een betere bereikbaarheid via weg en spoor, zowel regionaal als internationaal. De nieuwe ringstructuur ontlast de oude radiale wegenstructuur. Hierbij hoort een heldere, eenduidige categorisering van wegen naar hun functie. Dit is in de structuurvisie vertaald naar een XL t/m S-aanduiding.

De vier hoofdthema's uit de structuurvisie zijn concreet uitgewerkt in diverse beleidsnota's, op zowel regionaal als gemeentelijk niveau. Deze komen in de volgende paragrafen aan bod, waarbij tevens wordt aangegeven hoe deze hun uitwerking hebben op het onderhavige plan.



2.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Heerlen 2035

Op 7 juli 2015 heeft de gemeenteraad van Heerlen de Structuurvisie Heerlen 2035 vastgesteld. Met dit planologisch instrument kan de gemeente de ruimtelijke sturing beter afstemmen op de ruimtelijke opgaven van de toekomst.

De grenzen van de groei zijn bereikt. Er is een eind gekomen aan een onafgebroken periode van vraag naar ruimte en vastgoed. Nieuwe ontwikkelvraagstukken hebben nu vooral te maken met de vraag hoe om te gaan met bestaand vastgoed en vrijkomende ruimte. De ruimtelijke opgaven voor de toekomst hebben veel vaker betrekking op bestaand vastgoed in plaats van nieuwbouw en zullen gekenmerkt worden door termen als: flexibel, tijdelijk, duurzaam en kleinschalig. Ook de rol van de gemeente verandert. Heerlen moet de slag maken van een toetsende naar een faciliterende overheid. Niet alles zelf herontwikkelen, maar vooral ook initiatieven van ondernemers, marktpartijen en inwoners mogelijk maken, met de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in deze structuurvisie als uitgangspunt.

Deze transitieopgaven lopen als een rode draad door de structuurvisie. In de structuurvisie staan inhoudelijk vier thema's centraal: Vitale stad, Centrale stad, Innovatieve stad en Verrassende stad.

Vitale stad

In het thema Vitale stad wordt een beeld geschetst van woonwijken in 2035. Aan de ene kant willen we inzetten op minder woningen, maar vooral ook op woningen met meer kwaliteit en variatie. Dus geen grootschalige uitbreidingsnieuwbouw meer, maar inzetten op het doorbreken van de eentonigheid van sommige woonbuurten. Aan de andere kant willen we goede voorzieningen blijven aanbieden. Dat kan soms betekenen dat een voorziening uit de buurt verdwijnt als het verzorgingsgebied voor die voorziening te klein wordt. In die gevallen zetten we in op het vormen van sterke voorzieningencusters in buurten en stadsdelen.

Centrale stad

In het thema Centrale stad beschrijven we hoe we de rol van Heerlen als centrumgemeente in de regio kunnen versterken. Belangrijke speerpunten daarbij zijn een compact kernwinkelgebied met een compleet en gevarieerd winkelaanbod, het realiseren van een Smart Services Campus en het versterken van het stedelijk woonmilieu. Cultuur in al zijn facetten is daarbij een belangrijke bindende factor.

Innovatieve stad

In het thema Innovatieve stad geven we aan hoe we anders kunnen omgaan met stedelijke ontwikkelopgaven bij veranderende omstandigheden. Het hergebruiken van bestaand vastgoed en het vrijkomen van ruimte na sloop spelen daarbij een belangrijke rol. Bovendien willen we mondiale duurzaamheidsvraagstukken verbinden met lokale transitieopgaven. Heerlen heeft de ambitie om in 2040 een klimaat-neutrale stad te zijn. Dat is een stad waarin processen rond wonen, werken en leven, niet op negatieve wijze bijdragen aan klimaatverandering.

Verrassende stad

In het thema Verrassende stad wordt beschreven hoe we bestaande cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten beter zichtbaar en tastbaar kunnen maken in de stad. Door het behoud van deze waarden te integreren in de lokale transitieopgaven, krijgen plekken en panden waarmee mensen zich verbonden voelen nieuwe betekenis. Het resultaat van deze transitie is een verrassende stad, waarin het "Verhaal van Heerlen" tot uitdrukking komt.

Voor het onderhavige plan bevat de Structuurvisie Heerlen 2035 geen specifieke uitgangspunten. Het plan levert echter wel een positieve bijdrage aan het leefklimaat en de leefbaarheid van de



woonbuurt rondom de projectlocatie. Hiermee levert het plan een bijdrage aan het thema 'vitale stad'. In zoverre is het plan in overeenstemming met de Structuurvisie Heerlen 2035.

Stadsvisie Heerlen 2026

In 2008 is de „Stadsvisie 2026” door de raad van de gemeente Heerlen vastgesteld. In deze visie worden de belangrijkste maatschappelijke ontwikkelingen benoemd waar Heerlen mee te maken heeft en die ook in de komende jaren van groot belang zullen zijn: de bevolkingskrimp als gevolg van vergrijzing en ontgroening, de individualisering van de samenleving en de daarmee onder druk staande sociale cohesie in buurten en de mondialisering van de economie. Aan de hand van deze thema's worden kansen gezocht voor de komende jaren. Deze lijken met name te liggen in samenwerking op regionaal (Parkstad Limburg), nationaal (Tripool Zuid-Limburg, G27) en internationaal (MAHHL, Eurocities, Heerlen-Aken) gebied. Naast deze kansen vormt de belangrijkste bedreiging het verminderen van de aantrekkelijkheid, veiligheid en levendigheid van het stadscentrum, waarbij het van belang wordt geacht dat de inwoners zich samen met de stad ontwikkelen. De afgelopen jaren heeft ten aanzien van veiligheid en levendigheid een duidelijke verbeteringsslag plaatsgevonden, die de komende jaren moet worden doorgezet.

Met het thema “Van Coriovallum naar Corioforum” worden vier speerpunten geformuleerd voor Heerlen: Centrumstad, Ondernemende stad, Jeugdige stad en Netwerkstad. De visie wordt samengevat als “Heerlen 2026: Energiek hart van Parkstad”. Voor het onderhavige plan, dat voorziet in de realisatie van twee inritten ten behoeve van de ontsluiting van woningen, bevat de Stadsvisie Heerlen geen specifieke uitgangspunten.

Parkeernota Heerlen, deel 1: Visie- en ambitiedocument

Op 20 april 2016 heeft de gemeenteraad van Heerlen de Parkeernota Heerlen - Visie en Ambitie-document vastgesteld.

Het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad hebben de wens uitgesproken om het bestaande parkeerbeleid te herijken. Zowel in het coalitieakkoord 2014-2018 als in het addendum is aangegeven dat er behoefte is aan een nieuwe parkeernota waarin de diverse parkeersystemen integraal meegenomen worden. Daarnaast is de positie van de gemeente op de parkeermarkt veranderd na de verkoop van haar parkeervastgoed. De gemeente is nu slechts een speler op de markt van straatparkeren. Ook is haar rol op publiekrechtelijk gebied constant in ontwikkeling.

Op hoofdlijnen dient het nieuwe parkeerbeleid te zorgen voor een betere afstemming tussen de vraag naar en het aanbod van parkeren, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare buitenruimte. Het anticiperen op nieuwe ontwikkelingen en het bieden van een gastvrij en klantvriendelijk parkeersysteem maken hier onderdeel van uit.

Aan de hand van de huidige situatie en een aantal toekomstige ontwikkelingen is een beeld geschetst van de verwachtingen ten aanzien van het parkeren in Heerlen de komende jaren. Hierbij is onder andere aandacht besteed aan ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, technologie en maatschappij.

Eén van de twee inritten, die door het voorliggende projectafwijklingsbesluit juridisch-planologisch mogelijk worden gemaakt, zorgt voor de ontsluiting van het perceel aan de Kruisstraat 72. Op dit perceel zijn acht parkeerplaatsen gerealiseerd ten behoeve van de appartementen die in het pand zijn gerealiseerd. Voor het parkeren van de bewoners van deze appartementen waren eigenlijk 11 parkeerplaatsen op het parkeerterrein aan de Oude Lindestraat gereserveerd. Deze parkeerplaatsen zijn nu niet meer benodigd.



De realisatie van het onderhavige plan levert hiermee indirect een positieve bijdrage aan de parkeersituatie ter plaatse. Er komen immers 11 parkeerplaatsen vrij op het parkeerterrein aan de Oude Lindestraat.

Duurzaamheid en energie

Duurzaamheid betreft een integrale afweging van belangen voor de korte en de lange termijn, voor alle relevante stakeholders in het gebied en binnen de tijdshorizon. Uitgaande van de 'Triple PPP'-benadering (people-planet-prosperity) betekent duurzaamheid voor gebiedsinrichting en herstructurering dat de gebiedsinrichting zelf en het gebruik van het gebied toekomstbestendig moeten zijn. Daarbij dient de balans van voorraadgebruik (materiaal, energie) en belasting van de omgeving (lokaal, klimaat) waarde toe te voegen aan één of meer duurzaamheidsbelangen, rekening houdend met alle relevante stakeholders.

De belangrijkste duurzaamheidsbelangen zijn:

- klimaat en energie (adaptatie en mitigatie);
- leefomgeving (traditionele milieuthema's, zoals bodem, lucht, geluid, water en groen);
- duurzaam inkopen;
- duurzame gebiedsinrichting;
- duurzame mobiliteit;
- duurzaam bouwen;
- 'cradle-to-cradle' en economische kringlopen;
- 'social return on investment'.

Er zijn geen normen vastgelegd voor het begrip duurzaamheid. Op enkele genoemde belangen, zoals leefomgeving en duurzaam bouwen, is sectorale wet- en regelgeving van toepassing. Hierin zijn kaders geformuleerd voor de toepassing van het duurzaamheidsprincipe.

Door de gemeente Heerlen is de ambitie gedefinieerd om in 2040 energieneutraal te zijn. PALET 1.0 en 2.0 is hiervoor vastgesteld als kaderstellend beleid. Met name in de gebouwde omgeving bestaan de grootste kansen voor het terugdringen van het energieverbruik. Wettelijk gezien zijn voor nieuwbouwplannen de EPC-normen uit het vigerende bouwbesluit van toepassing. Gelet op het beperkt aantal nieuwbouwplannen in de stad, ziet de gemeente Heerlen kansen om hier toekomstbestendige gebouwen van te maken die energieneutraal zijn of in ieder geval bijna energieneutraal zijn. Duurzaamheid en betaalbaarheid moeten hierbij in balans zijn.



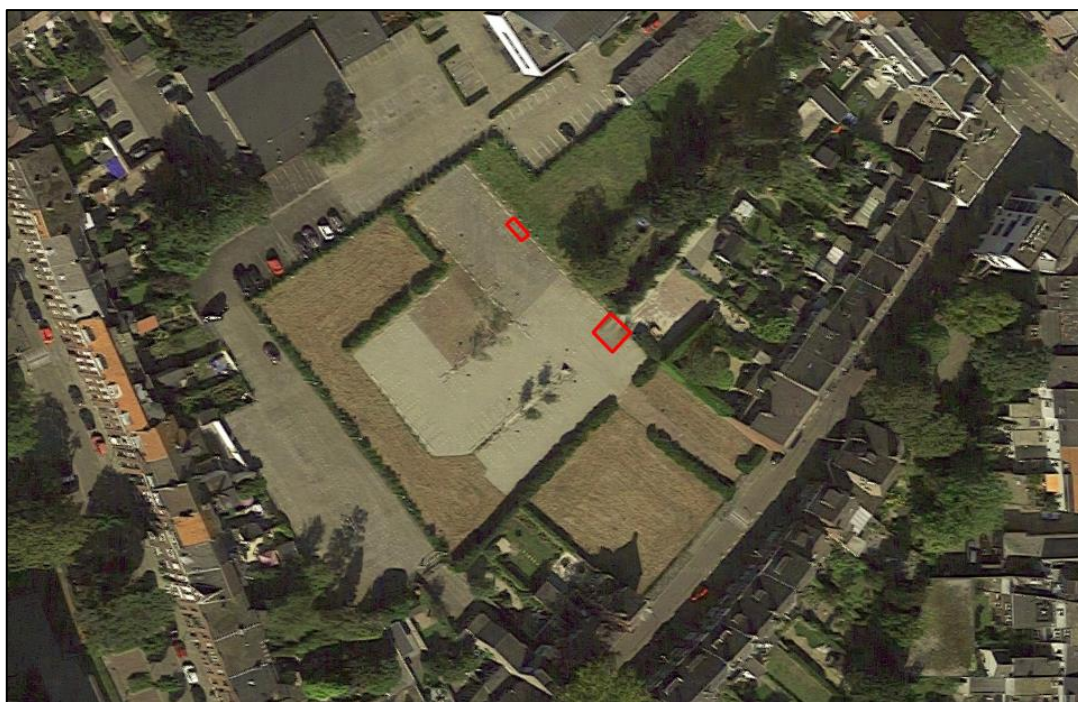
3 Gebiedsbeschrijving

Voor het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing is het van belang dat de uitgangssituatie, de bestaande situatie in het plangebied, goed in beeld wordt gebracht. In dit hoofdstuk is een beschrijving opgenomen van de projectlocatie en zijn directe omgeving. Zowel de ruimtelijke als functionele structuur van de projectlocatie en de directe omgeving worden beschreven.

3.1 Ruimtelijke structuur

De projectlocatie is gelegen in het stadsdeel Aarveld, in het westen van de gemeente Heerlen. De projectlocatie, bestaande uit twee kleine deelgebieden van circa 12,5 m² en circa 32 m², maakt deel uit van het parkeerterrein aan de Oude Lindestraat. De onderhavige projectlocatie is gelegen aan de oostrand van dit parkeerterrein. Beide deelgebieden vormen onderdeel van het perceel, kadastraal bekend gemeente Heerlen, sectie E, nummer 6089.

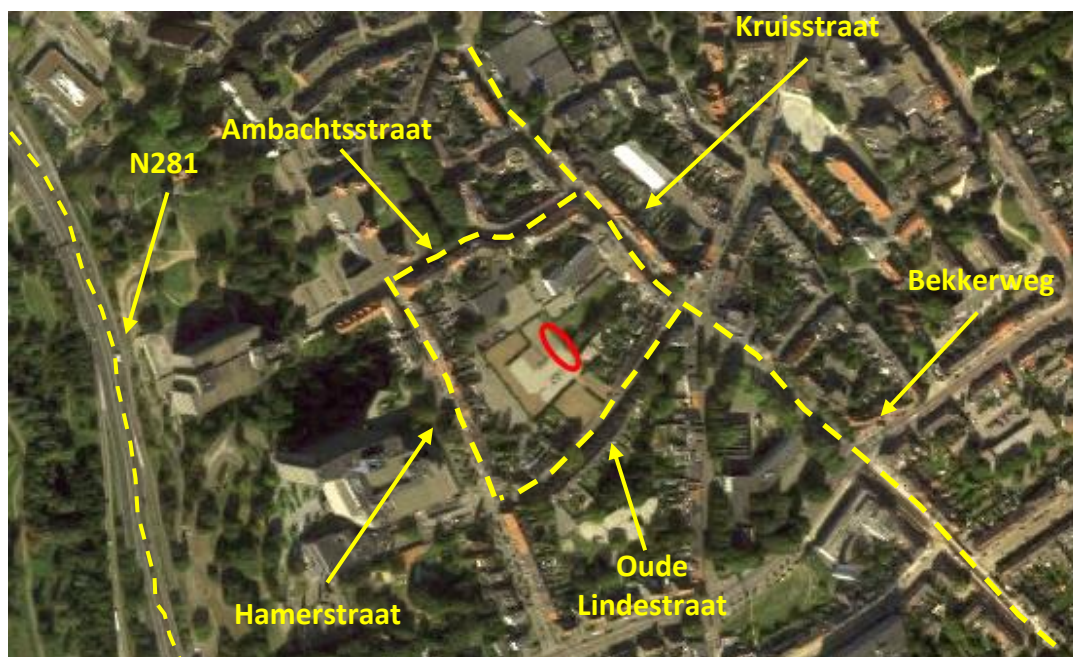
Op de onderstaande luchtfoto is de ligging van de projectlocatie in het rood aangegeven:



Ten noordoosten van het parkeerterrein ligt de Kruisstraat, die in zuidoostelijke richting overgaat in de Bekkerweg. Ten zuidoosten van het parkeerterrein ligt de Oude Lindestraat en ten westen bevindt zich de Hamerstraat. Verder ten westen, op een afstand van circa 300 meter, ligt de provinciale weg N281 (Maastricht-Heerlen). Ten noorden van het parkeerterrein ligt de Ambachtsstraat.



Op de onderstaande luchtfoto is de projectlocatie globaal weergegeven. De omliggende straten zijn middels een gele stippellijn aangeduid:



3.2 Functionele structuur

Het volledige parkeerterrein aan de Oude Lindestraat, waarvan de onderhavige projectlocatie deel uitmaakt, heeft een oppervlakte van circa 2.250 m². De navolgende afbeeldingen (*bron: Google Streetview*) geven een impressie van de projectlocatie en de omgeving.

De onderstaande afbeelding toont (de toegang tot) het parkeerterrein, gezien vanaf de ten zuidoosten gelegen Oude Lindestraat. De ligging van de projectlocatie is op deze afbeelding globaal aangeduid middels een rode pijl. Op de afbeelding links is de kantoortoren van de financiële dienstverlener APG zichtbaar. Deze toren bevindt zich ten westen van de projectlocatie, op een afstand van circa 150 meter.



Het parkeerterrein, gezien vanaf de Oude Lindestraat



De Oude Lindestraat bestaat overwegend uit geschakelde woonhuizen, daterend uit de jaren '30. Daarnaast bevinden zich ook enkele andere functies aan deze straat, zoals een school voor bijzonder onderwijs aan de westzijde van de straat en een advocatenkantoor aan de oostzijde van de straat. De onderstaande afbeeldingen tonen de Oude Lindestraat, ter hoogte van de projectlocatie, in noordoostelijke richting en in zuidwestelijke richting:



De Oude Lindestraat in noordwestelijke richting

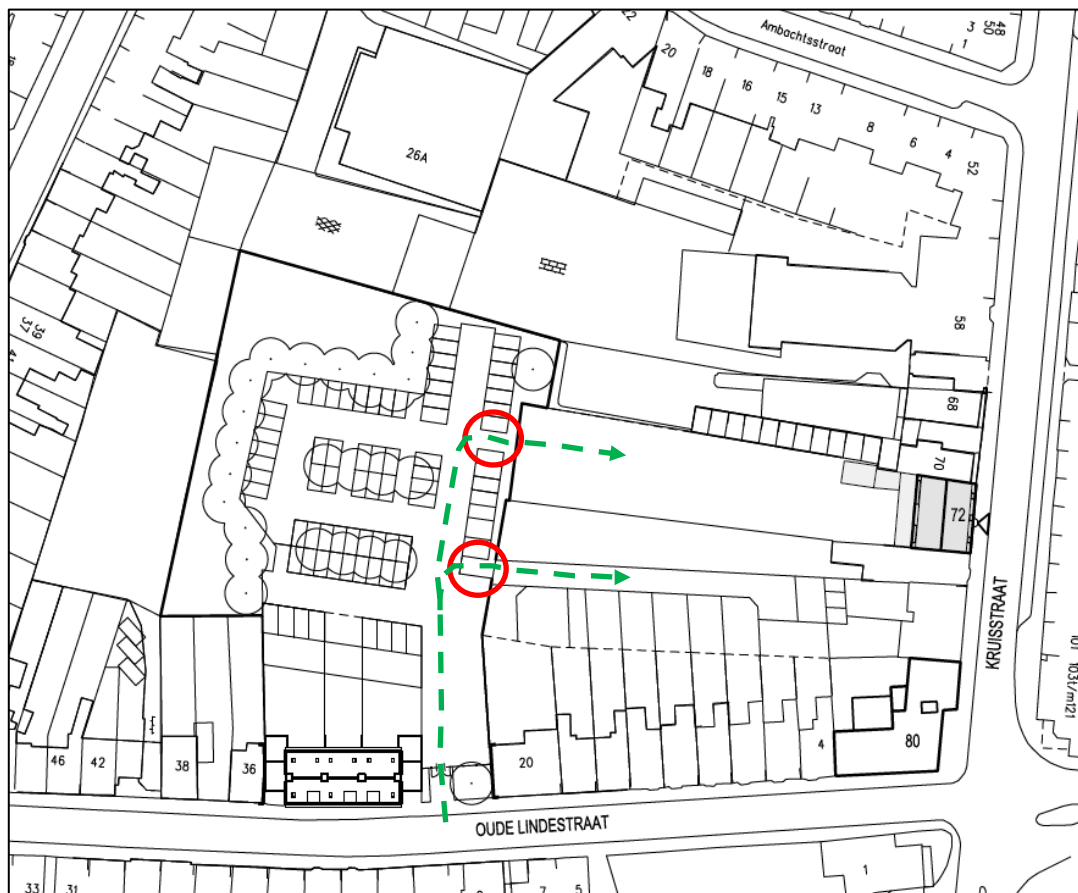


De Oude Lindestraat in zuidoostelijke richting



4 Planbeschrijving

Ter plaatse van de twee tot de projectlocatie behorende deelgebieden sluiten de twee beoogde inritten aan op het bestaande parkeerterrein aan de Oude Lindestraat. De betreffende gronden zijn thans ingericht als groenstrook, maar worden verhard om de ontsluiting van de inritten mogelijk te maken. Op de onderstaande tekening zijn de twee deelgebieden globaal aangeduid middels twee rode cirkels. De rijroute voor auto's is middels een groene stippellijn weergegeven:



Situatietekening toekomstige inritten



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

Wet geluidhinder

Bij het ontwikkelen van een ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder maar daarnaast ook in de Wet ruimtelijke ordening wanneer het gaat om de beoordeling of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Het aspect geluid kent voor een aantal bestemmingen (zoals wonen) in combinatie met een aantal typen geluidbronnen een wettelijk kader dat van belang is bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Zo zijn in de Wet geluidhinder voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen grenswaarden opgenomen voor industrielawaai, wegverkeerlawaai en spoorweglawaai. Omdat het plan niet strekt tot het realiseren van een nieuwe geluidgevoelige bestemming, zoals bijvoorbeeld een woning, of de aanleg of verandering van een weg, is de Wet geluidhinder niet van toepassing.

Akoestische afweging/Wet ruimtelijke ordening

Het plan, het toevoegen van twee inritten aan het bestaande parkeerterrein om vanuit dit terrein toegang te bieden aan 8 parkeerplaatsen bij het pand Kruisstraat 72 en 9 parkeerplaatsen bij het pand Kruisstraat 76/78, maakt wel een beoordeling van het aspect geluid in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' noodzakelijk.

Door het plan is er een (weliswaar kleine) toename van het aantal verkeersbewegingen op het terrein, het introduceert ook twee (in verhouding met de hoofdstroom van het verkeer, extensieve) nieuwe routes en nieuwe punten waar geluid door het dichtslaan van autoportieren kan worden geproduceerd en er is een (weliswaar zeer kleine) toename van het verkeer op de openbare weg. Als afwegingskader voor de beoordeling van de geluidhinder is de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering" genomen. Gelet op de functiemenging in het gebied met de functies wonen, kantoor en verkeer (parkeerterrein) dient voor de beoordeling volgens "Bedrijven en milieuzonering", stap 2, uit te worden gegaan van gemengd gebied, dus een etmaalwaarde van 50 dB(A). Opgemerkt wordt dat het bestaande parkeerterrein eerder, in het jaar 2010, is beoordeeld (K+, 4 augustus 2010. Rapportnummer M10.284.401), waarbij ook dit afwegingskader is gehanteerd. Voor het nieuw uitgevoerde onderzoek zijn relevante onderdelen hieruit overgenomen en vervolgens uitgebreid en toegespitst op de nieuwe situatie.

1. Directe hinder, geluid vanwege de verkeersbewegingen op het terrein

Voor zover er sprake is van een toename van de geluidbelasting door het plan, treedt deze met name op in de avond en in de nacht. De streefwaarde van 50 dB(A) voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{A,T}$ voor een gemengd gebied wordt eenmaal overschreden omdat de toepassing van de afrondingsregel ertoe leidt dat de etmaalwaarde toeneemt met 1 dB(A), terwijl in decimalen de toename slechts 0,2 dB(A) bedraagt en viermaal is er sprake van overschrijding in de bestaande situatie én tegelijkertijd géén of nauwelijks toename door het plan. De streefwaarde van 70 dB(A) etmaalwaarde voor het maximaal geluidsniveau $L_{A,max}$ voor een gemengd gebied, wordt weliswaar op een aantal rekenpunten overschreden, maar bij de woningen en tuinen aan de Hammerstraat is er géén toename is door het plan (zowel in de bestaande situatie als in de plansituatie een gelijke overschrijdingswaarde). Bij 6 rekenpunten op de gevels van overige woningen er sprake is van een relatief kleine toename door het plan met een overschrijding alleen in de nacht. Hiervan mag worden aangenomen dat een binnenwaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde



niet wordt overschreden. Dan resteren nog 3 rekenpunten in tuinen. In de avond is er slechts een relatief kleine overschrijding en het gaat dan om, gemiddeld, slechts 4 verkeersbewegingen. In de nacht verblijft men niet in de tuin; de overschrijdingswaarde in die periode wordt niet tot nauwelijks relevant geacht. Het geheel overziend, waarbij nog wordt opgemerkt dat de geconstateerde overschrijdingen worden veroorzaakt door aan- en afrijdend verkeer (stap 3), mag worden aangenomen dat met het plan er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

2. Indirecte hinder, verkeersaantrekkende werking

Uit het onderzoek blijkt dat met de relatief kleine toename van de verkeersbewegingen de indirecte hinder niet toeneemt.

3. Afweging

Het plan strekt tot ondersteuning van het doelmatig gebruik van de panden Kruisstraat 72 en 76/78 door het toegankelijk maken van de percelen voor 8, respectievelijk 9 parkeerplaatsen. Het doelmatig gebruik van panden is belangrijk voor de leefbaarheid in de stad. De aanwezigheid van het bestaand parkeerterrein biedt de mogelijkheid om vanuit het terrein, met twee inritten de percelen toegankelijk te maken, waarbij grotendeels gebruik gemaakt wordt van bestaande voorzieningen, zoals bijvoorbeeld de bestaande in- en uitrit aan de Oude Lindestraat. Bij toepassing van de stappenbenadering van "Bedrijven en milieuzonering" kan met de realisatie van de twee inritten worden voldaan aan de waarden uit stap 2 en 3. Hiermee is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Het onderzoeksrapport van Spidermonkey Consultancy is als separate bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

5.2 Water

In het kader van de Watertoets moet elk ruimtelijk plan een waterparagraaf bevatten, waarin wordt aangegeven hoe in het plan wordt omgegaan met water. In deze paragraaf is dit beschreven. Voordat wordt ingegaan op de locatiespecifieke kenmerken van het plangebied, is eerst het relevant beleid samengevat.

Europees- en Rijksbeleid

Kaderrichtlijn Water

De KRW heeft als doel om de kwaliteit van de Europese wateren te verbeteren ("goede toestand") en die kwaliteit goed te houden. Het belangrijkste middel om dit doel te bereiken is het stroomgebiedbeheersplan (SGBP). In een dergelijk plan worden de waterkwaliteitsdoelen en de daarvoor benodigde maatregelen beschreven om deze goede toestand te bereiken. Nederland maakt deel uit van vier internationale stroomgebieden, waarbij de gemeente Heerlen in het stroomgebied van de Maas is gelegen.

Het stroomgebiedbeheersplan Maas is op 27 november 2009 vastgesteld en heeft een looptijd tot eind 2015. Een belangrijk onderdeel van het SGBP is een maatregelenprogramma. Het maatregelenprogramma bestaat enerzijds uit maatregelen die worden genomen in het kader van reeds bestaande nationale en/of Europese wetgeving (bijv. Europese Nitraatrichtlijn) en anderzijds een groot aantal regionale en locatiegebonden maatregelen.

Waterwet

De Waterwet (december 2009) stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Denk hierbij aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. Dit komt tot



uitdrukking in relaties met beleidsterreinen als natuur, milieu en ruimtelijke ordening. Met de Waterwet is de gemeente beter uitgerust om onder andere wateroverlast tegen te gaan.

Wet Ruimtelijke ordening en de Watertoets

De watertoets is per 1 november 2003 wettelijk verplicht (en vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening). De watertoets betekent dat ruimtelijke plannen die vanaf deze datum ter inzage worden gelegd, voorzien moeten zijn van een waterparagraaf. Ruimtelijke plannen van de initiatiefnemer worden overlegd met de waterbeheerder.

In de waterparagraaf geeft de initiatiefnemer aan welke afwegingen in het plan ten aanzien van water zijn gemaakt. Het is een toelichting op het doorlopen proces en maakt de besluitvorming ten aanzien van water transparant. In geval van locatiekeuzes en bij herinrichting van bestaand bebouwd gebied geeft de initiatiefnemer expliciet aan welke rol de kosten en risico's van verdroging, verzilting, overstroming en overlast hebben gespeeld bij de besluitvorming. De waterparagraaf grijpt zichtbaar terug op de afsprakennotitie en het wateradvies van de waterbeheerder.

In het onderhavige plan wordt slechts circa 44,5 m² (12,5 m² + 32 m²) aan verharding toegevoegd. Bovendien betreft het waterdoorlatende verharding. Het doorlopen van de watertoets is derhalve niet aan de orde.

Nationaal waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is de opvolger van het Nationaal Waterplan 2009-2015 en vervangt dit plan en de partiele herzieningen hiervan. Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk. Het Rijk is in Nederland verantwoordelijk voor het hoofdwatersysteem. In het Nationaal Waterplan legt het Rijk onder meer strategische doelen voor het waterbeheer vast. Rijkswaterstaat (RWS) neemt in het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren (Bprw) de condities en maatregelen op voor het operationeel beheer om deze strategische doelen te bereiken. Het NWP is kaderstellend voor het Bprw. Het kabinet vraagt andere overheden het NWP te vertalen in hun beleidsplannen.

Waterbeleid 21e eeuw: anders omgaan met water

Door de opgetreden wateroverlast heeft de regering de commissie Waterbeheer 21e eeuw in het leven geroepen. De commissie geeft advies over de problemen en hoe die in de toekomst te voorkómen zijn. Op 31 augustus 2000 bracht de commissie het advies Waterbeleid voor de 21e eeuw "Geef water de ruimte en de aandacht die het verdient" uit. De commissie concludeerde dat de manier waarop wij nu met water omgaan niet voldoende is voor de verwachte klimaatsveranderingen. De bevindingen van de commissie zijn verwoord in de hedendaagse wetgeving en beleidsnota's. In grote lijnen ligt de nadruk op de kwantiteitstrits vasthouden-bergen-afvoeren en de kwaliteitstrits schoonhouden-scheiden-schoonmaken.

Nationaal Bestuursakkoord Water

Met het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) (2011) onderstrepen het Rijk, het Interprovinciaal Overleg, de Unie van Waterschappen en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten de gezamenlijke opgave om het watersysteem op zo kort mogelijke termijn en tegen de laagste maatschappelijke kosten op orde te brengen en te houden. Samenwerken is de rode draad van het geactualiseerde Nationaal Bestuursakkoord.

Het NBW is een uitwerking van het waterbeleid 21e eeuw (WB21) en de KWR. De belangrijkste doelen en taken zijn:

- Het teveel (overlast) of tekort (onderlast) aan water aanpakken;
- Verbetering van de waterkwaliteit.



Regionaal en gemeentelijk beleid

Provinciaal Waterplan Limburg 2016-2021

Het Provinciaal Waterplan Limburg bevat de ambities, opgaven en op hoofdlijnen de maatregelen die de komende 6 jaar worden uitgevoerd, op gebied van de hoogwaterbescherming in de Maasvallei, de aanpak van regionale wateroverlast en watertekort, mede in het licht van de klimaatverandering en het Nationale Deltaprogramma, de inrichting van de beken en waterrijke natuurgebieden als ook de verbetering van de ecologische en chemische waterkwaliteit, en de drinkwatervoorziening en het grondwaterbeheer, mede als opdracht vanuit de Kaderrichtlijn Water.

Waterbeheerplan 2016-2021 Limburgse waterschappen

Het Waterbeheersplan 2016-2021 is een gezamenlijke visie van de fuserende waterschappen op het Limburgse waterbeheer voor 2020. Met dit Waterbeheerplan zetten de waterschappen de koers uit voor een toekomstbestendig waterbeheer in Limburg; hoe ze invulling willen geven aan de taak om te zorgen voor veilige dijken, droge voeten en voldoende en schoon water.

Beleidsplan verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan Heerlen 2016-2020

Vanuit de Wet milieubeheer zijn gemeenten wettelijk verplicht een vigerend rioleringsplan te hebben. Het verbreed gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP) Heerlen 2016-2020 van de gemeente Heerlen is daar het gevolg van en heeft een looptijd van 2016 tot en met 2020. Het vGRP is de opvolger van het Beleidsplan Stedelijk Watermanagement 2011-2015.

Het vGRP heeft een strategisch en beleidsmatig karakter, en vormt de basis voor het bestuur bij besluiten over de aanpak van aanleg en beheer van het stedelijk watermanagement binnen de planperiode. Hoofddoelstelling van het vGRP is invulling geven aan de gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater, overtollig hemelwater en overtollig grondwater. Het vGRP geeft inzicht in:

- evaluatie Beleidsplan Stedelijk Watermanagement 2011-2015;
- invulling zorgplichten afvalwater, hemelwater en grondwater;
- maatregelen;
- samenwerking Parkstad;
- personele en financiële middelen.

Onderhavig plan

Het onderhavige plan voorziet in het juridisch-planologisch mogelijk maken van een gedeelte van twee inritten, die strijdig zijn met het ter plaatse vigerende bestemmingsplan. De twee strijdige gedeelten van deze inritten zijn thans ingericht als groenstrook en worden in de toekomstige situatie verhard. De twee deelgebieden waarop het plan betrekking heeft, hebben een oppervlakte van circa 12,5 m² en circa 32 m². Gezien de kleinschaligheid van deze ontwikkeling, kan gesteld worden dat de realisatie van het plan geen negatieve gevolgen heeft voor de waterhuishouding ter plaatse.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect water geen belemmering vormt voor de realisatie van onderhavig 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 aanwezige bodemverontreinigingen geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem en dat de bodemkwaliteit niet verslechtert door grondverzet.



Algemeen

Bij een bestemmingsplanprocedure of projectafwijkingbesluit moet het bevoegde gezag Wet bodembescherming voldoende inzicht hebben om de vraag te kunnen beantwoorden of de bodem geschikt is voor de toekomstige functie

Beleidskader

Bodembeleidsplan

Voor de gemeente Heerlen is sinds 28 september 2016 het bodembeleidsplan Heerlen van toepassing. In dit bodembeleidsplan wordt het gemeentelijk bodembeleid beschreven en het beleidsplan is derhalve het richtinggevend kader (uiteeraard naast de wettelijke regelingen) voor zowel bodembescherming als bodemsanering. Bij het actualiseren van bestemmingsplannen wordt de bestaande functie veelal gehandhaafd. Dan vindt geen grondverzet plaats en worden geen saneringen opgestart. Bij de actualisatie van een bestemmingsplan, zoals in onderhavige procedure, vinden geen functiewijzigingen plaats. Hierbij kan volstaan worden met een globale toets, bijvoorbeeld middels de bodemkwaliteitskaart. Bij latere ontwikkelingen in deze gebieden zal in het kader van bouwactiviteit mogelijk een bodemonderzoek moeten plaatsvinden. Als toelichting hierop wordt nog vermeld dat bij geconstateerde knelpunten in een actualiserend bestemmingsplan aangegeven moet worden hoe hiermee om te gaan, niet alle knelpunten hoeven dus uitputtend vermeld te zijn.

Besluit bodemkwaliteit

Het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) geeft invulling aan het op duurzaamheid gerichte bodembeleid. De nota bodembeheer beschrijft hoe de gemeente Heerlen invulling geeft aan het Bbk. In het bodembeleidsplan is de nota bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart gemeente Heerlen opgenomen. De bodem in de gemeente Heerlen is beschreven in een bodemkwaliteitskaart die conform de Richtlijn Bodemkwaliteitskaarten is vervaardigd. Er kan worden geconcludeerd dat de lokale bodemkwaliteit over het algemeen **voldoende** wordt beschreven door de bodemkwaliteitskaart voor alle zones.

Onderhavig plan

De onderhavige projectlocatie bestaat uit twee kleine deelgebieden van circa 12,5 m² en circa 32 m². Deze gronden zijn thans bestemd tot 'Groen' en worden in de toekomstige situatie voorzien van een waterdoorlatende verharding, ten behoeve van de ontsluiting van twee inritten. De aard en kleinschaligheid van deze ontwikkeling vormt geen aanleiding voor het uitvoeren van een bodemonderzoek.

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 in 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).

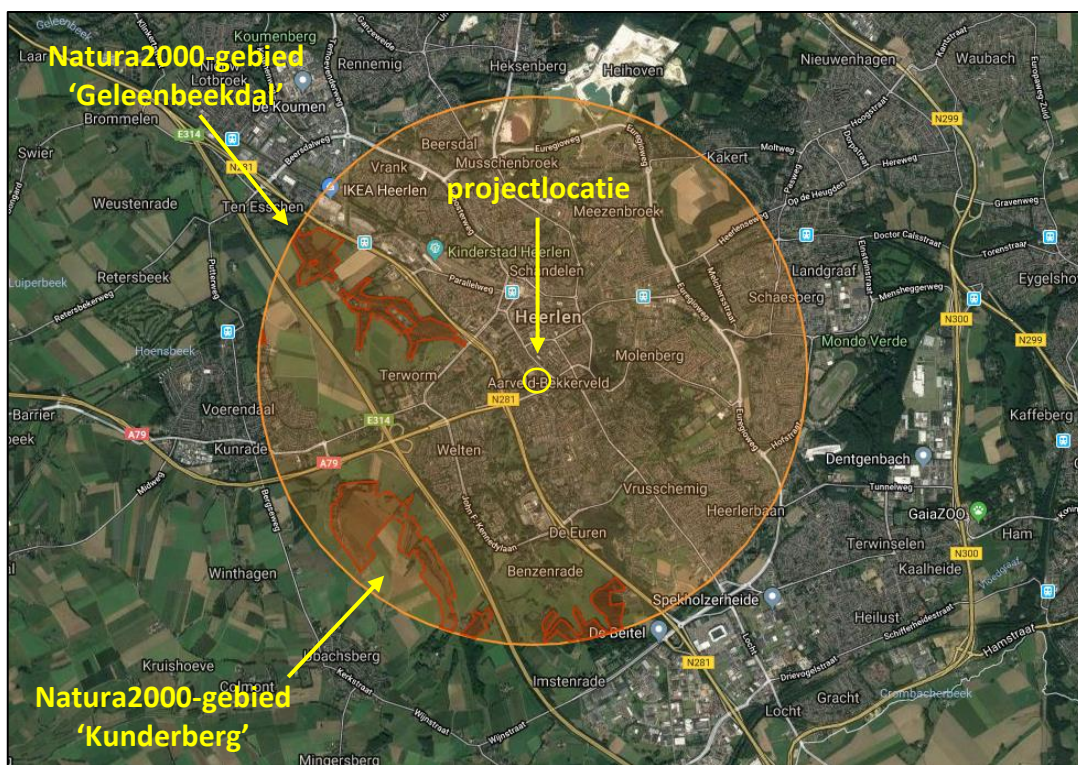
Overige soorten:

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

Onderhavig plan

Het Natura2000-netwerk bevat dus de gebieden die zijn aangewezen onder de Vogel- en Habitatrichtlijn en zijn daarmee geselecteerd op grond van het voorkomen van soorten en habitattypen die vanuit Europees oogpunt bescherming nodig hebben. Voor die gebieden geldt dat aanwijzingsbesluiten zijn opgesteld waarin staat voor welke soorten en habitats het betreffende gebied is aangewezen en welke instandhoudingsdoelstellingen er gelden voor deze soorten en habitats.

Op de onderstaande afbeelding is de projectlocatie met een gele cirkel weergegeven. De omliggende Natura2000 gebieden zijn met de kleur rood weergegeven:



Binnen een straal van 3 kilometer rondom de projectlocatie bevinden zich twee Natura 2000-gebieden. Ten noordwesten van de projectlocatie, op een afstand van circa 780 meter, ligt het Natura2000-gebied 'Geleenbeekdal' en ten zuiden van de projectlocatie, op een afstand van circa 2,8 kilometer meter bevindt zich het Natura2000-gebied 'Kunderberg'.

Gezien de afstanden tussen deze natuurgebieden en de projectlocatie en de kleinschaligheid van de beoogde ontwikkeling, zal de beoogde ontwikkeling geen negatief effect hebben op de kwalificerende soorten of habitats binnen deze Natura2000-gebieden.



Voorts kan vermeld worden dat de projectlocatie thans in gebruik is als groenstrook bij een parkeerterrein en omringd wordt door woningen. Deze gronden vormen dan ook geen geschikte leefomgeving voor beschermde plant- en diersoorten.

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

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 betekenende 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 en 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.

Onderhavig plan

Het voorliggende plan voorziet niet in het oprichten van nieuwe bouwmassa. Het betreft twee stroken grond, die thans als groenstrook in gebruik zijn en in de toekomstige situatie verhard worden ten behoeve van de aansluiting van twee nieuwe inritten op het bestaande parkeerterrein aan de Oude Lindestraat. De twee inritten die deels mogelijk worden gemaakt middels het voorliggende plan dienen voor de ontsluiting van de parkeerplaatsen op het perceel Kruisstraat 72 en de parkeerplaatsen behorende bij de woningen aan de Oude Lindestraat 4 tot en met 20. De acht parkeerplaatsen die op het perceel aan de Kruisstraat 72 zijn gerealiseerd genereren gemiddeld 32 verkeersbewegingen per etmaal. Voor het parkeren achter de woningen aan de Oude Lindestraat dient te worden uitgegaan van 36 verkeersbewegingen per etmaal. Dit betekent dat het plan in totaal 68 extra verkeersbewegingen per dag bewerkstelligt.



Wanneer dit aantal extra verkeersbewegingen wordt ingevoerd in de NIBM-tool (versie 29.05.2017), komt hieruit het volgende resultaat naar voren:

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2018
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		68
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,05
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,01
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		

Deze kleine toename van het aantal verkeersbewegingen leidt niet tot een significante toename van de luchtverontreiniging. Het aspect luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

5.6 Externe veiligheid

5.6.1 Landelijk beleidskader

Externe Veiligheid gaat over het beheersen van risico's die mensen lopen door opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen in hun omgeving. Ook de risico's van het gebruik van luchthavens vallen onder externe veiligheid. Op beide categorieën aan risico's is landelijke wet- en regelgeving van toepassing.

Doel is om bepaalde risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld, tot een aanvaardbaar minimum te beperken door kwaliteitseisen en normen te hanteren. Deze bedoelde risico's hangen o.a. samen met:

- activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen (bedrijven waaronder: vuurwerkverkoop en vuurwerkopslag en windmolens);
- transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- transport van gevaarlijke stoffen over de weg, spoor en water;
- het starten en landen van vliegtuigen en helikopters.

De risico's voor externe veiligheid komen tot uitdrukking via het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht. Afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkeling en beschikbare gegevens is deze beperkt of ruim van opzet.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans, per jaar, op overlijden van een onbeschermd individu ten gevolge van ongevallen met gevaarlijke stoffen. De aanwezigheid van een persoon is fictief. Niet wordt beoordeeld hoe groot de kans op de aanwezigheid van een persoon feitelijk is. Het PR kan op de kaart van een gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Via het PR wordt een basisbeschermingsniveau gewaarborgd.



Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans per jaar dat een groep van bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen het slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het GR wordt ook beschouwd als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Bij het GR wordt wel beoordeeld hoeveel personen zich, redelijkerwijs, feitelijk in de omgeving kunnen bevinden. Voor het GR geldt geen grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde. Dit is een ijkwaarde waaraan veranderingen getoetst kunnen worden. Deze oriëntatiewaarde mag overschreden worden, mits goed beargumenteerd door het bevoegd gezag. Deze argumentatie is een onderdeel van de verantwoording van het groepsrisico.

Verantwoordingsplicht groepsrisico

Voor het bevoegd gezag geldt een verantwoordingsplicht, wanneer binnen het invloedsgebied van een risicobron kwetsbare en/of beperkt kwetsbare objecten via het bestemmingsplan worden toegelaten. Dit betreft ook de al bestaande (beperkt) kwetsbare objecten, zoals al gebouwde woningen. Een risicobron is bijvoorbeeld een buisleiding die wordt gebruikt voor het transport van gevaarlijke stoffen. Voor zover het invloedsgebied niet is vastgelegd in regelgeving wordt hiermee het gebied beschouwd waarbinnen minimaal 1% van de aanwezige personen overlijdt als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen ter plaatse van de risicobron. Voor specifieke risicobronnen is het invloedsgebied vastgesteld.

De verantwoording van het groepsrisico is één van de onderdelen van een goede ruimtelijke ordening. De omvang en diepgang van de verantwoording is daarbij afhankelijk van de gevolgen voor het groepsrisico. Dit wordt per ruimtelijk plan beoordeeld. Hieruit zal blijken of een verantwoording aan de orde is.

Inrichtingen/bedrijven

Er zijn een aantal wetten en regelingen vastgesteld die tot doel hebben regels te stellen aan de externe veiligheid. Ten aanzien van inrichtingen (bedrijven) zijn de belangrijkste regels t.a.v. externe veiligheid opgenomen in het Besluit externe veiligheid inrichtingen en de Regeling externe veiligheid inrichtingen.

Indien, op grond van een Wro-besluit of bepaalde Wabo-besluiten, de bouw of vestiging van een kwetsbaar- of beperkt kwetsbaar object mogelijk wordt gemaakt, is het van belang na te gaan of het aspect externe veiligheid aan de orde is.

Bij het beschouwen van bedrijven/inrichtingen qua externe veiligheid wordt het plangebied en de omgeving beschouwd. Zo wordt elk invloedsgebied van een risicobron nagelopen op (mogelijke) gevolgen qua externe veiligheid. Indien het plan buiten het invloedsgebied ligt van een risicobron is externe veiligheid niet aan de orde.

Buisleidingen

Het externe veiligheidsbeleid voor buisleidingen is geregeld in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het Bevb beschrijft de taken en verantwoordelijkheden van de leidingexploitant en van de gemeenten en de soorten buisleidingen (zie tabel 5.6.3b). Aan de hand van de Risicokaart is nagelopen welke buisleidingen in de gemeente Heerlen aanwezig zijn. Alleen de mogelijke gevolgen qua externe veiligheid zijn beschouwd. De uitwerking van het Bevb is geregeld in de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) en betreft onder meer de wijze waarop de externe en rekensoftware).

Transport gevaarlijke stoffen

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en waterwegen leidt tot risico's voor de omgeving. In het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling Basisnet opgesteld zijn de regels opgenomen ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, water (binnenwater) en spoor. Deze regelgeving maakt o.a. een onderscheid tussen.



- transportroutes die deel uitmaken van het landelijke vastgestelde Basisnet;
- overige transportroutes waarover gevaarlijke stoffen vervoerd worden.

In de Regeling Basisnet zijn de risicoplafonds langs de transportroutes aangegeven alsmede de regels inzake het monitoren van de risicoplafonds. Transportroutes binnen het plangebied en de omgeving zijn nagelopen op de veiligheidsaspecten.

5.6.2 Gemeentelijk beleidskader

In de nota 'Beleid externe veiligheid 2011-2015' heeft de gemeente het beleid voor externe veiligheid geformuleerd. Dit beleid is op 1 november 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. Het doel van het externe veiligheidsbeleid van de gemeente Heerlen is het behouden van een verantwoord en aanvaardbaar veiligheidsniveau. Het beleid in deze nota leidt tot een gebiedsgerichte aanpak van externe veiligheid en het beperken van de risico's van de bronnen waar dat nodig is. Dit beleid kan worden doorgevoerd in de gemeentelijke structuurvisie en bestemmingsplannen.

Het gevolg van dit beleid is dat bepaalde bedrijven, die zijn gevestigd op locaties waar dat op grond van dit beleid ongewenst is, zullen worden beperkt in hun mogelijkheden. Ook zal de ontwikkeling van bepaalde gebieden anders moet worden beoordeeld vanwege de aanwezige risico's. Dit beleid zal ertoe leiden dat op de langere termijn in Heerlen de risico's door het gebruik en de toepassing van gevaarlijke stoffen binnen aanvaardbare grenzen kunnen blijven. Het beleid is niet bedoeld als een keurslijf. Het biedt een afwegingskader om optimaal met externe veiligheid in samenspel met andere belangen en andere instanties rekening te houden.

Als onderdeel van het gemeentelijke beleid heeft de gemeente Heerlen een routing vervoer gevaarlijke stoffen vastgesteld. Behoudens op de vastgestelde route is het niet toegestaan routeplichtige gevaarlijke stoffen te vervoeren. Voor het vervoer vanaf de route naar het afleveradres dient een ontheffing te zijn afgegeven. Door deze routing wordt sturing gegeven aan een veilige afwikkeling van het vervoer van routeplichtige gevaarlijke stoffen binnen Heerlen.

5.6.3 Beoordeling relevante risicobronnen

Voor de beoogde ontwikkeling vormt het aspect externe veiligheid geen relevant aspect, omdat er geen sprake is van de ontwikkeling van een gevoelige functie. Desondanks is aan de hand van de risicokaart (zie: www.risicokaart.nl), het geldende bestemmingsplan, de studie 'Externe veiligheid: invloedsgebiedenkaart gemeente Heerlen voor de ruimtelijke ordening' (AVIV, projectnummer 142686 d.d. 26.11.2014) en de Regeling Basisnet de externe veiligheidsrisico's beoordeeld. De bevindingen zijn weergegeven in de onderstaande tabellen.



Tabel 5.6.3a: inrichtingen

Wetgeving /regels	Soort	Bronnen informatie	Relevantie externe veiligheid
Bevi/Revi	bedrijven	Risicokaart/plan	Binnen het plan zijn geen Bevi inrichtingen voorzien. Het plan is niet gelegen binnen de invloedsafstand van een Bevi-inrichting.
Besluit risico's zware omgevallen	bedrijven	Risicokaart/Lijst BRZO	BRZO-inrichtingen zijn niet voorzien in het plan. Tevens is het plan niet gelegen in enig invloedsgebied van een BRZO-inrichting.
Activiteitenbesluit	Windmolens tot 50 MW	Bedrijvenbestand	Dit type activiteit (windmolen) is niet voorzien binnen het plangebied of de directe omgeving.
Vuurwerkbesluit	Opslag/verkoop	Bedrijvenbestand	Binnen het plan of de omgeving is geen verkoop/opslag van vuurwerk voorzien of aanwezig.
Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	Munitieopslag	Bedrijvenbestand	Binnen het plan is deze activiteit (munitieopslag) niet aanwezig of voorzien. Het plan is niet gelegen in het invloedsgebied van een munitiedepot gelegen.
Circulaire opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik	Ontplofbare stoffen	Bedrijvenbestand	Dit type activiteiten (ontplofbare stoffen) is niet voorzien of aanwezig binnen het plangebied of de directe omgeving.
Wet luchtvaart	Luchthavens	Bedrijvenbestand	Dit type activiteit (luchthavens) is niet aanwezig of voorzien binnen het plangebied of de directe omgeving.

Tabel 5.6.3b buisleidingen (Revb-regeling) in Heerlen

Soort buisleiding	Aanwezig in plangebied	opmerking
Aardgasleidingen => 50 mm of meer en druk van 1600 kPa of meer.	Nee	In de nabije omgeving van de projectlocatie komen deze buisleidingen niet voor.
Buisleidingen voor aardolieproducten >=70 mm en druk 1600 kPa of meer.	Niet aanwezig in gemeente Heerlen	Volgens de Risicokaart komen deze leidingen niet voor in Heerlen of binnen 500 m van de gemeentegrens.
Buisleidingen voor brandbare stoffen >=70 mm en druk 1600 kPa of meer.	Niet aanwezig in gemeente Heerlen	Volgens de Risicokaart komen deze leidingen niet voor in Heerlen of binnen 500 m van de gemeentegrens.
Buisleidingen voor giftige stoffen en specifieke stoffen >=70 mm en druk 1600 kPa of meer.	Niet aanwezig in gemeente Heerlen	Volgens de Risicokaart komen deze leidingen niet voor in Heerlen of binnen 500 m van de gemeentegrens.



Tabel 5.6.3c Transportroutes (Besluit externe veiligheid transportroutes)

Soort transportbuisleiding	Aanwezig in plangebied	opmerking
Basisnet water	Niet aanwezig in gemeente Heerlen.	In het plangebied en binnen 500 m van het plangebied komt deze risicobron niet voor.
Basisnet spoor, Route 380	Nee	In het plangebied en binnen 500 m van het plangebied komt deze risicobron niet voor.
Basisnet weg (A76)	Nee	De A76 ligt op meer dan 1700 meter afstand van het plan. Dit is ruim buiten de invloedsafstand van de A76.
Wegen die deel uitmaken van de route vervoer gevaarlijke stoffen: N281	Nee	De 281 (stadsautobaan) ligt op circa 300 meter van plangebied. Het plan ligt buiten het invloedsafstand van de N281.
Overige wegen in en rond plan	Ja	In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

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

5.7 Bedrijfshinder

In de directe omgeving zijn geen bedrijven of inrichtingen gesitueerd die een belemmering vormen voor de realisatie van het onderhavige plan of hinder ondervinden van de beoogde inrichting van de projectlocatie tot inritten.

5.8 Archeologie

Het "Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed", kortweg het Verdrag van Malta, is op 16 januari 1992 te Valetta tot stand gekomen. Het Verdrag beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. In 1992 ondertekende Nederland het 'Verdrag van Malta' van de Raad voor Europa. In het verdrag is de omgang met het Europees archeologisch erfgoed geregeld. Het verdrag is geratificeerd door de Eerste en Tweede Kamer en sedert september 2007 is de Archeologische monumentenzorg geïmplementeerd in de Monumentenwet 1988. Sinds 1 juli 2016 is de Erfgoedwet van kracht. Samen met de Omgevingswet die naar verwachting in 2019 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 Monumentenwet 1988 dat direct raakt aan de fysieke leefomgeving, gaat namelijk op in de Omgevingswet. Het resterende deel van de Monumentenwet gaat op in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet voorziet ook in het nodige overgangsrecht, zodat artikelen uit de Monumentenwet tussen 2016 en 2019 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. De essentie van de wetgeving is dat voorafgaand aan de uitvoering van plannen onderzoek moet worden gedaan naar de aanwezigheid van archeologische waarden en daar in de ontwikkeling van plannen zoveel mogelijk rekening mee te houden.

Volgens de wettelijke verplichting wordt in ruimtelijke plannen rekening gehouden met bekende en verwachte archeologische waarden. De Monumentenwet geeft een vrijstelling van de onderzoekspllicht voor projecten kleiner dan 100 m², maar geeft de gemeente de vrijheid deze aan



te passen. Die afwijking kan zowel naar boven als naar onder. Voor de diepte van bodemingrepen bevat de wet geen grens.

5.8.1 Gemeentelijk beleid

Voor geheel Parkstad Limburg is een archeologische waarden- en verwachtingenkaart opgesteld, de archeologische beleidskaart. Deze kaart is gebaseerd op uitgevoerd inventariserend archeologisch onderzoek. Voor de gemeente Heerlen 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 Hoogtebestand 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 Heerlen is vastgesteld op 1 oktober 2013.

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 Rijksmonumenten

Voor werkzaamheden is hier altijd een vergunning volgens de Monumentenwet 1988 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 geeft geen minimum voor de diepte van verstoring. Voor de gemeente Heerlen is voorgesteld geen onderzoeksplicht op te leggen voor werkzaamheden minder dan 40 cm diep.

Categorie 3 en 4: gebieden met een hoge verwachtingswaarde

Voor deze gebieden zijn de ondergrenzen nog verder verruimd (respectievelijk 250 m² en 2500 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".



5.8.2 Plangebied

Op de archeologische verwachtingenkaart van de gemeente Heerlen is de projectlocatie aangeduid als 'categorie 3; gebied met een hoge verwachtingswaarde. Dit houdt in dat archeologisch onderzoek dient plaats te vinden bij ruimtelijke ontwikkelingen waarbij de bodem wordt verstoord tot een diepte van meer 0,40 meter, over een oppervlakte van 2.500 m² of meer. Dit is in de onderhavige situatie niet het geval. Het uitvoeren van een archeologisch onderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

5.9 Cultuurhistorie

Rijksbeschermd stadsgezichten

Binnen de gemeente Heerlen zijn een aantal Rijksbeschermd stadsgezichten aangewezen, te weten: Beersdal, Leenhof, Maria Christinawijk, Tempsplein en Eikenderveld. Onderhavige projectlocatie is niet gelegen binnen één van deze Rijksbeschermd stadsgezichten.

Gemeentelijke inventarisatie en selectie stadsgezichten

Op 28 augustus 2012 heeft de raad van de gemeente Heerlen de Gemeentelijke inventarisatie en selectie stadsgezichten vastgesteld. De onderhavige projectlocatie vormt geen onderdeel van een gemeentelijk beschermd stadsgezicht.

Rijksmonumenten

Binnen de projectlocatie zijn geen Rijksmonumenten gesitueerd.

Gemeentelijke monumenten

Binnen de onderhavige projectlocatie zijn geen gemeentelijke monumenten gesitueerd.

Resumé

Geconcludeerd kan worden dat binnen de onderhavige projectlocatie geen cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. Het aspect cultuurhistorie vormt dan ook geen belemmering voor de realisering van onderhavig bouwplan.



6 Uitvoerbaarheid en Handhaving

6.1 Handhavingsbeleid

Binnen de gemeente Heerlen vormt de handhaving van bestemmingsplannen een expliciet onderdeel van het handhavingsbeleid en is opgenomen in de beleidsnota "Handhaving bouw- en ruimtelijke regelgeving". In deze nota wordt onder meer aandacht besteed aan de wijze, waarop handhaving zal plaatsvinden. Uitgangspunt is dat tegen iedere overtreding wordt opgetreden. Verder wordt in deze nota de wijze van prioritering weergegeven. Op basis van jaarlijks vast te stellen uitvoeringsprogramma's vindt vervolgens het uitvoeren van toezicht en daadwerkelijke handhaving plaats. Bij het overtreden van de regels behorende bij de verleende omgevingsvergunning kan het college de volgende sanctionerende maatregelen toepassen: bestuursrechtelijke handhaven (bestuursdwang of dwangsom) of strafrechtelijk handhaven (economisch delict).

6.2 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 niet het geval.



7 Overleg en Procedure

7.1 Procedurestappen

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.

Het ontwerp besluit is op 11 januari 2019 gepubliceerd en heeft aansluitend gedurende zes weken ter inzage gelegen. Een ieder is hiermee in de gelegenheid gesteld om zijn/haar zienswijze(n) in te brengen. Er is geen gebruik gemaakt van de gelegenheid tot het inbrengen van zienswijzen.



Bijlage verbeelding

