

vandewall
planologisch advies

Toelichting

Inhoud

1 Inleiding	4
1.1 Algemeen	4
1.2 Situering plangebied	5
1.3 Juridische status	6
1.4 Planvorm	7
1.5 Leeswijzer	8
2 Planologische beleidskaders	9
2.1 Algemeen	9
2.2 Europees beleid	9
2.3 Rijksbeleid	10
2.4 Provinciaal beleid	12
2.5 Regionaal beleid	15
2.6 Gemeentelijk beleid	18
3 Gebiedsbeschrijving	30
3.1 Algemeen	30
3.2 Beschrijving plangebied	30
3.3 De milieuparagraaf	34
3.3.1 Algemeen	34
3.3.2 Bodem	34
3.3.3 Akoestiek	34
3.3.4 Externe veiligheid	35
3.3.5 Luchtkwaliteit	37
3.3.6 Archeologie	39
3.3.8 Waterparagraaf	43
3.3.9 Kabels en leidingen	46
4 Het bestemmingsplan	47
4.1 Oorspronkelijk stedenbouwkundig plan (1996)	47
4.2 Het aangepaste stedenbouwkundige plan	50
4.3 Hoofdopzet bestemmingsplan	56
4.4 Juridische regeling bestemmingsplan	58
5 Uitvoerbaarheid en handhaving	62
5.1 Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid	62
5.2 Economische uitvoerbaarheid	62
6 Overleg en procedure	64
6.1 Wettelijk vooroverleg instanties ex art. 3.1.1 Bro	64
6.2 (Data) procedurestappen	65
Bijlage 1 Reacties vooroverleg	66

Separate bijlagen:

1. ARCADIS Nederland BV, "Quicksan natuurwetgeving herziening bestemmingsplan Avantis", rapp.nr. B02043.000157.0100, d.d. 29.02.2012;
2. ARCADIS Nederland BV, "Natuurtoets bestemmingsplanherziening Avantis GOB, rapp.nr. B02043.000157.0300, d.d. 15.06.2012;



3. Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV, "Wijziging bestemmingsplan Avantis te Heerlen, Quicksan milieuaspecten", rapp.nr. 20110446-02, d.d. 2 september 2011;
4. Royal Haskoning, 'Avantis, stedenbouwkundige strategie 2012-2022', d.d. 26.01.2012;
5. Bureau VERBEEK, 'Landschapsplan en tevens uitwerking migratieplan voor bestemmingsplanherziening Avantis, Heerlen', rapportnummer HE-215.201, d.d. 13.09.2012.



1 Inleiding

1.1 Algemeen

Inleiding

In 1998 werd door de Duitse gemeente Aken en de Nederlandse gemeente Heerlen besloten tot aanleg van het Grensoverschrijdend Bedrijventerrein (hierna: GOB) Avantis. Avantis GOB betreft een bedrijventerrein van 100 hectare (bruto) terrein, waarvan circa 40 hectare op Nederlands en 60 hectare op Duits grondgebied is gelegen. Formeel heet het bedrijventerrein 'Avantis European Science and Business Park'¹. Tot de algemene eisen van een Science and Business Park behoren een hoge ruimtelijke kwaliteit, een optimaal werkklimaat met een hoog voorzieningenniveau en een optimale bereikbaarheid; elementen die bij de planvorming rond Avantis nadrukkelijk zijn meegenomen en in alle facetten zijn vertaald in het ruimtelijk-stedenbouwkundig concept van het terrein. Het GOB werd eind jaren negentig dan ook gepresenteerd als een uniek plan op een unieke locatie tussen de stedelijke centra van Heerlen en Aken, dat bovendien zeer goed per auto en openbaar vervoer bereikbaar zou zijn en een hoogwaardige inrichting zou krijgen. Het destijds ontwikkelde stedenbouwkundig plan (zie ook paragraaf 4.2 van deze toelichting) geeft een zeer gedetailleerd beeld van de gewenste hoogwaardige inrichting en heeft als basis gediend voor de huidige planologisch-juridische regeling in het vigerende bestemmingsplan.

Volgens de plannen uit de jaren negentig zou het bedrijventerrein in 2016 werkgelegenheid moeten bieden aan 9.000-12.000 mensen. In 2001 was het bedrijventerrein gereed voor ingebruikname door bedrijven. Het succes van dit project bleef en blijft tot op heden echter grotendeels uit. Op dit moment (voorjaar 2012) werken ongeveer 700 mensen op Avantis en is slechts 10% van het terrein verkocht. De reden voor deze, tot op heden bij de prognose achterblijvende, ontwikkeling is gelegen in een aantal externe en interne factoren:

Externe factoren:

- economische teruggang in dezelfde periode als dat het bedrijventerrein werd ontwikkeld;
- als gevolg daarvan veranderde marktomstandigheden (concurrentie van andere bedrijventerreinen, ingestorte kantorenmarkt, uitgestelde of uitblijvende investeringen);
- hoge exploitatielasten (rentekosten, beheerkosten) door achterblijvende verkopen;

Interne factoren:

- te beperkte functionele mogelijkheden voor typen bedrijfsactiviteiten binnen het bestemmingsplan;
- ongunstige parcellering, overwegend te beperkte kavelgrootten;
- te hoge eisen ten aanzien van bebouwing, inrichting, welstand en parkeeroplossingen.

Aanleiding tot opstellen van dit plan

Beide gemeenten willen de ontwikkeling van het bedrijventerrein voortzetten. Samen met het bestuur van Avantis GOB onderschrijven zij dat het roer om moet en dat de hoge kwalitatieve eisen moeten worden bijgesteld om Avantis GOB alsnog tot een succes te maken. De basis van het doorontwikkelen van het bedrijventerrein is gelegen in de aanpassing van het bestemmingsplan. Hierin kunnen de ruimtelijk-stedenbouwkundige eisen (zoals bouwmassa's, minimale bouwhoogten, kavelgrootte en oriëntatie van gevels) worden teruggeschoefd en kan meer flexibiliteit worden geboden ten aanzien van vestigingsmogelijkheden voor bedrijfsactiviteiten in een breder spectrum van bedrijfstypologieën. Het voorliggende bestemmingsplan is dan ook

¹ Een Science and Business Park is een bedrijventerrein met technologische bedrijvigheid dat een directe link heeft naar op datzelfde terrein gevestigde kennisinstituut(en). Indien geen kennisdrager aanwezig is dan is alleen sprake van een technologiepark, waarbij een aantal gevestigde bedrijven intern research & development activiteiten uitvoert en daarbij de kennis op afstand inschakelt.

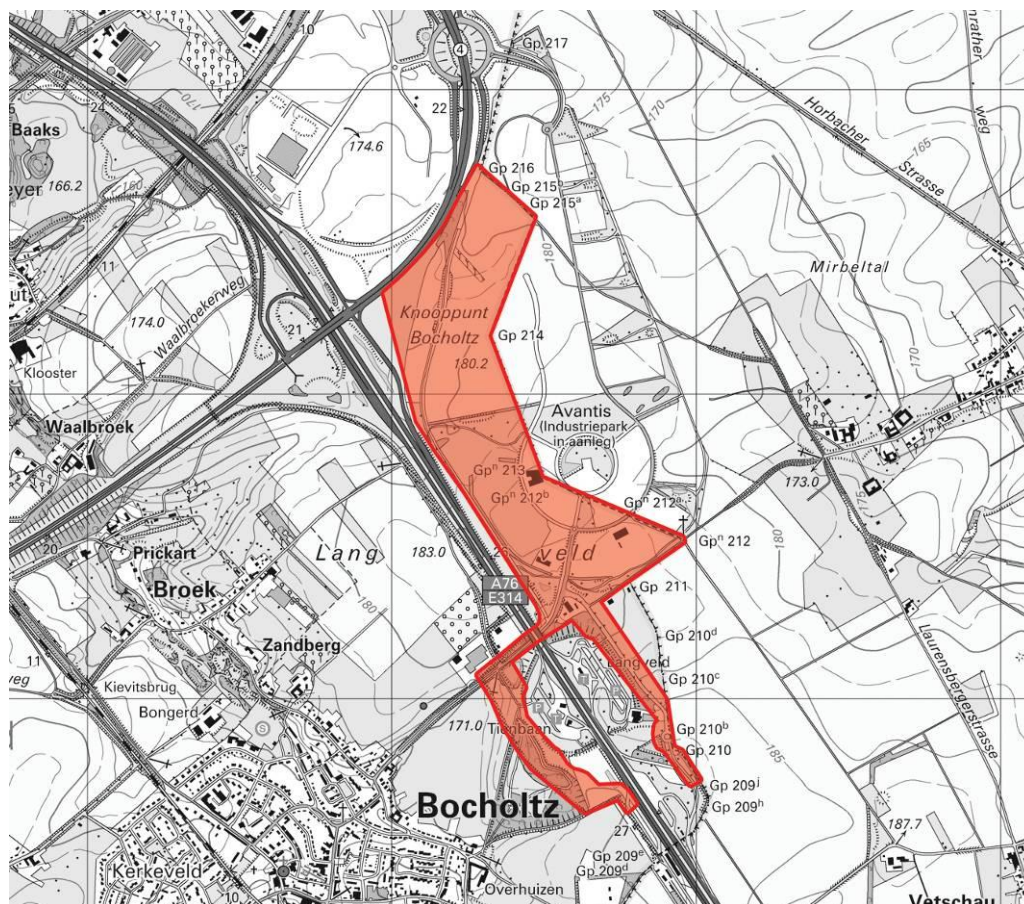


opgezet met het doel de juiste balans te vinden tussen kwaliteit en exploitatiemogelijkheden, waardoor meer nieuwe bedrijven de weg weten te vinden naar Avantis GOB.

Naast deze uit economisch en markttechnisch oogpunt noodzakelijke actualisering van het bestemmingsplan komt met vaststelling van het voorliggend bestemmingsplan tevens een actueel en digitaal bestemmingsplan beschikbaar voor het Nederlandse deel van het bedrijventerrein. Hiermee wordt voldaan aan de eisen die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt aan de digitale beschikbaarheid en raadpleegbaarheid van ruimtelijke plannen. Voor een toelichting op de planvorm van het bestemmingsplan in algemene zin wordt verwezen naar paragraaf 1.4 van deze toelichting.

1.2 Situering plangebied

Het plangebied van het voorliggend bestemmingsplan omvat het Nederlandse deel van het GOB Avantis. De bruto oppervlakte van het plangebied (niet te verwarren met de oppervlakte aan uitgeefbaar bedrijventerrein) bedraagt 60 hectare. De plangrens sluit aan de noordzijde deels aan op het bestemmingsplan Buitenring Parkstad (Provinciaal Inpassingsplan (PIP) van de provincie Limburg, vastgesteld d.d. 08.10.2010, waarvan het vaststellingsbesluit vooralsnog vernietigd is door de Raad van State), dat voorziet in de aanleg van de Buitenring voor Parkstad. De oost- en zuidoostgrens worden gevormd door de Rijksgrens tussen Nederland en Duitsland, de zuidwest- en westgrens worden gevormd door respectievelijk de autosnelweg A76 en N281 (stadsautoweg Heerlen). De onderstaande topografische kaart geeft de ligging aan van het plangebied van voorliggend bestemmingsplan:



1.3 Juridische status

Het plangebied is thans planologisch-juridisch geregeld in het bestemmingsplan 'Grensoverschrijdend bedrijventerrein-GOB Aken-Heerlen' (vastgesteld door de raad van Heerlen d.d. 04.03.1997, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg d.d. 14.10.1997 en na een gedeeltelijk vernietigde goedkeuring door de Raad van State d.d. 26.10.1999 hernieuwd goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 04.02.2003). Dit vigerende bestemmingsplan omvat het gehele bedrijventerrein (het Nederlandse en het Duitse deel); het voorliggende nieuwe bestemmingsplan omvat alleen het Nederlandse deel. Onderstaande afbeelding toont het plangebied van het vigerende bestemmingsplan; de rode contour geeft de begrenzing van het nieuwe, voorliggende bestemmingsplan voor het Nederlandse deel van Avantis weer:



bestemmingsplan bedrijventerrein Avantis
Gemeente Heerlen

Het vigerend bestemmingsplan kent voor het Nederlands deel de bestemmingen Bedrijfsdoeleinden, Verkeersdoeleinden, Groenvoorzieningen en Natuur- en landschapszone. De belangrijkste en logischerwijs meest voorkomende bestemming is de bestemming Bedrijfsdoeleinden, die in drie gradaties is geregeld: GE1, GE2 en GE3. Deze gradaties zijn gekoppeld aan de toegestane bedrijfsactiviteiten, die in de bijbehorende Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn opgenomen. Globaal is de verdeling als volgt: binnen GE1 is bedrijvigheid in de logistiek/distributie en lichte industrie toegestaan, binnen GE2 zijn bedrijfsactiviteiten in de hightech en research & development toegestaan en binnen GE3 betreft het een mengeling van bedrijvigheid in research & development, dienstverlening ten behoeve van toegestane bedrijven, zelfstandige kantoren en een zeer beperkte mogelijkheid voor detailhandel. De bestemmingen Verkeersdoeleinden en Groenvoorzieningen regelen de ontsluiting van het bedrijventerrein respectievelijk de invulling van de openbare ruimte. Daarnaast is middels de bestemming Natuur- en landschapszone een aantal zones vastgelegd waarbinnen alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen worden gebouwd. Voor het Nederlandse deel van het plangebied ligt het accent daarbij op wind- en klimaatbeschutting (E4, tot stand brengen van dichte begroeiing ter beschutting van bedrijfsgebouwen voor de wind) en landschapspark en -vormgeving (E5, tot stand brengen van landschapsparkachtige groenzones, aanbrengen verblijfsgroen, aankleding bedrijventerrein en deponering van grond).

Uit de hele opzet van het plan blijkt dat het bedrijventerrein hoofdzakelijk gereserveerd is voor hightech research & development bedrijven en dat een zeer hoogwaardige invulling van het bedrijventerrein is voorzien. Een en ander blijkt met name uit de beschrijvingen in hoofdlijnen (thans niet meer toegestaan in juridische regelingen), de eisen die worden gesteld aan de bedrijfsbebouwing en de uitvoerig gespecificeerde invulling van groene en landschappelijke zones. Daarnaast zijn in de voorschriften van het bestemmingsplan lijsten met beplantingssoorten opgenomen; in de huidige Nederlandse bestemmingsplanmethodieken is dit niet toegestaan, daar dergelijke aspecten ruimtelijk niet relevant zijn.

1.4 Planvorm

De opbouw van bestemmingsplannen dient conform artikel 3.1.7 van het Bro en de Regeling Standaarden Ruimtelijke Ordening (Staatscourant 2008, nr. 377) te voldoen aan de “Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen” (SVBP 2008). Dit houdt in dat de verschijningsvorm van een bestemmingsplan en een aantal begrippen zijn gestandaardiseerd. Het bestemmingsplan bestaat formeel uit twee juridische onderdelen:

- een verbeelding (een digitaal GML-bestand met een specifiek nummer, in dit geval NL.IMRO.0917.BP040400W000002-0401;
- regels; deze regels zijn in de SVBP 2008 zoveel mogelijk gestandaardiseerd (o.a. volgorde, indeling, benaming, begripsbepalingen, overgangsbepalingen en de slotbepaling).

Op de verbeelding zijn, met bijbehorende verklaringen, de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden aangegeven. De verklaringen leggen een verbinding tussen de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en de regels. De verbeelding is opgebouwd volgens de landelijke richtlijn SVBP2008 en is getekend op schaal 1:2000 en bestaat uit twee kaartbladen (Noord en Zuid).

De regels bevatten de regeling inzake het gebruik van de gronden, die in het plan zijn begrepen en de zich daarop geprojecteerde opstellen. De regels zijn ingedeeld in vier hoofdstukken: de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels. Naast de standaarden van het SVBP2008 is aangesloten op de Handboek Ruimtelijke Plannen van de gemeente Heerlen. Een bestemmingsplan gaat voorts vergezeld van een toelichting, waarin een onderbouwing is opgenomen van de gemaakte beleidskeuzen inzake het bestemmingsplan. De toelichting maakt juridisch geen deel uit van het bestemmingsplan. Naast de genoemde



onderdelen is een aantal onderzoeken uitgevoerd ten behoeve van dit bestemmingsplan. De resultaten van deze onderzoeken zijn in dit bestemmingsplan verwerkt; de onderzoeken zelf zijn als separate bijlagen 1 tot en met 5 bij deze toelichting gevoegd.

1.5 Leeswijzer

De toelichting bij dit bestemmingsplan bestaat uit zes hoofdstukken, waarvan de indeling heeft plaatsgevonden conform het Handboek Ruimtelijke Plannen van de gemeente Heerlen. Na dit inleidende eerste hoofdstuk worden in hoofdstuk 2 de beleidskaders op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau weergegeven en wordt afgewogen of de voorliggende ontwikkeling van het bedrijventerrein Avantis daarbinnen inpasbaar is. In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving van het plangebied gegeven met de huidige ruimtelijke en functionele structuren die daarbinnen aanwezig zijn. In dit hoofdstuk is ook de milieuparagraaf opgenomen, waarin de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken worden belicht. In hoofdstuk 4 worden de programmatische en ruimtelijke uitgangspunten van het plan voor de ontwikkeling van het plangebied aangegeven. Ook wordt hierin de voor dit plangebied opgestelde juridische regeling toegelicht en wordt per bestemming een toelichting gegeven. In hoofdstuk 5 komen de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van het plan aan de orde. Hoofdstuk 6 handelt tenslotte over de verschillende fasen van de bestemmingsplanprocedure en wordt afgesloten met een overzicht van de doorlopen stadia.



2 Planologische beleidskaders

2.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de beleidskaders op de verschillende overheidslagen kort toegelicht. Het betreft alleen beleidskaders die op enigerlei wijze relevant zijn voor het voorliggende bestemmingsplan. In dit hoofdstuk wordt, in de paragrafen 2.2 t/m 2.6, respectievelijk het Europees beleid, het Rijksbeleid, het provinciaal beleid, het regionaal beleid en het gemeentelijk beleid behandeld. Daarbij wordt steeds aangegeven welke uitgangspunten in algemene zin van belang zijn voor het plangebied en, waar relevant en voorhanden, eventueel specifieke uitgangspunten voor het plangebied zijn opgenomen. Daarbij wordt aangegeven hoe een en ander is vertaald in het voorliggende plan.

2.2 Europees beleid

Vogel- en habitatrichtlijn en Natura 2000

Door de Europese Unie zijn richtlijnen uitgevaardigd ter bescherming van bedreigde plant- en diersoorten en leefgebieden in Europa. De richtlijnen moeten door de lidstaten worden vertaald naar concrete aanwijzing van gebieden die op grond van deze criteria wettelijke bescherming krijgen. Als concrete richtlijnen worden genoemd de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). De uitwerking van de Europese richtlijnen is voor de Nederlandse situatie ingebed in de Natuurbeschermingswet 1998. Het achterliggende beleid is verwerkt in het Natuurbeleidsplan en het Structuurschema Groene Ruimte.

Het doel van de Habitatrichtlijn is instandhouding van de natuurlijke habitat in gebieden die als Speciale Bescherming Zone (SBZ) zijn aangewezen (art. 6) en bescherming van soorten (art.12). De Vogelrichtlijn (EU-richtlijn 79/409/EEG, gewijzigd bij richtlijn 86/122/EEG) bevat naast bepalingen over de instandhouding van in het wild levende vogelsoorten, ook plichten die op de bescherming van de leefgebieden van in het wild levende vogels zijn gericht. De meest geschikte habitat voor bijzonder waardevolle soorten en veel voorkomende trekvogels moeten als speciale beschermingszone worden aangewezen. Anders dan bij de Habitatrichtlijn worden de speciale beschermingszones direct – dus zonder toetsing van de EU – door de lidstaten aangewezen.

De Vogelrichtlijn is in de nationale regelgeving onder andere omgezet in de Vogelwet, die is opgenomen in de Flora- en Faunawet. Tussen de Vogelrichtlijn en de hieronder beschreven Habitatrichtlijn bestaat een belangrijke koppeling. Voor de speciale beschermingszones volgens de Vogelrichtlijn is het afwegingskader van de Habitatrichtlijn van toepassing. De soortbescherming van de Habitatrichtlijn (HR) en Vogelrichtlijn (VR) is geïmplementeerd door de Flora- en Faunawet. Daarin is het internationaal geldende beschermingsregime opgenomen voor internationaal aangewezen soorten; de Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten. Het plangebied valt in zijn geheel niet binnen aan aangewezen Vogelrichtlijngebied of Habitatrichtlijngebied.

Natura2000 is in het leven geroepen voor de gebiedsbescherming van natuurgebieden. Het is de benaming voor een Europees netwerk van natuurgebieden waarin belangrijke flora en fauna voorkomen, gezien vanuit een Europees perspectief. Met Natura 2000 worden deze flora en fauna duurzaam beschermd. In juridische zin komt Natura 2000 voort uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen; in Nederland is dit vertaald in de Natuurbeschermingswet 1998. In Nederland zijn 166 gebieden (inclusief 4 gebieden in de Noordzee) aangewezen tot Natura2000-gebied. Het plangebied is niet gelegen in of aangrenzend aan een van de 166 Nederlandse Natura 2000-gebieden.



Verdrag van Valetta (Malta)

Het Europese Verdrag van Valletta, ook wel het Verdrag van Malta genoemd, beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. Het gaat bijvoorbeeld om grafvelden, gebruiksvoorwerpen en resten van bewoning. Op iedere plaats in de bodem kan dit soort erfgoed zich bevinden. Vaak werden archeologen laat bij de ontwikkeling van plannen betrokken. Hierdoor werd de aanwezigheid van archeologische waarden vaak pas ontdekt als projecten, zoals de aanleg van wegen of stadsvernieuwing, al in volle gang waren.

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) in werking getreden. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta. De wet is een raamwet, die regelt hoe Rijk, provincies en gemeenten bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem. De gemeenten zijn in deze wet tot bevoegd gezag aangewezen en dienen de archeologische belangen op een goede manier te verweven in het ruimtelijk beleid. In subparagraaf 3.3.6 wordt het aspect archeologie nader beschouwd.

Europese Kaderrichtlijn Water

In het jaar 2000 is de nieuwe Europese Kaderrichtlijn water in werking getreden. Het doel van deze richtlijn is de vaststelling van een kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater in de Europese Gemeenschap, waarmee:

- aquatische ecosystemen en de hiervan afhankelijke wetlands en terrestrische ecosystemen voor verdere achteruitgang worden behoed, beschermd en verbeterd;
- duurzaam gebruik van water wordt bevorderd, op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn;
- er wordt bijgedragen tot afzwakking van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

Verskillende doelstellingen uit de Kaderrichtlijn zijn ook opgenomen in ander waterbeleid. Voor het onderhavige plangebied zijn daardoor vanuit de Kaderrichtlijn geen gevolgen te verwachten, die niet ook vanuit andere wet- en regelgeving voortkomen.

2.3 Rijksbeleid**Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte**

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
<i>Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland</i>	- 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 voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie; - ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen; - efficiënt gebruik van de ondergrond.
<i>Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat</i>	- een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;



	- betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem; - het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.
<i>Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke en cultuurhistorische waarden behouden zijn</i>	- verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's, ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling; - ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten; - ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten; - ruimte voor militaire terreinen en activiteiten; - zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

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

- het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro): het Barro geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen, met daarin vooralsnog opgenomen (het Barro zal in de loop van 2012 worden uitgebreid met onderwerpen):
 - project Mainportontwikkeling Rotterdam;
 - militaire terreinen en -objecten;
 - de Wadden;
 - de kust (inclusief primaire kering);
 - de grote rivieren;
 - de werelderfgoederen.
- het 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 van duurzame verstedelijking wordt in de loop van 2012 in het Bro opgenomen.

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 zullen worden opgenomen in het Barro. 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 bestemmingsplannen.

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 IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte). De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. 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 bestemmingsplannen.

Vanuit het Barro is in het kader van het onderhavige bestemmingsplan alleen het nationaal belang van de Rijkswegen relevant. Het functioneren van de bestaande autosnelweg A76 wordt door het plan niet belemmerd. De Rijksbelangen zijn daarmee gewaarborgd.

Kabinetsstandpunt "Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21^e eeuw"

Directe aanleiding voor het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21^e eeuw (WB21)', is de zorg over het toenemend hoogwater in de rivieren, wateroverlast en de versnelde stijging van de zeespiegel. Het kabinet is van mening dat er een aanscherping in het denken over water dient plaats te vinden. Nadrukkelijker zal rekening moeten worden gehouden met de (ruimtelijke) eisen die het water aan de inrichting van Nederland stelt. Het kabinet heeft voor het waterbeleid in de 21^e eeuw de volgende drie uitgangspunten opgesteld:

- anticiperen in plaats van reageren;
- niet afwentelen van waterproblemen op het volgende stroomgebied, maar handelen volgens de drietrapsstrategie van 'vasthouden-bergen-afvoeren' en:
- meer ruimtelijke maatregelen naast technische ingrepen.

De watertoets vormt een waarborg voor de inbreng van water in de ruimtelijke ordening. De watertoets wordt sinds 2001 toegepast op plannen die gevolgen voor de waterhuishouding kunnen hebben. De watertoets heeft een integraal karakter: alle relevante 'wateraspecten' worden meegenomen. Er wordt gekeken naar veiligheid, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging. De watertoets wordt toegepast door in een vroegtijdig stadium de waterbeheerders te betrekken bij plannen die een invloed kunnen hebben op de waterhuishouding. Voor het onderhavige bestemmingsplan is een waterparagraaf opgesteld. Hiervoor wordt verwezen naar subparagraaf 3.3.8 van deze toelichting.

Flora- en faunawet

Zorg voor alle inheemse planten- en diersoorten en voor de natuurlijke rijkdommen van gebieden wordt gegarandeerd door de naleving van de wet- en regelgeving ten aanzien van natuur en milieu. De instrumenten die deze bescherming mogelijk maken zijn op Europees niveau vertaald in Natura 2000. De Europese Habitatrichtlijn en de Europese Vogelrichtlijn zijn in Natura 2000 opgenomen. De Europese wetgevingen zijn in Nederland vertaald in de Flora- en faunawet voor de soortbescherming en in de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 voor de gebiedsbescherming. Nederland heeft daarmee de Europese wetgeving in de nationale wetgeving verankerd. Door voorafgaand aan een (bouw)project of ruimtelijke ontwikkeling rekening te houden met het eventueel voorkomen van beschermde en/of zeldzame planten- en diersoorten kan effectief worden omgegaan met de aanwezigheid van een beschermde soort. Een dreigende overtreding van de Flora- en faunawet kan zo snel gesignaleerd en, in veel situaties, voorkomen worden. Vervolgens kan er accuraat actie ondernomen worden om zodoende de overlevingskansen en migratiemogelijkheden van een beschermde soort in het betreffende gebied geen blijvende schade toe te brengen. In subparagraaf 3.3.7 is het aspect flora- en fauna ('Ecologie') nader beschouwd.

2.4 Provinciaal beleid

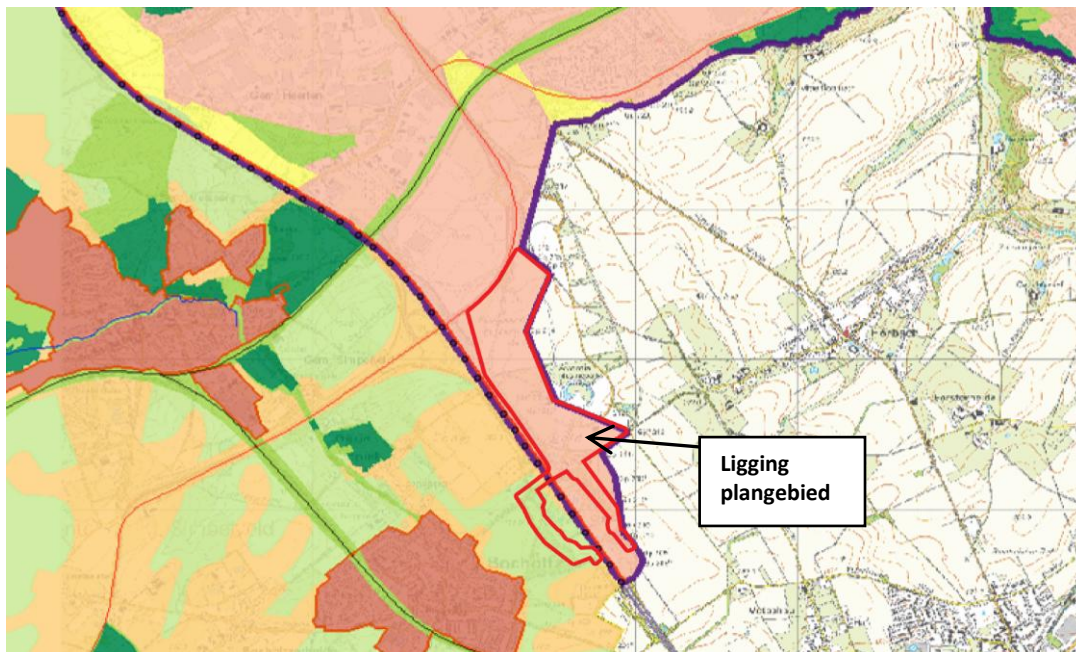
Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL 2006), actualisatie 2011

Op 22 september 2006 is het POL 2006 vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg. Net als het eerste POL (uit 2001) is het POL 2006 een integraal plan dat bestaande, verschillende plannen voor de fysieke omgeving op de beleidsterreinen milieu, water, ruimte, mobiliteit, cultuur, welzijn en economie integreert. Het bevat de provinciale visie op de ontwikkeling van Limburg en beschrijft voor onderwerpen waar de provincie een rol heeft de ambities, de context en de hoofdlijnen van de aanpak. POL 2006 is het beleidskader voor de toekomstige ontwikkeling van



Limburg tot een kwaliteitsregio, die zich bewust is van de unieke kwaliteit van de leefomgeving en de eigen identiteit. Medio 2008, 2009, 2010 en voor het laatst in 2011 zijn beperkte delen van het POL aangevuld op basis van gewijzigde beleidsstukken, waaronder POL-aanvullingen.

Het POL kent aan aantal hoofdbeleidskaarten, waarvan de kaart 'Perspectieven' de belangrijkste is. Op deelkaart 'Zuid' van deze kaart is het plangebied aangeduid als 'Stedelijke bebouwing' (Perspectief 9). Op het onderstaande fragment van de kaart perspectieven is de indicatieve ligging van het plangebied aangeduid met een rode belijning.



Deze stedelijke bebouwing is gelegen binnen de '*grens stedelijke dynamiek*', die gekoppeld is aan de stadsregio's. De stadsregio's vormen de vertaling van de bundelingsgebieden zoals het Rijk die hanteert in de Nota Ruimte. Het zo compact mogelijk houden van de steden is daarbij het uitgangspunt. Iedere stadsregio is voorzien van een grens stedelijke dynamiek (paarse contour, zie kaartbeeld). Deze grenzen zijn vastgelegd op basis van de natuurlijke waarden in het omliggende gebied en een goede functionele en stedelijk samenhang, rekening houdend met de verwachte groei, zoveel mogelijk samenvallend met bestaande elementen zoals wegen. Deze begrenzing laat onverlet dat er sprake is van een sterke wisselwerking tussen stedelijke en landelijke gebieden. Voor veel voorzieningen is men vanuit het landelijk gebied aangewezen op de steden. Omgekeerd is de kwaliteit van het landelijk gebied mede bepalend voor de aantrekkelijkheid van de stedelijke gebieden als vestigingsgebied. Binnen de stadsregio's dienen nieuwe activiteiten zoveel mogelijk geconcentreerd te worden in de bestaande stedelijke bebouwing.

De *Stedelijke bebouwing (Perspectief 9)* omvat de aanwezige of als zodanig reeds bestemde woon- en winkel- en voorzieningen gebieden, bedrijventerreinen en bijbehorende wegen. Er is hier in veel gevallen nog de nodige ontwikkelingsruimte. De verstedelijkingsopgave wordt, voor zover mogelijk, hier ingevuld, met in achtneming van de randvoorwaarden vanuit het watersysteem (via de watertoets). Ook dient er aandacht te zijn voor de stedelijke wateropgaven ten aanzien van wateroverlast, afkoppeling, riolering en ecologisch water. Waar nodig wordt hier door herstructurering de vitaliteit van buurten en wijken en de kwaliteit van werklocaties geborgd dan wel verbeterd. De milieukwaliteit in dit gebied dient te worden afgestemd op aard en functie van de deelgebieden.

De overige hoofdbeleidskaarten van het POL (de kaarten 'Kristallen waarden', Groene waarden' en 'Blauwe waarden') bieden geen aanvullende uitgangspunten voor het plangebied. Resumerend kan



worden aangegeven dat het voorliggende plan past binnen de kaders zoals gesteld in het POL 2006 (actualisatie 2011).

Programma Werklocaties Limburg 2020

Voor een voorspoedige ontwikkeling van de Limburgse economie is het belangrijk dat er voldoende werklocaties zijn, van de kwaliteit waar het bedrijfsleven om vraagt en met voldoende variatie in vestigingsmilieus. In het POL2006 geeft de provincie de kaders hiervoor aan: ambitie, rolverdeling, uitgangspunten en aanpak. De feitelijke planningsopgave, die zowel de herstructurering van bestaande locaties en de ontwikkeling van nieuwe locaties kan omvatten, wordt per regio bepaald, in samenspraak met de gemeenten en is vastgelegd in het Programma Werklocaties 2020. Het Programma Werklocaties is een uitwerking van het POL 2006. Het is een programma waarin per regio de herstructurerings- en planningsopgave met betrekking tot werklocaties wordt vastgelegd tot en met 2020. Jaarlijks wordt de voortgang met de regio's besproken. Op basis van deze overleggen kan besloten worden het programma op onderdelen of voor bepaalde regio's te actualiseren.

Regionale aanpak

Het belang van een regionale aanpak is van groot. Enerzijds omdat we te maken hebben met regionale markten en anderzijds omdat een gezamenlijke aanpak voor iedere gemeente voordelen oplevert. Door een regionale aanpak kan elke regio komen tot een goed afgestemd aanbod van werklocaties, waarbij in alle relevante segmenten kan worden voorzien en waarbij optimaal wordt ingespeeld op de kwaliteiten van een regio. Verder kan gezamenlijk worden gezocht naar ruimte voor bedrijven die willen verplaatsen. Een dergelijke regionale inzet helpt bedrijven voor de regio te behouden. Ook kunnen de prijzen langs de lijn van prijs-kwaliteitverhoudingen goed op elkaar worden afgestemd en kan worden voorkomen dat ondernemers gemeenten tegen elkaar uitspelen. Om die regionale aanpak vorm te kunnen geven, is het ruimtelijk-economisch functioneren van de Limburgse bedrijven geanalyseerd. Daaruit zijn zeven Limburgse subregio's voor bedrijventerreinen gedestilleerd, die grotendeels autonoom functioneren. Eén van die regio's is Parkstad Limburg, waar ook de gemeente Heerlen deel van uit maakt. In de regio Parkstad Limburg zijn 50 bedrijventerreinen gelegen, verdeeld over zeven gemeenten. De gemeenten met de meeste werklocaties zijn Heerlen (26) en Kerkrade (9). Het totale oppervlak van deze werklocaties samen is 1.358 ha. bruto en 1.185 ha. netto groot. In deze regio is nog ongeveer 125 ha. bedrijventerrein beschikbaar voor nieuwe bedrijfsactiviteiten. De Euregionale werklocaties Avantis (26 ha) en Trilandis (31 ha) kennen de grootste restcapaciteit (situatie 2008).

Kwaliteit van bedrijventerreinen

Een goede segmentatie (differentiatie in kwantiteit en kwaliteit) van bedrijventerreinen is van groot belang. Het aanbod moet immers steeds aansluiten bij de (veranderende) vraag vanuit de bedrijven. Uit verschillende onderzoeken van de afgelopen jaren is duidelijk naar voren gekomen dat een deel van de ondernemers meer belang is gaan hechten aan de representativiteit van gebouwen en van de bedrijfsomgeving. Dat beperkt zich niet tot de kantorensector. Deze verandering wordt in de hand gewerkt door de grotere behoefte aan uitstraling en de veranderende werkgelegenheidsstructuur. De sterke groei van de dienstensector vraagt om andere panden dan doorgaans in de industrie het geval is. Maar ook in de industrie vinden veranderingen plaats en is sprake van een groeiend aandeel dienstenfuncties, die - gecombineerd met een modernisering van de industrie - mede aanleiding geven tot een andere, modernere huisvesting. Verder kan nog de opkomst van nieuwe vormen van economische bedrijvigheid (zoals de ICT-sector, R&D centra, softwareproductie, callcentra, laboratoria) worden genoemd die leiden tot een sterke belangstelling voor kantoorachtige panden. Tegelijkertijd is ook bij de overheid de aandacht voor kwaliteit van en op bedrijventerreinen toegenomen. Dat houdt verband met de inzet op het vlak van duurzame ontwikkeling die onder andere leidt tot een verantwoorde opzet en inpassing van werklocaties en een goed management van die terreinen. Bovendien zijn veel van de nieuwe bedrijventerreinen langs snelwegen of invalswegen gelegen en bepalen ze door hun uitstraling mede het imago van een gemeente.



In het Limburgs werklocatiebeleid wordt een segmentatie aangehouden die primair loopt langs de lijn van ruimtelijke kwaliteit, gegeven de hiervoor genoemde ontwikkelingen. Daarbij wordt uitgegaan van het gebruikelijke onderscheid in drie dimensies: gebruikswaarde (functionele kwaliteit), belevingswaarde (ontwerpkwaliteit) en toekomstwaarde (economische kwaliteit). Voor bedrijventerreinen is gekozen voor een indeling in drie segmenten. Deze worden aangeduid als BT1, BT2 en BT3. De BT3-terreinen zijn van het hoogste niveau (het zogenaamde 'excellente vestigingsmilieu'). Hierin is ook bedrijventerrein Avantis ingedeeld. Als voorbeelden van gebruikswaarde op dit hoogste niveau kan worden aangegeven dat er OV-haltes op het terrein aanwezig zijn, dat er vrijliggende fietspaden liggen en dat parkeren in eigen gebouwen of gestapelde collectieve garages worden gerealiseerd. Voor de belevingswaarden geldt dat bijvoorbeeld dat er een hoge representativiteit van de gebouwen wordt vereist met een hoge materiaalkwaliteit, dat er een geleidelijke landschappelijke of stedelijke overgang plaatsvindt naar de omgeving en dat er geen hekwerken worden geplaatst. Als toekomstwaarde kan worden vermeld dat er een eigen managementorganisatie wordt opgericht en dat er restaurant-, congres- en vergaderfaciliteiten aanwezig zijn. Deze eisen zijn terug te vinden in het Programma Werklocaties Limburg 2020.

Voor alle nieuwe terreinen geldt voorts dat een beeldkwaliteitplan en een stedenbouwkundig plan vereist zijn. Het beeldkwaliteitplan moet gekoppeld zijn aan de gemeentelijke welstandsnota om voldoende juridische basis te hebben. Daarnaast moet, om kwaliteit op termijn te kunnen behouden c.q. verbeteren, bij de ontwikkeling van nieuwe en de herstructurering van bestaande terreinen het beheer via parkmanagement structureel geregeld zijn. Ten behoeve van het voorliggende plan zullen de beeldkwaliteitseisen worden opgenomen in de Welstandsnota Heerlen. Ten behoeve van dit bestemmingsplan is reeds een beeldkwaliteitplan opgesteld in 1996. De uitgangspunten van dit beeldkwaliteitplan worden geactualiseerd op basis van het aangepaste stedenbouwkundig model (zie paragraaf 4.2) en worden integraal opgenomen in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit van de gemeente Heerlen.

Resumerend kan worden aangegeven dat het bedrijventerrein Avantis in het Programma Werklocaties Limburg 2020 is aangemerkt als 'excellent vestigingsmilieu' en dat het onderdeel uitmaakt van de resterende restcapaciteit aan bedrijventerreinen in Limburg. De doorontwikkeling van dit bedrijventerrein past in de bestaande programmatische opgave van werklocaties in Limburg.

2.5 Regionaal beleid

Intergemeentelijke Structuurvisie Parkstad Limburg (2009)

De Intergemeentelijke Structuurvisie Parkstad Limburg (hierna: ISVP) zet de toekomstlijnen uit voor twee structuurdragers: ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit en de economisch-maatschappelijke ontwikkeling. Deze dragers zijn uitgewerkt op vier hoofdthema's: ruimtelijke identiteit, economie, wonen en mobiliteit. Deze thema's vormen het uitgangspunt voor de ontwikkeling van de Parkstadregio voor de komende decennia. Voor het onderhavige bestemmingsplan zijn met name de thema's economie, mobiliteit en ruimtelijke identiteit van belang. Deze thema's zijn in de ISVP vervolgens vertaald in zes pijlers/speerpunten, die het fundament vormen voor de inhoudelijke keuzen en zullen steeds fungeren als toetssteen van ontwikkelingen en initiatieven. Het betreft de volgende zes pijlers:

- 1. *'landschap leidt'*: robuuste landschappelijke structuren, grensoverschrijdend landschap;
- 2. *één hoofdcentrum*: één kern met een Europese, regionale en hoogstedelijke uitstraling;
- 3. *energie als fundament*: economische en cultuurgeschiedenis actueel door innovatie en duurzaamheid;
- 4. *netwerk van park en stad*: combinatie stedelijk-landelijk gebied, natuurwaarden, kernen en subkernen en een fijnmazige infrastructuur op lokaal en regionaal niveau;
- 5. *economische slagader N281*: hoofdvas van de economie en zichtbare identiteitsdrager;



- 6. *Buitenring = Parkstadring*: de ring verankert Parkstad stevig in het internationale netwerk om beter het economisch potentieel van het gebied te kunnen benutten.

Voor het onderhavige bestemmingsplan zijn de pijlers 1, 3, 5 en 6 het meest van belang. In de ISVP heeft bij de beschrijving van elk van de aangegeven vier thema's een vertaling van de pijlers plaatsgevonden. Vervolgens is per thema een ontwikkelingslijn en een beheer- en sturingslijn aangegeven.

De Beheer- en Sturingslijn zijn in de vorm van een beheer- en sturingskaart gepresenteerd en er zijn sturingsafspraken gemaakt. Deze zijn per thema gebiedsdekkend weergegeven in de beheer- en sturingskaart. De sturingsafspraken zijn beschreven in een matrix die de legenda vormt van de themakaart. Bij de aanduiding XL-L-M-S gaat het om de mate van regionaal belang dan wel waar de, vanuit regionaal perspectief bekeken, economische en/of de kwalitatieve impuls het grootst kan zijn. De XL-L-M-S-aanduiding vormt geen absoluut waardeoordeel, maar is een reeks in hiërarchische kwaliteiten - spelregels/bandbreedte - die regionaal relevant zijn. Deze indeling is gebaseerd op vastgestelde regionale plannen en visies zoals de Retail- en Woonvisie.

De voor dit bestemmingsplan relevante thema's en uitgangspunten zijn als volgt:

Thema Ruimtelijke identiteit

Hier is met name het behoud en de versterking van het erfgoed en van het landschap van grote importantie. Het groen in het landelijk gebied groeit uit tot samenhangende structuren, terwijl de stad krimpt en verdicht. Dit vergroot contrasten en herkenbaarheid en versterkt de samenhang en verbinding tussen groene functies (in landelijk gebied) en rode functies (in de stad).

Thema Mobiliteit

Betere bereikbaarheid van de regio via de weg en het spoor, zowel regionaal als internationaal. De Buitenring is een provinciale weg die, samen met de A76, een internationale rol gaat vervullen. Daarnaast zal de Buitenring samen met de A76/N281 een ringweg gaan vormen – de Parkstadring - die, over de gehele lengte, grote economische kansen biedt als anker voor bestaande en nieuwe economische functies. De nieuwe ringstructuur ontlast de oude radiale structuren, ontsluit Parkstad beter van buitenaf en zorgt voor een snellere verkeersafwikkeling. Nieuwe Intercity- en spoorlijnen zijn gewenst (zoals voorgesteld op Avantis), evenals meer OV-haltes op belangrijke punten.

Thema Economie

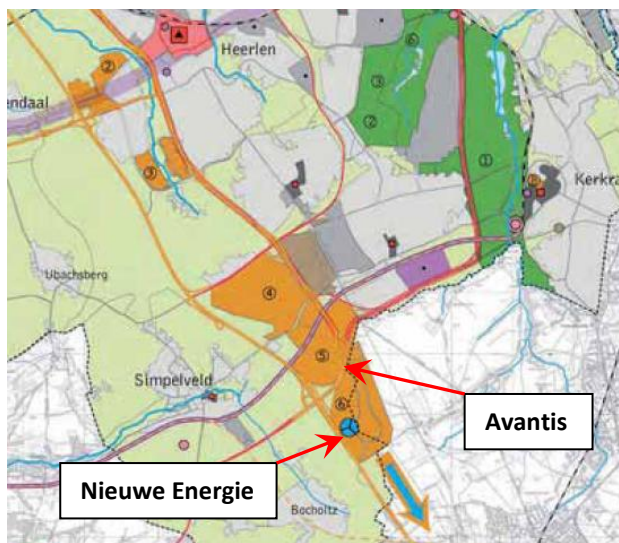
Dit thema is wellicht het belangrijkste thema voor Avantis. Parkstad wil een economische structuurversterking bewerkstelligen. Er zijn drie belangrijke kansenclusters:

- nieuwe energie, onder andere op de open campus op Avantis;
- zorg (Health, Care and Cure) o.a. op Avantis en
- toerisme (onder andere park Gravenrode).

Avantis moet zich tot een Open Campus voor de clusters Nieuwe Energie en Medische Technologie ontwikkelen. Dat betekent dat onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten de basis dienen te zijn voor de overige activiteiten als kennisoverdracht, opleidingen en productie-eenheden. Het cluster Nieuwe Energie is nog volop in ontwikkeling. Daarom ligt het accent hierbij op concentratie op het European Business and Science Park Avantis. Mede omdat daarmee ruimtelijk gezien ook een sterke relatie gelegd kan worden met het cluster in de Städteregion Aachen. Het onderzoek- en ontwikkelingswerk is daar sterk vertegenwoordigd door de aanwezigheid van de RWTH en diverse specialistische onderzoekinstellingen. Op de onderstaande afbeelding is een uitsnede van de ontwikkelingskaart Economie weergegeven (*bron: ISVP*), waarbij Het bedrijventerrein Avantis op de kaart met een oranje kleur is aangegeven:



Specifieke aanduidingen zijn 'Nieuwe Energie' en het (destijds nog actuele) vestiging van het Cardiovasculair Centrum van AZM Maastricht en Klinikum Aachen; deze laatste ontwikkeling is recent (2011) afgeketst en derhalve niet meer aan de orde. Het cluster zorg op Avantis is hiermee (in elk geval voorlopig) komen te vervallen. In het voorliggende bestemmingsplan worden geen mogelijkheden geboden tot vestiging van zorg gerelateerde functies. De blauwe pijl (zuidoostelijk gericht) geeft de doelstelling aan tot het zoeken naar relaties met Duitsland op het gebied van energie en medische 'research en development'



Voorts is ook voor dit thema in de ISVP een indeling gemaakt van alle bedrijventerreinen in Parkstad naar de mate van regionale relevantie; hierin is Avantis ingedeeld in de klasse 'XL'. Bij XL- en L-gebieden is sprake van hoge regionale relevantie. De XL-bedrijventerreinen zijn gelegen aan de A76/N281 en hebben een aanzienlijke omvang met een regionale of bovenregionale betekenis. Toekomstige initiatiefnemers moeten de ruimtelijke effecten van hun plannen onderzoeken en toetsen aan de pijlers en de XL, L, M, en S-matrices. Afhankelijk of sprake is van een structuur ondersteunend of structuur verstorend initiatief, is regionale en mogelijk provinciale afstemming nodig ('nee, tenzij'-principe).

De beoogde duurzame economische structuurversterking is te realiseren door de economische functies ruimtelijk te concentreren, de verschillende thema's daarbinnen te clusteren en vervolgens deze terreinen te profileren als specifieke werklocaties voor die clusters. Daarnaast staat het principe van de SER-ladder centraal. Dat betekent kijken naar mogelijkheden op bestaande werklocaties, deze herstructureren om hen aan de vraag van deze tijd te laten voldoen en kijken naar mogelijkheden op locaties binnen het stedelijk gebied, die vrijkomen als gevolg van stedelijke herstructureringsactiviteiten. Indien binnen deze uitgangspunten onvoldoende ruimte gevonden kan worden om aan de vraag te voldoen, geldt de lijn dat aanvullende ruimte gevonden zal worden door bestaande terreinen uit te breiden respectievelijk nieuwe bedrijventerreinen binnen het stedelijk gebied te ontwikkelen. In de landelijke gemeenten is nog enige ruimte om, binnen de contour bestaande kleinschalige werklocaties beperkt uit te breiden.

Vervolgens zijn in de ISVP zeven ontwikkelingszones aangegeven waarbinnen deze uitgangspunten hoofdzakelijk gerealiseerd dienen te worden. Het betreft de 'projectgebieden' Noord-, Oost-, Zuid- en Westflank, Gravenrode, Via Belgica en de herstructurering van het stedelijk gebied. Bedrijventerrein Avantis maakt deel uit van Projectgebied Oostflank. Hierbinnen worden vier ontwikkelingen voorzien, waarvan er één een raakvlak heeft met het bedrijventerrein Avantis: de Parkstadring. Deze wordt de belangrijkste ontsluitingsroute van Parkstad en zal als impuls gaan dienen voor velerlei ontwikkelingen (zoals de ontwikkeling van recreatie- en natuurgebieden, transformatie van bestaande oude bedrijventerreinen en de doorontwikkeling van recent aangelegde bedrijventerreinen).

Relatie Intergemeentelijke Structuurvisie Parkstad- bestemmingsplannen

De in de ISVP aangegeven ontwikkelingsrichtingen moeten door de gemeenten worden vertaald in bestemmingsplannen of andere planologische besluiten en in een sluitende grondexploitatie worden uitgewerkt. Hoewel een visie/inspiratiebron, bindt de intergemeentelijke structuurvisie na vaststelling, het bevoegde gezag. Dit is niet zonder gevolgen en dient zijn doorvertaling te vinden naar meer 'juridisch hard' beleid. Indien de kans zich voordoet moet die aangegrepen worden,



bijvoorbeeld bij herziening of aanpassing van een bestemmingsplan of bij een nieuw initiatief. Alsdan moeten de gemeenten rekening houden met deze intergemeentelijke structuurvisie. Geconcludeerd kan worden dat de doorontwikkeling van bedrijventerrein Avantis past binnen de kaders van de Intergemeentelijke Structuurvisie Parkstad.

Waterbeheerplan Roer en Overmaas 2010-2015

Het plangebied ligt in het beheergebied van Waterschap Roer en Overmaas. Het Waterbeheerplan 2010-2015 is op 29 september 2009 vastgesteld. Voor het watersysteemgebied Geul, waarbinnen het plangebied valt, geldt dat het relatief veel stedelijk gebied bevat. Het gebied Geul omvat het Heuvelland in het meest zuidelijk deel van Zuid-Limburg, tussen Vaals en Maastricht. Het bevat onder andere de (hoofd-) beken Geul, Gulp, Eyserbeek en Selzerbeek. In het gebied komen slechts weinig natuurlijke stilstaande wateren voor. Door eeuwenlange afspoeling vanuit afvalstorten is veel vervuild materiaal in de Geul terechtgekomen. Bij overstromingen zijn sedimenten afgezet, waardoor de gehele Geuldal verontreinigd is met zware metalen, met name zink.

Voor het voorliggende plangebied kent het Waterbeheerplan geen specifieke uitgangspunten. Aangezien in het plangebied geen oppervlaktewater aanwezig is en het plangebied niet in de nabijheid van een waterloop is gesitueerd, zijn er geen beschermende maatregelen noodzakelijk die juridisch dienen te worden vastgelegd in het bestemmingsplan.

Regionaal prostitutiebeleid Parkstad Limburg

Met deze regiovisie (2001) geven het samenwerkingsverband Regio Parkstad Limburg en de daarin samenwerkende gemeenten (Kerkrade, Heerlen, Landgraaf, Brunssum, Nuth, Voerendaal, Simpelveld en Onderbanken) de richting aan van het door henzelf gewenste prostitutieontwikkeling in de regio. Door een regionale afstemming kan worden voorkomen dat zich ongewenste bewegingen gaan voordoen in de vestiging van prostitutiebedrijven en straatprostitutie. Belangrijkste uitgangspunten van het regionale seks- en prostitutiebeleid zijn:

- één regionaal maximum voor de gevestigde vormen van prostitutie, een regionale toename van het aantal bedrijven wordt niet toegestaan;
- door middel van een vergunningstelsel de openbare orde aspecten en/of de zorgaspecten reguleren en per district één handhavingbeleid opstellen.

In juni 2000 hebben Burgemeester en Wethouders van Heerlen het maximum aantal te vergeven vergunningen bepaald op 75. Momenteel is een derde van de prostituees afkomstig uit de regio Parkstad Limburg. In de zeven overige gemeenten van Parkstad Limburg zal een verbod op straatprostitutie worden opgenomen in de APV of lokale beleidsnotitie. Binnen het plangebied zijn geen prostitutiebedrijven gelegen. Het bestemmingsplan bevat een verbod op prostitutiebedrijven en voldoet hiermee aan de uitgangspunten van het regionaal prostitutiebeleid.

2.6 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie Heerlen (2008)

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”. Op het onderhavige plan is met name het speerpunt Ondernemende Stad van toepassing. In de afgelopen jaren is in de regio een aantal kernthema’s benoemd dat de basis moet gaan vormen van de economische ontwikkeling: nieuwe energie, toerisme, detailhandel, zorginnovatie en databanken/ICT. Deze thema’s vormen de kern van de economische agenda van Heerlen en Parkstad Limburg en zijn complementair aan de prioriteiten van de stedelijke partners in de Euregio. De Stadsvisie bevat geen specifieke uitgangspunten voor het plangebied.

In het *gewenste toekomstbeeld* wordt aangegeven dat de economische bedrijvigheid zich concentreert rond de Westcorridor, van De Horsel tot Avantis, van logistiek, via de woon- en autoboulevard (In de Cramer) en de GDV-voorzieningen (Stationsomgeving), via Zorgvallei Parkstad, via leisure en pleasure (Stadionomgeving), naar de innovatieve industrie, duurzaamheid en handel (Avantis en Trilandis). Avantis is ten gevolge van het cluster Nieuwe Energie een economisch hart van de Euregio, waar inmiddels alle kavels gevuld zijn binnen het concept van grensoverschrijdend werkende bedrijven met veel werkgelegenheid op alle niveaus.

In deze beelden wordt ook de spoorlijn door Avantis voorzien. Deze spoorlijn is niet als zodanig opgenomen op de verbeelding bij dit plan. Het tijdstip van de daadwerkelijke aanleg van de verbinding is thans nog niet bekend; dit heeft onder meer te maken met de verschillen in Nederlandse en Duitse wetgeving. Wel is rekening gehouden met de toekomstige aanleg van het tracé door de begrenzing van de bouwvlakken. Deze zijn zodanig gepositioneerd dat deze een toekomstige aanleg van de spoorlijn niet in de weg staan. Ook voor het gedeelte van het beoogde tracé dat langs of door groenvoorzieningen wordt aangelegd, is een bouwverbod opgenomen. De planologisch-juridische regeling van het tracé van de spoorlijn zal plaatsvinden via een separaat bestemmingsplan.

Groenstructuurplan Heerlen (1993)

Het groenstructuurplan is vastgesteld door de gemeenteraad op 5 oktober 1993. Het plan geeft een visie op de gewenste ontwikkeling van de groene ruimte in Heerlen. In het plan wordt aangegeven hoe de groenstructuur zich kan ontwikkelen en een antwoord kan geven op de veranderingen waar Heerlen voor stond c.q. staat. Het streven is behoud, versterking en ontwikkeling van een duurzame hoofdgroenstructuur en het stimuleren van natuurontwikkeling. Daarnaast wordt beoogd het karakter van de stad als geheel en van de deelgebieden te versterken. Ook wil men de beleefbaarheid van het groen vergroten door het ontwikkelen van een recreatief netwerk en een evenwichtige verdeling van het groen over de woongebieden bewerkstelligen. In het plan wordt geconcludeerd dat Heerlen een aantal ecologisch zeer waardevolle gebieden heeft. Als knelpunten worden ervaren de versnippering van de (groene) ruimte, de voortgaande verstedelijking en de daarmee samenhangende druk op de groene ruimte, de gebrekkige toegankelijkheid van de groengebieden en het niet-groene imago van Heerlen. Het plan voor de groenstructuur bestaat uit een plankaart met de (hoofd)groenstructuur op stadsniveau, een uiteenzetting over de gewenste ontwikkelingen en per stadsdeel een globale groenstructuur met aanbevelingen met voorstellen voor concrete activiteiten.

Voor het plangebied zijn geen specifieke uitgangspunten opgenomen in het Groenstructuurplan. De groenstructuur wordt niet beïnvloed door het voorliggende bestemmingsplan.

Bomenbeleidsplan gemeente Heerlen (2007)

De gemeente Heerlen is onderdeel van het sterk verstedelijkte gebied in oostelijk Zuid-Limburg. Dit gebied kenmerkt zich door een grote afwisseling van open en bebouwde ruimten waarbij centrumgebieden, woongebieden, thematische bedrijventerreinen, industriële bedrijventerreinen



en landschappelijk waardevolle gebieden als een mozaïek door elkaar liggen. Dit mozaïek wordt doorkruist en ontsloten door een uitgebreid netwerk van wegen. In het Groenstructuurplan van 1993 wordt kort aandacht besteed aan de bomenstructuur. In dit plan wordt voorgesteld om vanwege de multifunctionele betekenis van bomen, het bomenbestand uit te breiden. Bij de multifunctionele betekenis denken we aan het geven van een groener gezicht, de structurerende functie van lanen, de rol als onderdeel van de ecologische infrastructuur, de visueel-ruimtelijke werking en de eigen “schoonheid” van bomen. Tevens wordt voorgesteld de (hoofd)bomenstructuur te koppelen aan de bestaande en nog te ontwikkelen (hoofd)structuurwegen. Tot slot geeft het groenstructuurplan aan dat de bomenstructuur ook op lagere schaalniveaus (buurniveau) dient te worden uitgewerkt.

De bomenstructuur wordt conform de in het Groenstructuurplan opgenomen richtlijnen gekoppeld aan de (hoofd)structuurwegen. De bomenstructuur wordt opgedeeld in twee niveaus; de hoofdstructuur en een secundaire structuur. De hoofdstructuur is gekoppeld aan de regionale ontsluitingswegen en enkele andere wegen die een functie hebben in de verbinding van de diverse stadsdelen van Heerlen. De secundaire structuur is gekoppeld aan wegen die een belangrijke ontsluitingsfunctie vervullen voor de diverse buurten. Daarnaast zijn er verspreid over Heerlen diverse locaties waar bomen een zeer belangrijke rol spelen bij de kwalitatief hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte. Deze locaties zijn als markante boomlocaties aangegeven. Naast de realisatie van de hoofdbomenstructuur langs de nog aan te leggen regionale ontsluitingswegen zijn voor het realiseren van de gewenste bomenstructuur per buurt diverse acties nodig. Het bedrijventerrein Avantis behoort in dit beleidsstuk tot buurt 42 ('De Beitel'). De 'lus' (Avantis-allee) van het bestaande/in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein is voorzien van de aanduiding 'secundaire bomenstructuur, te ontwikkelen/versterken'. In de huidige situatie is een groot deel van deze structuur gerealiseerd. Eventuele aanvulling kan plaatsvinden bij de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein.

Waterplan 2001-2015

In september 2001 is het Waterplan 2001-2015 voor de gemeente Heerlen opgesteld. In het waterplan is de gezamenlijke visie van het waterschap Roer en Overmaas, Zuiveringschap Limburg en de gemeente op het stedelijk waterbeheer weergegeven. Het watersysteem is een samenhangend systeem van riolering (afvalwater), oppervlaktewater (zowel kwaliteit als kwantiteit), grondwater en natuur. Integraal waterbeheer is een sleutelbegrip in het waterplan. Per deelgebied is een ambitieniveau aangegeven (oplopend in ambitie: 'eerlijk water'-'heerlijk water'-'begeerlijk water'), dat aangeeft welke doelen bereikt moeten zijn in 2015. Het onderhavige plangebied is gelegen in de zone "Heerlen-Zuid", waaraan het middelste ambitieniveau is toegekend: "heerlijk water". In dit ambitieniveau wordt – aanvullend op de grotere belevingswaarde – ruimte geboden aan een duurzamer beheer van het stedelijk water en wordt de waternatuur versterkt. In termen van Rijksbeleid gesproken wordt met name gestreefd naar een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem. Het ambitieniveau 'heerlijk water' gaat verder dan het eerste ambitieniveau 'eerlijk water'. De waterkwaliteit is redelijk: alleen nutriënten overschrijden in de beken de grenswaarden nog in geringe mate. Het water is redelijk helder met een doorzicht van minimaal 40 cm. De waterbodem is niet of slechts licht vervuild. In het jargon van de ecologische waterbeoordeling bevindt de kwaliteit zich op tenminste het middelste ecologische niveau. Dit niveau zal grotendeels binnen de planperiode van het waterplan worden bereikt. Het deelgebied Heerlen-Zuid vormt een relatief geïsoleerd deel van de gemeente Heerlen. Het bedrijventerrein De Beitel beslaat het noordelijk deel. Zuidelijk van het Miljoenenlijntje is de grond momenteel in gebruik als snelweg, landbouwgebied en bedrijventerrein (deels in aanleg).

Beleidsplan Stedelijk Watermanagement (BSW) 2011-2015

In het Waterplan 2001-2015 staat de relatie met het oppervlaktewater in de stad (i.c. Geleenbeek, Caumerbeek, Rode Beek, Schrieversheide en de vennen, vijvers en plassen) centraal. Voor het Waterplan Heerlen zijn de rioleringsmaatregelen en maatregelen aan het watersysteem in een breder kader geplaatst, kritisch bekeken en verder uitgewerkt in het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP 2006-2010).



Met de komst van de “Wet Gemeentelijke Watertaken” in 2008, zijn de watertaken voor de gemeente uitgebreid. Naast het doelmatig beheer en onderhoud van het rioleringsstelsel zijn de zorgplichten voor de verwerking van overtollig hemelwater en overtollig grondwater toegevoegd. Daarnaast neemt ook de gemeentelijke verantwoordelijkheid voor het verbeteren van de water - kwaliteit als gevolg van de Kaderrichtlijn Water toe. De taakverbreding zorgt voor de noodzaak van het opstellen van een integraal plan met alle wateraspecten binnen de gemeente Heerlen. Het beleidsplan heeft dan ook als nieuwe naam gekregen: “Beleidsplan Stedelijk Watermanagement”. Vanuit de Wet milieubeheer zijn gemeenten wettelijk verplicht een geldig rioleringsplan te hebben. Het Beleidsplan Stedelijk Watermanagement (BSW) is daar het gevolg van en heeft een looptijd van 2011 tot en met 2015. Het BSW 2011-2015 geldt als opvolger van het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) 2006-2010.

Voor dit bestemmingsplan is met name het onderdeel ‘watervisie’ van het BSW relevant. De watervisie is ontstaan uit een combinatie van de toekomstige ontwikkelingen en de ideeën uit brainstormsessies. Transport van afvalwater en regenwater over grote afstanden vergt een uitgebreid ondergronds rioolstelsel. De afgelopen jaren is door het aanleggen van gescheiden stelsels en aparte regenwaterriolen het rioleringsstelsel van Heerlen aanzienlijk uitgebreid. Dit kapitaal moet doelmatig onderhouden en in de toekomst vervangen worden. Om uitbreiding van het rioleringsstelsel tegen te gaan richt de watervisie zich op het zichtbaar maken van de waterstromen. In de toekomst gaat al het regenwater zichtbaar afgevoerd worden, waarbij met name op particulier terrein opvangvoorzieningen (vijvers) worden aangelegd om het water ter plaatse vast te houden en te infiltreren. De gemeentelijke wegenstructuur, verantwoordelijk voor het afvoeren van het regenwater, is maatgevend bij stedenbouwkundige plannen.

Met de watervisie is een gedachtebeeld voor de toekomst geschetst. Voor de verwezenlijking van de watervisie wordt ingezet op het stellen van doelen op midden- en lange termijn en resultaten in de planperiode van het beleidsplan stedelijk watermanagement 2011-2015. De doelstellingen zijn:

- het doelmatig en veilig afvoeren van afvalwater;
- verhogen bewustwording particulieren voor eigen mogelijkheden voor duurzaam waterbeheer;
- nieuwbouwplannen en gebiedsontwikkelingen duurzaam inrichten met zo min mogelijk ondergrondse riolering;
- verhogen belevingswaarde water in openbare ruimte;
- scheiden schoonwater en vuilwaterstromen;
- het ondergrondse rioleringsstelsel via innovatie gebruiken voor duurzame energie.

De beoogde resultaten uit het BSW 2011-2015 zijn onder meer:

- invoeren afwateringsverordening inclusief subsidie voor burgers;
- aangescherpte ontwerpisen voor de waterhuishouding bij nieuwbouw en gebiedsontwikkeling kenbaar maken bij de beleidsafdelingen, ontwikkelaars en woningstichting,

De uitgangspunten voor waterbeheer voor het voorliggende bestemmingsplan zijn weergegeven in subparagraaf 3.3.8 van deze toelichting.

Parkeernota Heerlen ('Parkeren is maatwerk'), 2010

Het voorliggende bouwplan dient te voldoen aan de parkeernormen van de gemeente Heerlen. Deze zijn vastgelegd in de Parkeernota Heerlen 2010 ‘Parkeren is maatwerk’ (vastgesteld door de raad d.d. 02.11.2010). Hierin wordt verwezen naar de Stadsvisie Heerlen 2026. Daarin is gekozen voor een aantal speerpunten. Heerlen zet onder andere in op een bruisend en levendig stadscentrum, aantrekkelijke leefbare woonmilieus, een goede bereikbaarheid, een krachtig ondernemersklimaat en hoogwaardig onderwijs. Het parkeerbeleid moet bijdragen aan de totstandkoming van deze speerpunten. De visie op parkeren is dan ook als volgt geformuleerd: ‘Heerlen streeft naar een evenwichtige balans tussen parkeervraag en -aanbod waarbij aan de



parkeerbehoefte van diverse doelgroepen (bewoners, bezoekers en bedrijven) zoveel mogelijk wordt voldaan, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid in de wijk en de kwaliteit van de openbare buitenruimte.' De parkeerbalans is in evenwicht op het moment dat de parkeerbezetting ligt tussen de 50 en de 80 procent. Per gebied kan het moment waarop deze parkeerbezetting wordt gemeten verschillen. Uitgangspunt is dat de parkeerbezetting gemeten dient te worden als de gemiddelde parkeerbehoefte het hoogst is. In een woonwijk is dat bijvoorbeeld niet overdag, maar eerder in de avond- of nachtelijke uren. Voor het centrum is dit juist de zaterdagmiddag. In het tweede deel van de Parkeernota is een overzicht gegeven van maatregelen die kunnen leiden tot een evenwichtigere parkeerbalans. Dit vormt het instrumentarium voor de oplossing van parkeerproblemen in Heerlen hetgeen moet leiden tot de realisatie van de doelen uit de bovenstaande parkeervisie.

Voor het beter afstemmen van de parkeervraag en het parkeeraanbod staan er maatregelen binnen de volgende oplossingsrichtingen ter beschikking: beïnvloeden, benutten, reguleren en bouwen. Het bouwen en reguleren hebben meestal een forse invloed op de (parkeer)situatie in een (woon)wijk. Daarom is het verstandig om ook te kijken of er mogelijkheden zijn om het autogebruik te beïnvloeden of de aanwezige parkeercapaciteit beter te benutten. Diverse parkeeroplossingen zijn meer algemene maatregelen die het gebruik van de auto proberen te ontmoedigen of die het gebruik van alternatieve vervoermiddelen juist probeert te stimuleren. Daarnaast zijn parkeernormen voor (nieuw)bouwprojecten bedoeld om een tekort aan parkeerplaatsen te voorkomen. Een tekort kan immers leiden tot een negatief effect op de (woon)omgeving. Als het gaat om parkeernormen gelden voor bedrijvigheid de volgende normering per 100 m² b.v.o. :

Bedrijvigheid	Centrum	Schil	Overig gebied	Eenheid
Arbeidsextensieve/bezoekersextensief (loods, opslag, groothandel, transport)	0,5	0,6	0,8	100 m ² bvo
Arbeidsintensief/bezoekersintensief (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, transportbedrijf)	1,5	2,0	2,5	100 m ² bvo
Showroom	0,8	1,0	1,4	100 m ² bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	1,7	1,7	1,7	100 m ² bvo

Voor bedrijventerrein Avantis is de categorie 'overig gebied' van toepassing. Deze parkeernormen zijn in de Bouwverordening van de gemeente Heerlen opgenomen. De Bouwverordening vormt één van de wettelijke toetsingskaders bij aanvragen om omgevingsvergunning. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is met deze normering rekening gehouden. Het ligt niet in de lijn der verwachting dat binnen de looptijd van het bestemmingsplan de parkeernormering voor bedrijventerreinen in de Bouwverordening zal worden aangepast.

Verkeersveiligheidsplan (1997)

In het Verkeersbeleidsplan uit 1997 wordt gestreefd naar een significante afname van het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden en -gewonden. Bij de aanpak van de problemen werkt Heerlen toe naar duurzaam verkeersveilige wegen. Een duurzaam veilig verkeerssysteem is gericht op:

- het organiseren van de verkeersonveiligheidsaanpak;
- het aanpassen van het wegennet;
- het inpassen van verkeersveiligheid in het mobiliteitsbeleid;
- het inpassen van de verkeersveiligheid in de ruimtelijke ordening;
- het intensiveren van gedragsbeïnvloeding.

De verkeersproblemen in Heerlen zijn het gevolg van onder andere de ontsluiting van het centrumgebied, de industriegebieden, alsmede de ligging van Heerlen ten opzichte van de buurgemeenten en de rijkswegen. Doorgaand en woon-werkverkeer rijden door en langs het



centrum en door de woonbuurten. De belangrijkste punten in de verkeersonveiligheid liggen binnen de bebouwde kom op de hoofdwegen met een snelheidslimiet van 50 km/u, in de verblijfsgebieden en bij het vrachtverkeer. In het verkeersveiligheidsplan is een aantal speerpunten en maatregelen benoemd. Voor het plangebied zijn geen specifieke uitgangspunten aangegeven.

Actieplan Fiets

In de gemeente Heerlen is de fiets nog een weinig gebruikt vervoermiddel, ook in vergelijking tot de landelijke cijfers of die van andere gemeenten in Zuid-Limburg. Daarom heeft de gemeenteraad het Actieplan Fiets aangenomen, waarmee zij wil zorgen voor een veilig en comfortabel fietsnetwerk. Ook wil de raad acties uitvoeren om fietsgebruik aantrekkelijker te maken en is het uitgangspunt een toename van het fietsaandeel in de gemeente van 12% naar 20% in 2020. Binnen de gemeente wordt gewerkt aan een fietsplantoets die als instrument gebruikt gaat worden voor uitvoering van de ruimtelijke ordening en planologie van de gemeente. De fietsplantoets geeft een overzicht van de te hanteren verkeersnormen en richtlijnen voor zowel de rijdende als de stilstaande fiets. De Fietsplantoets wordt toegepast in het kader van VPL (verkeersprestatie op locatie) bij de ruimtelijke planontwikkeling. Deze toets is gericht op woningen en uiteenlopende voorzieningen en richt zich op:

- de relatie tussen het type voorziening en de bijbehorende verkeersnormen en richtlijnen voor zowel de rijdende als de stilstaande fiets (fietsparkeren);
- de gevolgen voor de fietsbereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid;
- het toepassen van de toets heeft tevens tot doel het fietsparkeren bij publieke gebouwen en bij woningen kwantitatief en kwalitatief beter te organiseren.

Goede basisvoorzieningen voor de fiets bevorderen de fietsbereikbaarheid en verkeersveiligheid, waarmee het automatisme om de auto te gebruiken doorbroken wordt ten gunste van de fiets, al dan niet in combinatie met gebruik van het openbaar vervoer. Voor het plangebied zijn voorts geen specifieke uitgangspunten in het Actieplan Fiets opgenomen.

Beleidsnota seksinrichtingen, sekswinkels en escortbedrijven Heerlen (2000)

Door het verdwijnen van het algemeen bordeelverbod uit het Wetboek van Strafrecht kan de vestiging van een bordeel niet meer verboden worden. Het is derhalve noodzakelijk om middels beleid en een adequate planologische regeling de vestiging van prostitutiebedrijven te reguleren. De planologische regeling heeft betrekking op de bestemmingen die - volgens de jurisprudentie - het gebruik ten behoeve van prostitutie niet geheel uitsluiten. Gedoeld wordt op de bestemmingen die wonen, horeca, dienstverlening en bedrijven toelaten.

De gemeenten in Parkstad Limburg hebben een gezamenlijk regionale visie met betrekking tot het prostitutiebeleid ontwikkeld. Het opstellen van de "Parkstadnota regionale visie prostitutiebeleid" werd noodzakelijk geacht omdat een zeer stringent lokaal beleid kan leiden tot verplaatsing van de in de gemeenten aanwezige prostitutiebedrijven naar omringende gemeenten, die een minder stringent beleid voeren. Regionaal beleid kan ondersteunend zijn voor die Parkstadgemeenten, die een nulbeleid willen voeren voor bepaalde vormen van prostitutie. Regionaal beleid is ook van belang voor gemeenten die willen afbouwen, omdat er te veel seksinrichtingen zijn binnen hun grondgebied, terwijl doorverwijzing naar omliggende gemeenten met enige ruimte ten aanzien van seksinrichtingen mogelijk is. Uitgangspunt is een regionale status-quo ten aanzien van de gevestigde vormen van prostitutiebedrijven. Een regionale toename van het aantal prostitutievestigingen zal niet worden toegestaan.

In de "Beleidsnota Seksinrichtingen, sekswinkels en escortbedrijven Heerlen" (vastgesteld op 13 juni 2000, waardoor het seksinrichtingenbeleid in oktober 2000 van kracht is geworden) is het ruimtelijk beleid geïntegreerd in het totale beleid. Een van de zes hoofddoelstellingen die ten grondslag lagen bij de opheffing van het algemeen bordeelverbod was: de beheersing en regulering van exploitatie van prostitutie. Het seksinrichtingenbeleid van de gemeente richt zich mede op het beheersen, sturen en saneren van de prostitutiebranche waarbij rekening gehouden is met de



plaatselijke en regionale omstandigheden. De vestiging van prostitutiebedrijven (qua aard, maximering en spreiding) is een ruimtelijk sturingsinstrument in het belang van een goed woon- en leefklimaat. Voorkomen moet worden dat seksinrichtingen het woon- en leefklimaat in negatieve zin aantasten. Spreiding van nieuwe seksinrichtingen wordt zoveel mogelijk nagestreefd. Er is bewust niet gekozen voor een concentratie van prostitutiebedrijven. Door het stellen van vestigingscriteria wordt gestreefd naar een meer evenredige verdeling van seksinrichtingen over de stadsdelen door natuurlijk verloop. Om te voorkomen dat seksinrichtingen op ongewenste plekken worden gevestigd zijn uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid voor nieuwe te vestigen (prostitutie)bedrijven vestigingscriteria opgesteld (pag. 11 van de nota i.c.). Daarnaast mogen er zich verspreid over Heerlen, maximaal 6 prostitutiebedrijven vestigen en één parenclub, maar geen raamprostitutie en geen seksclubs. Tevens dienen de vergunningplichtige seksinrichtingen te voldoen aan de eisen zoals neergelegd in de APV, hoofdstuk 3, afdeling 4 Seksinrichtingen. Elke vestigingslocatie wordt getoetst aan het bestemmingsplan, Leefmilieuverordening en/of de Wet op de Stads- en Dorpsvernieuwing.

In de huidige situatie liggen de seksinrichtingen verspreid over de stad. In het onderhavige plangebied zijn geen seksinrichtingen gevestigd. De consequenties van het opheffen van het bordeelverbod en het hiervoor aangehaalde beleid zijn dat ter uitvoering van het ruimtelijke beleid en van het spreidingsbeleid de bestemmingsplannen hierop moeten worden aangepast. Teneinde te voorkomen dat onbedoelde seksinrichtingen kunnen worden gevestigd, conform het bestemmingsplan, is besloten om de regels zo te formuleren dan het vestigen van nieuwe seksinrichtingen uitgesloten is. In de begripsbepalingen van de regels behorende bij dit plan zijn de verschillende vormen van prostitutie beschreven.

Nota Ruimtelijke Kwaliteit

Op 11 mei 2004 heeft de gemeenteraad de Nota Ruimtelijke Kwaliteit Heerlen vastgesteld. Voor gemeente Heerlen is ruimtelijke kwaliteit een belangrijk onderwerp. Kwaliteit wordt in hoofdzaak bepaald door stedenbouw, architectuur, landschapsarchitectuur, welstands- en monumentenzorg. Hierin ligt de basis voor een goed vestigingsklimaat opgesloten voor zowel wonen als voor bedrijven. Ruimtelijke kwaliteit heeft te maken met uitstraling. Heerlen werkt aan deze uitstraling en baseert haar beleid hierop. Imagoverbetering tot ver over de grenzen, een Houden van Heerlen voor de burger en het stimuleren van toerisme wordt door de nota nagestreefd. Reden genoeg voor het gemeentebestuur om deze nota op te stellen. De nota zal gebruikt worden bij het beoordelen en het stimuleren van de culturele belevingswaarde en de economische toekomstwaarde. Ook de functionele gebruikswaarde van plannen zal getoetst worden aan de nota Ruimtelijke Kwaliteit.

De nota bestaat uit twee delen, waarbij deel 1 het beleidskader voor Parkstad Limburg is. Voor alle Parkstad gemeenten is hierin de structuur voor bepaling van de Nota Ruimtelijke Kwaliteit opgenomen. In deel 2 (het toetsingsinstrument) gaat het om de inhoud. Deze bevat gebieds- en objectgerichte criteria voor de nieuwe Commissie Ruimtelijke Ordening. Als belangrijk onderdeel van de nota geldt de kaart Ruimtelijke Kwaliteit van Heerlen. Deze kan, geholpen door de verklaring (thema's, groengebieden en aanduidingen), als een kwaliteitsatlas gelezen worden. De nota zal het instrument worden voor kwaliteitsbeoordelingen. Via gebiedsgebonden kwaliteiten, welstandsniveaus en een ruimtelijke visie bespreekt de nota een aantal thema's, zoals op bijbehorende kaart aangegeven. De thema's worden in het algemeen en met hun specifieke kenmerken besproken.

Het voorliggende plangebied is conform de indeling in deze nota te karakteriseren als een bedrijventerrein. Bedrijventerreinen zijn belangrijke pijlers in de plaatselijke en regionale economie. Veel bedrijven zijn afhankelijk van het functioneren van de industriële productie. Het beleid is gericht op het aantrekken en vasthouden van een gedifferentieerd aanbod van werkgelegenheid. Om die reden wordt steeds meer aandacht besteed aan de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen. Daarnaast worden eisen gesteld aan de functionaliteit, de veiligheid en de milieubescherming. Ook bedrijven zelf hechten in toenemende mate aan een goede uitstraling van



het eigen bedrijfsgebouw en de bedrijfsomgeving. Met name op bedrijventerreinen in ontwikkeling, zoals Avantis, kan een dynamisch en eigentijds karakter worden gestimuleerd. Gestreefd wordt naar een zekere samenhang in plaatsing, volume en uitstraling van de bedrijfsbebouwing, zonder het individuele karakter van de bedrijven en hun eigen identiteit aan te tasten. In de Nota Ruimtelijke Kwaliteit zijn beoordelingscriteria opgenomen voor nieuwe bebouwing op bedrijventerreinen. In het beeldkwaliteitplan zijn deze criteria verder uitgewerkt.

Herziening

Op 11 mei 2004 heeft de gemeenteraad de Nota Ruimtelijke Kwaliteit Heerlen vastgesteld. Na ruim 6,5 jaar met deze nota te hebben gewerkt, was deze aan herziening toe. Op 3 april 2012 heeft de gemeenteraad de Nota Ruimtelijke Kwaliteit 2011 vastgesteld.

Voor deze ingrijpende herziening zijn meerdere redenen aan te geven, waarvan de volgende de belangrijkste zijn:

1. In de afgelopen periode heeft de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit Heerlen (CRKH) haar werkwijze geëvalueerd. Naar aanleiding hiervan heeft zij geconcludeerd dat zij behoefte had aan een duidelijker toetsingskader zodat efficiënter en meer praktisch gericht gewerkt kan worden;
2. De verhouding tussen de welstandscriteria en de bestemmingsplanregels waren niet altijd even duidelijk. Ook leidt de inwerkingtreding van het Bor (Besluit omgevingsrecht, sinds 1 oktober 2010) er toe dat er meer bouwwerken vergunningvrij zijn geworden. Tevens legt het Bor een nieuwe en bijzondere relatie met het bestemmingsplan inzake vergunningvrijheid. De huidige nota is nog niet op het Bor afgestemd;
3. In de loop van de tijd zijn er beeldkwaliteitplannen opgesteld, maar de criteria die genoemd zijn in beeldkwaliteitplannen zijn niet opgenomen in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit, waardoor voor deze gebieden een formeel toetsingskader ontbreekt;
4. Sinds 1 oktober 2010 is de Wabo (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) van kracht. De inwerkingtreding van deze wet heeft gevolgen voor verschillende aspecten van het welstandstoezicht en voor de beschrijving daarvan in een welstandsnota. De huidige nota is hier nog niet op aangepast;
5. De wens bestaat dat de Nota Ruimtelijke kwaliteit integraal en digitaal raadpleegbaar wordt via internet.

Gemeentelijk milieubeleid

Bodem

Bij een bestemmingsplanprocedure dient het bevoegd gezag Wet bodembescherming voldoende inzicht te hebben in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem om de vraag te kunnen beantwoorden of de bodem geschikt is voor de in het bestemmingsplan toe te kennen functie.

Beleidskader

Bodembeleidsplan

Voor de gemeente Heerlen is sinds 1 januari 2011 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. Daarom kan volstaan worden met een globale



toets van het bodeminformatiesysteem op knelpunten en middels de bodemkwaliteitskaart. Bij toekomstige ontwikkelingen in deze gebieden zal beoordeeld worden of een bodemonderzoek uitgevoerd moet worden.

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. Op 5 juli 2011 zijn de Nota Bodembeheer en de Bodemkwaliteitskaart gemeente Heerlen vastgesteld. Heerlen heeft gekozen voor een zogenaamd gebiedsspecifiek beleid. Op basis van dit beleid zijn Lokale maximale waarden opgesteld. De gemiddelde kwaliteit van de bodem is ingedeeld in drie algemene categorieën te weten; industrie, wonen en achtergrondwaarde. Voor gebieden waar lokale maximale waarden zijn opgesteld gelden de benamingen uit de algemene categorieën niet meer.

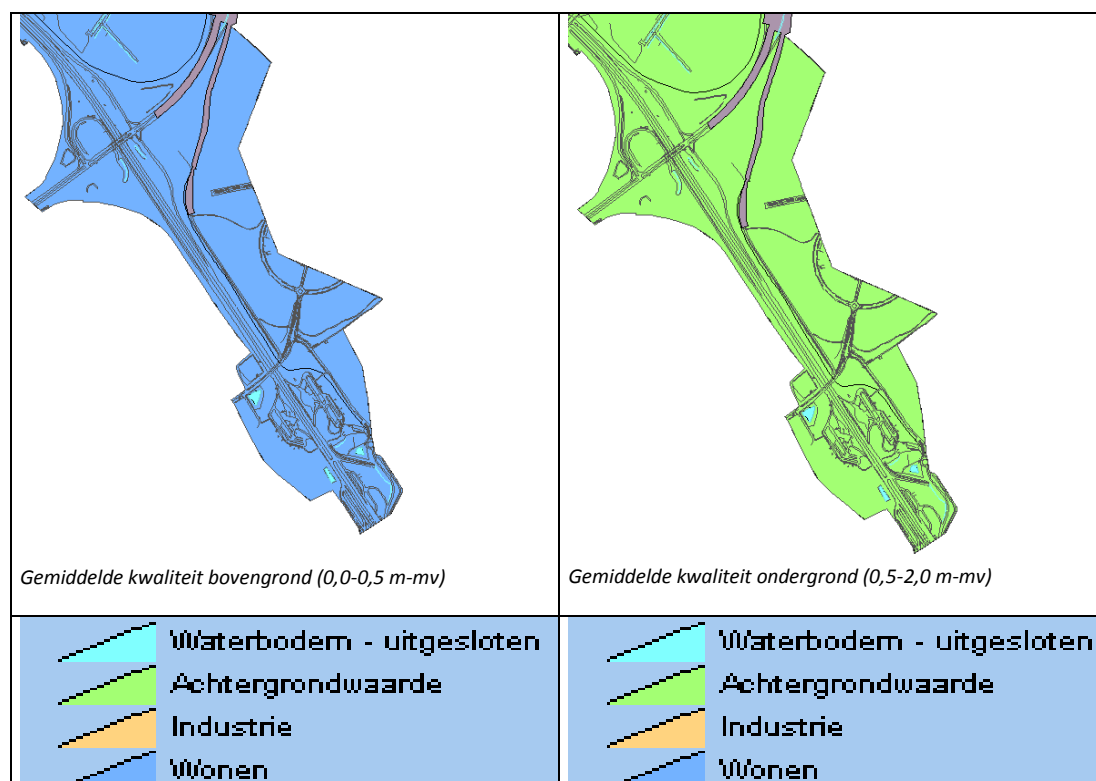
Het plangebied

- Kwaliteit en functie

De gemiddelde kwaliteit van de bodem in het plangebied kan op basis van de bodemkwaliteitskaart als volgt beschreven worden:

- de bovengrond (0,0-0,5 m-mv) van het gebied heeft de gemiddelde kwaliteit “wonen”;
- de ondergrond (0,5-2,0 m-mv) van het plangebied heeft de gemiddelde kwaliteit “achtergrondwaarde”;
- het hele plangebied heeft als bodemfunctie “industrie”.

Onderstaande kaartfragmenten uit de Bodemkwaliteitskaart tonen de hierboven omschreven kwalitatieve waardering:



Fragmenten uit Bodemkwaliteitskaart

- Knelpunten

Een uitgevoerde globale inventarisatie heeft geen knelpunten aangetoond.



- Conclusie

Voor wat betreft bodemaspecten zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen actualisering.

Geluid

Vanwege het conserverende karakter van het voorliggende bestemmingsplan, zijn formeel geen wettelijk te toetsen grenswaarden van toepassing inzake het aspect geluid. Bovendien is geen sprake van de vestiging van een geluidgevoelige bestemming in het plangebied. In deze subparagraaf wordt wel aandacht besteed aan het gemeentelijke beleid ten aanzien van geluid.

Beleidskader

Actieplan Geluid Agglomeratie Heerlen/Kerkrade (2008)

In het kader van de EU-richtlijn Omgevingslawaaï heeft een aantal agglomeraties in Nederland de verplichting om geluidsbelastingkaarten op te stellen. Hierop is de actuele situatie te zien van de geluidshinder als gevolg van wegverkeer, railverkeer, industrie en luchtvaart. De gemeenten Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Brunssum, Nuth en Voerendaal van de agglomeratie Heerlen/Kerkrade hebben in het kader van de EU-richtlijn Omgevingslawaaï geluidsbelastingkaarten in 2007 vastgesteld. Op basis hiervan is nagegaan welke mogelijkheden er zijn om de ergste geluidsknelpunten te verminderen voor weg- en railverkeer. Een overzicht van mogelijke maatregelen wordt in het Actieplan Geluid gepresenteerd.

Plangebied

Voor dit bestemmingsplan heeft het Actieplan Geluid geen uitgangspunten, daar het bedrijventerrein Avantis relatief ver van bewoonde gebieden is gelegen; daardoor is geen sprake van objectieve of subjectieve geluidoverlast en is er ook geen sprake van een knelpunt.

Luchtkwaliteit

Beleidskader

Actieplan Luchtkwaliteit Heerlen (2009)

Het Actieplan Luchtkwaliteit bevat maatregelen waarmee de luchtkwaliteit in Heerlen kan worden verbeterd. Uit toetsing aan de wettelijke normen blijkt dat in gemeente Heerlen geen overschrijdingen meer voorkomen (beschouwd vanuit juridisch oogpunt). Met het toepassen van de aangepaste rekenregels (o.a. in de Saneringstool van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit van VROM) zijn op papier de knelpunten vrijwel verdwenen, terwijl in de buitenlucht weinig tot niets is veranderd.

Op een aantal belangrijke ontsluitingswegen van de gemeente Heerlen komen nog dreigende overschrijdingen van de wettelijke normen voor luchtkwaliteit voor (de berekende concentraties bedragen circa 90 tot 100% van de wettelijke norm). Op deze locaties is maar een kleine verandering nodig om weer overschrijdingen te veroorzaken. Een ongunstig jaar voor de achtergrondconcentraties zou er bijvoorbeeld toe kunnen leiden dat de concentraties toenemen en de norm weer wordt overschreden. Daarom is het van belang dat maatregelen genomen blijven worden om luchtkwaliteit te verbeteren. Maatregelen om de concentraties luchtverontreiniging te verlagen leveren altijd gezondheidswinst op. De ambitie van het Actieplan Luchtkwaliteit wordt daarom aangescherpt ten opzichte van het Luchtkwaliteitplan. Aangesloten wordt bij het advies van het Limburgs Programma Lucht. De gemeente Heerlen stelt zich tot doel te bereiken dat luchtkwaliteit duurzaam goed blijft, dat wil zeggen:

1. dat luchtkwaliteit ook op de lange termijn zal voldoen aan de wettelijke normen;
2. dat gezondheidsrisico's zo laag mogelijk zijn en blijven.

Om dit doel te realiseren worden in het voorliggende actieplan Luchtkwaliteit concrete maatregelen gepresenteerd. Generieke maatregelen zijn de aangewezen maatregelen om



luchtkwaliteit op zo groot mogelijke schaal te verbeteren. Er is gekozen voor maatregelen die op zoveel mogelijk terreinen positieve effecten hebben, zoals geluidhinder, gezondheid, bereikbaarheid, energie, klimaat en zelfs minder verwante terreinen zoals vestigingsklimaat en economie. Tevens wordt een aantal beleidsmatige oplossingen voorgesteld. Als laatste worden lopende projecten genoemd die ook goed zijn voor luchtkwaliteit en wordt een blik geworpen op toekomstige mogelijkheden van aanpalende beleidsterreinen en programma's. In het Actieplan wordt een groot aantal maatregelen voorgesteld om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Ook worden er relaties gelegd met het Klimaatbeleidsplan, het Actieplan Fiets, Groenstructuurplan en Bomenbeleidsplan.

Plangebied

Ten aanzien van *ruimtelijke* maatregelen die relevant zijn voor het voorliggende bestemmingsplan wordt het concept van de Avantislijn genoemd, dat in belangrijke mate bijdraagt aan de stimulering van openbaar vervoer, door middel van meer haltes en een verhoging van de frequentie. In dat kader wordt gewerkt aan een concept ten behoeve van grensoverschrijdend vervoer, zoals de realisatie van de Intercityverbinding met Aken via Heerlen en de aanleg van de Avantislijn.

Externe veiligheid

Beleidskader

Beleidsplan vervoer gevaarlijke stoffen (2004)

In dit beleidsplan wordt beschreven hoe de gemeente Heerlen om gaat en om wil gaan met het transport van gevaarlijke stoffen in het kader van de externe veiligheid. Door beheersing van de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen wil de gemeente Heerlen ervoor zorgen dat er in ieder geval geen onacceptabele risico's ontstaan voor de omgeving. Voor Heerlen geldt dat de enige wijze waarop gevaarlijke stoffen in Heerlen worden getransporteerd via de weg is. Dit beleidsplan is onderdeel van het gemeentelijk project GRIS (Gevaarlijke stoffen Risico Informatie Systeem) en geeft voor het vervoer van gevaarlijke stoffen invulling aan de verbeterpunten uit het VNG-programma 'Slagen voor Veiligheid'. In het beleidsplan wordt een aantal concrete acties beschreven die in het Project GRIS worden uitgevoerd om tot de gewenste situatie te komen. De mogelijkheden voor Heerlen om risico's te beperken liggen in principe op twee gebieden:

1. Brongerichte maatregelen (Proactie en preventie):

- Routeringsverordening (gebaseerd op de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen): hiermee worden kwetsbare bestemmingen vermeden;
- Maatregelen ter vergroting van de verkeersveiligheid op de route;
- Inzicht in de risico's (= intensiteitskaart) en ontheffingen voor vervoer gevaarlijke stoffen buiten routing om; wordt beperkt toegepast, systeem bevindt zich in startfase;
- Gevaarlijke stoffen via andere routes laten vervoeren;
- Gevaarlijke stoffen via andere modaliteiten laten vervoeren;
- Inrichtingen verplaatsen waardoor minder transport nodig is.

2. Effectgerichte maatregelen (repressie):

Preparatie op mogelijke ongevallen. Rampenbestrijdingsplannen opstellen; het rampenplan zal moeten worden geactualiseerd naar aanleiding van de nieuw beschikbare informatie van vervoer gevaarlijke stoffen.

Plangebied

Voor bestemmingsplannen is aangegeven dat rekening moet worden gehouden met de ligging van functies (beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten) en de wettelijk bepaalde veiligheidsafstanden. Dit is inmiddels regulier gebruik. In subparagraaf 3.3.4 is aangegeven hoe in dit plan met externe veiligheid is omgegaan.



Klimaat

Beleidskader

Klimaatbeleidsplan Heerlen 2010-2020

Het klimaatbeleidsplan is een uitwerking van de strategische visie Economie en Klimaat, waarin het Heerlense beleid ten aanzien van nieuwe energie vanuit twee invalshoeken (economie en duurzaamheid) globaal wordt beschreven. In het klimaatbeleidsplan wordt de duurzaamheidskant van het energiebeleid verder uitgewerkt. Ook van de bedrijven in Heerlen wordt een bijdrage verwacht wanneer het gaat om het realiseren van de klimaatdoelstellingen. Tot dusver is vanuit het gemeentelijke klimaatbeleid nog te weinig aandacht besteed aan deze belangrijke sector. Bij het benaderen van bedrijven lag de nadruk in het verleden vooral op de regulerende taken vanuit de Wet milieubeheer (vergunningverlening en handhaving). De bevoegdheden op dit vlak zijn echter beperkt en ze sluiten ook niet helemaal aan op de Heerlense klimaataanpak waarbij de voorkeur wordt gegeven aan stimuleren in plaats van reguleren en de nadruk ligt op de voordelen voor het bedrijfsleven. Rekening houdend met de thans beschikbare kennis hanteert Heerlen voor de *bedrijven* de doelstelling om de CO₂-emissie van de Heerlense bedrijven tot 2020 jaarlijks met 2% te laten afnemen, door energiebesparing en de toepassing van duurzame energie.

Binnen het klimaatbeleid is een belangrijke rol weggelegd voor het management van bedrijventerreinen. In samenwerking met het bedrijventerreinmanagement worden op meerdere bedrijventerreinen in Heerlen energieprojecten uitgevoerd, waarbij het niet alleen gaat om energiebesparing op bedrijfsniveau, maar ook om het benutten van elkaars restwarmte en de toepassing van duurzame energie (bv. zonnepanelen op bedrijfsdaken, collectieve energievoorzieningen). In Parkstadverband wordt hiervoor een energicoördinator aangesteld.



3 Gebiedsbeschrijving

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt in paragraaf 3.2 het bedrijventerrein GOB Avantis en zijn directe omgeving beschreven. Ook komt een veldinventarisatie aan de orde van het bedrijventerrein in de huidige situatie. Paragraaf 3.3 bevat de milieuparagraaf, waarin alle milieu- en aanverwante aspecten die bij dit bestemmingsplan aan de orde zijn, worden besproken. In deze paragraaf worden ook de uitgevoerde milieu-quickscaans ten behoeve van dit plan toegelicht.

3.2 Beschrijving plangebied

Het plangebied is gelegen op het Langveldplateau en varieert in hoogte grofweg van 177 meter +NAP in het noorden tot circa 185 meter +NAP in het zuiden; het terrein overbrugt van noord naar zuid derhalve een hoogteverschil van ongeveer 8 meter. Vanaf het bedrijventerrein is, vanwege de hoge ligging, uitzicht mogelijk naar de verre omtrek. Eind jaren negentig is begonnen met de aanleg van het bedrijventerrein. Bij de aanleg is het hele noodzakelijke 'raamwerk' van het bedrijventerrein gerealiseerd. Dat raamwerk bestond uit de inrichting van landschappelijke en groengebieden (circa 30% van het oppervlak), de aanleg van het grootste gedeelte van de hoofdinfrastructuur (driekwart van de ontsluitingslus, die vanwege zijn vorm ook wel 'de sleutel' wordt genoemd), de aanleg van de begeleidende groenstructuur behorende bij deze hoofdinfrastructuur en de realisering van drie waterafvoer- en bergingssystemen. Hierdoor is het terrein feitelijk direct gebruiksklaar gemaakt. Vanaf 2000 zijn de eerste gebouwen op Avantis verzeen, waarna een aantal bedrijven zich op GOB Avantis vestigde (zie verder bij de veldinventarisatie in deze paragraaf). De aanloop van nieuwe bedrijven is tot op de dag van vandaag (nog) niet groot geweest. Het bedrijventerrein is momenteel dan ook slechts voor 10% bebouwd. Het overige deel van het terrein wordt met name gekenmerkt door graslanden en/of agrarisch gebied. De onderstaande luchtfoto toont de huidige situatie van bedrijventerrein Avantis vanuit zuidoostelijke richting:



Veldinventarisatie

Ten behoeve van dit bestemmingsplan heeft in februari 2012 een veldinventarisatie plaatsgevonden in het plangebied. Hierna zijn de in het plangebied voorkomende functies beschreven.

Bij de millenniumwisseling begon men met de bouw van het eerste kantoorgebouw 'Centipedes', dat op 17 november 2000 geopend werd. In dit bedrijfsverzamelgebouw is, naast een aantal bedrijven, ook het kantoor van de GOB-organisatie gevestigd. Op 3 november 2005 werd het bedrijf Solland Energy Holding Solar, een producent van hoogvermogen siliciumzonnecellen, geopend. Op het bedrijvenpark Avantis was dit het eerste gebouw dat op de Rijksgrens tussen Nederland en Duitsland gebouwd werd. Naast het bedrijfspand van Solland Solar werd nog een cleanroom/laboratorium gebouwd, dat tot op heden niet in gebruik is genomen.



Kantoor Centipedes



Solland Solar

In 2005 is ook Naebers Elektrotechniek op Avantis gevestigd, een bedrijf dat gespecialiseerd is in reparaties en leveringen van elektromotoren en aandrijvingen. Het World Trade Center (WTC-gebouw), een kantoorachtig bedrijfsverzamelgebouw, werd op 14 juni 2007 officieel in gebruik genomen. In 2008 vestigde de multinational Capgemini zich in het WTC Heerlen-Aachen.



Gebouw bedrijf Naebers



WTC Heerlen-Aachen

Een opvallende functie op het bedrijventerrein Avantis is de 'Wijk van Morgen'. De Wijk van Morgen is een innovatief programma waarin de vier O's (Onderwijs, Onderzoek, Ondernemers en Overheid) samen een inspirerende omgeving creëren voor de transitie naar een duurzaam gebouwde omgeving. Hier vinden onder meer experimenten plaats met nieuwe ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid en milieu. In de Wijk van Morgen zijn op 15 februari twee Raywaver² prototypes in gebruik genomen. Deze proefopstelling op Avantis zal meer inzicht geven in de

² Een Raywaver is een combinatie van een klein type windturbine, PV-zonnecollectoren en LED-straatverlichting. Door de geringe omvang is de inzet van deze toestellen in een stedelijke omgeving veel beter mogelijk dan de veel grotere 'standaard' windmolens.



opbrengsten en toepasbaarheid van deze installaties. Het team van De Wijk van Morgen is gevestigd in het gebouw 'Knik naar de Zon'.



Gebouw 'Knik naar de zon' met raywaver (links)



Bebouwing beveiligings- en trainingsbedrijf

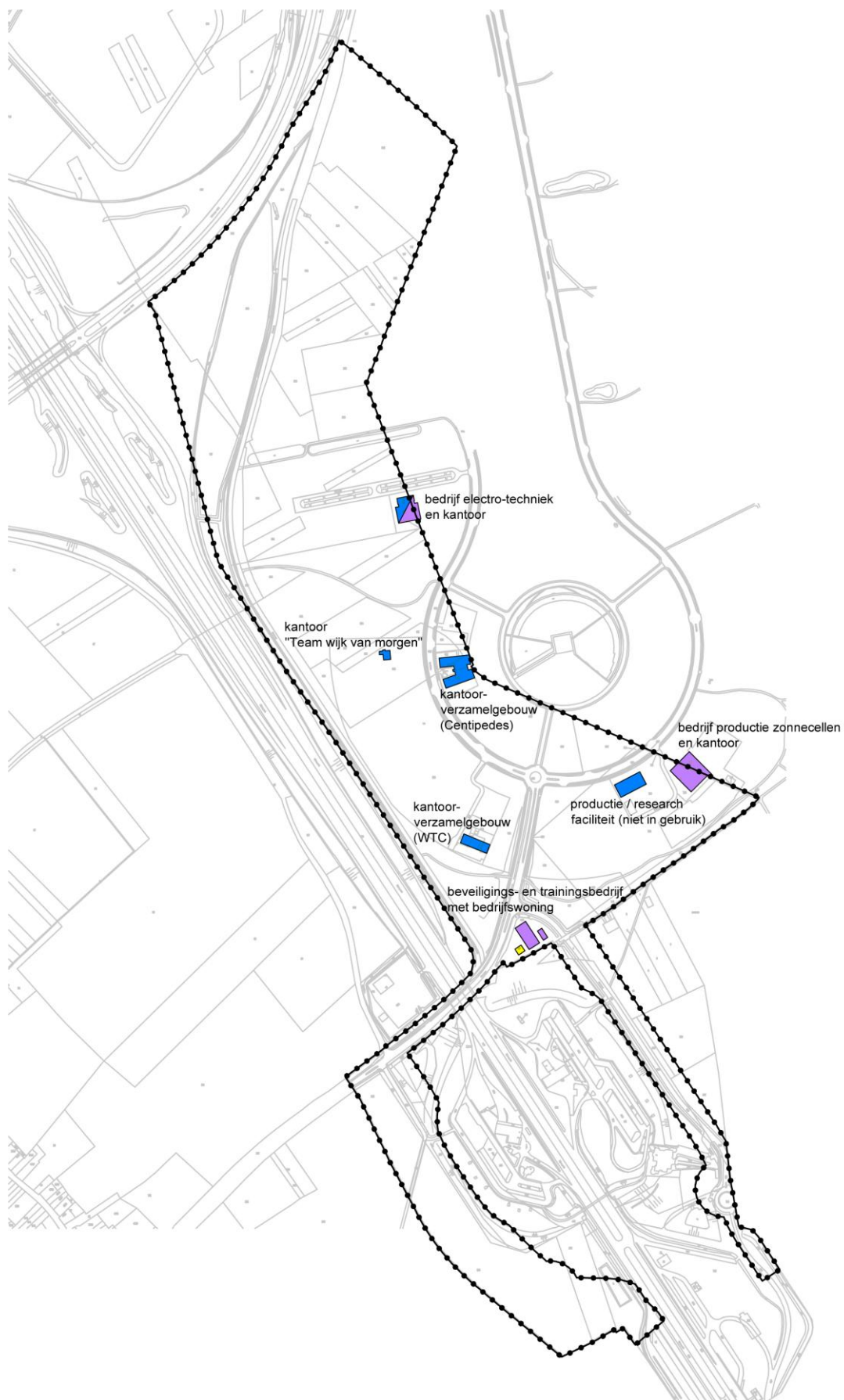
De oorsprong van De Wijk van Morgen gaat terug tot 2006, het moment waarop de Hogeschool Zuyd de ambitie uitspreekt een Research- en Innovatiecentrum voor Bouw en Nieuwe Energie te willen realiseren op het GOB Avantis. Doel van het terreingedeelte van De Wijk is een leer- en onderzoeksomgeving voor studenten creëren op het gebied van nieuwe technieken in de bouw, waarbij duurzaamheid centraal staat. De Wijk van Morgen wordt tussen 2009 en 2013 ontworpen, gebouwd en geëxploiteerd. Gedurende deze periode worden vier gebouwen gerealiseerd op het bedrijventerrein Avantis. Inmiddels is het initiatief uitgegroeid tot dé demonstratieomgeving voor nieuwe ontwikkelingen op het gebied van duurzaam bouwen en duurzame energievoorziening voor de gebouwde omgeving.

Tenslotte is er een bestaand bedrijf met bedrijfswoning gelegen op het bedrijventerrein Avantis. Dit beveiligings- en trainingsbedrijf maakt geen deel uit van het nieuw opgezette bedrijventerrein, maar was hier al gevestigd.

Het algemeen beeld dat het bedrijventerrein oproept is een beeld van een groen, ordentelijk en ruim opgezet modern bedrijventerrein met een (nu al) grote diversiteit aan architectuur. Er is vooralsnog geen sprake van zware bedrijvigheid, hetgeen volledig in lijn is met de oorspronkelijke stedenbouwkundige visie op het bedrijventerrein.

Op de volgende pagina is een functiekaart opgenomen waarin de hier besproken functies zijn aangeduid op basis van de veldinventarisatie in februari 2012.





3.3 De milieuparagraaf

3.3.1 Algemeen

In deze paragraaf worden de milieuaspecten bodemkwaliteit (3.3.2), akoestiek (3.3.3), externe veiligheid (3.3.4), luchtkwaliteit (3.3.5) besproken alsmede de aspecten archeologie (3.3.6), ecologie (3.3.7), water (3.3.8) en kabels en leidingen (3.3.9). Voor de milieuaspecten (onder subparagrafen 3.3.2 tot en met 3.3.5) en waterparagraaf (3.3.8) is het onderzoek “Wijziging bestemmingsplan Avantis te Heerlen, Quicksan milieuaspecten” (rapp.nr. 20110446-02, d.d. 2 september 2011) uitgevoerd door bureau Cauberg-Huygen. Deze rapportage is als separate bijlage 3 bij deze toelichting is gevoegd. In de genoemde subparagrafen wordt steeds verwezen naar deze rapportage.

3.3.2 Bodem

Ten behoeve van het vigerend bestemmingsplan Avantis is de bodemkwaliteit beoordeeld en afgewogen in relatie tot het vastgesteld grondgebruik. In de periode tussen 1997 en heden hebben geen activiteiten plaatsgevonden die mogelijk tot verontreiniging van de bodem hebben geleid (bijvoorbeeld tijdelijke opslag grond e.d.). De niet-ontwikkelde terreindelen zijn nog steeds groen. Geconcludeerd wordt dat de bodemkwaliteit niet gewijzigd is ten opzichte van de situatie bij vaststelling van het vigerend bestemmingsplan. Op basis van de toegelaten bestemmingen binnen het voorliggende bestemmingsplan wordt beoordeeld dat de vastgestelde bodemkwaliteit dit mogelijk maakt.

Uit bovenstaande volgt dat het milieuaspect bodemkwaliteit geen belemmeringen vormt voor de voorgenomen actualisering van het bestemmingsplan Avantis te Heerlen.

3.3.3 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 geluidsbronnen 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 geluidbronnen 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’.

Bedrijfslawaai

Het vigerend bestemmingsplan maakt de realisatie van de daarin opgenomen bedrijfscategorieën met bijbehorende geluidemissie mogelijk. Op het Nederlands grondgebied wordt onderscheid gemaakt in de deelbestemmingen:

- GE1: Bedrijven (logistiek/distributie, lichte industrie);
- GE2: Bedrijven (hightech, onderzoek en ontwikkeling en bijbehorende bureaus);
- GE3: Bedrijven ((hightech, onderzoek en ontwikkeling), dienstverlenende bedrijven, zelfstandige bureaus, andere ondernemingen en detailhandel (beperkt mogelijk).

In de ‘Voorschriften deel uitmakende van het bestemmingsplan nr. 800 Grensoverschrijdend bedrijventerrein GOB Aken-Heerlen’ worden per deelbestemming GE1, GE2 of GE3 de toegelaten bedrijven nader gespecificeerd. In bijlage 1 van bovengenoemde voorschriften is een genummerde



lijst met bedrijven toegevoegd. Uitgaande van de nummering in deze lijst geldt dat de volgende bedrijven zijn toegelaten conform het vigerend bestemmingsplan:

- GE1: 156, 161, 181, 182, 184, 188-191, 194-196 (en andere bedrijvigheid die eventueel bij uitzondering zijn toegelaten);
- GE2: 192 (en kantoren als ondergeschikt onderdeel);
- GE3: 180, 191, 192 (en andere bedrijvigheid mits voldaan is aan bijkomend voorwaarden).

Op basis van deze toelichting is de overeenkomstige milieucategorie conform de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' bepaald. De in het onderzoek gebruikte categorisering gaat uit van een maximale hinderafstand van 300 meter (categorie 4.2). In het bestemmingsplan zullen echter alleen bedrijfsactiviteiten in de categorieën tot en met 4.1 worden toegestaan.

Conform de systematiek van de VNG-publicatie 'Bedrijven milieuzonering' wordt beoordeeld dat de akoestische kwaliteit in de directe omgeving van het bestemmingsplangebied onveranderd blijft indien bij wijziging van het bestemmingsplan dezelfde milieucategorieën als maximaal toelaatbaar worden gesteld.

Opmerking: In de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Bovenstaand zijn de maximaal toegelaten milieucategorieën genoemd met betrekking tot de wijziging van het bestemmingsplan Avantis. Hiermee is tevens een beoordeling uitgevoerd op vlak van bovengenoemde aspecten geur, stof en gevaar.

Wegverkeerslawaaï

In het onderzoek van Cauberg-Huygen is nog uitgegaan van de mogelijke vestiging van het Cardio Vasculair Centrum (CVC) op Avantis. Recent is echter het besluit genomen dat het CVC niet op Avantis zal worden gerealiseerd. Aangezien het CVC de enige geluidgevoelige functie zou zijn op het bedrijventerrein, is een beschouwing van het wegverkeerslawaaï ten behoeve van dit plan niet meer aan de orde.

3.3.4 Externe veiligheid

Risicobenadering externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving als gevolg van gebruik en opslag van gevaarlijke stoffen bij bedrijven, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het water, het spoor, door de lucht 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 groepsrisico (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

De volgende wet- en regelgeving is van belang bij de verschillende aspecten van externe veiligheid:

- risicovolle bedrijven: Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi);
- transport gevaarlijke stoffen: Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen 2010;



- buisleidingen: Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling
- externe veiligheid buisleidingen (Revb);
- hoogspanningskabels: 'Advies met betrekking tot hoogspanningslijnen'.

Voor het voorliggende plangebied zijn transport van gevaarlijke stoffen en transport door buisleidingen relevant.

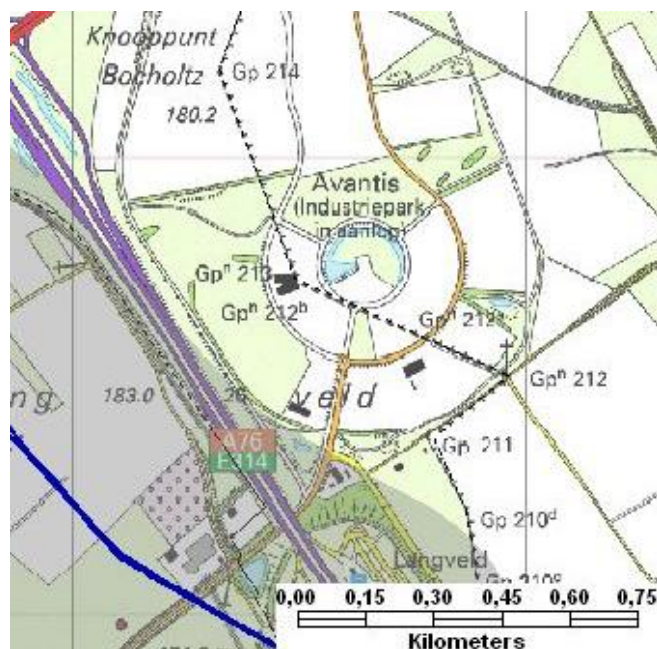
Transport gevaarlijke stoffen

De autosnelweg A76 en de stadsautoweg N281 zijn op een afstand kleiner dan 200 meter van het plangebied gesitueerd. Op grond van de 'Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' dient derhalve het groepsrisico inzichtelijk te worden gemaakt worden. Omtrent de noodzaak tot het uitvoeren van risicoberekeningen heeft telefonisch overleg met de gemeente plaatsgevonden. Op basis van enkele risicoberekeningen in de omgeving is bij de gemeente bekend dat nergens sprake is van een knelpunt omtrent het groepsrisico (groepsrisico niet in de buurt van de oriëntatiewaarde). De gemeente heeft in dit kader aangegeven dat het groepsrisico enkel kwalitatief behoeft te worden onderbouwd. In deze nadere onderbouwing dient ingegaan te worden op de aanwezige functies en te verwachten personendichtheden.

In dit onderzoek was uitgegaan van een worst-case benadering (want ook bij dit onderzoek ging men uit van een mogelijke vestiging van het CVC, dat een toename van het aantal personen met zich mee zou brengen waarvoor een verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk zou zijn). Nu de vestiging van het CVC de baan is, blijft de bestaande situatie van kracht en is geen sprake van een toename van de personendichtheden ten opzichte van de bestaande planologische situatie.

Transport door buisleidingen

Op basis van de Risicokaart is gebleken dat in en in de omgeving van het plangebied twee hogedrukgasleidingen van de Gasunie zijn gesitueerd. Op basis van de beschikbare gegevens van deze leidingen (leiding A-578-KR-199 en A-645-KR-033, beide: uitwendige diameter 914 mm, werkdruk 66,2 bar) bedraagt het invloedsgebied van de leidingen 430 meter (1% letaliteitsgrens). Het bestemmingsplan is net binnen deze zone gesitueerd, zie onderstaande figuur (grijs gebied).



Indien binnen deze zone van het bestemmingsplan het verblijf van personen mogelijk is (bestemming anders dan een verkeer/parkeer of groenvoorziening) dient op grond van het Besluit externe veiligheid Buisleidingen (BevB) het groepsrisico inzichtelijk gemaakt te worden en dient het groepsrisico (beperkt) verantwoord te worden. Op basis van de verbeelding bij dit plan kan worden

geconstateerd dat dit gebied volledig bestemd is als 'Groen'. Het oprichten van gebouwen ten behoeve van het verblijf van mensen is binnen deze bestemming niet toegestaan. Risicoberekeningen (CAROLA) en een verantwoording van het groepsrisico zijn derhalve niet noodzakelijk. Het aspect externe veiligheid is hiermee voldoende onderzocht en levert geen beperkingen op voor het onderhavige bestemmingsplan.

3.3.5 Luchtkwaliteit

Om de voorgenomen wijziging van het bestemmingsplan te kunnen realiseren dient het bevoegd gezag de luchtkwaliteitsaspecten die samenhangen met het plan in acht te nemen. Dit betekent dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit die samenhangen met het beoogde gebruik van het plangebied getoetst dienen te worden aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. Behalve de wettelijke toets dient het bevoegd gezag ook een belangenafweging te maken met betrekking tot alle relevante milieuaspecten waaruit volgt of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit is het in dit kader relevant hoe de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de omgeving van het plangebied zich verhouden tot de grenswaarden voor deze stoffen uit de Wet luchtkwaliteit.

Wetgeving

Op 15 november 2007 is een wijziging van de Wet milieubeheer (Wm) van kracht geworden. In hoofdstuk 5 is titel 2 luchtkwaliteitseisen ingevoegd (ook 'Wet luchtkwaliteit' genoemd). Gelijktijdig zijn de volgende besluiten en regelingen van kracht geworden:

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

Deze nieuwe 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 er toe leiden dat het aantal blootgestelden met een verhoogde gevoeligheid toeneemt. Dit Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) van 15 januari 2009 (in werking met ingang van 16 januari 2009) 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. In het Besluit is aangegeven dat moet worden onderzocht of op een locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden indien de locatie:

- is gelegen binnen 300 meter vanaf Rijkswegen (wegen in beheer van het Rijk);
- is gelegen binnen 50 meter vanaf de rand van een provinciale weg (wegen in beheer bij de provincie).

De beoogde ontwikkeling betreft geen gevoelige bestemming en valt derhalve buiten het bereik van het Besluit gevoelige bestemmingen.

Niet in betekende mate (NIBM)

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip 'niet in betekende 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 betekende 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.

Plangebied: niet in betekenende mate

In de onderhavige situatie zijn zowel in de situatie met autonome ontwikkeling van het bedrijventerrein als in de situatie met ontwikkeling conform de voorgenomen wijzigingen de verkeersaantrekkende werking van bedrijven en emissies van bedrijfsactiviteiten bepalend voor de effecten op de luchtkwaliteit. De omvang van deze effecten hangt sterk samen met specifieke aard en omvang van de bedrijven die zich ter plaatse kunnen vestigen. Indien de verschillende versies van het bestemmingsplan – zoals in de onderhavige situatie het geval is – ruimte laten voor meerdere soorten bedrijvigheid dient voor het bepalen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit per situatie uitgegaan te worden van (kentallen voor) de emissie en verkeersproductie voor de maatgevende bedrijfscategorie.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in een uitbreiding van het bedrijventerrein (geen extra hectares). Uitgangspunt is tevens dat geen verruiming van de maximaal toegestane bedrijfscategorie ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan wordt toegestaan (hetgeen evenmin het geval is). Gelet op het voorgaande is derhalve niet aannemelijk dat het bestemmingsplan leidt tot (in betekende mate) verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de luchtkwaliteit bij ontwikkeling van het bedrijventerrein op basis het vigerende bestemmingsplan. Geconcludeerd wordt dat de luchtkwaliteitseisen zoals aangegeven in artikel 5.16 lid 1 b onder 1 Wet Milieubeheer geen belemmering vormen voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

Plangebied: heersende en toekomstige luchtkwaliteit

In het bovenstaande is gemotiveerd dat, gezien de aard van de wijzigingen, geen significante wijziging van de luchtkwaliteit te verwachten is ten opzichte van de situatie bij autonome ontwikkeling van het bedrijventerrein. In het kader van de ruimtelijke belangenafweging is naast dit relatieve effect ook de absolute milieukwaliteit relevant: heersende en toekomstige concentraties luchtverontreinigende stoffen binnen en in de omgeving van het plangebied.

Een indicatie voor de luchtkwaliteit in de omgeving van het plangebied vormen de in het kader van het NSL uitgevoerde berekeningen met de Monitoringstool. De Monitoringstool geeft inzicht in de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in de directe omgeving van het bestemmingsplan gebied rekening houdend met heersende en toekomstige achtergrondconcentraties en verkeersstromen. Uit de meest recente (openbare) versie van de monitoringstool volgt dat de luchtkwaliteit op maatgevende rekenpunten in de omgeving van het bestemmingsplan ruimschoots beneden de geldende grenswaarden voor fijn stof en NO₂ liggen; tenminste 13 µg/m³ onder de grenswaarde voor NO₂ in 2015 en 7 µg/m³ onder de grenswaarde voor fijn stof in 2011. Uit de meest recente actualisatie van de Monitoringstool (november 2011) volgt dat de grenswaarden voor NO₂ en fijn stof in 2011 en 2015 ruimschoots worden gerespecteerd. Hiermee staat vast dat dit ook het geval is in 2013 (het jaartal waarin voor de Parkstadgemeenten geldt dat voor de parameter NO₂ moet worden voldaan aan de Wet milieubeheer). Dit betreffen rekenpunten direct langs de verkeerswegen A76, N281 en de toekomstige Buitenring. De marges tussen de concentraties luchtverontreinigende stoffen en de grenswaarden voor de betreffende stoffen zijn binnen het bestemmingplan (dat op ruimere afstand van wegen is gelegen dan de voornoemde rekenpunten) naar verwachting nog groter.

Een gedetailleerd beeld van de luchtkwaliteit binnen en in directe omgeving van het plangebied bij volledige ontwikkeling van het bedrijventerrein conform het voorliggende bestemmingsplan kan worden verkregen door het uitvoeren van een gedetailleerd onderzoek.



Voor de nadere beeldvorming is in de voorliggende quickscan bepaald bij welke toekomstige verkeersproductie van het bedrijventerrein grenswaardenoverschrijdingen zijn uit te sluiten. Uitgangspunt hierbij is dat het verkeer van en naar het bedrijventerrein bepalend is voor de gevolgen voor de luchtkwaliteit en niet de bedrijfsmatige activiteiten binnen de inrichtingen. Uitgaande van een (worstcase) marge van $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor fijn stof en $13 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 worden grenswaarden nog gerespecteerd bij een verkeersproductie van 1,8 miljoen voertuigbewegingen per jaar (1,4 miljoen personenauto's en 0,4 miljoen zware vrachtwagens per jaar).

3.3.6 Archeologie

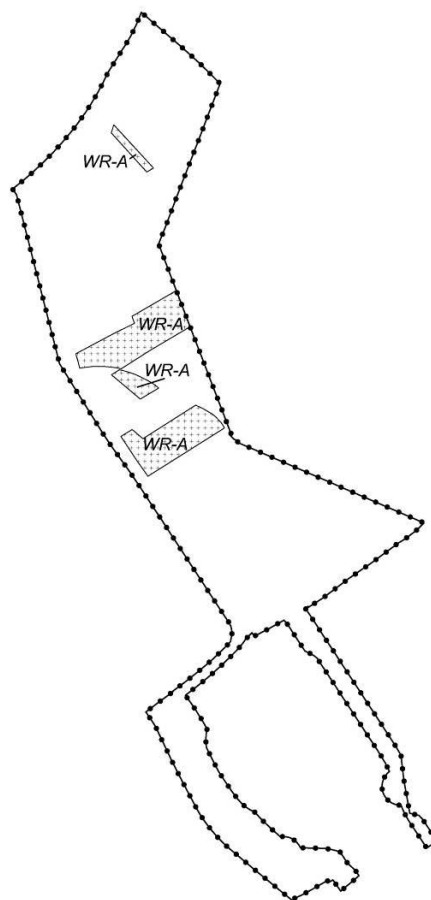
De Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) is op 1 september 2007 in werking getreden. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta. De wet is een raamwet, die regelt hoe Rijk, provincies en gemeenten bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem. De gemeenten zijn in deze wet tot bevoegd gezag aangewezen.

Plangebied: veel archeologische onderzoek uitgevoerd

Het gehele plangebied heeft een middelhoge en (grotendeels) hoge archeologische verwachtingswaarde. Uit overleg met het bevoegd gezag (de gemeente Heerlen) is gebleken dat in het kader van de voorbereidingen op de ontwikkeling van bedrijventerrein Avantis het grootste gedeelte van het bedrijventerrein (zowel het Nederlandse als het Duitse deel) archeologisch is onderzocht. In totaal zijn 74 hectare door middel van oppervlaktekartering en een kleine 30 hectare door middel van booronderzoeken archeologisch onderzocht. De hoge archeologische waarde die aan het gebied is toegeschreven is juist gebleken ten aanzien van de prehistorische bewoningssporen. Echter, de verwachte Romeinse nederzetting is niet aangetroffen. Uit de onderzoeken komen drie aandachtsgebieden naar voren, waarvan één op Nederlands grondgebied en twee op Duits grondgebied. Deze aandachtsgebieden laten een globale verspreiding van vondsten (vuurstenen artefacten en aardewerk) zien. Dit vondstbeeld reflecteert vermoedelijk prehistorische activiteiten in de direct omgeving van huisplaatsen of nederzettingen.

Binnen de drie aandachtsgebieden zijn vier vindplaatsen aangewezen (alle op Duits grondgebied) waar nader onderzoek door middel van proefsleuven wordt aanbevolen. Voor het Nederlandse deel van het bedrijventerrein gelden *geen aanvullende onderzoeksverplichtingen*. Wel dienen de nog niet onderzochte gebieden binnen het plangebied te worden beschermd middels een dubbelbestemming Waarde-Archeologie (WR-A). Hierin is in dit plan voorzien. Het betreft de nevenstaande locaties in het plangebied.

Deze bescherming houdt in dat bij het indienen van bouwplannen, waarbij onder andere de grond dieper dan 0,30 meter wordt geroerd, een inventariserend en verkennend archeologisch vooronderzoek moet worden verricht, dat op basis van een door het bevoegd gezag goedgekeurd programma van eisen moet worden uitgevoerd.



3.3.7 Ecologie

Zorg voor alle inheemse planten- en diersoorten en voor de natuurlijke rijkdommen van gebieden wordt gegarandeerd door de naleving van de wet- en regelgeving ten aanzien van natuur en milieu. De instrumenten die deze bescherming mogelijk maken zijn op Europees niveau vertaald in Natura 2000. De Europese Habitatrichtlijn en de Europese Vogelrichtlijn zijn in Natura 2000 opgenomen. De Europese wetgevingen zijn in Nederland vertaald in de Flora- en faunawet voor de soortbescherming en in de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 voor de gebiedsbescherming. Nederland heeft daarmee de Europese wetgeving in de nationale wetgeving verankerd. Door voorafgaand aan een (bouw)project of ruimtelijke ontwikkeling rekening te houden met het eventueel voorkomen van beschermde en/of zeldzame planten- en diersoorten kan effectief worden omgegaan met de aanwezigheid van een beschermde soort.

Quickscan natuurwetgeving en natuurtoets

Door ARCADIS Nederland BV is een "Quickscan natuurwetgeving herziening bestemmingsplan Avantis" (rapp.nr. B02043.000157.0100, d.d. 29.02.2012) uitgevoerd, gevolgd door de "Natuurtoets bestemmingsplanherziening Avantis GOB" (rapp.nr. B020243. 000157.0300, d.d. 15.06.2012). Het doel van het onderzoek is te achterhalen of de beperkte bestemmingsplanherziening mogelijk is binnen de indertijd verleende ontheffing op grond van de Flora- en faunawet en bijbehorende natuurcompensatie. Daarbij dient rekening te worden gehouden met het feit dat het bedrijventerrein slechts voor een beperkt deel is uitgegeven en nog een groen karakter heeft met bijbehorende natuurwaarden. Het noordelijke deel is nog in agrarisch gebruik.

Invloed op Natura2000-gebieden

Rechtstreekse aantasting van natuurgebieden (Ecologische Hoofdstructuur en/of Natura2000-gebieden) is niet aan de orde. Aangezien de betreffende bestemmingsplanwijziging niet zal leiden tot wijziging van de automobilititeit ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling, is geen sprake van toename van stikstofdepositie. Daarmee kunnen effecten op Natura2000-gebieden als gevolg van externe werking ook worden uitgesloten.

Veldonderzoek

Tijdens het oriënterend veldbezoek op 22 augustus 2011 heeft ARCADIS de geschiktheid van het plangebied op de mogelijke aanwezigheid van beschermde natuurwaarden onderzocht. De belangrijkste bevinding uit dit veldonderzoek is, dat er zich een belopen bijburcht van de Das bevindt in het bosperceel langs de N281 op het Nederlandse deel van het bedrijventerrein. Hierdoor is de noodzaak tot het uitvoeren van nader onderzoek aanwezig.

De bloemrijke graslanden op het niet gerealiseerde deel van de Avantisallee en de parkzone aan de zuidzijde hebben een uitgesproken schraal karakter. Op basis hiervan zal ook rekening gehouden moeten worden met de mogelijke aanwezigheid van Levendbarende hagedis (tabel 2: beschermde soort). Nader veldonderzoek naar het voorkomen van deze soort, maar ook naar de aanwezigheid van beschermde flora is nodig.

Uit de quickscan blijkt verder dat invulling van het bedrijventerrein niet hoeft te leiden tot overtreding van verbodsartikelen uit de Flora- en faunawet. Met uitzondering van de Das zijn voor alle soorten mitigerende maatregelen mogelijk met betrekking tot de ingrepen, waarmee overtreding van de Flora- en faunawet kan worden voorkomen. Voor de Das is het noodzakelijk eerst nader onderzoek uit te voeren naar de status van de burcht en het belang van het bedrijventerrein als leefgebied.

Vervolgonderzoek Das

Uit het vervolgonderzoek blijkt het volgende:

De burcht aan de westzijde van het terrein betreft een bijburcht die op dit moment niet actief wordt belopen. Het betreft daarmee een onregelmatig belopen bijburcht;



De kraam- en hoofdburcht ligt ten oosten van het Avantis-terrein op Duits grondgebied. Gezien de aangetroffen sporen en de ligging van de bijburcht binnen het uitloopegebied van deze hoofdburcht is het aannemelijk dat de bijburcht behoort bij deze dassenfamilie.

Het Nederlandse deel van Avantis ligt geheel binnen het uitloopegebied van het leefgebied van de dassenfamilie oostelijk van Avantis.

Geconcludeerd wordt dat de bestemmingsplanherziening leidt tot verstoring van een bijburcht, aantasting van de migratiemogelijkheden binnen het leefgebied van de Das en tot het verdwijnen van een deel van het uitloopegebied van de Das. De effecten van verstoring van de bijburcht en aantasting van de migratiemogelijkheden dienen voorkomen te worden door het nemen van mitigerende maatregelen.

Vervolgonderzoek Levendbarende hagedis

Uit dit onderzoek blijkt dat de Levendbarende hagedis niet is aangetroffen binnen het plangebied. Op basis hiervan kan worden uitgesloten dat het plangebied op dit moment primair leefgebied is voor de Levendbarende hagedis.

Vervolgonderzoek beschermde planten

Tijdens het vervolgonderzoek is Veldsalie aangetroffen op meerdere plaatsen in de als bloemrijk grasland beheerde percelen. Veldsalie is beschermd in het kader van tabel 2 van de Flora- en faunawet. Daarnaast is Grote kaardenbol aangetroffen in het plangebied. Deze soort is beschermd in tabel 1 van de Flora- en faunawet.

Ten aanzien van de Veldsalie dient te worden voorkomen dat groeiplaatsen in het geding zijn als gevolg van bedrijfsactiviteiten. Dit is geregeld via het bestemmingsplan door de keuze van de bestemming 'Groen' te hanteren ter plekke van de verschillende groeiplaatsen. Binnen deze bestemming zijn geen bedrijfsactiviteiten toegestaan.

Ten aanzien van de Grote kaardenbol dient getracht te worden de standplaats van de soort te behouden. Overige inspanningen zijn niet nodig, omdat de landelijke staat van instandhouding van de soort niet in het geding komt.

Landschapsplan en tevens uitwerking mitigatie natuurwaarden Avantis

Naar aanleiding van de noodzaak tot het treffen van mitigerende maatregelen voor de Das in een landschapsplan opgesteld voor het Nederlandse deel van Avantis. In dit 'Landschapsplan en tevens uitwerking mitigatieplan voor: Bestemmingsplanherziening Avantis, Heerlen' (Bureau VERBEEK, rapportnummer HE-215.201, d.d. 13.09.2012) is de mitigatie voor de Das samen met de ontwikkeling van de groenstructuur uitgewerkt tot een integraal samenhangende landschappelijke inpassing van het totale bedrijventerrein Avantis.

Dassenpopulatie in groter verband

De dassenpopulatie rondom Avantis beperkt zich niet tot de dassenfamilie oostelijk van het bedrijventerrein op Duits grondgebied. Zowel zuidelijk als noordelijk van het bedrijventerrein bevinden zich dassenburchten, zodat het bedrijventerrein een duidelijke rol speelt in de uitwisseling tussen de verschillende dassenfamilies en migratiemogelijkheden via de groenstructuur van Avantis in stand gehouden dienen te worden. Dit vraagt binnen het Nederlandse deel van Avantis tevens om het treffen van maatregelen om de oversteekbaarheid van de wegen te verbeteren. Dit betreft de Stevensweg en de op- en afrit naar de A76. Onder de A76 zelf is reeds een faunapassage aanwezig, gelegen direct naast de Stevensweg.

Beperkende factoren voor realisatie van mitigerende maatregelen

Bij het uitvoeren van mitigerende maatregelen voor de Das dient rekening gehouden te worden met zowel de oude Stevensweg die langs de westzijde van de bedrijfspercelen is gelegen als kabels en leidingen die zich in de berm oostelijk van de weg bevinden.



De oude Stevensweg vormt de voormalige verbindingsweg tussen Bocholtz en Heerlen, voordat de Avantisallee werd aangelegd. Gezien de aard van de bedrijven die zich kunnen vestigen op Avantis is het wenselijk deze weg in stand te houden als calamiteitenroute en/of als route voor bijzonder transport. De aanwezigheid van kabels en leidingen in de berm aan de oostzijde van de weg geeft beperkingen ten aanzien van ingrepen in de groenstructuur.

Mitigerende maatregelen Das

De effecten van verstoring van de bijburcht en aantasting van migratieroutes kunnen voorkomen worden door het nemen van de volgende maatregelen:

- Het aanbrengen van een afschermdende groene wal met struikbeplanting langs het bedrijventerrein aan de zijde van de bijburcht. De struikbeplanting dient groenblijvende planten te bevatten zoals Hulst. De afmeting van de wal dient minimaal 2 meter hoog en 6 meter breed te zijn en is gelegen langs het bosperceel met de bijburcht, zodanig dat nog in ieder geval 1 rijstrook van de oude Stevensweg beschikbaar blijft als calamiteitenroute.
- Het aanbrengen van een vorm van afscherming tussen de bedrijfsperven en de groenzone, door bijvoorbeeld de toepassing van een zogenaamde 'greenwall', het planten van een haag, of het doorzetten van de reeds aanwezige singelbeplanting. De beplanting dient ook hier groenblijvende beplanting te bevatten. De noodzaak tot het toepassen van een afscherming is overigens afhankelijk van het type bedrijvigheid dat zich vestigt. Bij bedrijven met externe werking (licht, geluid, geur) is afscherming noodzakelijk, terwijl dit bijvoorbeeld voor kantoorgebouwen niet nodig is.
- Het gebruiken van afgeschermd verlichting, die geen uitstraling heeft naar de percelen met de bestemming 'Groen'.

Op voornoemde wijze blijven de migratiemogelijkheden voor de Das gewaarborgd. Om de uitwisseling tussen de verschillende dassenpopulaties in stand te kunnen houden, ook bij een volledig ingericht Avantis, is het noodzakelijk om in ieder geval aan de Nederlandse kant van de grens ontsnipperende maatregelen te treffen. Gezien de grote hoeveelheid waterbuffers op Avantis is het wenselijk ervoor te zorgen dat ontsnipperende maatregelen niet alleen voor de Das functioneel zijn, maar tevens voor de soortgroep amfibieën. Om die reden dient ter hoogte van het viaduct in de A76 en drietal kleine faunatunnels te worden aangebracht, onder de Stevensweg bij de aansluiting met de oude Stevensweg, onder op- en de afrit van de A76. Zo blijft uitwisseling tussen populaties aan weerszijden van de A76 mogelijk, ook nadat het bedrijventerrein volledig is ingericht en de oprit naar de A76 is aangelegd.

Door het verdwijnen van het deel van het uitloophed van de Das komt het functioneren van het leefgebied niet in gevaar, aangezien het primaire leefgebied niet wordt aangetast als gevolg van de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Indien de aanbevolen mitigerende maatregelen worden opgenomen in de bestemmingsplanregeling en goed worden uitgevoerd, dan is geen sprake van overtreding van de Flora- en faunawet en is een ontheffingsprocedure niet aan de orde.

Landschapsplan

Doelstelling voor Avantis is het behouden en het versterken van de groene en landschappelijke kwaliteit op basis van de gewijzigde functionele indeling van het bedrijventerrein en rekening houdend met de bijburcht en de migratieroutes van de Das. Het behouden van eenheid tussen het Nederlandse en het Duitse deel van Avantis is daarbij leidend.

Het landschapsplan voor het Nederlandse deel bestaat uit een drietal thema's:

1. *Afscherming bijburcht*: zoals hiervoor reeds is aangegeven wordt ter hoogte van de bosperceel een wal aangelegd die dient als afscherming van de bijburcht;



2. *Inrichting westhoek Avantis*: Op basis van het originele plan voor de ontwikkeling van de groenstructuur van Avantis is een geactualiseerde versie gemaakt. Daarbij is enerzijds de vormtaal van de parkzones van Avantis gebruikt en anderzijds gekozen voor een inrichting die bijdraagt aan de foerageermogelijkheden voor Dassen aan de westzijde van Avantis. Zo bestaan de ovale bospercelen uit Ratelpopulieren, Zoet kersen en Zomereiken, terwijl daaromheen een raster met verspreid staande fruitbomen is voorzien. Daarnaast is voorzien in de aanleg van een poel/hemelwaterbuffer die kan bijdragen aan de aanwezigheid van een stabiele populatie amfibieën op Avantis, doordat deze poel/hemelwaterbuffer op ruime afstand van de eigenlijke bedrijfspercelen wordt aangelegd.
3. *Afscherming bedrijfspercelen*: Zoals voorgesteld in relatie tot de Das is het wenselijk om een vorm van afscherming aan te brengen tussen een bedrijfsperceel en de omliggende groenzone. Doordat het niet mogelijk is om de structuur van houtkanten aan de zuidzijde van Avantis door te zetten aan de westzijde wordt voorgesteld om hier een haag aan te brengen bestaande uit inheems haagplantsoen gedomineerd door Hulst en Beuk, zodat het achterliggende bedrijfsperceel het gehele jaar door zoveel mogelijk aan het oog onttrokken is. Mocht het vanwege de geluidsemissie noodzakelijk zijn geluidwerende voorzieningen toe te passen, dan is het wenselijk om een 'greenwall' te plaatsen. Dit draagt bij aan de continuïteit van de groenstructuur langs de westzijde van de bedrijfspercelen en sluit aan bij de houtkanten langs het zuidelijke deel van Avantis.

De twee genoemde rapportages (quickscan en natuurtoets) van ARCADIS zijn als separate bijlagen 1 en 2 bij deze toelichting gevoegd. Het landschapsplan van bureau VERBEEK is als separate bijlage 5 bij deze toelichting gevoegd.

3.3.8 Waterparagraaf

De watertoets is een procesinstrument dat als doel heeft te komen tot een betere inbreng van waterspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De kern bestaat uit een set van procedure afspraken, vormvereisten en inhoudelijke aandachtspunten en wordt toegepast binnen de bestaande procedures en regelgeving.

Voor initiatiefnemers van ruimtelijke plannen en besluiten, met name gemeenten en waterschappen, is het van belang om te weten dat de provincie toeziet of in ruimtelijke plannen en besluiten aan de watertoets gevolg wordt en is gegeven. De watertoets is van toepassing op bestemmingsplannen projectbesluiten (grotere projecten). De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dient in principe de watertoets uit te voeren en de uitkomsten daarvan aan te geven in een waterparagraaf. De waterhuishoudkundige aspecten omvatten onder meer veiligheid voor water, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging.

Waterbeheerplan Waterschap Roer en Overmaas 2010-2015

De gemeente Heerlen valt in de zin van wateraangelegenheden binnen de Keur van het Waterschap Roer en Overmaas. Het Waterbeheersplan Waterschap Roer en Overmaas 2010–2015 is het centrale beleidsplan van het Waterschap. Het bevat de beleidsvoornemens voor de periode 2010–2015. Daarnaast wordt een globale doorkijk geboden naar de verdere toekomst. In het waterbeheerplan zijn onder andere de richtlijnen opgenomen voor het omgaan met hemelwater binnen een plangebied.

De volgende uitgangspunten van het Waterschap zijn van belang:

- streven naar 100% niet aankoppelen van het verhard oppervlak;
- retentievoorzieningen dienen gedimensioneerd te worden op 35 mm neerslag in 45 minuten (herhalingsdij van T=25 jaar);



- doorkijk naar de situatie bij een herhalingsjijd van T=100 jaar uitgaande van 45 mm neerslag gedurende 30 minuten. In een dergelijke situatie mogen ter plaatse van infrastructuur en bebouwing geen problemen ontstaan;
- voldoende ruimte in het plan om retentie- en infiltratievoorzieningen te realiseren;
- retentieruimte dient na 24 uur weer volledig beschikbaar te zijn, dus een gedoseerde leegloop naar oppervlaktewater;
- het gebruik van uitlogende materialen/chemische bestrijdingsmiddelen/strooizout alsmede het wassen van auto's op straat is binnen het plan niet toegestaan.

Watertoets

Conform het stroomschema van het Waterschap Roer en Overmaas dienen bestemmingsplannen te worden ingediend bij het watertoetsloket indien deze gelegen zijn in het rivierbed van de Maas, een grondwaterbeschermingsgebied of een droogdal/holle weg of in de directe nabijheid van een zuiveringstechnisch werk, een waterkering/kade of een watergang. Als daarnaast geen lozing op het oppervlaktewater plaatsvindt en de toename van verharding kleiner is dan 2.000 m² hoeft geen watertoets te worden doorlopen. In de voorliggende situatie is sprake van een bestaand bedrijventerrein, dat door eerder in deze toelichting genoemde omstandigheden tot op heden slechts beperkt ontwikkeld is. Het beoogde en op basis van de voorschriften toegestane bebouwde oppervlak is bij lange na niet benut. Er is wel een volledig watersysteem ontwikkeld passend bij een volledig ontwikkeld en operationeel bedrijventerrein. De opzet en werking van dit systeem wordt hierna kort besproken.

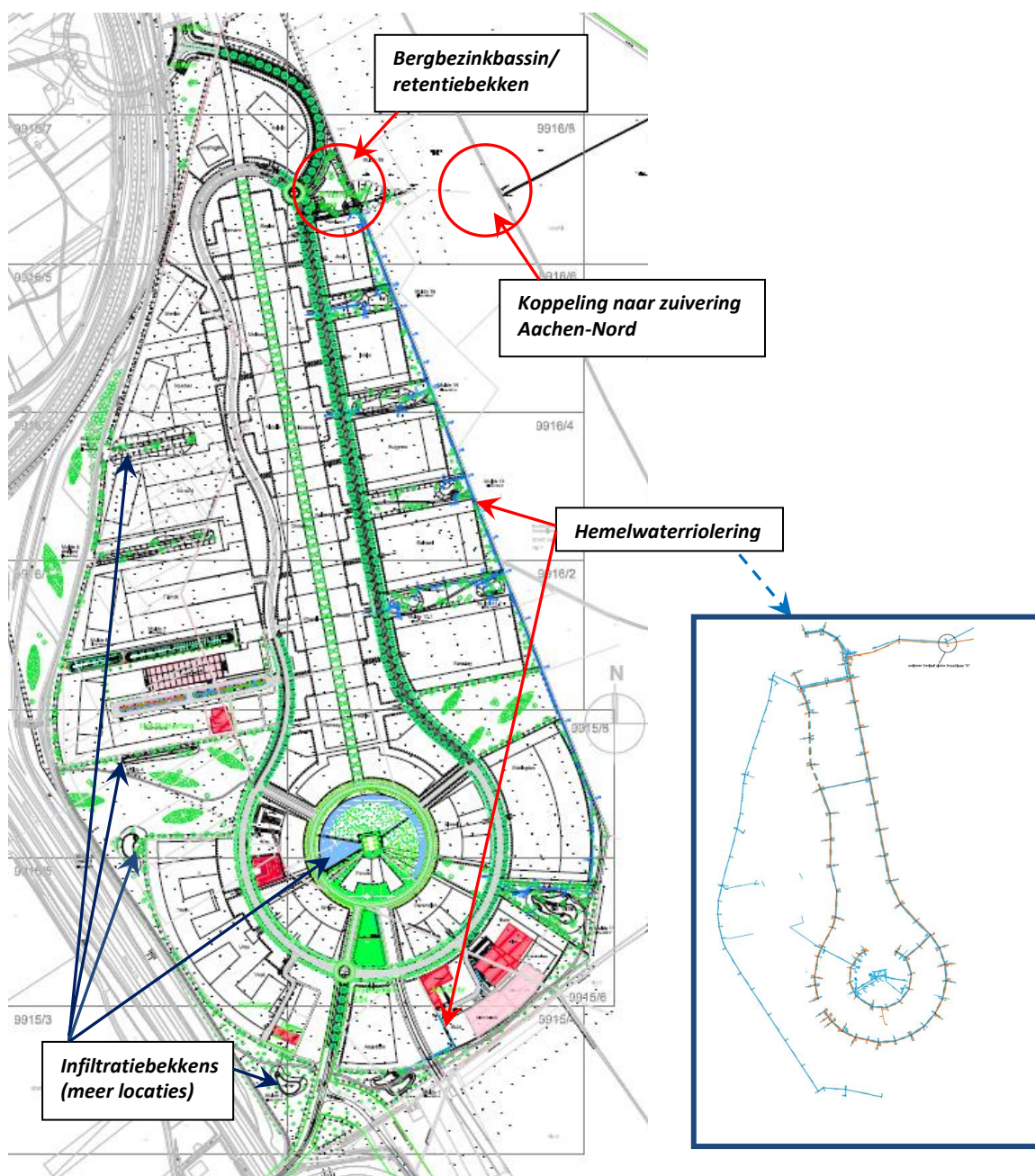
Plangebied: volledig ontwikkeld watersysteem

Het ontwateringssysteem voor het gehele bedrijventerrein Avantis (dat wil zeggen het Nederlandse en het Duitse deel van het bedrijventerrein) is ontworpen als een verbeterd gescheiden stelsel, waarin verschillende methodes zijn toegepast voor de verwerking van afvalwater, vuil hemelwater en schoon hemelwater:

- *afvalwater* wordt via een apart rioleringsstelsel direct afgevoerd naar de zuiveringsinstallatie Aachen-Nord;
- *vuil hemelwater* (afkomstig van o.a. wegen en parkeerterreinen) wordt centraal gebufferd in het bergbezinkbassin/retentievoorziening aan de noordzijde van het plangebied en geknepen afgevoerd naar Duitsland;
- *schoon hemelwater* (bijvoorbeeld afkomstig van daken) wordt in infiltratiebekkens in de naastgelegen groenstroken opgevangen en geïnfiltreerd.

Op onderstaande afbeelding is de positionering van de watersystemen aangeduid:





Het huidige ontwateringssysteem is berekend op het verharde bodemoppervlak zoals voorzien in het tot de inwerkingtreding van het voorliggende bestemmingsplan geldende bestemmingsplan (hierna: het 'oude bestemmingsplan' genoemd).

In het oude plan (zie toelichting oude plan, pagina 56) werd uitgegaan van 70 hectare uitgeefbaar terrein voor het gehele bedrijventerrein (Duits en Nederlands deel samen). Hiervan zou ongeveer 50% bebouwd kunnen worden; dit resulteert in een bebouwd oppervlak van 35 hectare. Daarbij zou het terrein tot totaal circa 80% verhard kunnen worden (inclusief bebouwing). Dit resulteert in een bebouwd en/of verhard oppervlak van 56 hectare. Op basis hiervan is het watersysteem voor het gebied ontworpen.



In het huidige stedenbouwkundig plan is voor het gehele bedrijventerrein eveneens uitgegaan van een uitgeefbaar oppervlak van 70 hectare, waarvan 42 hectare op Duits en 28 hectare op Nederlands grondgebied. Hiervan kan 80% bebouwd worden, derhalve 56 hectare. Verharding mag overal binnen het uitgeefbaar terrein worden gerealiseerd. Dit resulteert in een bebouwd en/of verhard oppervlak van 70 hectare (maximaal).

In het verschil van 14 (70-56) hectare in verharding/bebouwing ten opzichte van het oude plan wordt, anders dan in het oude plan, als volgt voorzien. Bij aanvragen voor een omgevingsvergunning door initiatiefnemers dienen deze in het kader van het gemeentelijk waterbeleid infiltratie- en/of retentievoorzieningen te realiseren op eigen terrein ten behoeve van de afkoppeling van hemelwater. Hiermee wordt bewerkstelligd dat voldoende infiltratie-/retentiecapaciteit wordt gerealiseerd in verhouding tot de te realiseren bebouwing en/of verharding. Ten tijde van het oude bestemmingsplan had de gemeente nog geen waterbeleid en konden er dienaangaande ook geen eisen worden gesteld. Vandaar dat alle watervoorzieningen in één systeem moesten worden voorzien.

Nieuwe bouwwerken die worden gebouwd binnen de bepalingen van dit bestemmingsplan dienen te voldoen aan (onder meer) de uitgangspunten van Waterschap Roer en Overmaas. Indien bij alle nog te bouwen bouwwerken het afstromend hemelwater wordt vastgehouden op eigen terrein is geen uitbreiding van de afvoercapaciteit van de hemelwaterafvoer nodig.

3.3.9 Kabels en leidingen

Er is in het plangebied één gasleiding van de Gasunie gelegen die van een planologisch-juridische regeling dient te worden voorzien in het bestemmingsplan. Deze gasleiding is gelegen aan de zuidzijde van het plangebied (door het gebied waar de eventueel toekomstige aansluiting op de A76 kan worden gerealiseerd). Er is hiertoe een Klic-melding uitgevoerd bij het Kadaster. De gasleiding is met een beschermingszone van 2 x 5 meter aan weerszijde van de leiding opgenomen als dubbelbestemming op de verbeelding en van een juridische regeling voorzien in de regels.



4 Het bestemmingsplan

In dit hoofdstuk wordt de ruimtelijk-stedenbouwkundige opzet van het bedrijventerrein Avantis besproken. Begonnen wordt met het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan (paragraaf 4.1), dat in de jaren negentig is ontwikkeld. Vervolgens worden in paragraaf 4.2 de aanpassingen van het stedenbouwkundig plan besproken op basis waarvan het bestemmingsplan is geactualiseerd. De vertaling van de ruimtelijk-stedenbouwkundige uitgangspunten in het bestemmingsplan komt in paragraaf 4.3 (hoofddopzet) en 4.4 (bespreking juridische regeling) aan de orde.

4.1 Oorspronkelijk stedenbouwkundig plan (1996)

Oorspronkelijke doelgroepen GOB Avantis

Ten tijde van het ontwikkelen van het stedenbouwkundig plan voor GOB Avantis werd het realiseren van hoogwaardige bedrijventerreinen een belangrijk instrument gevonden om groeiende bedrijven en toekomstbestendige bedrijven aan te trekken en zodoende de werkgelegenheid in de regio voor de toekomst op peil te houden of zelfs te doen toenemen. De destijds beschouwde doelgroep voor het bedrijventerrein was 'bovenregionale, kleinschalige, hoogwaardige en/of lichte bedrijven', waarbij de nadruk ligt op technologisch georiënteerde bedrijvigheid in samenhang met de spin-off effecten van de RWTH in Aken. Een verder invulling van de termen 'bovenregionaal, kleinschalig en hoogwaardig' resulteerde in een doelgroep van research and developmentbedrijven, lichte industrie, kantoorachtige vestigingen gelieerd aan productie- en distributiebedrijven van hoogwaardige producten/componenten en bedrijfsverzamelgebouwen. In de eerste plaats werd gedacht aan kleinschalige productie- en/of distributievevestigingen die vooral gekoppeld zijn aan de elektronicasector, de instrumentencluster, de medisch-farmaceutische industrie. Daarnaast vormden research & development-instellingen en onderzoekslaboratoria een tweede belangrijke doelgroep voor het bedrijventerrein. Uitgangspunt daarbij is in elk geval dat de te vestigen bedrijven niet of slechts beperkt milieubelastend mogen zijn. Daarbij is een maximale hinderafstand van 200 meter als uitgangspunt genomen (dit komt overeen met milieucategorie 4.1 uit de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering (uitgave 2009)').

Een belangrijke troef (zoals toen werd gedacht) van GOB Avantis was de ligging op de grens van twee landen, waardoor ondernemers konden kiezen welke vestigingsplaats in het kader van hun bedrijfsvoering en administratieve constellatie gunstiger was; dit grensoverschrijdende karakter zou aanvullende aantrekkingskracht uitoefenen op internationale bedrijven.

Oorspronkelijke categorisering, segmentering en parcellering

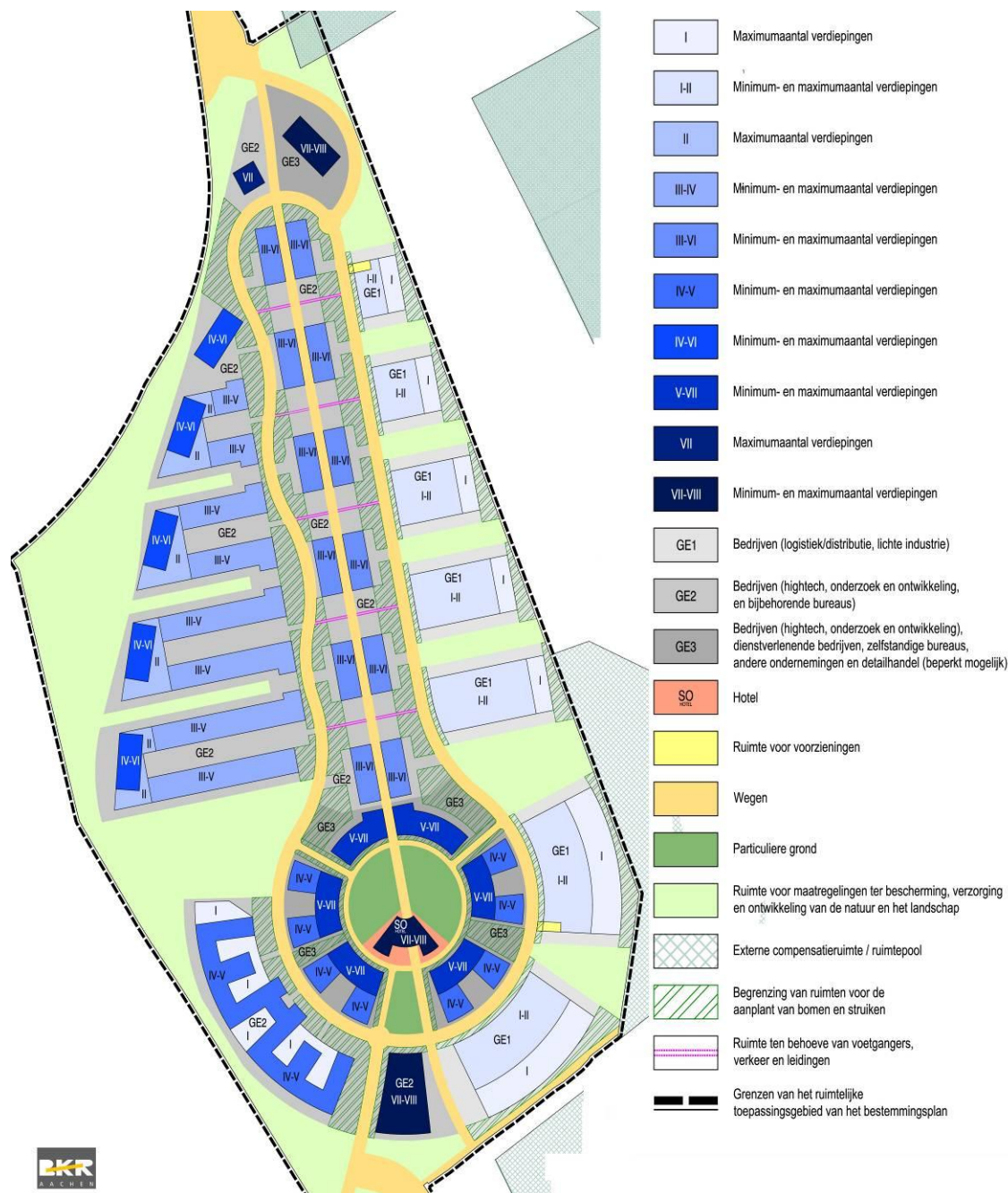
Niet alle soorten bedrijven stellen dezelfde stringente eisen met betrekking tot de inrichting en de uitstraling van een bedrijventerrein; ook kan de gewenste kavelgrootte van bedrijf tot bedrijf variëren. Dit impliceert dat het zo gewenste hoogwaardige karakter van het bedrijventerrein met de beoogde stedenbouwkundige invulling niet in alle deelgebieden zou kunnen worden bereikt. Toch is een groot aantal bedrijven uit de 'minder eisende' doelgroep noodzakelijk om het bedrijventerrein tot een succes te maken. Om dit probleem te voorkomen is bij de inrichting van het terrein rekening gehouden met de segmenten van de doelgroep. Zo is een deel van het terrein gereserveerd voor onderzoeksinstituten en een deel van het terrein voor productievestigingen, waarvoor veelal grotere kavelmatten noodzakelijk zijn. Omdat ten tijde van het ontwikkelen van het stedenbouwkundig ontwerp nog niet duidelijk was welke bedrijven zich zouden gaan vestigen en van welke omvang, is getracht flexibiliteit in te bouwen om aanpassingen te kunnen doen indien economische en/of maatschappelijke situaties in de loop der jaren zouden veranderen. Deze flexibiliteit bestond uit een wijzigingsbevoegdheid voor het veranderen van de bestemming GE2 (bedrijfsactiviteiten in de hightech en research & development) in de wat ruimere bestemming GE3



(waarin een mengeling van bedrijvigheid in research & development, dienstverlening ten behoeve van toegestane bedrijven mogelijk is)³. Daarnaast zijn vrijstellingsbevoegdheden opgenomen voor het verminderen van het minimaal aantal bouwlagen met één bouwlaag en voor het vergroten van in de voorschriften genoemde percentages met maximaal 10%. Ondanks deze in het plan opgenomen flexibiliteitsbepalingen zijn de voorschriften van het vigerende bestemmingsplan zeer gedetailleerd opgesteld om de kwaliteit van het stedenbouwkundig ontwerp te waarborgen. Hierbij is uitgegaan van kwaliteit, een technisch hoogstaand en innovatief karakter en een parkachtige omgeving.

Oorspronkelijk stedenbouwkundig plan

De onderstaande afbeelding toont het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan.



³ Voor een nadere verklaring van de genoemde bestemmingen GE2 en GE3 wordt verwezen naar paragraaf 1.3 van deze toelichting.

Centraal plein: het 'Forum'

In het stedenbouwkundig ontwerp staat het Forum, de centrale cirkelvormige 'ontmoetingsruimte', centraal. Het Forum ligt op het hoogste punt binnen het gebied en vormt het hart van het bedrijventerrein en is tevens het middelpunt van waaruit het bedrijventerrein en zijn omgeving goed kan worden waargenomen. Het Forum draagt bij aan de identiteit van het gebied en vervult in de oorspronkelijke opzet de behoefte aan mogelijkheden voor inkopen en recreatie (optie voor vestiging van een hotel en eventuele winkelfuncties).

De hoofdverkeersstructuur: de 'sleutel'

De hoofdverkeersstructuur wordt gevormd door een lusvormige ontsluitingsweg in de vorm van een sleutel. Deze lus benadrukt de essentie van het Forum binnen het plangebied en vormt de belangrijkste toegangsweg van waaruit alle geprojecteerde bouwfases kunnen worden gerealiseerd. De westelijke zijde van de ontsluitingslus⁴ heeft een kronkelig verloop en overschrijdt de landsgrens meerdere keren.

Openbaar vervoersas

Binnen het bedrijventerrein is een modern en innovatief openbaar vervoerssysteem voorzien in de vorm van een spoorlijn, die het gebied met Aken en Heerlen zal verbinden; verwacht wordt dat hierdoor het gebruik van de auto zal verminderen. Deze openbaar vervoersas ligt centraal in het gebied.

Fiets- en voetpadenstructuur

Er zijn fietspaden voorzien langs alle wegen. De fiets- en voetpadenstructuur kan deels afwijken van de hoofdwegenstructuur indien dit wenselijk is. Knoppunten van voet- en fietspaden worden zoveel mogelijk verweven met openbaar vervoerhaltes.

Bebouwing

De stedenbouwkundige opzet voorziet in de realisering van een hoge bebouwingsdichtheid en een stevige bouwhoogte van de gebouwen. Het plan kenmerkt zich door een duidelijke opbouw en ordening, die in belangrijke mate samenhangt met de verkeersstructuur en infrastructuur binnen het gebied. Per bouwblok is het gewenste aantal bouwlagen aangegeven. Langs de westelijke rand (vier tot zes bouwlagen) en in het Forum (vijf tot zeven bouwlagen) van het bedrijventerrein bevinden zich de hogere bouwblokken om de structuur van het gebied te benadrukken. Om de entrees van het bedrijventerrein te accentueren is ervoor gekozen 'landmarks' (beeldbepalende bebouwing) te positioneren tot acht verdiepingen. Richting het landelijk gebied wordt de bouwhoogte lager; aan de uiterste oostgrens (aan de Duitse zijde) wordt bebouwing in één of twee bouwlagen voorgeschreven.

Groenstructuur/parklandschap

Het stedenbouwkundig plan heeft een parkachtig karakter. Het landschap kan vanuit het oosten en het westen in de vorm van 'groen vingers' het plangebied binnendringen. De groenstructuren worden verrijkt met geïntegreerde waterpartijen. Het gebied kent een duidelijke zonering. Aan de zuidoostzijde van het plangebied is voorzien in logistieke bedrijven in één of twee bouwlagen. Deze bedrijven liggen om een binnenhof en zijn naar de omgeving afgeschermd door een te beplanten groengebied. Aan de oostzijde van de ontsluitingslus liggen licht-industriële bedrijven, eveneens veelal gegroepeerd rond een binnenhofje of aan een plein. De landschappelijke structuur is vervolgens afgestemd op de omgeving. Naar het zuidoosten toe is sprake van een inpassing van de bedrijfsbebouwing in de landelijke omgeving. Door het ondergronds situeren van bebouwing dan wel et beplanten van het dakoppervlak van gebouwen wordt de overgang in oostelijke richting verder verzacht. Hierdoor kunnen ecologisch interessante gebieden ontstaan, die een wisselwerking met het omliggende landschap tot stand brengen. Aan de westzijde van het bedrijventerrein is sprake van een ander uitgangspunt: hier speelt de zichtbaarheid van het bedrijventerrein vanuit de hoofdverkeersstructuur een belangrijke rol. De bedoeling is dat de

⁴ Dit westelijke deel van de ontsluitingslus is tot op heden niet gerealiseerd; in het bestemmingsplan blijft wel de mogelijkheid behouden deze ooit alsnog te realiseren.



groeninplant aan deze zijde incidenteler is en een meer decoratieve functie krijgt. De groenstructuur binnen de ontsluitingslus zal minder natuurlijk zijn en meer de vorm van stedelijk groen benaderen. De lus zelf zal worden begeleid door bomen en grasperken.

4.2 Het aangepaste stedenbouwkundige plan

Aanleiding aanpassing stedenbouwkundig plan

Avantis werd in de jaren negentig gepresenteerd als een uniek plan op een unieke locatie tussen de stedelijke centra van Heerlen en Aken. Het grensoverschrijdend karakter alleen al zou een bijzonderheid zijn die tot de verbeelding zou spreken en door de jaren heen een steeds belangrijker verkoopargument zou zijn voor wat betreft de grenslocaties. Ook zou op het terrein veel energie besteed zijn aan het creëren van een bijzonder werklandschap met veel groen en een hoogwaardige inrichting. Het resultaat zou een attractief bedrijventerrein zijn voor hoogwaardige bedrijven.

De realiteit van 2012 is echter anders. Sinds het eerste gebouw rond het jaar 2000 opgeleverd werd is slechts sporadisch bijgebouwd. In tien jaar tijd is minder dan 10% van de beschikbare terreinen uitgegeven. Er wordt geregeld interesse getoond door bedrijven of investeerders, maar contracten worden nauwelijks gesloten. In de inleiding van deze toelichting in paragraaf 1.1 is een aantal oorzaken aangegeven waarom de ontwikkeling van Avantis stagneert (economische teruggang, veranderde marktomstandigheden, hoge exploitatielasten en te beperkte functionele mogelijkheden voor typen bedrijfsactiviteiten binnen het bestemmingsplan). Voor wat betreft de functionele mogelijkheden van het bestemmingsplan is een oplossing gevonden in het bieden van ruimere mogelijkheden voor vestiging van bedrijven binnen de huidige milieukaders (zie ook de beschrijving van de juridische regeling in paragraaf 4.4 van deze toelichting).

Ten aanzien van het stedenbouwkundig plan is eveneens een aantal belemmeringen geconstateerd bij de doorontwikkeling van Avantis. Het betreft de ongunstige parcellering (overwegend te beperkte kavels grootten) en de te hoge eisen ten aanzien van bebouwing, inrichting en welstand. Bij deze laatste reden moet worden gedacht aan de in het vigerende bestemmingsplan opgenomen verplichte minimale bouwhoogte, de alzijdige oriëntatie van bedrijfsgebouwen en de hoge eisen aan gebouwde parkeervoorzieningen. Deze aspecten leiden tot (zeer) hoge bouwkosten die bedrijven en investeerders doen besluiten elders onderdak te zoeken. De belangrijke opgave die thans voorligt is het vinden van een goede balans tussen ruimtelijke kwaliteitseisen enerzijds en het belang van een positieve exploitatie anderzijds, met als doel de verdere ontwikkeling van bedrijventerrein Avantis voor de komende tien jaar goed te faciliteren.

Nieuwe strategie Avantis 2012-2011

Door bureau Royal Haskoning is het document 'Avantis, stedenbouwkundige strategie 2012-2022', (d.d. 26.01.2012, separate bijlage 4) opgesteld. Het doel van de uitgevoerde studie is het bepalen van de nieuwe, aangepaste koers voor Avantis. De hoofdlijnen van deze koers zijn ten aanzien van de ruimtelijk-stedenbouwkundige aspecten als volgt:

- Vasthouden van bestaande kwaliteiten
De bestaande groene hoofdas, het Forum en de entrees hebben grote kwaliteiten en blijven gehandhaafd in hun oorspronkelijke opzet. De overgang naar het landschap blijft in zijn gedefinieerde kwaliteiten ook gehandhaafd. Opvang van regenwater en de systemen die zijn bedacht blijven ook gehandhaafd. Al deze duurzame maatregelen vormen een goed verkoopargument.
- Het verlagen van de ruimtelijke kwaliteitseisen aan bedrijven
De minimale bouwhoogte voor bedrijfsgebouwen komt te vervallen. Parkeren op maaiveld op het eigen terrein wordt toegestaan. De alzijdige oriëntatie van de gebouwen en de daaraan verbonden eisen wordt beperkt tot de toplocaties. Tenslotte worden de welstandseisen



vereenvoudigd. Er wordt geen nieuw beeldkwaliteitplan opgesteld; de aangepaste beeldkwaliteitseisen worden verankerd in de Heerlense Welstandsnota en gelden als aanvullend toetsingskader voor bouwplannen.

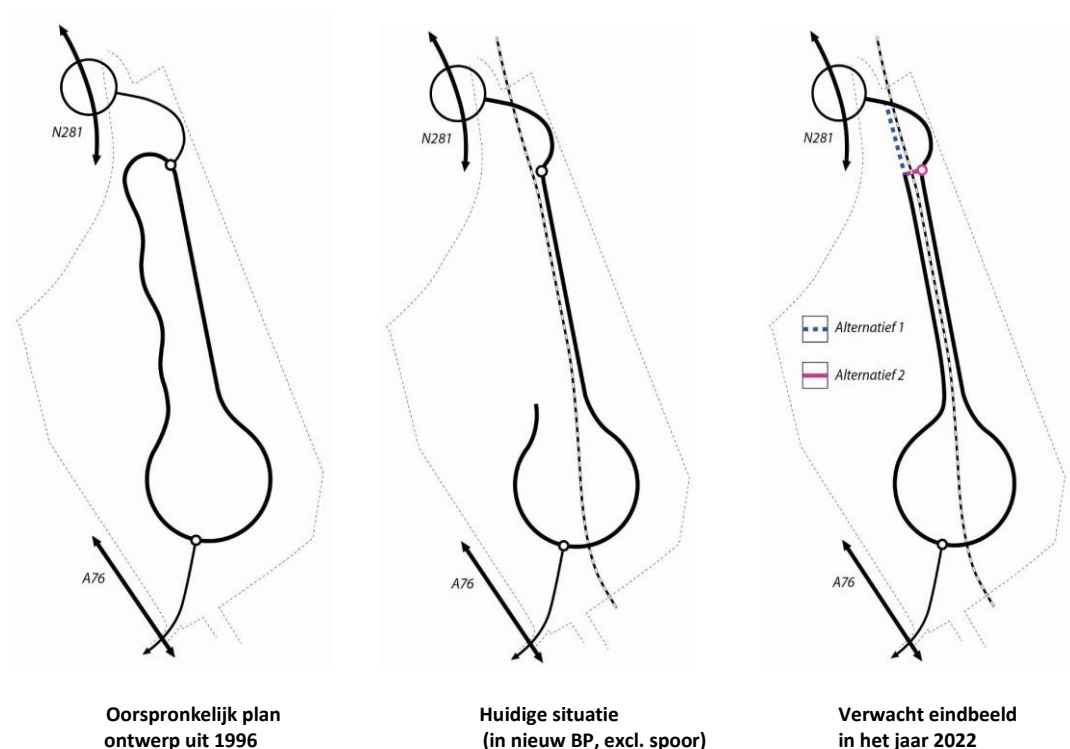
- Bestaande investeringen optimaal benutten

Reeds aangelegde robuuste structuren, zoals infrastructuur, groenstructuur en de af- en ontwateringsvoorzieningen worden zoveel mogelijk benut. Eventuele doorontwikkeling van deze structuren vindt plaats ondergeschikt aan deze bestaande structuren.

De aanpassingen van het stedenbouwkundig plan zijn onderstaand uitgewerkt.

Infrastructuur

Het grootste gedeelte van de hoofdinfrastructuur is op Duits grondgebied gelegen. Voor de volledigheid wordt hier toch het volledige stedenbouwkundige plan besproken. Het oorspronkelijke ontwerp van de infrastructuur (kaartbeeld linksonder) is niet volledig gerealiseerd. Met name de afronding van de ontsluitingslus en de spoorlijn zijn op dit moment niet aanwezig; de kans dat deze op korte termijn worden aangelegd is klein. De al aanwezige infrastructuur (middelste kaartbeeld, zonder spoorlijn) blijft gehandhaafd. De in de toekomst eventueel nog aan te leggen delen (afronding ontsluitingslus en aanleg spoorlijn) worden herontworpen om een efficiënter en ruimer planopzet mogelijk te maken. Het tracé van de spoorlijn Heerlen-Aken loopt in het eindbeeld (kaartbeeld rechtsonder) als vanouds door het centrum van het plan midden tussen twee hoofdwegen. De centrale as wordt gebundeld aan beide kanten van het toekomstige spoor.



Door de toekomstige aanpassing (bundeling) van de hoofdinfrastructuur in plaats van de realisering van het resterende deel van de 'sleutel' wordt de perceelsindeling verder geflexibiliseerd, hetgeen minder belemmeringen (lees:minder versnipperde kavels) oplevert bij de invulling van het Nederlandse en Duitse deel van het bedrijventerrein.

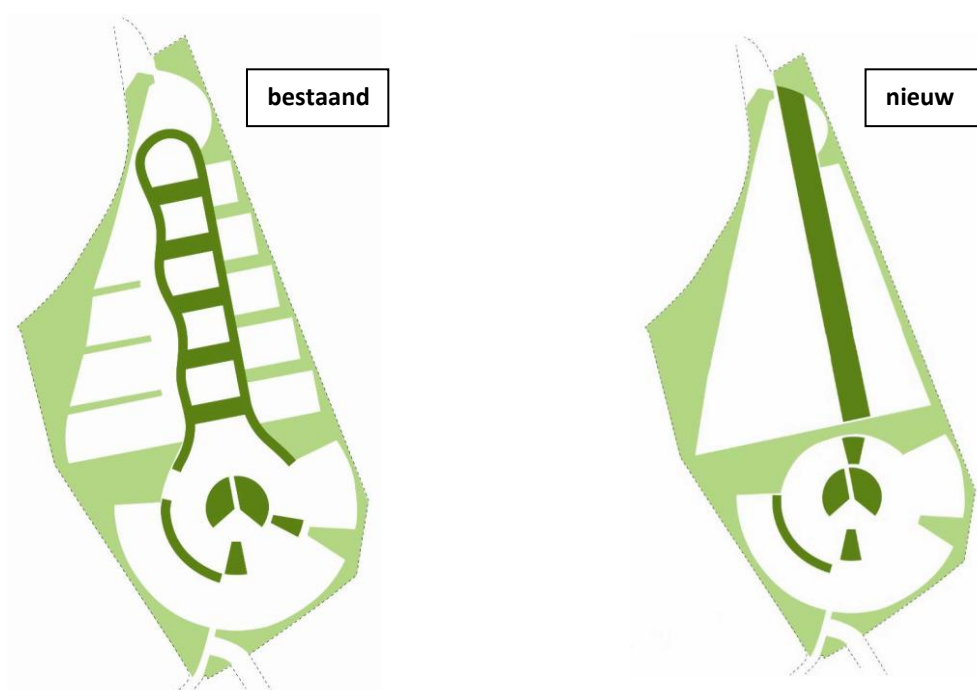
Ten aanzien van de externe ontsluiting van het bedrijventerrein kan het volgende worden aangegeven. Onderhavig plangebied omvat het Nederlands deel van het bedrijventerrein, inclusief



de oostelijke afrit van en de westelijke toerit naar de autosnelweg A76 bij de grensovergang in Bocholtz. Deze toe- en afrit zijn reeds planologisch geregeld in het vigerende plan voor het bedrijventerrein Avantis en zijn ongewijzigd overgenomen in het voorliggende bestemmingsplan. Afspraken hierover zijn vastgelegd in een convenant tussen Rijkswaterstaat, de provincie Limburg en gemeente Heerlen d.d. 14.09.1998. De oostelijke afrit is inmiddels gerealiseerd. Voor de westelijke toerit is in het jaar 2000 door Rijkswaterstaat vergunning verleend; deze toerit is echter tot op heden nog niet gerealiseerd. De intentie is deze toerit in de loop van de planperiode alsnog te realiseren. In dit kader is deze ook exact conform de vigerende juridische regeling in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen.

Groenstructuur

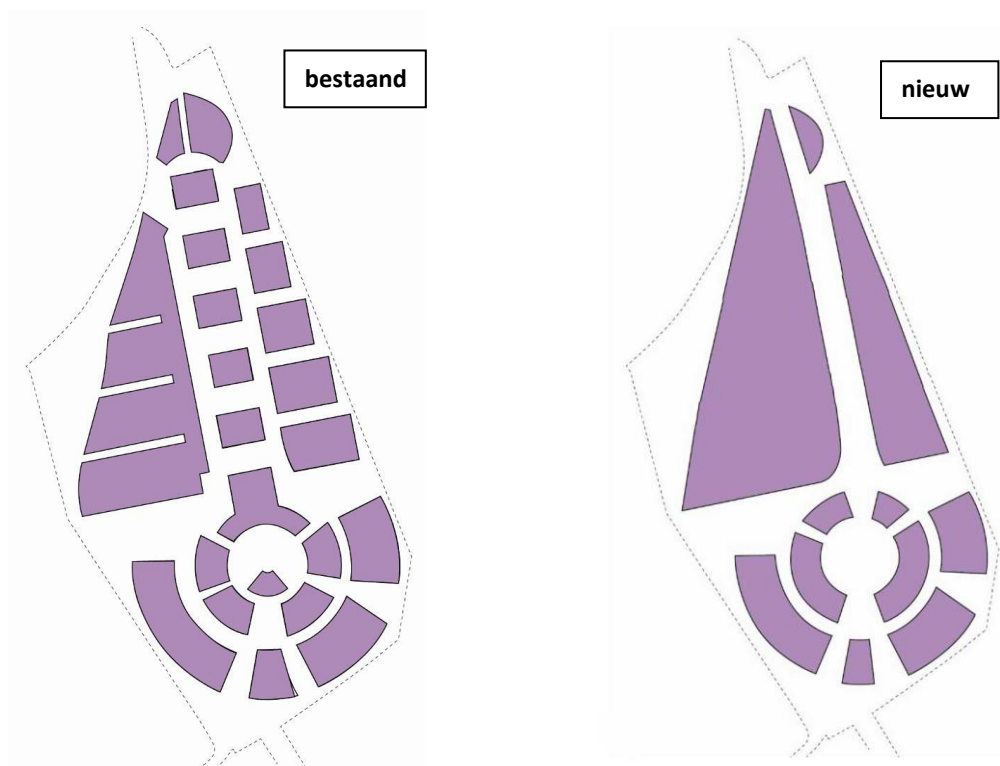
De oorspronkelijk bedachte groenstructuur (kaartbeeld linksonder) is in het aangepaste stedenbouwkundig model (kaartbeeld rechtsonder) vereenvoudigd, herverdeeld en geconcentreerd. De groenstructuur is hierdoor minder versplinterd, maar behoudt wel een vergelijkbare monumentaliteit. Analoog aan de groenstructuur is de waterhuishouding in haar kwaliteiten gehandhaafd maar samengetrokken tot minder retentiebekkens en grotere eenheden.



Bebouwingsstructuur

Door de aanpassingen van de groenstructuur wordt de nieuwe beoogde bebouwingsstructuur (kaartbeeld rechts op de volgende pagina) als contramal goed zichtbaar. Deze is ten opzichte van het oorspronkelijke model (kaartbeeld linksonder) eveneens vereenvoudigd en tot grotere eenheden samengetrokken. Er ontstaan grotere velden met minder infrastructuur en grotere kavels.

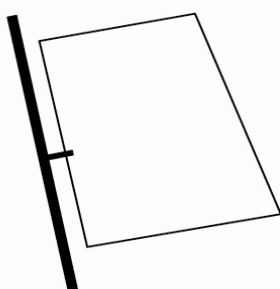




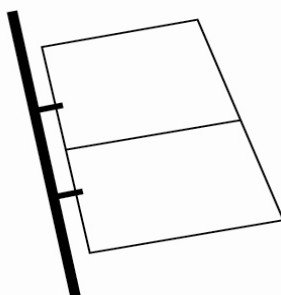
Verkavelingsprincipe

Het nieuwe verkavelingsprincipe maakt het mogelijk een terrein met een verscheidenheid aan bedrijfsgrrootten in te invullen. Doordat met de aangepaste infra-, groen-, en bebouwingsstructuren minder versnippering optreedt en derhalve grotere bouwvlakken ontstaan, wordt meer flexibiliteit in het plan aangebracht. Er ontstaan nu vestigingsmogelijkheden voor (zeer) kleine tot (zeer) grote bedrijven, hetgeen de aantrekkelijkheid van het bedrijventerrein voor een breder scala van bedrijven vergoot. Het onderstaande verkavelingsmodel toont de verkregen flexibiliteit:

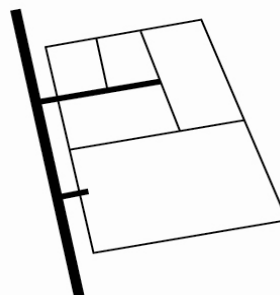
1 bedrijf



2 bedrijven



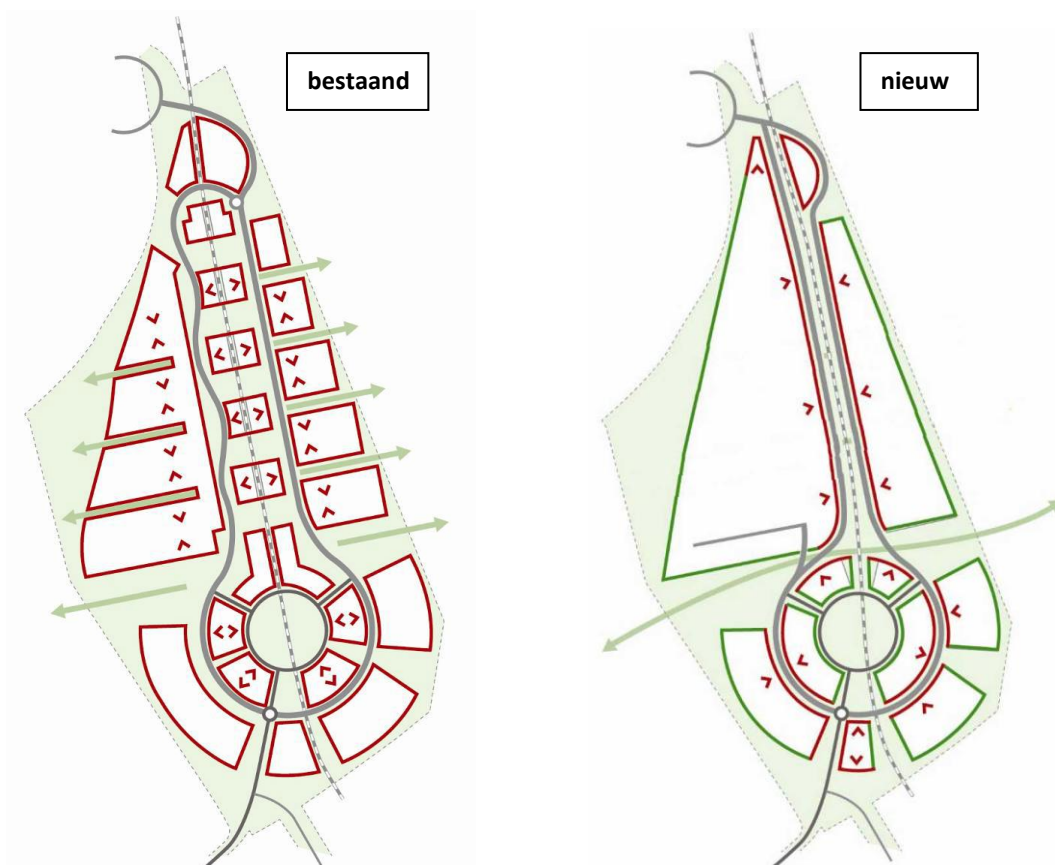
5 bedrijven



Alzijdige oriëntatie

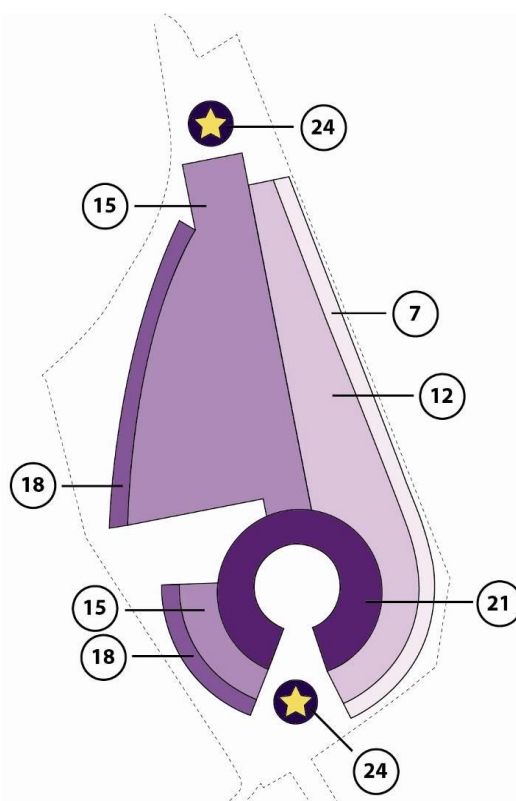
De in het oorspronkelijke plan (kaartbeeld linksonder) beoogde alzijdige oriëntatie van bedrijfsbebouwing levert zoals aangegeven (zeer) hoge bouwkosten op voor potentiële bedrijven. In het kader van deze alzijdigheid wordt nu beoogd alleen de naar de hoofdwegen gerichte gevels aandacht en een representatieve entree te geven. De overige gevels die naar het landschap zijn gericht hebben minder aandacht nodig. De overgang van kavel naar openbare ruimte of landschap kan worden vormgegeven met een haag van wisselende hoogte.





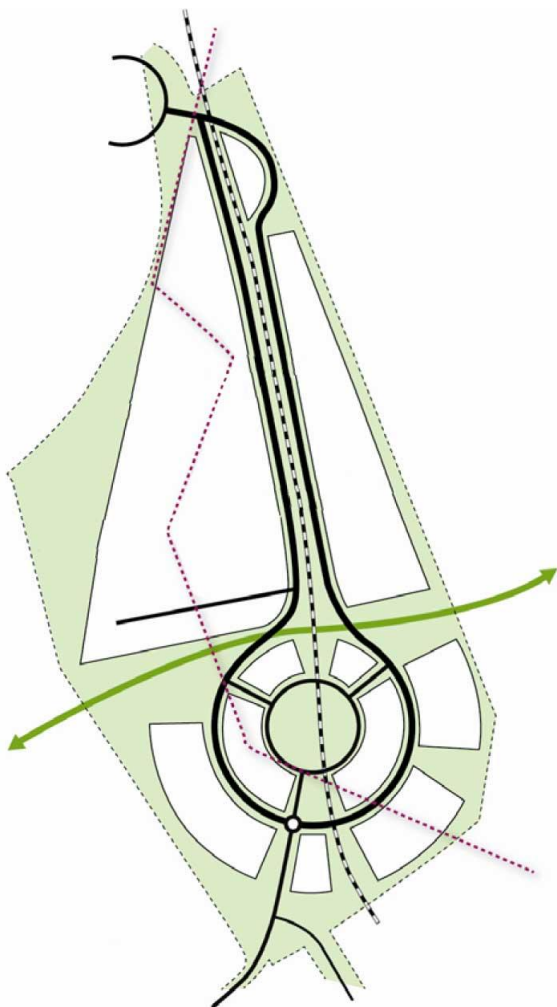
Hoogte van gebouwen

De eisen en voorwaarden ten aanzien van de hoogte van gebouwen op Avantis kent twee wijzigingen ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan: ten eerste is geen minimaal aantal bouwlagen verplicht gesteld en ten tweede zijn de bouwhoogtes sterk vereenvoudigd. De thans voorgestelde bouwhoogten liggen echter wel in lijn met de eerder gehanteerde maximale bouwhoogten. Het gros van de gebouwen in het westen mag 15 meter hoog zijn, in het oosten 12 meter, rond het Forum 21 meter, langs de snelweg een strook met een bouwhoogte van 18 meter en bij twee accenten in het noorden en zuiden (de 'landmarks') 24 meter. Nevenstaand zijn schematisch de bouwhoogten van het aangepaste stedenbouwkundig model weergegeven. Deze bouwhoogten zijn naar de matrices op de verbeelding van dit bestemmingsplan vertaald. De hoogte van de bebouwing accentueert de belangrijkste en meest zichtbare gedeelten van het bedrijventerrein (het Forum, de landmarks en de zone langs de autosnelweg A76).



Eindbeeld

Het beoogde eindbeeld van GOB Avantis ziet er, resumerend, volgens het aangepaste stedenbouwkundig model als volgt uit (*paarse stippellijn: Rijksgrens en plangrens Nederlands deel*):



4.3 Hoofdpzet bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is, zoals in hoofdstuk 1 aangegeven, opgebouwd uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels zijn juridisch bindend. De toelichting bevat de onderbouwing van het plan en geeft de beleidskeuzes en de resultaten van onderzoeken weer. Daarnaast wordt een bouw- of inrichtingsplan in de toelichting uiteengezet. In deze paragraaf komt de opbouw van verbeelding en regels aan de orde.

Verbeelding

De verbeelding van dit bestemmingsplan is getekend op schaal 1:2000 en bevat de op dit plan van toepassing zijnde vier enkelbestemmingen, twee dubbelbestemmingen en een aantal gebieds-, functie- en bouwaanduidingen en de kadastrale en topografische ondergrond. De kaart, die bestaat uit twee deelgebieden 'Noord' en 'Zuid', is opgesteld op basis van de kadastrale- en GBKN-ondergrond zoals verkregen van het cluster Geo Parkstad d.d. 11.05.2011. De werkelijke situatie in het terrein is in kaart gebracht door middel van een veldinventarisatie in februari 2012. Het resultaat daarvan is beschreven in paragraaf 3.2 van deze toelichting. De in het veld opgenomen gegevens zijn gecontroleerd met de beoogde bouwhoogten en bouwvlakken uit het stedenbouwkundig plan.

Indien bepaalde bestaande functies niet of niet naadloos passen binnen de primaire reikwijdte van de gekozen bestemming, dan wel indien een beperking hieraan dient te worden opgelegd, zijn deze op de verbeelding aangegeven. Een goed voorbeeld daarvan vormen de drie bedrijfsverzamelgebouwen die thans op Nederlands grondgebied aanwezig zijn. Deze zijn middels de specifieke functieaanduiding 'specifieke vorm van kantoor-bedrijfsverzamelgebouw (sk-bvg)' aangegeven op de verbeelding. Het is niet de bedoeling dat er meer bedrijfsverzamelgebouwen worden opgericht in het plangebied dan thans zijn aangegeven. Een andere specifieke aanduiding op de verbeelding is het beveiligings- en trainingsbedrijf aan de Stevensweg 251, aangeduid middels de specifieke functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf- beveiligings- en trainingsbedrijf (sb-btb)', met de bijbehorende bedrijfswoning, aangeduid als 'bedrijfswoning (bw)'. Dit bedrijf heeft rechten op basis van een succesvol doorlopen vrijstellingsprocedure ex artikel 19 van de voormalige Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Omdat het bedrijf geen onderdeel uitmaakt van de stedenbouwkundige hoofdstructuur van het bedrijventerrein Avantis is het met een specifieke bestemming 'Bedrijf' positief geregeld. Naast deze enigszins afwijkende bedrijfstypen is ook een specifieke functieaanduiding opgenomen voor een gedeelte van de groenstructuur van Avantis. Het betreft het groene gebied tussen de autosnelweg A76 en het deelgebied Rutherford, ten noordwesten van het Forum. Aan dit groene gebied is vanaf het begin van de ontwikkeling van Avantis landschappelijke waarde toegekend; vandaar dat aan dit gebied de specifieke functieaanduiding 'landschapswaarden (lw)' is toegekend. Bebouwing in de vorm van gebouwen of andere bouwwerken is hier niet toegestaan.

Opvallend in dit plan zijn de bestemmingsvlakken die eindigen op de oostelijke plangrens, die hier tevens de Rijksgrens is. In dit Nederlandse deel van het bedrijventerrein zijn slechts die gedeelten van het stedenbouwkundig plan verwerkt die op Nederlands grondgebied liggen. Dit impliceert de noodzaak van goede communicatie en afstemming met de Duitse tegenhanger van het plan, gelegen op het grondgebied van de gemeente Aken. De bouwvlakken, evenals de bouwregels (bouwhoogte, positionering bouwvlakken, bebouwingspercentages) zullen naadloos op elkaar moeten aansluiten, zodat bij de daadwerkelijke invulling van het plan sprake is van een eenduidig toetsingskader.

Regels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken. Deze worden hierna kort toegelicht. In paragraaf 4.4 wordt dieper ingegaan op de regels per bestemming (enkel- en dubbelbestemmingen).



Hoofdstuk 1 Inleidende regels (art. 1 en 2)

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. Artikel 1 bevat de definities van begrippen die van belang zijn voor toepassing van het plan. Het tweede artikel betreft de wijze van meten waarin wordt aangegeven hoe bij toepassing van de regels wordt gemeten. In beide artikelen is, conform de SVBP2008, een aantal standaardbegrippen en een aantal standaard meetwijzen opgenomen.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels (art. 3 t/m 8)

In dit hoofdstuk worden regels gegeven voor de binnen het plangebied beoogde bestemmingen en functies. Per artikel zijn de doeleinden c.q. de toegelaten gebruiksvormen van de gronden aangegeven. In beginsel is iedere vorm van bebouwing die past binnen de desbetreffende bestemming tot een bepaalde omvang rechtstreeks (dus zonder voorafgaande afwijking of wijziging) toegestaan. Indien wordt voldaan aan de voorgeschreven maatvoering (bebouwingspercentage, bouwhoogte en dergelijke) en wordt gebouwd binnen het eventueel aangegeven bouwvlak, kan hiervoor in de regel zonder meer bouwvergunning worden verleend. In het voorliggende plan zijn vier enkelbestemmingen (Bedrijf, Bedrijventerrein, Groen en Verkeer-Wegverkeer) en twee dubbelbestemmingen (Leiding-Gas en Waarde-Archeologie) opgenomen. In alle enkelbestemmingen is het doeleinde 'water en waterhuishoudkundige voorzieningen' opgenomen, teneinde voldoende mogelijkheden te hebben voor het realiseren van secundaire bluswatervoorzieningen in het kader van de brandveiligheid.

Hoofdstuk 3 Algemene regels (art. 9 t/m 16)

Dit hoofdstuk bevat de volgende algemene regels (deels ingegeven door de verplichting vanuit paragraaf 3.2 van het Bro deze bepalingen op te nemen in ieder bestemmingsplan):

- een anti-dubbeltelbepaling;
- algemene bouwregels: in dit artikel is een bepaling opgenomen voor ondergronds bouwen, die geldt voor het gehele plan; daarnaast wordt de Bouwverordening grotendeels buiten toepassing verklaard, met uitzondering van een aantal ruimtelijk relevante aspecten;
- algemene gebruiksregels: hierin is een verbodsbepaling opgenomen voor het gebruik van gronden en opstallen voor prostitutie;
- algemene aanduidingsregels: hier is een beschrijving/de betekenis van de op de verbeelding aangegeven gebiedsaanduidingen 'veiligheidszone-bevi' (10^{-6} -contour inrichtingen) en vrijwaringszone-weg' (bebouwingsvrije zones langs Rijks- en provinciale wegen), opgenomen;
- algemene afwijkingsregels: hierin wordt bepaald in welke gevallen Burgemeester en Wethouders kunnen afwijken van het plan middels een omgevingsvergunning ex artikel 2.1 sub c. van de Wabo; in casu betreft het afwijkingsmogelijkheden voor maten, afmetingen en percentages tot 10%, de maximale hoogte van andere bouwwerken, de plaatsing van raywavers en de aanpassing van profielen van wegen;
- algemene wijzigingsregels: hierin wordt bepaald onder welke voorwaarden Burgemeester en Wethouders bevoegd zijn het plan te wijzigen; het betreft hier alleen de mogelijkheid tot het wijzigingen van bestemmingsgrenzen;
- algemene procedureregels: hierin wordt geregeld welke procedure moet worden gevolgd in geval van toepassing van nadere eisen en wijzigingsbevoegdheden;
- overige regels: in deze regels is een bepaling opgenomen over de van kracht zijnde andere wettelijke regelingen waarnaar in de regels wordt verwezen; ook is de werking van dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen in relatie tot enkelbestemmingen aangeduid.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels (art. 17 en 18)

In het overgangsrecht (art. 17) is bepaald dat bouwwerken, die op het moment van de tervisielegging van het plan aanwezig zijn, mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bouwregels. Het gebruik van grond en opstallen, dat afwijkt van de regels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag worden gehandhaafd. Dit overgangsrecht komt voort uit artikel 3.2.1 van het Bro en is een verplicht onderdeel van de regels. In de slotregel (art. 18) wordt aangegeven onder welke naam deze regels kunnen worden aangehaald.

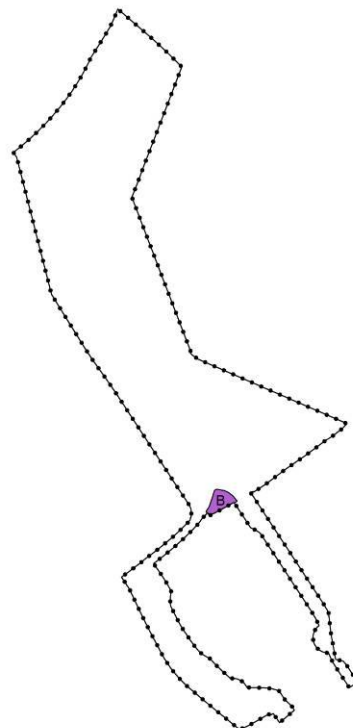


4.4 Juridische regeling bestemmingsplan

In deze paragraaf worden de enkelbestemmingen en dubbelbestemmingen van de juridische regeling van dit plan toegelicht.

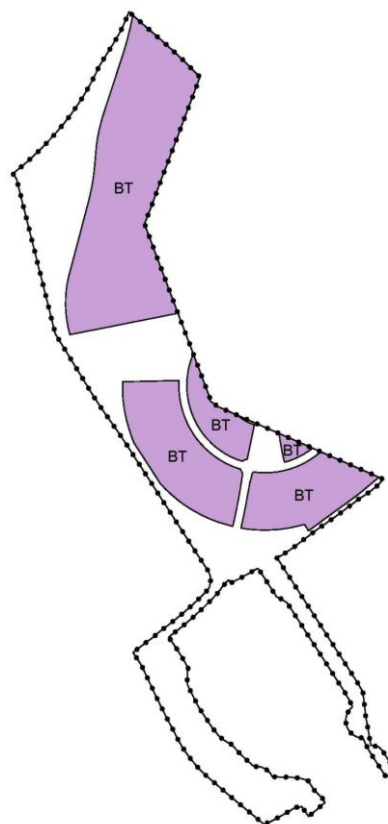
Enkelbestemming Bedrijf

Deze bestemming regelt het bestaande beveiligings- en trainingsbedrijf dat gevestigd is aan de Stevensweg 251. Bij dit bedrijf behoort tevens een bedrijfswoning. Zowel het bedrijf als de bedrijfswoning zijn voorzien van de specifieke functieaanduidingen 'specifieke vorm van bedrijf – beveiligings- en trainingsbedrijf (sb-btb)' respectievelijk 'bedrijfswoning (bw)'. De opgenomen bedrijfsbestemming mag alleen in de huidige functionele constellatie worden uitgeoefend. De bebouwing mag alleen plaatsvinden binnen de vastgelegde bouwvlakken. De op de verbeelding aangegeven goot- en bouwhoogten zijn gebaseerd op de daadwerkelijke situatie in het veld. Dit artikel bevat een wijzigingsbevoegdheid voor Burgemeester en Wethouders voor het wijzigen van de bestemming in de bestemming 'Groen', indien de bedrijfsactiviteit voor een onafgebroken periode van minimaal drie jaar ter plaatse niet wordt uitgeoefend. De bestemming 'Groen' past het best in de context van de directe omgeving van het bedrijf.



Enkelbestemming Bedrijventerrein

Deze bestemming is de voornaamste bestemming in dit plangebied. Het omvat het gehele bedrijfspgedeelte van het bedrijventerrein Avantis. Binnen deze bestemming zijn bedrijven toegestaan die zijn opgenomen in de als bijlage bij de regels toegevoegde Staat van Bedrijfsactiviteiten. Bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan tot en met de milieucategorie 4.1, op basis van de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (uitgave 2009). Deze activiteiten hebben een maximale milieufstand van 200 meter tot gevoelige functies. De gradatie van bedrijfsactiviteiten is gebaseerd op het vigerende bestemmingsplan, waarbinnen ook bedrijfsactiviteiten met een maximale milieufstand van 200 meter zijn toegestaan. Hierdoor is de milieu-invloed van het bedrijventerrein gelijk aan het vigerend plan.



Naast de bedrijfsactiviteiten zijn tevens kantoren en horeca l⁵ mogelijk als ondergeschikte functie (deze laatstgenoemde met uitzondering van de hotelfunctie). Op de gronden die voorzien zijn van de aanduiding 'specifieke vorm van kantoor-bedrijfsverzamelgebouw (sk-bvg)' zijn reguliere kantooractiviteiten mogelijk. Deze mogelijkheid is onder meer in het plan opgenomen om de in voorbereiding zijnde uitbreidingsplannen van het WTC in de richting van de Avantis Allee mogelijk te maken alsmede om op de locatie aangrenzend aan het bedrijfsverzamelgebouw Centipedes een grensoverschrijdend kantoorgebouw te kunnen realiseren.

⁵ Voor de definiëring van de termen 'ondergeschikt' en 'Horeca l' wordt verwezen naar de begripsbepalingen zoals opgenomen in artikel 1 van de regels.



Belangrijk is een bepaling in artikel 4, lid 4.2 van dit artikel. In de specifieke gebruiksregels is daar aangegeven dat het gebruik en bebouwing van gronden binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' niet is toegestaan voordat de voorwaardelijke verplichting, zoals uitgewerkt in artikel 5 lid 3.1 van de regels ('Groen') is uitgevoerd. Uit de uitgevoerde natuurtoets blijkt namelijk dat mitigerende maatregelen voor de das noodzakelijk zijn aan de rand van de groenbestemming. Ter afscheiding van de bedrijfsactiviteiten en de bescherming van de bijburcht van de das dient hier een groene wal te worden gerealiseerd van minimaal 2 meter hoog en minimaal 10 meter lengte. Deze groene wal dient te worden gerealiseerd binnen de op de verbeelding aangegeven aanduiding 'specifieke vorm van natuur-groene wal (sn-gw)'.

Ondanks dat de mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn om de verstoring als gevolg van bedrijfsactiviteiten te voorkomen, is de voorwaardelijke bepaling uitgewerkt in de bestemming 'Groen', omdat de voorzieningen in deze bestemming moeten worden gerealiseerd.

Vermeldenswaardig is verder de mogelijkheid tot het realiseren van openbare wegen. Deze mogelijkheid is opgenomen voor het geval de hoofdontsluitingsweg (de ontsluitingslus) in de toekomst verder wordt aangelegd en afgerond. Het ruimtebeslag van deze ontsluitingslus op het voorliggende plangebied is zeer beperkt, toch wordt de mogelijkheid voor de aanleg van openbare wegen open gehouden. Voorts zijn productiegebonden opslag, overige wegen en paden, ondergrondse parkeer- en afvalvoorzieningen, verhardingen, groenvoorzieningen, voorzieningen voor de waterhuishouding en bijbehorende voorzieningen (waaronder parkeervoorzieningen op maaiveld) toegestaan.

Het bebouwingspercentage voor het bouwen van gebouwen is voor de gehele bestemming op 80 gesteld; daarnaast zijn de beoogde maximale bouwhoogten vastgelegd op de verbeelding, op basis van het aangepaste stedenbouwkundig plan. Andere bouwwerken mogen gerealiseerd worden tot een maximum van 15 meter, met uitzondering van raywavers (aangeduid met de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-raywavers toegestaan (sb-rwt)'), die maximaal 22 meter hoog mogen zijn en erfafscheidingen, die maximaal 2 meter hoog mogen zijn. Ter plaatse van de Wijk van Morgen is voorts de bouw van een fotovoltaïsch dak mogelijk van maximaal 150 m²; dit dak kan alleen ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding [*sba-pvd*] worden gerealiseerd.

Bij het bepalen van de bouwvlakken is rekening gehouden met de reservering van de toekomstige spoorlijn (Avantislijn) tussen Heerlen en Aken. De bouwvlakken zijn zodanig vastgelegd dat een zone van 15 meter beschikbaar blijft voor de aanleg van deze spoorlijn in de toekomst. Het tracé van de spoorlijn zelf is niet juridisch geregeld, omdat dit nog te onzeker is. In elk geval wordt met deze beperking van de bouwvlakken de aanleg van de spoorlijn in de toekomst niet onmogelijk gemaakt. Ook is het in deze zone niet mogelijk andere bouwwerken te bouwen. Het bebouwingsvrije gebied is aangegeven door middel van de specifieke bouwaanduiding 'onbebouwd [*sba-o*]'.

In de bestemmingsregels zijn afwijkmogelijkheden opgenomen voor Burgemeester en Wethouders ten behoeve van:

- het toestaan van bedrijfsactiviteiten die niet zijn opgenomen in de Staat van bedrijfsactiviteiten, maar naar aard en omvang wel daarmee vergelijkbaar zijn;
- het binnen de op de verbeelding aangegeven 'wro-zone-afwijkmogelijkheid' toestaan van een zelfstandige horecafunctie. Deze wro-zone heeft een relatie met het stedenbouwkundig plan. In en direct rond het Forum zijn vanaf het begin van de ontwikkeling van het bedrijventerrein gemengde functies gedacht, zoals winkel- en horecavoorzieningen, een hotel en dergelijke (deze functies waren hoofdzakelijk geprojecteerd in het Duitse gedeelte van het plan). Met deze afwijkmogelijkheid, die alleen betrekking heeft op de

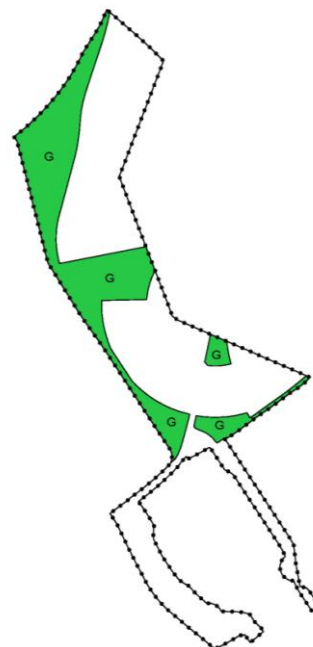


aangegeven wro-zone, wordt een deel van de flexibiliteit teruggebracht in het Nederlandse deel van het plan;

- het verhogen van reeds bestaande bebouwing met maximaal 3 meter.

Enkelbestemming Groen

Deze bestemming is gegeven aan de gehele groenstructuur rond het bedrijventerrein. Zoals in de beschrijving van de verbeelding reeds is aangegeven is het gebied ten zuiden van Rutherford aangeduid met de functieaanduiding 'landschapswaarden (lw)' om de waarde van dit gebied te onderstrepen. Bebouwing (zowel gebouwen als andere bouwwerken) is in dit gebied niet toegestaan. Binnen de bestemming Groen zijn groenvoorzieningen, plantsoenen, bomen, beplantingsstroken, voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, fiets- en voetpaden, verhardingen en bijbehorende voorzieningen mogelijk, met uitzondering van parkeervoorzieningen. De bedoeling van de groene gebieden is deze ook echt groen te houden en deze een belangrijk onderdeel te laten zijn van de algehele uitstraling van het bedrijventerrein. Het oprichten van gebouwen is uitsluitend toegestaan ten behoeve van nutsvoorzieningen. Andere bouwwerken zijn toegestaan met een maximale bouwhoogte van 3 meter. Evenals binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' is middels de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding onbebouwd [sba-o]' een bebouwingsvrije zone opgenomen binnen de groenbestemming voor de reservering van het toekomstige tracé van de spoorlijn Heerlen-Aken.

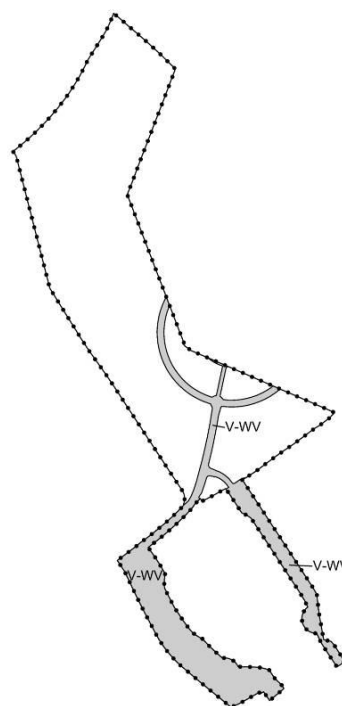


Een belangrijke bepaling binnen deze bestemming is de (uitwerking van de) voorwaardelijke bepaling als onderdeel van de specifieke gebruiksregels bij deze bestemming. In artikel 5, lid 3.1 is aangegeven welke mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn om de doeleinden zoals aangegeven in artikel 5.1 sub d. van dat artikel te kunnen verwezenlijken. Deze doeleinden zijn in het leven geroepen ten behoeve van de mitigerende maatregelen die noodzakelijk zijn om de bijburcht en de migratieroute van de das te beschermen (zie ook bij de beschrijving van de bestemming 'Bedrijventerrein'). In de bestemming 'Bedrijventerrein' is een verwijzing naar dit artikel opgenomen.



Enkelbestemming Verkeer-Wegverkeer

Deze bestemming is opgenomen voor alle verkeerswegen binnen met plangebied met een ontsluitingsfunctie. Naast de ontsluitingslus van de hoofdstructuur betreft het hier ook de twee 'armen' aan de zuidzijde van het plangebied (de Stevensweg en de reservering voor een aansluiting op de A76 in zuidelijke richting). Binnen deze bestemming zijn openbare wegen, overige wegen en paden, verhardingen, groenvoorzieningen, voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding en bijbehorende voorzieningen mogelijk. Ter plaatse van de kruising tussen de Stevensweg en de autosnelweg A76 is het viaduct in de vorm van een brug (op de verbeelding voorzien van de functieaanduiding 'brug (br)') geregeld. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. Wel mogen andere bouwwerken worden gebouwd tot een bouwhoogte van 3 meter en lichtmasten tot een bouwhoogte van 8 meter.



In de bestemming is een afwijkmogelijkheid opgenomen voor Burgemeester en Wethouders om een ondergronds gebouw (bijvoorbeeld een tunnel) te kunnen realiseren. De maximale diepte hiervoor is 7 meter beneden peil; daarnaast mag het gebouw 1,5 meter boven maaiveld uitsteken.

Dubbelbestemming Leiding - Gas

Deze dubbelbestemming regelt de beschermingszone voor de aan de zuidzijde van het plangebied gelegen gasleiding. Binnen deze zone mag niet worden gebouwd en mogen geen werkzaamheden worden uitgevoerd anders dan normaal onderhoud, zonder voorafgaande toestemming van de leidingbeheerder. In deze bestemming is een regeling opgenomen voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden.

Dubbelbestemming Waarde – Archeologie

Deze dubbelbestemming regelt de bescherming van binnen het plangebied gelegen gebieden met een middelhoge of hoge archeologische verwachtingswaarde. Het gehele plangebied heeft een middelhoge of hoge archeologische verwachtingswaarde; toch is ervoor gekozen alleen de op de verbeelding aangegeven gebieden te voorzien van een dubbelbestemming Waarde-Archeologie, daar het overige deel van het plangebied archeologisch reeds in kaart is gebracht door middel van onderzoek voorafgaand aan de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Binnen deze dubbelbestemming is een regeling opgenomen voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden.



5 Uitvoerbaarheid en handhaving

5.1 Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

Een bestemmingsplan is voor de gemeente een belangrijk instrument om haar ruimtelijk beleid vorm te geven. Door middel van een combinatie van positieve bestemmingen en het uitsluiten van bepaalde activiteiten en functies kan sturing plaatsvinden van gewenste en ongewenste ontwikkelingen.

Een belangrijk aspect hierbij is de handhaving en het toezicht op de naleving van het bestemmingsplan. Deze handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen vasthouden. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle bewoners en gebruikers dienen door de gemeente op eenzelfde wijze daadwerkelijk aan het plan worden gehouden.

In dit bestemmingsplan is daarom allereerst gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van in het bijzonder de regels. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter in de praktijk de mogelijkheden om toe te zien op de naleving van het plan. Hoe minder knellend de regels zijn, hoe kleiner de kans dat het met de regels wat minder nauw wordt genomen. In de praktijk worden op den lange duur immers ook alleen die regels gerespecteerd waarvan door de betrokkenen de noodzaak en de redelijkheid wordt ingezien.

In de bouwregels zijn maten opgenomen die van toepassing zijn op gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Te realiseren gebouwen en andere bouwwerken moeten voldoen aan deze maatvoering, zo niet, dan kan het College van Burgemeester en Wethouders geen bouwvergunning verlenen.

Gebruiksregels worden opgenomen om gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken en ongewenste ontwikkelingen uit te sluiten. Toetsing aan de gebruiksregels is aan de orde bij functiewisseling of nieuwvestiging.

De doelstellingen van het ruimtelijke beleid kunnen slechts verwezenlijkt worden, indien de regels van het bestemmingsplan worden nageleefd. De gemeente dient op de eerste plaats zelf haar regels na te leven en vervolgens dient de gemeente er zorg voor te dragen dat anderen deze regels naleven.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12 Wro, lid 1 en 2 stelt de gemeenteraad bij de vaststelling van – onder andere – een bestemmingsplan een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. Het moet gaan om een bouwplan omdat de effectuering van het kostenverhaal op grond van het exploitatieplan gekoppeld is aan de verlening van de bouwvergunning. In artikel 6.2.1 van het Bro is aangegeven wat onder een bouwplan moet worden verstaan, te weten een bouwplan voor:

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met tenminste 1.000 m² of met een of meer woningen;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in



gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;

- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.000 m² bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m².

In artikel 6.12 lid 2 Wro is aangegeven dat de gemeenteraad bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan kan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of de vergunning begrepen gronden anderszins verzekerd is. Als gevallen als bedoeld in dit lid zijn in 6.2.1 sub a. Bro aangewezen de gevallen waarin:

- a. het totaal der exploitatiebijdragen dat kan worden verhaald, minder bedraagt dan € 10.000,-;
- b. er geen verhaalbare kosten zijn, en/of
- c. de verhaalbare kosten uitsluitend de aansluiting van een bouwperceel op de openbare ruimte of de aansluiting op nutsvoorzieningen betreffen.

Bestemmingsplan Avantis

Het actualiseren van het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Avantis betekent een verruiming van de bebouwingsmogelijkheden omdat het bebouwingspercentage van het uitgeefbare oppervlakte in het voorliggende plan is versoepeld. Er is geen sprake van onbenutte bouwtitels. Geconcludeerd kan worden dat de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan onder de reikwijdte van art. 6.2.1a Bro valt en dat er om die reden wordt afgezien van het vaststellen van een exploitatieplan.



6 Overleg en procedure

6.1 Wettelijk vooroverleg instanties ex art. 3.1.1 Bro

In het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro is het voorontwerp van dit bestemmingsplan toegezonden aan de volgende instanties:

- Inspectie VROM;
- Rijkswaterstaat;
- provincie Limburg;
- de gemeente Aachen (D);
- Waterschap Roer en Overmaas.

Gedurende een periode van vier weken zijn twee reacties ingekomen. Het betreft een reactie van Rijkswaterstaat en een reactie van de provincie Limburg. Van de overige aangeschreven instanties is geen schriftelijke reactie ontvangen. De ingekomen reacties van de instanties zijn opgenomen in bijlage 1 van deze toelichting. Onderstaand is kort de reactie van de gemeente Heerlen op deze ingekomen vooroverlegreacties aangegeven.

Rijkswaterstaat (verzonden d.d. 07.08.2012)

De reactie van Rijkswaterstaat kan als volgt worden samengevat:

- a. Rijkswaterstaat wil weten hoe de stand van zaken is met betrekking tot de aanleg van de westelijke toerit naar de A76, waarvoor in het jaar 2000 reeds vergunning is verleend en vraagt dit in de toelichting op te nemen;
- b. voorts wordt gewezen op het ontbreken van een onderscheid tussen de vrijwaringszones van 0-50 en 50-100 meter in het kader van het rooilijnenbeleid;
- c. daarnaast wordt aangegeven de binnen de bestemming 'Groen' geen vrijwaringszone is opgenomen, alhoewel dit niet als een belemmering wordt gezien;
- d. tot slot wordt voorgesteld de kruising tussen Stevensweg en de A76 te regelen.

De reactie van de gemeente Heerlen op deze overlegreactie is als volgt:

- Ad a. In de toelichting is als antwoord op de vraag van Rijkswaterstaat een passage opgenomen waarin de externe ontsluiting van het bedrijventerrein aan de orde komt. Het uitgangspunt is en blijft de realisering van deze westelijke toerit binnen de planperiode.
- Ad b. dit onderscheid is opgenomen in de regels;
- Ad c. dit blijkt niet het geval te zijn; de vrijwaringszone ligt ook over de bestemming 'Groen', maar dit is in de analoge verbeelding, door de verschillende over elkaar liggende lagen, moeilijk waar te nemen.
- Ad d. deze kruising is in de regels en op de verbeelding geregeld middels de functieaanduiding 'brug (br)'.

Resumerend kan worden gesteld dat het plan ten aanzien van de punten a., b. en d. is aangepast als gevolg van deze overlegreactie.



Provincie Limburg (verzonden d.d. 09.08.2012)

De reactie van de provincie Limburg kan als volgt worden samengevat:

- a. de provincie verzoekt de aanduiding 'kantoor-kantoor toegestaan' niet te gebruiken in de regels en op de verbeelding, daar de vestiging van nieuwe solitaire kantoorfuncties strijdig is met het provinciaal beleid. Voorgesteld wordt te opteren voor de aanduiding 'bedrijfsverzamelgebouw', conform de reeds bestaande aanwezige gebouwen;
- b. voorts wordt gevraagd te overwegen of de opgenomen bebouwingsvrije zone voor de in de toekomst aan te leggen Avantislijn breed genoeg is.

De reactie van de gemeente Heerlen op deze overlegreactie is als volgt:

- Ad a. de genoemde aanduidingen zijn conform verzoek omgezet in regels en op de verbeelding.
- Ad b. volgens de thans bekende gegevens is de onbebouwde zone breed genoeg om in de toekomst de aanleg van de Avantislijn (middels een separaat op te stellen ruimtelijk plan) mogelijk te maken.

6.2 (Data) procedurestappen

6.2.1 Inspraak op voorontwerp-bestemmingsplan

Het voorontwerp-bestemmingsplan is met ingang van 19 juli 2012 gedurende een termijn van zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode zijn ingezetenen en belanghebbenden in de gelegenheid gesteld schriftelijk een inspraakreactie omtrent het voorontwerpbestemmingsplan kenbaar maken bij het College van Burgemeester en Wethouders van Heerlen.

Gedurende deze periode zijn geen inspraakreacties ontvangen.

6.2.2 Bestemmingsplanprocedure ex artikel 3.8 Wro

Het ontwerpbestemmingsplan is met ingang van 8 november 2012 gedurende een termijn van zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze omtrent het ontwerpbestemmingsplan kenbaar maken bij de gemeenteraad van Heerlen.

Gedurende deze periode zijn geen zienswijzen ontvangen.

Het bestemmingsplan 'bedrijventerrein Avantis' is door de gemeenteraad van Heerlen vastgesteld in haar vergadering d.d. 9 april 2013.



Bijlage 1 Reacties vooroverleg

