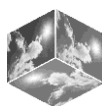


Bestemmingsplan Transferium Kerkrade West



Deel A	: Regels
Deel B	: Toelichting
Deel C	: Verbeelding (plankaart)

Ontwerp ter visie gelegd	: 14-11-2013
Vastgesteld	: 26-02-2014



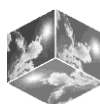
Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	2
1.3	Vigerend bestemmingsplan	2
2	Beleidskader	4
2.1	Inleiding	4
2.2	Rijksbeleid	4
2.3	Provinciaal beleid	7
2.4	Regionaal beleid	11
2.5	Gemeentelijk beleid	12
3	Planvoornemen	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Ontwerpnota	15
3.3	Ruimtelijke visie ontwerpnota: 3 modellen	17
3.4	Planvoornemen: voorkeursmodel	19
3.5	Bestemmingsplan	21
4	Omgevingsaspecten	23
4.1	Inleiding	23
4.2	Bodem	23
4.3	Geluid	25
4.4	Luchtkwaliteit	27
4.5	Externe veiligheid	28
4.6	Waterparagraaf	31
4.7	Ecologie	32
4.8	Archeologie	34
4.9	Cultuurhistorie	35
4.10	Verkeer en parkeren	35
5	Juridische paragraaf	36
5.1	Wettelijk kader	36
5.2	Planonderdelen	36
5.3	Inhoud algemeen	36
5.4	Regels	36
5.5	Artikelsgewijze toelichting	37

6	Haalbaarheid	39
6.1	Economische haalbaarheid	39
6.2	De maatschappelijke haalbaarheid	39
7	De procedure	40
7.1	De te volgen procedure	40
7.2	Inspraak	40
7.3	Het vooroverleg met instanties	41

Bijlagen

Bijlage 1	-	Verkennd bodemonderzoek Industriestraat 41-45, Geonius, 31 oktober 2013, MA-130430-R02;
Bijlage 2	-	Verkennd bodemonderzoek Industriestraat 47, Geonius, 31 oktober 2013, MA-130430-R01;
Bijlage 3	-	Verkennd bodemonderzoek Industriestraat 49-53, Geonius, 13 februari 2012, MA-110611
Bijlage 4	-	Quickscan flora & fauna Industriestraat te Kerkrade, Ecologica, oktober 2013, P2013/63
Bijlage 5	-	Akoestisch onderzoek, Oranjewoud, 11 november 2013, 0265725 (rev 0.2).





Luchtfoto plangebied en omgeving

1 Inleiding

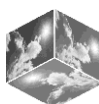
1.1 Aanleiding

Op 28 februari 2011 is tussen provincie Limburg, Stadsregio Parkstad Limburg, gemeente Kerkrade en Hestia Groep een samenwerkingsovereenkomst getekend als startsein voor het project Kerkrade-West 2020, waarin partijen uitspreken samen te werken bij het verder uitbouwen van de kwaliteiten van Kerkrade-West. Een van de onderwerpen die in de overeenkomst is opgenomen is het realiseren van een Transferium als zogenaamd 'recreatie-pluspunt', waarmee invulling wordt gegeven aan de volgende programmadoelen:

- ontsluiting van Kerkrade West richting Duitsland (Aken) en Heerlen en omgeving;
- aansluiting van Kerkrade West op het regionale en internationale vervoersnetwerk;
- het tot stand brengen van verbindingen vanuit het transferium naar omliggende toeristisch-recreatieve voorzieningen;
- het voorzien in een logische ruimtelijke en functionele verbinding tussen de Industriestraat en de Akerstraat / het Carboonplein.

Een verdere uitwerking van dit plan heeft plaatsgevonden in de Stadsdeelvisie Kerkrade-West. Het Transferium is in de stadsdeelvisie voorzien ter hoogte van de aansluiting van de Akerstraat op de Industriestraat.

De Provincie Limburg is voornemens om in samenwerking met o.a. Parkstad Limburg het Euregionaal spoorvervoer te verbeteren. Onderdeel daarvan is een Euregionale treinverbinding (lightrail) tussen Kerkrade en Aken, de zogenaemde Avantislijn, waarbij wordt voorzien in een halte in Kerkrade-West. Voor deze ontwikkeling is Europese subsidie verstrekt in het kader van het project Citizens' Rail.





Globale aanduiding plangebied op luchtfoto

Onderhavig bestemmingsplan voorziet in het planologisch-juridisch kader voor de realisatie van het transferium.

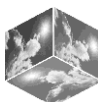
1.2 Ligging en begrenzing plangebied

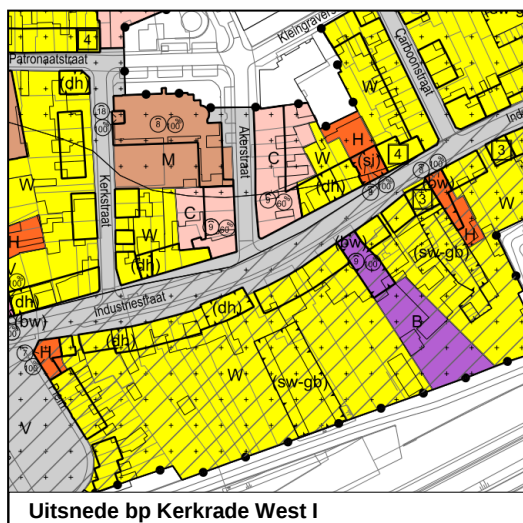
Het transferium zal worden gerealiseerd aan de Industriestraat ter hoogte van de Akerstraat. Het plangebied wordt globaal begrensd door de Industriestraat, het perceel Industriestraat 39, de spoorlijn van de Stichting Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij (ZLSM) en het perceel Industriestraat 51. Daarmee omvat het plangebied de percelen Industriestraat 41 tot en met 49, bestaand uit de kadastrale percelen gemeente Kerkrade, sectie H nummers 1713 tot en met 1717. Aan de achterzijde van die percelen zal een gedeelte van het perceel sectie H nummer 2759 bij het plangebied worden betrokken.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

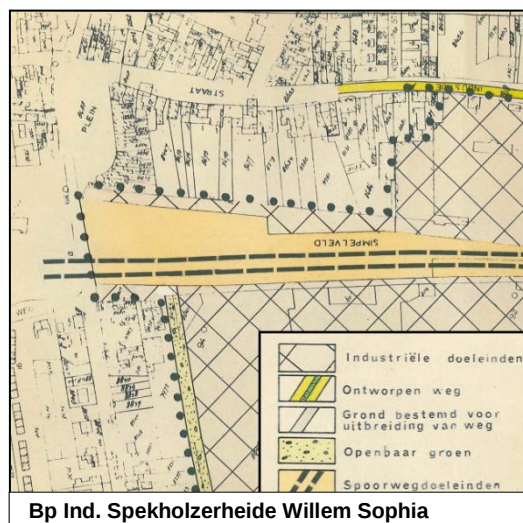
Voor het plangebied is hoofdzakelijk het bestemmingsplan "Kerkrade West I" van toepassing, als vastgesteld door de gemeenteraad van Kerkrade op 24 november 2010. Daarin heeft het plangebied grotendeels de bestemming 'Wonen', met een aanduiding 'detailhandel' voor de panden Industriestraat 49 en 51 en een aanduiding 'specifieke vorm van wonen – garageboxen' voor de garageboxen op het perceel sectie H, nummer 1715, gelegen achter de woning Industriestraat 47. Binnen de bestemming Wonen is de aanleg van een transferium niet mogelijk.

Verder zijn aan de gronden welk zijn gelegen binnen onderhavig plangebied voorzien van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' en de gebiedsaanduiding 'historische dorpskern'. Op deze aspecten zal nader worden ingegaan in hoofdstuk 4 (Omgevingsaspecten).



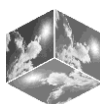


Uitsnede bp Kerkrade West I



Bp Ind. Spekholzerheide Willem Sophia

Voor het perceel sectie H nummer 2759, gelegen tussen de achterzijde van de percelen Industriestraat 41 tot en met 49, geldt voornamelijk het bestemmingsplan "Industrieterrein Spekholzerheide Willem Sophia" als vastgesteld door de gemeenteraad van Kerkrade op 27 november 1968 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg op 28 juli 1969. De betreffende gronden hebben in dat bestemmingsplan de bestemming 'Industriële doeleinden'. De aanleg van een transferium is binnen die bestemming niet toegestaan. Volledigheidshalve wordt nog vermeld dat op 24 augustus 1977 door de gemeenteraad van Kerkrade een herziening van de voorschriften is vastgesteld (bestemmingsplan Industrieterrein Spekholzerheide Willem-Sophia Ie herziening). De betreffende herziening, welke is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 20 maart 1978, heeft kortgezegd betrekking op het uitsluiten van detailhandel op het industrieterrein.



2 Beleidskader

2.1 Inleiding

Gemeenten zijn niet geheel vrij in het voeren van hun eigen beleid. Rijk en provincies geven met het door hen gevoerde en vastgelegde beleid de kaders aan waarbinnen gemeenten kunnen opereren. Hierna worden in het kort de voornaamste zaken uit de plannen voor het plangebied weergegeven, omdat deze zoals gezegd mede uitgangspunt voor het lokale maatwerk zullen zijn.

2.2 Rijksbeleid

2.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie vormt het Rijksbeleid ten aanzien van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Met deze structuurvisie wordt de onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' reeds ingezette decentralisatie verder doorgezet. Dit houdt in dat verantwoordelijkheden worden overgedragen aan provincies en gemeenten. Deze overheden kunnen met hun regionale kennis en onderlinge samenwerkingsverbanden opgaven zelf integraal, doeltreffend en met kwaliteit aanpakken.

Voor het formuleren van het ruimtelijke Rijksbeleid zijn een drietal criteria leidend geweest. Er is beleid opgesteld indien:

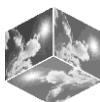
- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen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

In de Structuurvisie zijn vervolgens een drietal doelen voor Nederland in 2040 geformuleerd:

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

Concurrentiekracht

Nederland wil in 2040 tot de top 10 van de meest concurrerende economieën van de wereld behoren. Van belang daarvoor is een kwalitatief hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers. Dat betekent onder meer dat moet worden ingezet op sterke



stedelijke regio's, optimale bereikbaarheid en goede (logistieke) verbindingen met het buitenland.

Belangrijke innovatieve economische sectoren voor Nederland zijn onder meer Water, Agro & Food, High Tech Systemen en Materialen, Life Sciences & Health, Chemie, Energie, Logistiek en Creatieve Industrie.

Bereikbaarheid

Het mobiliteitssysteem moet robuust en samenhangend worden (waaronder knooppuntontwikkeling), meer keuzemogelijkheden bieden en voldoende capaciteit hebben om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange termijn (2040) op te vangen. Daarbij moet worden gekozen voor een integrale benadering die de mobiliteitsgroei in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling faciliteert. De ambitie is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

Leefbaarheid en veiligheid

De ruimtelijke verschillen in Nederland nemen toe onder invloed van urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening. Deze toenemende regionale verschillen hebben consequenties voor de verstedelijking in Nederland. Vraag en aanbod van woningen, bedrijventerreinen en kantoren zijn daardoor niet overal in evenwicht (kwantitatief en kwalitatief). De ambitie voor 2040 is dat woon- en werklocaties in steden en dorpen aansluiten op de (kwalitatieve) vraag en dat locaties voor transformatie en herstructurering zoveel mogelijk worden benut.

Voorts is het nodig onze bijzondere waarden en internationaal onderscheidende kwaliteiten te koesteren en te versterken, hetgeen vraagt om de borging van natuurwaarden, biodiversiteit, cultuurhistorische waarden en een goede milieukwaliteit. De ambitie voor 2040 is het bieden van een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit, zowel in stedelijk als landelijk gebied. Belangrijke onderdelen daarvan zijn ook een blijvende bescherming tegen extreme weersomstandigheden en overstromingen en het voorzien in voldoende zoetwater in droge perioden.

Op basis van voorgaande doelstellingen zijn vervolgens 13 nationale belangen benoemd. Voor onderhavig planvoornemen zijn van belang:

- 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 topsectoren (nationaal belang 1);
- een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (nationaal belang 5);
- betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem (nationaal belang 6);



- zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructuurele besluiten (nationaal belang 13)

Onderhavig planvoornemen draagt, zeker gezien in relatie tot het ontwikkelingen rondom de Avantislijn (Via Avantis) en/of het doortrekken van de Heuvellandlijn, bij aan de vorming en het behoud van een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Door het verbinden van trein- en busvervoer, maar ook andere vormen van vervoer c.q. reizen over de weg (auto, fiets) ontstaat ketenmobiliteit en een zogenoemd multimodaal knooppunt. Daarmee wordt de verbinding van Kerkrade-West zowel richting Heerlen als Aken verbeterd.

2.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De SVIR (zie paragraaf 2.1.1) bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken.

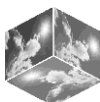
Middels het Barro worden voor een aantal specifieke onderwerpen algemene regels gesteld ten behoeve van de verwerking in bestemmingsplannen. In het SVIR is aangegeven wat het nationale belang is van het stellen van regels voor deze onderwerpen. Het Barro stelt in eerste instantie regels voor het project 'Mainportontwikkeling Rotterdam', het kustfundament, grote rivieren, de Waddenzee en het waddengebied, defensie en erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, vervolgens is en wordt het besluit aangevuld met andere onderwerpen uit de SVIR.

De algemene regels in het Barro hebben vooral een conserverend/beschermend karakter waardoor geformuleerde nationale belangen niet belemmerd worden door ontwikkelingen die middels bestemmingsplannen mogelijk worden gemaakt. Voor een aantal onderwerpen geeft het Barro de opdracht dan wel de mogelijkheid aan provincies om bij provinciale verordening regels te stellen.

Onderhavig planvoornemen raakt geen nationale belangen die het Barro beoogt te beschermen. De bepalingen in het Barro vormen dan ook geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

2.2.3 Verdrag van Malta

Het Verdrag van Malta, ook wel de Conventie van Valletta genoemd, is een Europees verdrag dat in 1992 is ondertekend door de lidstaten van de Raad van Europa. Het verdrag is erop gericht het bodemarchief beter te beschermen. Het bodemarchief bestaat uit alle archeologische waarden die zich in de grond bevinden, zoals gebruiksvoorwerpen, grafvelden en nederzettingen.



Deze archeologische waarden dienen op een integrale wijze beschermd te worden, waarbij de volgende drie principes gelden:

- tijdig rekening houden met eventuele aanwezigheid van archeologische waarden;
- behoud in situ;
- de verstoorder betaalt.

Het verdrag is vertaald in de Monumentenwet. Ook kan het verdrag worden teruggevonden in onder andere de Ontgrondingswet. Het is dan ook belangrijk dat de ontwikkelingen in het plangebied conform het verdrag zijn, en daarmee dan ook conform de wet.

De gemeente Kerkrade heeft tezamen met de overige Parkstad Limburg-gemeenten een archeologische verwachtingen- en beleidskaart opgesteld. Op het aspect archeologie wordt ingegaan in paragraaf 4.8. Daarbij wordt ingegaan op de archeologische verwachtingswaarde van het plangebied, de invloed van het planvoornemen daarop en de wijze waarop in onderhavig bestemmingsplan wordt voorzien in de bescherming van de betreffende archeologische waarden.

2.3 Provinciaal beleid

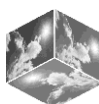
2.3.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg

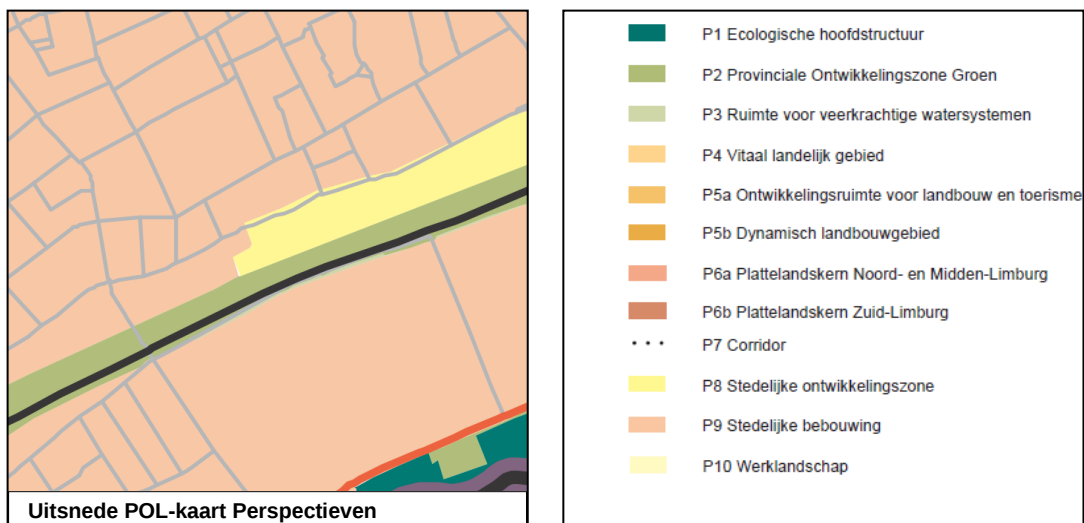
Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) is geïntroduceerd als streekplan, waterhuishoudingsplan, milieubeleidsplan, verkeer- en vervoersplan. Daarnaast bevat het plan de fysieke componenten van het economisch en sociaal-cultureel beleid. Het POL is na dien geactualiseerd in 2006 en in 2008 nogmaals naar aanleiding van de invoering van de Wet ruimtelijke ordening. Sindsdien geldt het plan niet meer als streekplan maar als structuurvisie als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening.

Perspectieven

Niet voor ieder gebied binnen de provincie Limburg gelden dezelfde beleidsbepalingen als het gaat om de kwaliteiten en ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied. Om die reden worden in het POL2006 tien perspectieven onderscheiden, met ieder een eigen benadering met betrekking tot de meest doeltreffende beleidsdoelen voor dat gebied. Het plangebied wordt grotendeels aangemerkt als 'Stedelijke bebouwing (P9)' en ligt binnen de 'Grens stedelijke dynamiek'. Het achterste deel van het plangebied, nabij de spoorlijn van de ZLSM heeft het perspectief 'Provinciale Ontwikkelingszone Groen (P2)'.

De stedelijke bebouwing omvat in grote lijnen de geregelde woon-, winkel- en voorzieningengebieden, bedrijventerreinen en bijbehorende wegen. Er is in veel gevallen nog de nodige ontwikkelingsruimte. Alle aanwezige en/of geplande (goedgekeurde plannen voor) voorzieningen op het gebied van wonen, sociaal-culturele voorzieningen, diensten, kantoren, solitaire bedrijven, winkelcentra, plantsoenen, sportvoorzieningen, wegen, etc. zijn ondergebracht in 'stedelijke bebouwing'. Het is aan de gemeente om hierbinnen differentiatie aan te brengen op bestemmingsplanniveau.



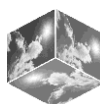


De Provinciale Ontwikkelingszone Groen maakt naast de Ecologische Hoofdstructuur (P1; EHS) deel uit van de ecologische structuur van Limburg. Echter, waar de EHS voornamelijk natuur-, water- en bosgebieden betreft, heeft de POG met name betrekking op landbouwgebieden als buffer rond de EHS, ecologische verbindingzones, waterwingebieden, etc. De POG gaat uit van een ontwikkelingsgerichte basisbescherming. Dat wil zeggen dat het behoud en de ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden richtinggevend zijn voor ontwikkelingen binnen de POG. De landbouw moet meer landschapsgeoriënteerd plaats vinden en het bebouwingsvrije karakter dient gehandhaafd te blijven. Daarnaast dient de toeristisch-recreatieve structuur in stand gehouden te worden.

Hoewel binnen een POG de mogelijkheden tot ontplooiën van activiteiten wat ruimer zijn dan binnen de EHS, zijn ze ook hier maar beperkt. Versterken en ontwikkelen van natuur- en landschapswaarden is de doelstelling en alleen activiteiten die hier aan bijdragen (bijv. functies betreffende toerisme, recreatie of landbouw) zijn toegestaan.

Gezien het voorgaande past het planvoornemen binnen het perspectief 'Stedelijke bebouwing', aangezien binnen dat perspectief voorzieningen op het gebied van wonen, werken en voorzieningen op sociaal-cultureel en sportgebied thuishoren. De realisatie van een transferium als multimodaal (openbaar) vervoersknooppunt draagt bij aan de bereikbaarheid van voornoemde voorzieningen en toeristisch-recreatieve voorzieningen in de omgeving en vormt de verbinding van Kerkrade West met steden als Heerlen en Aken voor de inwoners van Kerkrade West.

Ten aanzien van het perspectief POG kan worden opgemerkt dat de toekenning van dit perspectief is ingegeven door de functie van ecologische verbindingzone die de huidige spoorzone – en dan met name de groene zoom aan weerszijden van de spoorlijn zelf – heeft. Gezien de beperkte breedte van de strook met het perspectief die is gelegen binnen onderhavig plangebied (ca 10 meter, plaatselijk ca 20 meter) wordt geen onevenredige afbreuk gedaan aan de functie als ecologische verbindingfunctie van deze spoorzone. Bovendien heeft de strook nu en in het verleden altijd een verkeers- c.q. ontsluitingsfunctie



gehad. De betreffende strook is noodzakelijk om de verbinding te kunnen maken tussen het Transferium en de spoorbaan.

Mobiliteit

De provincie streeft naar het realiseren en behouden van een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen en goederen door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen. Dit dient zowel de Limburgse economie als de leefbaarheid door het creëren van een goede bereikbaarheid van woon- en werklocaties en overige voorzieningen. Bereikbaarheid ziet de provincie daarbij in eerste instantie als een organisatievraagstuk: hoe is het bestaande netwerk optimaal te gebruiken? De aanleg van nieuwe infrastructuur komt pas in beeld wanneer optimalisatie van het gebruik van de huidige infrastructuur niet leidt tot een structurele oplossing van mobiliteitsproblemen.

Onderhavig planvoornemen draagt bij aan een optimalisatie van het gebruik van bestaande infrastructuur door het creëren van een multimodaal (openbaar)vervoersknooppunt, zeker bezien in relatie tot de beoogde aanleg van de Avantislijn en het doortrekken van de Heuvellijn, waardoor het gebruik van de bestaande spoorlijn, de zogenaamde 'Miljoenenlijn' wordt geoptimaliseerd. Bovendien draagt het Transferium bij aan een versterking van het openbaar vervoer als alternatief voor de auto door een verbetering van de bereikbaarheid van, de parkeervoorzieningen bij en aansluiting van het busvervoer op het vervoer per spoor.

Vooruitblik: Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014

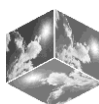
Momenteel werkt de Provincie Limburg aan een herziening van het POL uit 2006. Op 2 juli 2013 hebben Gedeputeerde Staten de Hoofdlijnenschets POL 2014 vastgesteld op basis van 12 thema's op het gebied van wonen, werken, infrastructuur, detailhandel, natuur, landschap, landbouw, etc. Een van die thema's betreft infrastructuur en bereikbaarheid. Uitgesproken is dat een goede (inter)nationale bereikbaarheid essentieel is voor zowel de Limburgse economie en het vestigingsklimaat als de kwaliteit van de leefomgeving.

Verdere uitwerking zal plaatsvinden in 2013-2014. Vooralsnog kan worden geconcludeerd dat onderhavig planvoornemen bijdraagt de goede (inter)nationale bereikbaarheid van Kerkrade en Kerkrade West in het bijzonder.

2.3.2 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Op 14 maart 2007 hebben Provinciale Staten van Limburg het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) vastgesteld als aanvulling op het POL. Het leidende principe in het PVVP is 'Mobiliteit met verstand', hetgeen inhoudt dat een afgewogen keuze van benodigde maatregelen dient plaats te vinden. De prioriteit ligt daarbij op de economische bereikbaarheid. Een goede bereikbaarheid en (verkeers)leefbaarheid zijn immers positieve vestigingsplaatsfactoren voor zowel bedrijven als werknemers. Dat vraagt om:

- optimaal benutten van beschikbare mobiliteitsvoorzieningen door een betere (technische) organisatie van het verkeer;
- zo mogelijk burgers en bedrijven beïnvloeden in hun mobiliteitskeuzes;



- slechts indien dat niet tot structurele oplossingen leidt de aanleg van extra infrastructuur.

Dit alles vraagt voorts om een goede samenwerking tussen verkeer- en vervoerspartners als gemeenten, Parkstad Limburg en Regionale mobiliteitsoverleggen (RMO). Voor Zuid Limburg moet daarbij worden benoemd dat als uitvloeisel van de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit van de Rijksoverheid voor Zuid-Limburg in regionale samenwerking een netwerkanalyse is uitgevoerd, bestaande uit een kwalitatieve analyse van het totale verkeers- en vervoerssysteem om te achterhalen welke knelpunten er bestaan en welke oplossingen daarvoor nodig zijn. Als voorstellen voor oplossingen zijn, voor zover relevant voor onderhavig planvoornemen, onder andere geformuleerd de uitbouw van een euregionaal lightrailsysteem en het treffen van OV-stimulerende regionale maatregelen (P&R, versterking knooppunten, doorstroming). Deze resultaten en aanbevelingen zijn betrokken in het PVVP.

Openbaar vervoer

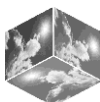
De ambitie voor het openbaar vervoer is een betrouwbaar, vlot, doelmatig, toegankelijk en sociaal veilig regionaal openbaar vervoer dat aansluit bij de behoeften van de reizigers. Het (euregionale) grensoverschrijdend openbaar vervoer maakt daar in de optiek van de provincie integraal onderdeel van uit. Dit vraagt om een goede afstemming tussen de modaliteiten trein, bus en regiotaxi. Door verbindingen met andere modaliteiten (fiets, auto, etc) tot stand te brengen kan ketenvervoer verder worden versterkt.

De treinverbindingen tussen de grotere regionale knooppunten staan centraal. De provincie heeft daarom de verantwoordelijkheid voor de regionale treinverbinding Maastricht – Heerlen – Kerkrade overgenomen van het Rijk. Op dit traject wenst de provincie een kwaliteitssprong maken door light railtechniek te introduceren. Als eindbeeld wordt daarbij uitgegaan van een integratie in het light railconcept van de (stop)treinverbindingen Heerlen – Sittard en Maastricht – Sittard en, vanuit de grensoverschrijdende OV-wensen, afstemming of integratie met light railverbindingen naar Aken en Hasselt.

Verkeers- en mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement heeft betrekking op het zo goed mogelijk organiseren van het gebruik van de bestaande infrastructuur en heeft onder meer betrekking op het voorkomen van onnodig gebruik van de infrastructuur door bijvoorbeeld het stimuleren van carpoolen en ketenvervoer (bv fiets/OV), Park en Ride en bedrijfsvervoerplannen. Daarbij is aandacht nodig voor de gehele keten van verplaatsingen: ‘van deur tot deur’.

Onderhavig planvoornemen levert een bijdrage aan de verbetering van de overstapmodaliteiten in Kerkrade West door een combinatie van een bushalte, park en ridevoorzieningen en fietsenstallingen. Bezien in relatie met de realisatie van een halte aan de beoogde Avantislijn en de door te trekken Heuvellandlijn wordt dit verder versterkt.



2.4 Regionaal beleid

2.4.1 Intergemeentelijke structuurvisie Parkstad Limburg

In 2009 is de intergemeentelijke structuurvisie “Ruimte voor park en stad” vastgesteld. De structuurvisie bevat het kader voor de door de regiogemeenten gezamenlijk nagestreefde duurzame economische structuurversterking van de regio voor de periode tot 2030, als antwoord op onder meer de bestaande en voorziene sociale problematiek en demografische ontwikkelingen. De bevolkingskrimp die zich binnen de regio voordoet wordt daarbij gezien als kans om de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving duurzaam te versterken.

In de periode tot 2030 wordt ingezet op de volgende kwaliteiten:

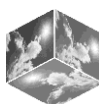
- meer en beter bereikbaar groen, meer ecologische kwaliteit en structuur, o.a. door een groter contrast van stad en land;
- een sterke economie, voortbouwend op bestaande kwaliteiten en ontwikkelend op o.a. een innovatieve energiesector, toeristische dag- en verblijfrecreatie, een hoogwaardige zorginfrastructuur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

Deze ambities moeten daarbij vooral worden gezien als een aanzet om samen met betrokken partijen te komen tot kansrijke ideeën, welke vervolgens concreet kunnen worden uitgewerkt.

De visie maakt onderscheid in een tweetal structuurdragers, te weten de ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteit en de economisch-maatschappelijke ontwikkeling, welke vervolgens zijn uitgewerkt in een viertal hoofdthema's:

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

Onderhavig planvoornemen heeft hoofdzakelijk betrekking op het thema mobiliteit. De ontwikkelingslijn voor dit thema is gericht op een betere bereikbaarheid via weg en spoor, zowel regionaal als internationaal. Ter versterking van het openbaar vervoer is daarbij benoemd dat moet worden ingezet op nieuwe lightrailverbindingen tussen Heerlen, Kerkrade, Avantis en Aken, met meer haltes op belangrijke punten zoals perifere woongebieden als Kerkrade-West, net als meer en beter busvervoer met meer haltes op belangrijke punten. Voorts is de beoogde ontwikkeling gericht op het realiseren van knooppunten op punten waar economische stromen geconcentreerd met verschillende vormen van OV bij elkaar komen.



Onderhavig planvoornemen sluit aan bij deze ontwikkelingslijn door nabij het retailcluster Akerstraat/Carboonplein te voorzien in een multimodaal OV-knooppunt in de vorm van een Transferium met voorzieningen als bushaltes, park en ride, fietsenstallingen en de beoogde lightrailverbinding welke aan de zuidzijde aansluit op het te realiseren transferium.

2.4.2 Regionaal Verkeer en Vervoersplan 2007-2020 en actualisatie

In 2007 is door de Parkstadraad het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2007-2020 (RVVP) vastgesteld. Nadien is dit plan in 2011 geactualiseerd, aangezien het oorspronkelijk RVVP een looptijd had t/m 2010 en er inmiddels gewijzigde beleidsinzichten bestonden. De beleidsdoelen zijn echter overeind gebleven:

- het verkeers- en vervoerssysteem moet meer gaan bijdragen aan een economische structuurversterking. De bereikbaarheid van Parkstad Limburg moet gericht zijn op realisering van een concurrerende (eu)regio Parkstad Limburg & Aachen;
- er moet een heldere regionale wegenstructuur komen met betere oriëntatiemogelijkheden voor automobilisten.
- de verkeers- en vervoerssystemen moeten bijdragen aan een voor wonen en recreëren aantrekkelijke regio, goed bereikbare voorzieningen, met een minimum aan verkeers- onveiligheid (op termijn 0 slachtoffers) en milieuoverlast;
- het regionale openbaar vervoer moet beter kunnen concurreren met het autoverkeer door intensivering en kwaliteitsverbetering van het aanbod en toename van de vraag;
- in het strategisch beleidskader en de uitvoeringsplannen dient rekening te worden gehouden met maatschappelijke trends, zoals demografische ontwikkelingen en individualisering.

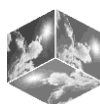
Concreet genoemd is de Avantislijn waarvoor de planvorming en tracéstudie ten tijde van de actualisatie van het RVVP in uitvoering is. Ook de realisatie van een treinstation ter hoogte van Spekholzerheide is expliciet benoemd als ambitie en de planvorming is als project voorzien in de periode 2011-2013.

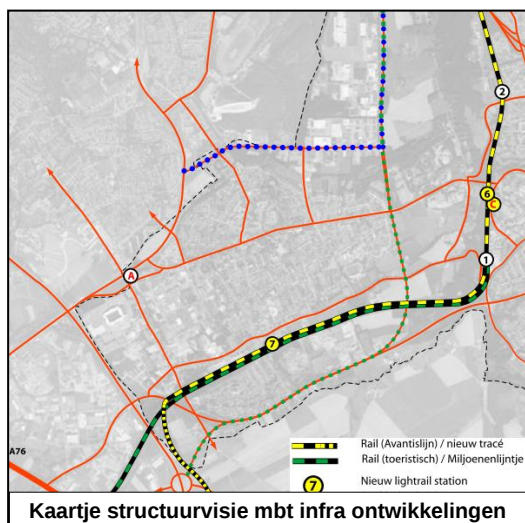
2.5 Gemeentelijk beleid

2.5.1 Structuurvisie 2010-2020

In de structuurvisie, die op 30 maart 2011 is vastgesteld, heeft de raad de ambitie van Kerkrade voor 2020 uitgesproken: Kerkrade als Europese en gastvrije stad. Kerkrade moet in 2020 een bruisende stad zijn waarin inwoners en bezoekers zich veilig en thuis voelen, een centrum met een goed aanbod en waar altijd iets te doen is. Groen komt terug in het stedelijk gebied en het woon-, leef- en werkklimaat zijn van hoge kwaliteit. Verder is de stad goed verbonden met de omliggende (Eu)regio en heeft het aanbod van toerisme en recreatie zich sterk ontwikkeld. Kerkrade is in 2020 een stad waar haar inwoners trots op kunnen zijn.

De structuurvisie vormt het planologisch kader dat dient als toetsingskader voor nieuwe ruimtelijke initiatieven en ontwikkelingen. Ten aanzien van infrastructuur wordt in de structuurvisie het belang van een optimale bereikbaarheid onderstreept, waarvoor onder meer een ontwikkeling van goede internationale spoorverbinding noodzakelijk is. Kerkrade is





vooral nog een eindstation, maar daar zal door een aantal ontwikkelingen verandering in moeten worden gebracht.

Een van die ontwikkelingen is de aanleg van de Avantislijn. Daarvoor zal tussen Kerkrade Centrum en Kerkrade-West een aanpassing van het spoor (huidige Miljoenenlijn) plaatsvinden zodat daarvan gebruik kan worden gemaakt door moderne treinstellen. Vanuit Kerkrade-West zal nieuw spoor worden aangelegd naar Aachen. Ter hoogte van onderhavig plangebied is in de structuurvisie een nieuwe halte voorzien.

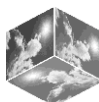
2.5.2 Stadsdeelvisie Kerkrade West

De stadsdeelvisie voor Kerkrade-West, die is vastgesteld door de raad in februari 2011, is een verdere uitwerking van de structuurvisie en vormt de gezamenlijke visie van Gemeente Kerkrade, Hestia Groep (HEEM Wonen), Stadsregio Parkstad Limburg en de Provincie Limburg voor dit deel van de stad Kerkrade.

Uit *de analyse* die voor Kerkrade-West is uitgevoerd blijkt dat de slechte bereikbaarheid van het stadsdeel per spoor een knelpunt vormt. De aanleg van een lightrailverbinding in de vorm van de Avantislijn kan deze bereikbaarheid sterk verbeteren indien daarbij wordt voorzien in een halte ter hoogte van Kerkrade-West.

Onderdeel van *de strategie* is de wijk meer op de kaart te zetten als recreatief knooppunt in het toeristisch-recreatief netwerk rond de Avantislijn en de te realiseren halte ter hoogte van Kerkrade-West (zogenoemd Re-creatie pluspunt). Daarvoor is nabij de halte een transferium gewenst dat dient als transferium waar verschillende modaliteiten van vervoer op elkaar aansluiten: trein, bus, auto, taxi, fiets en toeristisch vervoer en waarbij de daarvoor benodigde voorzieningen aanwezig zijn zoals fietsenstallingen en parkeerplaatsen.

De aanleg van het transferium en het verbinden daarvan met het toeristisch-recreatief netwerk is dan ook als concreet project opgenomen in *het programma* dat onderdeel uitmaakt van de stadsdeelvisie.

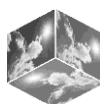


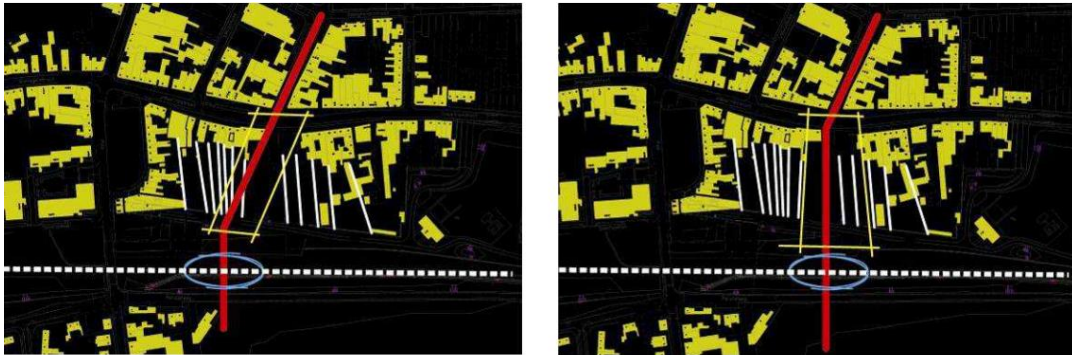
2.5.3 Verkeer

Als vigerend lokaal verkeersbeleid geldt het Gemeentelijk VerkeersveiligheidsPlan Kerkrade (GVP1997). Het vigerende VerkeersveiligheidsPlan richt zich op de volgende onderdelen van het programma duurzaam veilig:

- het organiseren van de aanpak van verkeersveiligheid;
- het aanpassen van het wegennet (conform wegcategorisering);
- het inpassen van verkeersveiligheid in het mobiliteitsbeleid;
- het inpassen van verkeersveiligheid in de ruimtelijke ordening;
- het intensiveren van gedragsbeïnvloeding.

Verder is de Visie Parkeerbeleid en maatregelenpakket (2008) van belang. Hierin is het beleid verwoord ten aanzien van het aspect parkeren. De gemeente Kerkrade houdt zelf regie over zowel het parkeren op straat als in parkeergarages, waarbij het aanbod wordt afgestemd op de vraag. Daarbij hanteert de gemeente zowel gebiedsgerichte als functiegerichte normen. Bij nieuwe ontwikkeling dient de parkeerbehoefte op eigen terrein te worden opgevangen. Daarbij sluit de gemeente aan bij de normen van het CROW.





Alternatieven inpassing in ruimtelijke structuur, met rechts de voorkeursvariant

3 Planvoornemen

3.1 Inleiding

Zoals blijkt uit hoofdstuk 2 volgt uit het actuele beleid van zowel Rijk, Provincie Limburg, de stadsregio Parkstad Limburg als de gemeente Kerkrade het belang van een Transferium c.q. multimodaal vervoersknooppunt in Kerkrade West en meer concreet ter hoogte van onderhavig plangebied. In dit hoofdstuk vindt een nadere concretisering plaats van de locatie(keuze) en het ontwerp van het transferium.

3.2 Ontwerpnota

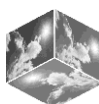
3.2.1 Aanpak

In opdracht van Parkstad Limburg en in samenwerking met de Provincie Limburg en de gemeente Kerkrade, is door Oranjewoud een ontwerpnota opgesteld. Daarin zijn de resultaten neergelegd van de volgens het participatiemodel, samen met de geformeerde projectgroep (bestaande uit vertegenwoordigers van gemeente, Parkstad Limburg, provincie Limburg, diverse bewoners- en ondernemersplatforms en betrokken vervoersmaatschappijen) gedefinieerde schetsontwerpen.

Het projectgebied is – in vervolg op de in hoofdstuk 1 aangehaalde samenwerkingsovereenkomst en de in hoofdstuk 2 beschreven beleidsdocumenten – nader gedefinieerd. Het zoekgebied is daarbij begrensd door de kruising Akerstraat/Industriestraat, tot en met de spoorlijn (Parallelweg), de Grachterstraat en het groengebied aan de oostzijde.

In de definitiefase zijn de wensen en randvoorwaarden geïnventariseerd en neergelegd in een Programma van Eisen. Bij die inventarisatie hebben de programmadoelen uit de samenwerkingsovereenkomst als reeds aangehaald in hoofdstuk 1 als uitgangspunt gediend:

- ontsluiting van Kerkrade West richting Duitsland (Aken) en Heerlen en omgeving;
- aansluiting van Kerkrade West op het regionale en internationale vervoersnetwerk;
- het tot stand brengen van verbindingen vanuit het transferium naar omliggende toeristisch-recreatieve voorzieningen;
- het voorzien in een logische ruimtelijke en functionele verbinding tussen de Industriestraat en de Akerstraat / het Carboonplein.





Huidige bebouwing



Zicht op plangebied vanuit Akerstraat

3.2.2 Ruimtelijke analyse

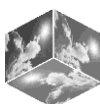
Vervolgens is door Oranjewoud en Buro5 de ruimtelijke impact in beeld gebracht door middel van een ruimtelijke analyse. De locatie van het Transferium is daarbij concreter begrensd en de invloed daarvan op de ruimtelijke structuur van de Industriestraat en Akerstraat en de relatie met de nieuw te realiseren treinstation is in beeld gebracht. Hieruit zijn twee alternatieven naar voren gekomen om het Transferium in te passen in de bestaande ruimtelijke structuur:

- in het verlengde van de Akerstraat;
- evenwijdig aan de verkavelingsstructuur in de Industriestraat.

De keuze is daarbij gevallen op de tweede variant, aangezien die variant aansluit bij de kadastrale structuur en de meeste mogelijkheden biedt voor een zorgvuldige inpassing.

Tuinen blijven in deze variant zo veel mogelijk behouden en er ontstaat een zichtrelatie evenwijdig aan de verkavelingsstructuur, tussen het Transferium enerzijds en de kerk aan de Akerstraat anderzijds. In deze variant wordt de aan het Transferium te realiseren stationsvoorziening voorts goed zichtbaar vanuit de Industriestraat, in tegenstelling tot het alternatief, waarbij de panden aan de Industriestraat het zicht op de stationsvoorziening ontnemen.

Vervolgens is onderzocht welke ruimte voor het Transferium noodzakelijk is en voor de Industriestraat verantwoord is. De smalle corridor vanuit de Akerstraat zou een grote opening in de structuur van de Industriestraat niet rechtvaardigen. Een kleinschalig(er) Transferium sluit goed aan bij het karakter en de sfeer van de Akerstraat en de wijk, waarbij de dorpse uitstraling van de Industriestraat grotendeels in tact wordt gehouden. Een meer intiem Transferium sluit bovendien goed aan bij de beoogde functie als kwalitatief doorgangs- en vertrekpunt voor recreatieve routes. De noodzakelijke afscherming van de omliggende private gronden draagt daar wezenlijk aan bij. Hierin zal worden voorzien door de karakteristieke muur als beeld herkenbaar te gebruiken en het Transferium ruimtelijk te begrenzen.





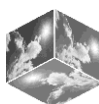
Doorkijk naar achterterrein

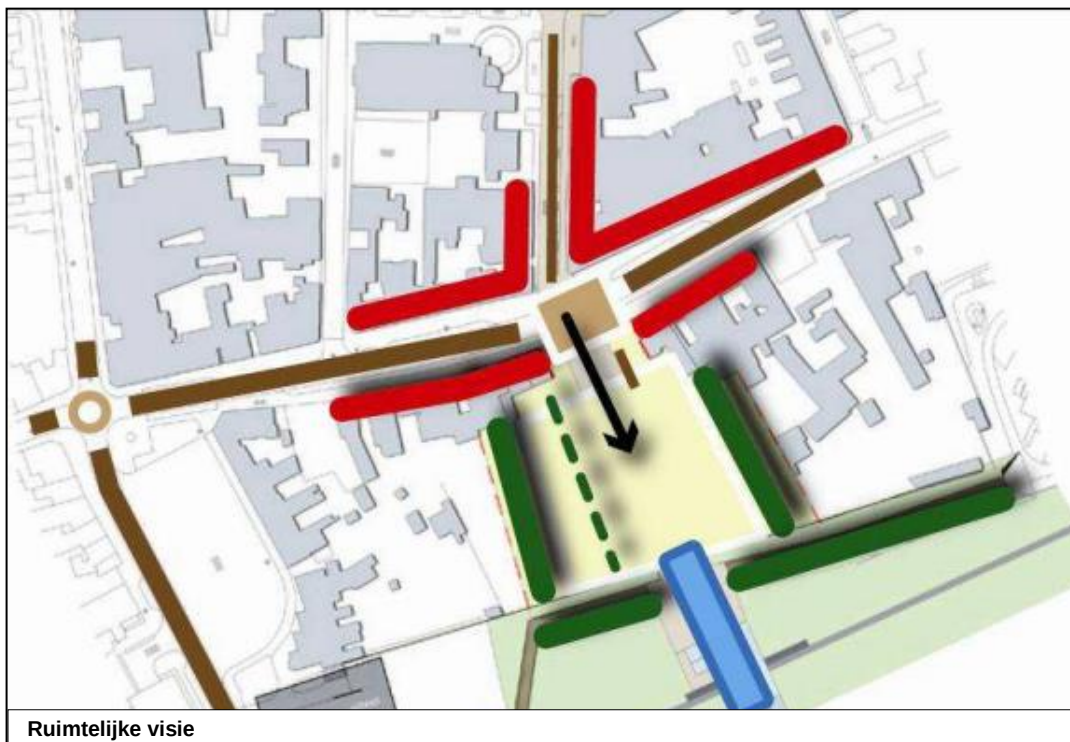
3.2.3 Functionele analyse

In de Industriestraat zijn hoofdzakelijk woningen aanwezig, in sommige gevallen gecombineerd met een (voormalig) winkelpand. In de Akerstraat en verderop aan de Akerstraat aan het Carboonplein is een concentratie aan winkels en andere commerciële voorzieningen aanwezig. Binnen het plangebied zijn in de huidige situatie woningen aanwezig, met daarbij behorende tuinen. Op de achterterreinen zijn bovendien garageboxen aanwezig. Achter langs deze percelen loopt het recreatief pad het Wauwelpad en de Miljoenenlijn. Het pand Industriestraat 45 staat momenteel leeg en verkeert in slechte staat van onderhoud. In het verleden is dit perceel in gebruik geweest als een garage c.q. werkplaats en als benzinestation.

3.3 Ruimtelijke visie ontwerpnota: 3 modellen

Op basis van het Programma van Eisen en de hiervoor beschreven resultaten van de analyses, is door Buro5 een ruimtelijke visie geformuleerd, waarbij conform het voorgaande is voorzien in een situering in het verlengde van de Akerstraat, met een zo beperkt mogelijke opening aan de zijde van de Industriestraat. Op basis van deze visie zijn een drietal modellen ontworpen, waarvan de eerste (model 'compact') voorziet in een zo compact mogelijk Transferium. Het tweede model ('rotonde') voorziet in de aanleg van een rotonde met een parallelbaan, waardoor de bushalte toch binnen het Transferium wordt gerealiseerd. Het derde model (model 'parkeren') is gelijk aan het model compact, met dien verstande dat wordt voorzien in de realisatie van nieuwe garageboxen, ter vervanging van de bestaande garageboxen die als gevolg van de aanleg van het Transferium komen te vervallen.



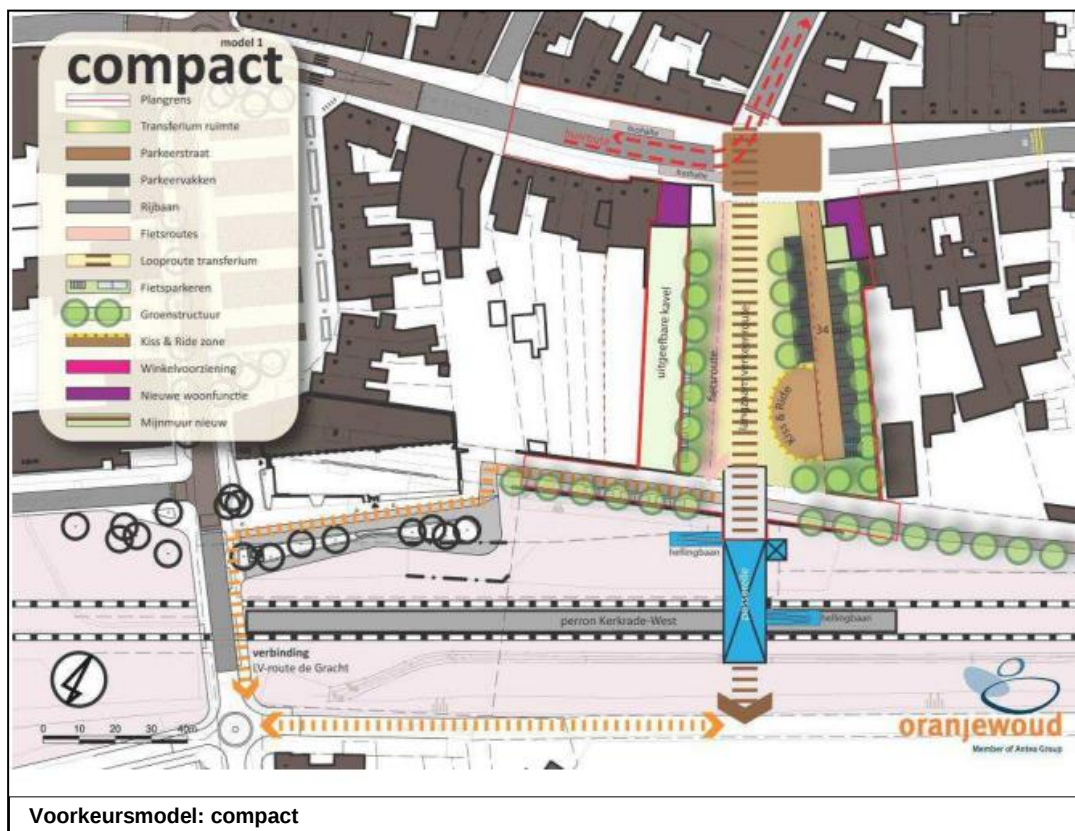


Ruimtelijke visie

De modellen zijn integraal met elkaar vergeleken en tegen elkaar afgewogen. Model 'compact' bleek daarbij het model dat het meest past in het opgestelde programma van Eisen en als beste scoort op de benoemde afwegingsonderdelen. Zo is rekening gehouden met huidige bewoning en het respecteren van privacy, het voorkomen van geluidsoverlast door de bus te laten halteren in de Industriestraat en het aantal parkeerplaatsen af te stemmen op het Transferium-gebruik. Model 'rotonde' is sterker ingezet vanuit een veiligheidsgedachte vanuit verkeer. Deze ingreep vraagt meer ruimte en gaat ten koste van de bestaande omgeving. Bovendien is de beoogde koppeling met de Akerstraat minder optimaal. Model 'parkeren' heeft als doel het huidige gebruik van het terrein als parkeervoorziening grotendeels te compenseren. Daardoor zijn er meer verkeersbewegingen, is er meer verharding en dus minder groenwaliteit. Bovendien wordt de verbinding met de Akerstraat daardoor gereduceerd tot een smalle passage. Geluid en fijnstof zullen in dit model op en rond het Transferium toenemen wat op weerstand mag rekenen. Daar tegenover staat de compensatie van verloren parkeermogelijkheden die op waardering van de huidige gebruikers kan rekenen. De mate van beslotenheid is een punt van aandacht vanwege de sociale veiligheid.

Zoals hiervoor reeds aangegeven heeft nog geen definitieve besluitvorming plaatsgevonden omtrent de aanleg van de Avantislijn. Daarom zijn in de ontwerpnota ook een tweetal alternatieven geschetst voor het geval geen aanleg van de Avantislijn plaatsvindt. Aangezien deze alternatieven voor zover ze zijn gelegen binnen onderhavig plangebied vergelijkbaar zijn met het model 'compact' en de afwijkingen daarvan hoofdzakelijk betrekking hebben op de spoorzone, die niet is gelegen binnen onderhavig plangebied, wordt hier niet



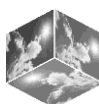


concreet ingegaan op die alternatieven, maar wordt volstaan met een verwijzing naar de ontwerpnota. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat wanneer de Avantislijn niet wordt aangelegd en geen halte aan die lijn wordt gerealiseerd ter hoogte van onderhavig plangebied en/of de Heullandlijn niet wordt doorgetrokken, onderhavig planvoornemen nog altijd voorziet in een behoefte en het plan ook in dat geval uitvoerbaar is.

3.4 Planvoornemen: voorkeursmodel

Na de integrale vergelijking van de varianten is model 'compact' als voorkeursmodel aangemerkt. Het model voorziet optimaal in een overstappunt tussen de verschillende verkeersstromen. De bereikbaarheid van de recreatieve voorzieningen in de regio wordt daarbij versterkt door de aansluiting op het fijnmazige buslijnnetwerk. Een verbeterde en verdere afstemming van buslijnen op het treinaanbod zal een aantrekkingskracht uitoefenen op het reizigersaanbod. Omgekeerd zullen door de komst van het Transferium ook meer mensen gebruik maken van voorzieningen die bereikbaar zijn door de trein. Hiervoor is in ruime mate ook voorzien in het aanbrengen van parkeervoorzieningen voor auto en fietsen.

De strategische ligging van het Transferium ten aanzien van het recreatieve netwerk voor fietsers en voetgangers maakt dat de voorzieningen hiervoor aantrekkelijk zijn. Parkeren van je voertuig of fiets is één, informatievoorziening naar beoogde reisdoelen is twee.





Sfeerimpressies Transferium

Daarom wordt ook hierin geïnvesteerd door informatievoorziening in de vorm van borden, maar ook het uitzetten van recreatieve routes vanaf het Transferium.

Verder zal het Transferium ook voorzien in faciliteiten voor het opladen van elektrische fietsen en hybride en elektrische auto's.

Van groot belang is dat het Transferium als voorziening op loopafstand in de wijk ligt voor de bewoners van Kerkrade-West en het wordt ingericht met aanvullende voorzieningen gericht op aantrekkelijkheid. Daarbij wordt ook voorzien in ontwikkelruimte voor exploitatie van een aantal parkeervoorzieningen in de publiek/private sfeer. Deze voorziening is nog sterker voor de exploitatie van het Transferium wanneer die worden voorzien van goed uitziende garageboxen. Naast de mogelijkheid van langdurig vrij parkeren op de Transferium is het dan ook mogelijk om een garageplek of -box te huren.

Het Transferium wordt verbonden met de Akerstraat. Een directe, doorgaande verbinding over de Industriestraat heen zorgt voor de optimale bereikbaarheid. Een pleinachtig plateau maakt deze functionele koppeling mogelijk en draagt bij aan een verkeersveilig kruispunt. Een verwijzing naar de voorzieningen van de Akerstraat en het Carboonplein is bedacht in een gelijkheid van materialen tussen beider gebieden. Reclame-uitingen ondersteunen de koppelingsgedachte van winkelstraat met Transferium. Gedacht wordt aan



verwijzingen die staan vermeld op meubilair, subtiele reclame aan verlichting of de sponsoring van een kleurrijk bloemperk (boeiend en bloeiend groen).

3.5 Bestemmingsplan

3.5.1 Begrenzing plangebied

Het bestemmingsplan “Transferium Kerkrade West” vormt de planologische basis voor de realisatie van het Transferium, waarmee wordt voorzien in parkeergelegenheid, stallingsmogelijkheden voor fietsen. Ten aanzien van de aansluiting op het spoor c.q. de passerelle wordt opgemerkt dat het al dan niet realiseren daarvan afhankelijk is van de aanleg van de Avantislijn en een halte aan die lijn ter hoogte van het plangebied. Ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan wordt daarover nog geen besluitvorming verwacht. Derhalve wordt de betreffende halte en de passerelle om de perrons van die halte te bereiken niet meegenomen in onderhavig bestemmingsplan. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat gezien de overige functies en busroutes die het plangebied passeren het Transferium zeker ook bestaansrecht heeft en realiseerbaar is indien de aanleg van de Avantislijn en/of de realisatie van de halte ter hoogte van het Transferium onverhoopt geen doorgang mocht vinden. Bovendien zijn dan nog de alternatieven aan de orde in de vorm van het doortrekken van de zogenoemde Heuvellandlijn tot Kerkrade west, en/of een verplaatsing van het perron van de ZLSM richting Transferium.

Aangezien de busverbindingen die het Transferium passeren allemaal doorgaande verbindingen betreffen, wordt omwille van de doorstroming geen aanleiding gezien de haltes daarvan te verplaatsen naar een plek binnen de begrenzing van het Transferiumplein c.q. onderhavig plangebied, maar het halteren te laten plaatsvinden op c.q. aan de Industriestraat zelf. Aangezien in het relatief recent vastgestelde bestemmingsplan Kerkrade West I reeds is voorzien in een brede verkeersbestemming voor de Industriestraat, bestaat geen aanleiding dit deel van de beoogde ontwikkeling mee te nemen in onderhavig bestemmingsplan.

3.5.2 Functioneel

In beginsel wordt uitgegaan van de voorkeursvariant als omschreven in het ontwerpnota. Het Transferium is daarin dienend aan de huidige functies in de omgeving van het plangebied en zal moeten voorzien in:

- parkeergelegenheid voor trein- en busreizigers;
- stallingsmogelijkheden voor fietsen;
- goede verkeerskundige verbindingen en routes;
- aansluiting op bestaande structuren;
- een functie als knooppunt in een recreatief netwerk;
- afscherming van omliggende private gronden.

Opgemerkt wordt dat deze doelen slechts ten dele kunnen worden bereikt met het vaststellen van een bestemmingsplan. Het bestemmingsplan faciliteert de beoogde voorzieningen door het bieden van een planologisch-juridisch kader met passende bouw- en gebruiksregels. Bovendien wordt opgemerkt dat de voorkeursvariant nog zal moeten worden



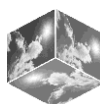
uitgewerkt tot een definitief ontwerp, dat op onderdelen kan afwijken van het tot dusver beschreven voorkeursmodel. Gezien het voorgaande en gezien het feit dat voor alle modellen het benodigde ruimtebeslag vrijwel gelijk is, zal het bestemmingsplan de nodige flexibiliteit moeten bieden om ruimte te kunnen behouden voor de invulling van het definitief ontwerp.

3.5.3 Parkeergelegenheid en stallingsmogelijkheden

Uit een quickscan ten aanzien van de benodigde parkeergelegenheid en stallingsmogelijkheden voor fietsen die ten behoeve van de ontwerpnota is uitgevoerd blijkt dat – voor zowel kort als lang parkeren – 20 parkeerplaatsen voor auto's nodig zijn. Voor het stallen van fietsen zouden 60 stallingsplaatsen, waarvan enkele uit te voeren als cabine, voldoende moeten zijn.

Als gevolg van de aanleg van een eventuele nieuwe busstop in de Industriestraat komen mogelijk ca 10 parkeerplaatsen te vervallen, welke in de directe omgeving zullen moeten worden gecompenseerd. Gezien de situering en beoogde functie van het Transferium ligt het voor de hand deze parkeerplaatsen binnen onderhavig plangebied op te vangen. Als uitgangspunt is daarom gehanteerd dat binnen onderhavig plangebied 30 parkeerplaatsen dienen te worden aangelegd die zowel voor kort als lang parkeren kunnen worden gebruikt. Dit betreffen openbare parkeerplaatsen. De realisatie van garageboxen mag niet ten koste gaan van deze parkeerplaatsen.

Naast ruimte voor parkeren zal ook moeten worden voorzien in het faciliteren van standplaatsen voor taxi's en ruimte voor het veilig laten in- en uitstappen van reizigers zonder opstoppen te veroorzaken, in de vorm van een zogenoemde 'kiss & ride'-voorziening.



4 Omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de diverse sectorale aspecten aan bod die van invloed zijn op het bestemmingsplan. Het betreft hier veelal zones die van toepassing zijn of milieuvoorwaarden waaraan voldaan dient te worden. De ruimtelijk relevante regelingen dienen doorvertaald te worden naar de verbeelding en de regels.

4.2 Bodem

4.2.1 Wettelijk kader

Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan moet op basis van artikel 3.1.6. Besluit ruimtelijke ordening worden onderzocht of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstige gebruik van de bodem. Het uitgangspunt is dat een eventuele aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico mag opleveren voor de gebruikers van de bodem en dat de bodemkwaliteit niet verslechtert door grondverzet. Bij het opnemen van wijzigingsbevoegdheden kan die onderzoeksverplichting vooruit worden geschoven tot het moment van toepassing daarvan. Ook aan een afwijkingsbevoegdheid kan de voorwaarde worden verbonden dat een bodemonderzoek wordt uitgevoerd. Bij overige ruimtelijke besluiten is ook een inzicht in de bodemkwaliteit nodig op basis van artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht.

4.2.2 Bureauonderzoek

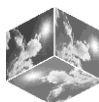
Uit een uitgevoerd bureauonderzoek naar het gebruik en bebouwing van het plangebied nu en in het verleden, blijkt dat op de percelen Industriestraat 47 en 49 asbesthoudende materialen zijn gebruikt en binnen het plangebied diverse bedrijfsmatige activiteiten hebben plaatsgevonden, waaronder een autoherstelwerkplaats en benzinestation op het perceel Industriestraat 45. Op dit perceel zijn in verband met deze activiteiten in het verleden ook nog ondergrondse tanks aanwezig, welke zijn gebruikt voor opslag van (super)benzine en diesel ($3 \times 12\text{m}^3$) en mengsmering (6m^3).

Ten aanzien van de gebiedseigen kwaliteit van de bodem kan worden opgemerkt dat de bovengrond (0-0,5 m-mv) licht verhoogde gehalten cadmium, koper, zink, PAK en minerale oliën bevat. De ondergrond (0,5-2 m-mv) bevat een licht verhoogd gehalte minerale olie.

Op het nabijgelegen perceel Industriestraat 39 is bij bodemonderzoek in de bodem een sterke verontreiniging met minerale olie en PAK aangetroffen.

4.2.3 Verkennende bodemonderzoeken

Door Geonius Milieu B.V. te Schinnen is vervolgens verkennend bodemonderzoek ter plaatse van de locaties Industriestraat 41-45 en 47 uitgevoerd (d.d. 31-10-2013, nr. MA-130430). Ook ter plaatse van de locatie Industriestraat 49-53 heeft Geonius Milieu B.V. een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (d.d. 13-02-2012) Aanleiding voor het uitvoeren van het verkennend bodemonderzoek vormt de vraag naar de actuele bodemkwaliteit, om vast te stellen of op de onderzoekslocatie sprake is van verontreinigingen met asbest



in de bodem en op basis daarvan te kunnen beoordelen of de bodemkwaliteit voldoende is voor het beoogde gebruik.

Industriestraat 41-45

Na uitvoering van het verkennend bodemonderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- Ter plaatse van het vulpuntencluster en de afleverpunten zijn lichte verontreinigingen met benzeen aangetroffen.
- Bij de leidingen is bij 1 boring een licht verhoogd gehalte minerale olie aangetroffen.
- Ter plaatse van het tankcluster is lichte verontreiniging met kobalt, koper en kwik aangetroffen.
- De bovengrond is over het algemeen licht verontreinigd met zware metalen, PAK en/of minerale olie. Plaatselijk zijn tevens matige verontreinigingen met barium, zink en PAK aangetoond. De bovengrond voldoet indicatief aan klasse Industrie.
- Ter plaatse van boring b07 is de zintuiglijk schone bovengrond sterk verontreinigd met zink.
- Ter plaatse van het tankcluster, de verwijderde benzinetank en de ontluchtingen zijn geen verontreinigingen met minerale olie of vluchtige aromaten aangetroffen.

Industriestraat 47

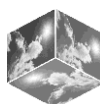
Na uitvoering van het verkennend bodemonderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- De matig kolengruis-houdende zandlaag onder de verharding van de inrit is licht verontreinigd met barium, kobalt, koper en matig verontreinigd met nikkel.
- De halfverhardingslaag, bestaande uit mijnsteen, is licht verontreinigd met barium, cadmium, kobalt, koper, nikkel, zink en PAK.
- In de nagenoeg zintuiglijk schone bovengrond bestaande uit zand met sporen baksteen zijn geen verontreinigingen aangetroffen.
- In de nagenoeg zintuiglijk schone leemlaag onder de halfverhardingslaag zijn geen verontreinigingen aangetroffen.

Industriestraat 49-53

Na uitvoering van het verkennend bodemonderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- De bovengrond, bestaand uit leem met sporen baksteen, is licht verontreinigd met lood, zink en PAK.
- De zintuiglijk schone bovengrond is licht verontreinigd met cadmium, zink en PAK.
- De bovengrond voldoet indicatief aan klasse Industrie.
- De sterk puinhoudende laag ter plaatse van boring/gat 016 is licht verontreinigd met zink en PAK.
- In de ondergrond zijn geen verontreinigingen aangetoond.



Asbest

Tijdens het veldwerk ten behoeve van het verkennend bodemonderzoek aan Industriestraat 49-53 zijn op het maaiveld enkele asbesthoudende stukken (golf)plaat aangetroffen. Op basis van het hieruit volgende verkennend onderzoek naar asbest in bodem blijkt dat in de grove fractie van de onderzochte proefgaten visueel geen asbest is aangetroffen. In de mengmonsters die zijn samengesteld van de fijne fractie van de proefgaten is analytisch geen asbest aangetroffen in gehalten die de detectiewaarde overschrijden. Op basis van deze bevindingen wordt geconcludeerd dat enkel op het maaiveld asbesthoudend materiaal aanwezig is.

Tijdens het veldwerk ten behoeve van de verkennende bodemonderzoeken aan Industriestraat 41-47 zijn op het maaiveld geen asbesthoudende stukken (golf)plaat aangetroffen. Op basis van het hieruit volgende verkennend onderzoek naar asbest in bodem blijkt dat in de grove fractie van de onderzochte proefgaten visueel geen asbest is aangetroffen. In het mengmonsters samengesteld van de fijne fractie van de proefgaten is analytisch geen asbest aangetroffen in gehalten die de detectiewaarde overschrijden.

4.2.4 Conclusie

Bij het voormalig tankstation en de overige verdachte plekken op beide locaties zijn geen verontreinigingen aangetroffen die een belemmering vormen voor het onderhavige bestemmingsplan. De huidige kwaliteit van de bovengrond is Industrie. Als de huidige bestemming naar "Verkeer" wordt gewijzigd dan voldoet de bodemkwaliteit.

De sterke zinkverontreiniging in de zintuiglijk schone grond op Industriestraat 41-45 is waarschijnlijk een kleine puntverontreiniging omdat de zintuiglijke waarnemingen hier geen omvangrijke verontreiniging doen vermoeden. Aanbevolen wordt hier een aanvullend bodemonderzoek uit te voeren naar de omvang van de sterke verontreiniging met zink ter plaatse van boring b07.

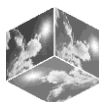
4.3 Geluid

4.3.1 Wettelijk kader

Bij het opstellen of herzien van een bestemmingsplan worden de regels van de Wet geluidhinder (Wgh) toegepast. Deze wet heeft betrekking op geluid dat veroorzaakt wordt door wegen, spoorwegen, gezoneerde industrieterreinen en luchthavens. De Wgh bevat geluidsnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidsniveaus als gevolg van voornoemde geluidsbronnen. Indien het bestemmingsplan een geluidsgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron, of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt, dient volgens de Wgh een akoestisch onderzoek plaats te vinden bij het voorbereiden van de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.3.2 Wegverkeerslawaaï

Bij de voorbereiding van de vaststelling van een bestemmingsplan of een herziening daarvan dient op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) een onderzoek naar verkeerslawaaï te worden ingesteld. Hierbij moeten de in de wet aangegeven, binnen de zones langs de wegen geldende, waarden in acht worden genomen. Alle wegen hebben een geluidzone, met



uitzondering van wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt. Voor nieuw op te richten geluidsgevoelige bebouwing binnen de wettelijke geluidzones dient nader bepaald te worden of de wettelijke grenswaarde van 48 dB niet overschreden wordt. Ook in geval van de aanleg van een nieuwe weg of een reconstructie van een weg dient akoestisch onderzoek plaats te vinden.

Onderhavig bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe geluidsgevoelige bebouwing. Het Transferium en de aangrenzende Industriestraat zullen worden ingericht als 30 km/u-zone en kennen derhalve op grond van de Wet geluidhinder geen zone. Een akoestisch onderzoek op grond van de Wet geluidhinder kan daarom achterwege blijven. Het aspect wegverkeerslawaai vormt geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.3.3 Spoorweglawaai

Net als wegverkeerslawaai en geluid vanwege (gezoneerde) industrieterreinen wordt spoorweglawaai gereguleerd door de Wet geluidhinder. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

1. spoorwegen waarop de zogenoemde plafondsysteem van toepassing is;
2. spoorwegen die zijn opgenomen op de zonekaart als bedoeld in artikel 106 van de Wgh;
3. overige spoorwegen.

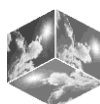
Spoorwegen als bedoeld onder 3 vallen volgens de Wgh onder het begrip 'weg' en daarop is daarom hoofdstuk VI van de Wgh van toepassing.

Ten zuiden van het plangebied ligt de spoorlijn van de Stichting Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij (ZLSM), de zogenoemde Miljoenenlijn, welke is aan te merken als een spoorlijn als hiervoor bedoeld onder 3. Gezien de afstand van deze spoorlijn tot het plangebied en gezien het feit dat geen nieuwe geluidsgevoelige objecten worden voorzien binnen de zone van deze spoorlijn, kan redelijkerwijs worden gesteld dat het aspect spoorweglawaai geen belemmering vormt voor onderhavig planvoornemen.

4.3.4 Industrielawaai

De Wet geluidhinder voorziet in zonering van industrieterreinen waarop zogenaamde grote lawaaimakers kunnen worden gevestigd om te voorzien in een ruimtelijke scheiding tussen deze industrieterreinen enerzijds en woningen en andere voor geluid gevoelige bestemmingen anderzijds. Een rond een in het kader van de Wet geluidhinder gezoneerd industrieterrein vastgestelde zone dient te worden vastgelegd in het bestemmingsplan. Indien een nieuw bestemmingsplan voorziet in vestigingsmogelijkheden voor inrichtingen die de vaststelling van een dergelijke zone vereisen, dan dient de betreffende zone gelijktijdig daarmee te worden vastgelegd in het betreffende bestemmingsplan.

Onderhavig plangebied maakt geen onderdeel uit van een gezoneerd industrieterrein als bedoeld in de Wet geluidhinder en is ook niet gelegen binnen de grenzen van een zone



rond een dergelijk gezoneerd industrieterrein. Gezien het voorgaande bestaat ten aanzien van het aspect industrielawaai geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.3.5 Goede ruimtelijke ordening

Ongeacht het voorgaande zal in het kader van een goede ruimtelijke ordening moeten worden aangetoond dat onderhavig planvoornemen geen onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefklimaat binnen, dan wel in de directe omgeving van het plangebied. Derhalve is door Oranjewoud op basis van redelijkerwijs te verwachten verkeersbewegingen een akoestisch onderzoek uitgevoerd (d.d. 11 november 2013, nr 0265725).

Uit het onderzoek blijkt dat het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau geluidbelasting (L_{den}) op de omliggende woningen beneden de 48 dB(A) blijft (de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder, die als referentie is gebruikt). Enkel op de woning Industriestraat 41 bedraagt de berekende waarde 49 dB(A). Gezien de beperkte overschrijding van de als referentie genomen voorkeursgrenswaarde uit de Wgh kan redelijkerwijs worden gesteld dat nog altijd sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat.

Omdat er als gevolg van het parkeren ook piekgeluiden door met name dichtslaande deuren ontstaan, dient ook rekening gehouden te worden met deze piekgeluiden. Als referentiekader voor het beoordelen de piekgeluiden (maximale geluidniveaus, L_{Amax}) is gebruik gemaakt van de voorkeursgrenswaarde die gehanteerd wordt in de Wet algemene bepalingen omgevingswet (Wabo). Deze bedragen voor de dag-, avond- en nachtperiode respectievelijk maximaal 70, 65 en 60 dB(A) ter plaatse van buitengevels van woningen.

Indien de parkeerplaatsen in het middenterrein van het Transferium op voldoende afstand van de gevels van woningen liggen of in de avond- en nachtperiode niet worden gebruikt, kan aan voornoemde voorkeursgrenswaarden worden voldaan. Rekeninghoudend met deze voorwaarden bij de verdere invulling van het planvoornemen kan derhalve een goed woon- en leefklimaat worden gegarandeerd en kan worden gesteld dat het planvoornemen niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

4.4 Luchtkwaliteit

4.4.1 Wettelijk kader

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO_2) en zwevende deeltjes als PM_{10} (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

Nederland kan vooralsnog niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke



aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten die „niet in betekenende mate" (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof. Voor een aantal functies (onder andere woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan indien de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden waardoor geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

4.4.2 Niet in betekenende mate

Aangezien op grond van de ministeriële regeling NIBM niet kan worden aangenomen dat onderhavig planvoornemen niet in betekenende mate bedraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, is een onderzoek noodzakelijk. Gezien de aard en omvang van de ontwikkeling kan in beginsel worden volstaan met het maken van een inschatting van de redelijkerwijs te verwachten verkeersbewegingen als gevolg van het planvoornemen en deze gegevens in te voeren in de zogenoemde NIBM-tool van het Kenniscentrum Infomil.

Op basis van het te verwachten aantal voertuigbewegingen, te weten 160 (zie paragrafen 3.5.3 en 4.10 van deze toelichting) blijkt uit de NIBM-tool (versie 21 mei 2013) dat het planvoornemen niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De grenswaarde (NO₂) bedraagt 1,2 µg/m³ en wordt pas overschreden bij een aantal vervoersbewegingen van meer dan 1400. Gezien het voorgaande kan dan ook worden gesteld dat het planvoornemen ver beneden de NIBM-grens blijft, ook wanneer toepassing wordt gegeven aan de in de algemene regels opgenomen afwijkingsbevoegdheid voor de realisatie van maximaal 25 garageboxen (ca 50 voertuigbewegingen per dag extra).

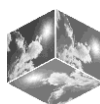
4.4.3 Gevoelige bestemmingen

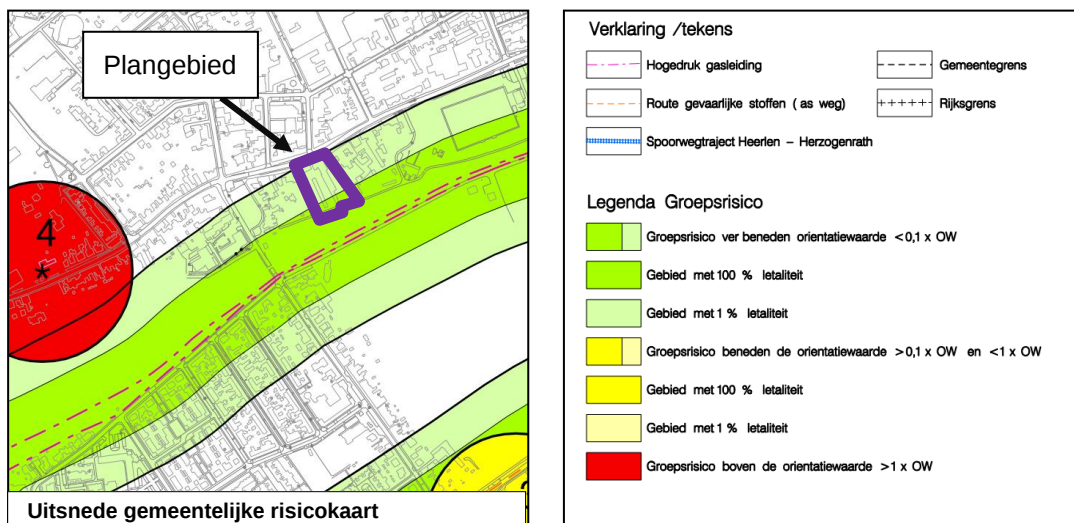
Het bestemmingsplan voorziet niet in mogelijkheden voor nieuwe gevoelige bestemmingen binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg. Het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) vormt derhalve geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Wettelijk kader

Bij de ruimtelijke planvorming moet rekening gehouden worden met het aspect externe veiligheid. De risico's voor de bevolking, die verbonden zijn aan gevaar veroorzakende activiteiten moeten in beeld worden gebracht.





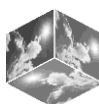
De volgende bronnen kunnen aan de orde zijn:

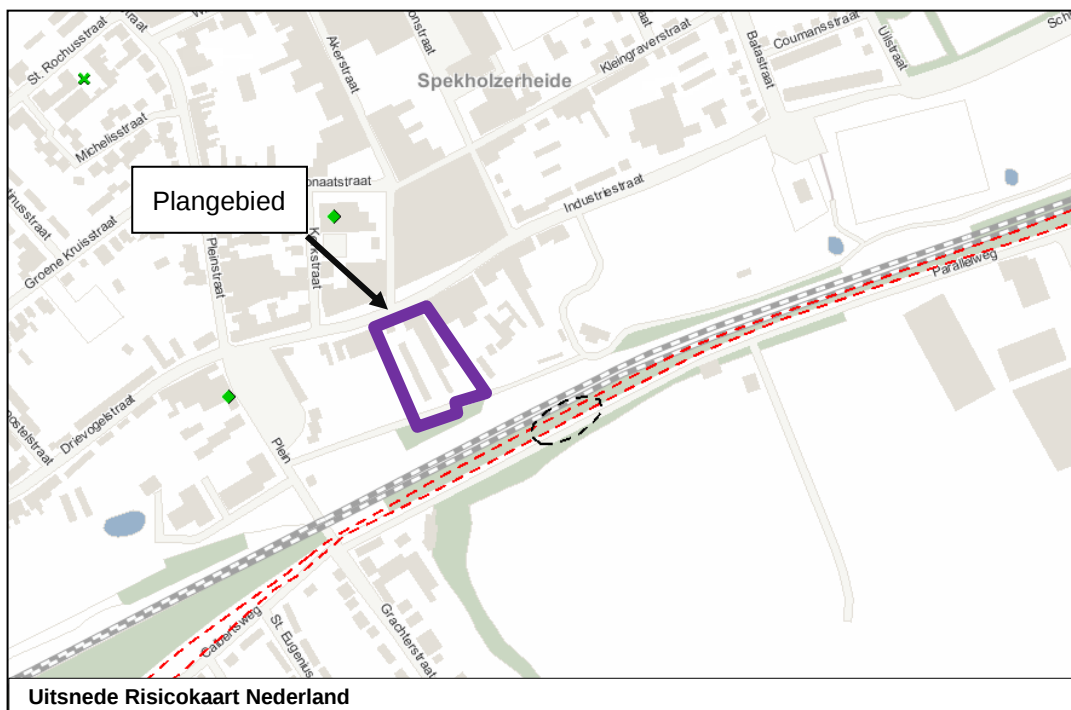
- Inrichtingen: Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi);
- transportactiviteiten met gevaarlijke stoffen: Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (CRVGS) en Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb);
- vuurwerkopslagplaatsen;
- opslagplaatsen ontplofbare stoffen voor civiel gebruik (Circulaire opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik).

Bij bovenstaande bronnen is er sprake van een plaatsgebonden- en een groepsrisiconorm. Het plaatsgebonden risico (PR) is gedefinieerd als de kans per jaar die een persoon op een bepaalde plaats heeft om dodelijk getroffen te worden door enig ongeval ten gevolge van een bepaalde activiteit, indien de persoon zich continu maximaal blootstelt aan de schadelijke gevolgen van het ongeval. Het PR is plaatsgebonden en geeft inzicht in de kansen op en de afstanden tot waarop zich dodelijke gevolgen bij een ongeval kunnen voordoen. In de normstelling voor het PR wordt onderscheid gemaakt in bestaande en nieuwe situaties. Bij een PR van 10^{-6} is de kans dat een persoon op die afstand van het ongeval daadwerkelijk overlijdt nog redelijk groot. Wegens dit soort relatief grote overlijdenskansen mogen er binnen de contour van 10^{-6} in principe geen kwetsbare objecten staan.

Met het groepsrisico (GR) wordt een maat gegeven voor de maatschappelijke ontwrichting bij een ramp. Het GR is dus (rekenkundig) afhankelijk van:

1. De jaarlijkse kans dat zich een ongeval voordoet met gevaarlijke stoffen.
Deze grootte is op zichzelf weer afhankelijk van:
 - de aard en omvang van de gevaarlijke stoffen;
 - de daarmee verrichte handelingen.
2. Het aantal potentiële slachtoffers in de omgeving van de activiteit.





Dit hangt af van:

- de samenstelling (hoeveelheid en spreiding) van de bevolking;
- de effecten van een stof in geval van een ongeluk.

4.5.2 Inrichtingen

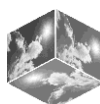
Het plangebied is volgens de gemeentelijke risicokaart en de Risicokaart Nederland (zie uitsnede) niet gelegen binnen het invloedsgebied van een risicovolle inrichting zoals bedoeld in het Bevi, maar wel een opslagplaats voor vuurwerk of ontplofbare stoffen. Dergelijke inrichtingen worden binnen het plangebied ook niet mogelijk gemaakt. Op dit punt vormt het aspect externe veiligheid dus geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.5.3 Transport gevaarlijke stoffen over weg, spoor of water

Het plangebied is volgens de gemeentelijke risicokaart en de Risicokaart Nederland (zie uitsnede) ook niet gelegen binnen het invloedsgebied van een transportas waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Onderhavig planvoornemen heeft ook geen betrekking op een dergelijke transportas. Op dit punt vormt het aspect externe veiligheid dus geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.5.4 Buisleidingen

Zowel de gemeentelijke risicokaart als de Risicokaart Nederland laten zien dat ten zuiden van het plangebied, op een afstand van circa 45 à 50 meter daarvan, een tweetal hoge drukgasleidingen van de Gasunie zijn gelegen. Onderhavig plangebied is nagenoeg geheel gelegen binnen het invloedsgebied van deze leidingen. Aangezien binnen onderhavig plangebied echter geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk worden gemaakt als



bedoeld in het Besluit externe veiligheid buisleidingen, vormt de aanwezigheid van de twee buisleidingen geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.6 Waterparagraaf

4.6.1 Watertoets

Het doel van de watertoets is om water een uitgesproken en inhoudelijk betere plaats te geven bij het opstellen en beoordelen van alle waterhuishoudkundig relevante plannen. De watertoets vraagt niet alleen om een beschrijving van de waterhuishoudkundige situatie en de invloed die de voorgestane ruimtelijke ontwikkelingen hebben, maar ook een vroegtijdig overleg met waterbeheerders. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt de watertoets gebruikt om de beoogde gebruiksfuncties en waterbelangen op elkaar af te stemmen.

4.6.2 Beleid waterschap

Uitgangspunten van het waterschap Roer en Overmaas met betrekking tot het waterbeheer zijn onder andere:

- het zorgdragen voor de veiligheid en bescherming tegen overstromingen en wateroverlast;
- de watersysteembenadering: de natuurlijke en samenhangende kringloop tussen atmosfeer, omgeving, bodemsysteem en oppervlaktewateren;
- de waterketenbenadering: de kringloop tussen waterwinning, menselijk gebruik en lozing van water;
- de voorkeursvolgorde: vasthouden, bergen, afvoeren;
- de voorkeursvolgorde: schoonhouden, scheiden, schoonmaken;
- ruimte voor water, waarbij voor maatregelen ruimtelijke oplossingen worden gezocht;
- het meenemen van water als mede-orderend principe in ruimtelijke plannen (inclusief de watertoets);
- duurzaam stedelijk waterbeheer.

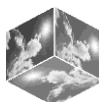
4.6.3 Waterhuishoudkundige situatie

In het gebied ligt een gemengd rioleringsstelsel dat zich tot voor kort kenmerkte door het veelvuldig overstorten van open water. In het kader van de basisinspanning zijn in het plangebied al grote gedeeltes afgekoppeld van het riool, conform het beleid van de waterbeheerders ten aanzien van stedelijk waterbeheer, waardoor het aantal overstorten fors is afgenomen. Naar verwachting voldoet het gebied momenteel aan de basisinspanning.

In het plangebied bevinden zich geen waterpartijen, vijvers, (primaire) waterlopen of andere oppervlaktewateren. Ook zijn binnen het plangebied geen zuiveringstechnische voorzieningen van het waterschap aanwezig.

4.6.4 Invloed van het planvoornemen

De binnen het plangebied aanwezige bebouwing zal worden gesloopt. Om de voorzieningen als beschreven in hoofdstuk 3 te realiseren is nieuw verhard oppervlak nodig ten be-



hoeve van ontsluiting en parkeren en beperkt bebouwing in de vorm van fietsenstallingen. De exacte inrichting en uitvoering van deze voorzieningen is echter nog niet bekend.

Het beleid van de gemeente Kerkrade is erop gericht nieuw te bouwen woningen en gebouwen met het verharde oppervlak niet meer op het rioolstelsel aan te sluiten. Waar mogelijk wordt het water op perceelsniveau geïnfiltreerd. Indien dit niet mogelijk is, wordt het water zoveel mogelijk zichtbaar door de wijk afgevoerd naar centrale infiltratiezones. De gemeente Kerkrade is voornemens alle benodigde gronden in eigendom te verwerven. Bij de nadere concretisering van de inrichting zal voornoemde beleidslijn worden nageleefd, waarbij het uitgangspunt is hemelwater binnen de begrenzing van het transferium te laten infiltreren.

In het bestemmingsplan wordt door het opnemen van een nadere eisen-regeling – op basis waarvan voorschriften kunnen worden verbonden aan vergunningen – geborgd dat hemelwater afkomstig van daken en verhard oppervlak wordt afgekoppeld. Verder wordt in onderhavig bestemmingsplan in de regels voor alle bestemmingen expliciet opgenomen dat de aanleg van voorzieningen voor het vasthouden (infiltratie), bergen en afvoeren van hemelwater is toegestaan.

4.7 Ecologie

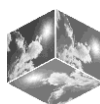
4.7.1 Wettelijk kader

In de Flora- en faunawet is de soortbeschermingsregeling uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn geïmplementeerd. In verband met de uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen dient rekening te worden gehouden met soortbescherming en met name de aanwezigheid van beschermde soorten in het plangebied. Dit betekent dat op voorhand moet worden onderzocht of het plan van invloed is op dergelijke soorten en of op voorhand niet reeds duidelijk is dat een eventuele benodigde ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet niet kan worden verkregen.

Ook dient rekening te worden gehouden met gebieden die worden beschermd via de Natuurbeschermingswet 1998, waarin ook alle Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijn-gebieden zijn opgenomen als Natura 2000-gebieden. Daarnaast kan een plan van invloed zijn op de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

4.7.2 Soortenbescherming

Het plangebied is nu hoofdzakelijk in gebruik voor woondoeleinden en als tuin. Bovendien zijn binnen het plangebied ca 40 garageboxen aanwezig. Aangezien sloop van een deel van de huidige bebouwing onafwendbaar is en gezien de leegstand en de huidige staat van in elk geval een deel van de bebouwing, is het niet op voorhand uit te sluiten dat binnen het plangebied beschermde soorten aanwezig zijn die door de realisatie van het planvoornemen zullen worden verstoord. Derhalve is een verkennend onderzoek (quickscan) in de vorm van een bureauonderzoek en tenminste één veldbezoek noodzakelijk.



Verkenkend natuurwaardenonderzoek

Ten behoeve van het ontwerp bestemmingsplan heeft bureau Ecologica een verkennend natuurwaardenonderzoek opgesteld met betrekking tot de aanwezigheid van wettelijk beschermde plant – en diersoorten. De resultaten zijn verwoord in het rapport: Quickscan flora en fauna Industriestraat te Kerkrade, dat als bijlage is opgenomen bij deze toelichting. Op 23 oktober 2013 is het plangebied en de directe omgeving door een ecooloog bezocht. Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde plant- en diersoorten waargenomen.

Veel plantsoorten waren ten tijde van het veldbezoek echter volledig uitgebloeid en/of niet meer bovengronds aanwezig. Nader onderzoek zal dan ook plaatsvinden ten zuiden van het fietspad gelegen langs het spoor.

Ten aanzien van de aanwezigheid van beschermde grondgebonden zoogdiersoorten zoals de Steenmarter en Das is er geen nader onderzoek of ontheffing noodzakelijk. Mogelijke negatieve effecten als gevolg van de sloop worden voorkomen door werkzaamheden plaats te laten vinden buiten de kwetsbare kraamperiode van de Steenmarter en door gebruik te maken van een goedgekeurde gedragscode waarin de steenmarter wordt behandeld. De woningen binnen het onderzoeksgebied zijn deels geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen, nader onderzoek is derhalve noodzakelijk.

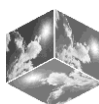
Om verstoring van broedvogels te voorkomen dienen sloopwerkzaamheden buiten het broedseizoen plaats te vinden. Jaarrond beschermde nesten kunnen aanwezig zijn in de te slopen woningen, nader onderzoek is noodzakelijk.

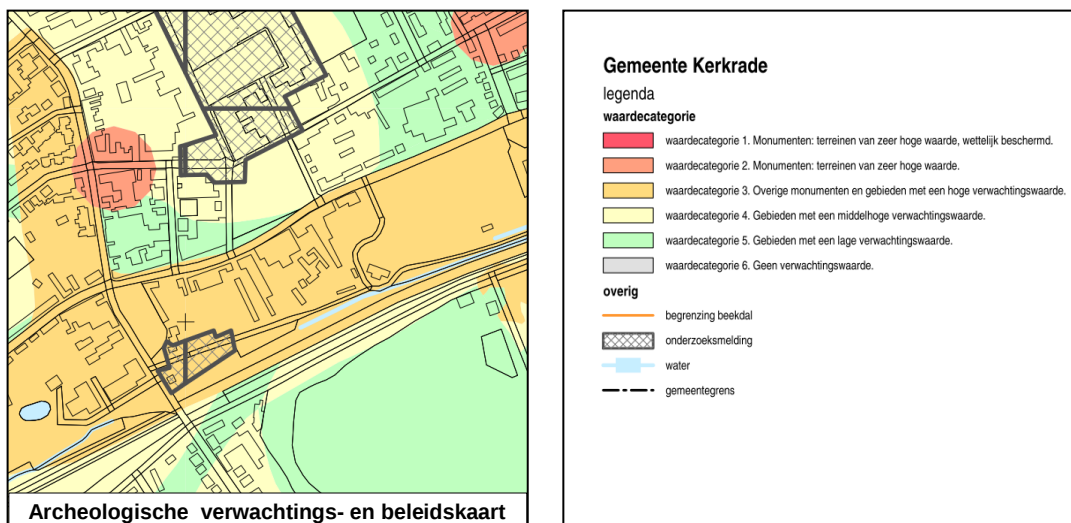
Er zijn geen amfibieën aangetroffen, er is derhalve geen nader onderzoek en/of ontheffing noodzakelijk. Ten aanzien van reptielen (levendbarende hagedis en hazelworm) is wel nader onderzoek noodzakelijk. Binnen het onderzoeksgebied zijn geen beschermde vis- sen of ongewervelden aangetroffen.

Een ontheffingsaanvraag is niet noodzakelijk. De aangehaalde nadere onderzoeken zullen worden uitgevoerd voordat de feitelijke ingreep, aanleg of sloop van een of meerdere woningen en/of garage boxen zal plaatsvinden. Gezien het voorgaande vormt de (eventuele) aanwezigheid van beschermde soorten geen belemmering voor het planvoornemen.

4.7.3 Gebiedsbescherming

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is gelegen op circa 3,5 kilometer afstand en betreft het gebied "Geleenbeekdal", dat in ontwerp is aangewezen op basis van de Habitatrichtlijn. Voorts ligt op Duits grondgebied, op ca 4 kilometer ten oosten van het plangebied nog het gebied "Wurmtal südlicher Herzogenrath. Gezien de aard en omvang van het planvoornemen, de afstand tot voornoemde gebieden en het gebruik van de tussenliggende gronden, kan redelijkerwijs worden aangenomen dat de planvorming geen (significant) negatieve effecten zal hebben op dit of enig ander Natura 2000-gebied. Een verdere beoordeling van de invloed van het planvoornemen op deze gebieden kan derhalve redelijker-





wijs achterwege blijven. Voorts is het plangebied niet gelegen binnen de Ecologische hoofdstructuur.

4.8 Archeologie

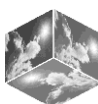
4.8.1 Wettelijk kader

Op 16 januari 1992 is te Valletta het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed tot stand gekomen (Verdrag van Malta). Op nationaal niveau is dit verdrag vervolgens vertaald, met name door de Monumentenwet 1988 te herzien. De wijzigingswet die daarin heeft voorzien, de zogenaamde Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz), is op 1 september 2007 in werking getreden. De Wamz is gestoeld op dezelfde uitgangspunten als het Verdrag van Malta (primair een behoud van archeologische resten in de bodem (in situ), vroegtijdig rekening houden met het aspect archeologie bij ruimtelijke ontwikkelingen en het principe de 'verstoorder betaalt'). Als gevolg van de herziene Monumentenwet 1988 hebben gemeenten een kerntaak bij de uitvoering van de archeologische monumentenzorg. Archeologie is een verplicht onderdeel geworden van ieder bestemmingsplan. Hiermee is archeologie voortaan een onlosmakelijk onderdeel van het ruimtelijk beleid.

Bij de vaststelling van nieuwe bestemmingsplannen, of bij afwijkingen op bestaande plannen, dient de gemeente aan te geven welke archeologische waarden er in de bodem verwacht worden en hoe men met deze waarden om zal gaan. Op basis hiervan kunnen gemeenten bij de verlening van omgevingsvergunningen eisen stellen met betrekking tot het aspect archeologie.

4.8.2 Archeologische verwachtings- en beleidskaart

Voor de regio Parkstad Limburg is een archeologische verwachtingskaart opgesteld, welke door de raad van de gemeente Kerkrade is vastgesteld op 26 juni 2013. Van deze kaart kan worden opgemaakt dat voor nagenoeg het plangebied een hoge verwachting geldt. Blijkens de beslistabel die bij de kaart hoort, is in dergelijke gebieden een archeologisch onderzoek nodig indien de verstoringsdiepte van de noodzakelijke bodemingreep meer



dan 40 centimeter beneden het huidige maaiveld bedraagt en de oppervlakte van de bodemingreep meer bedraagt dan 250 m².

Gezien de verschillen in het maaiveld en de noodzakelijke sloopwerkzaamheden, is op basis van het voorgaande aannemelijk dat voor onderhavig planvoornemen een archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Bodemingrepen zijn noodzakelijk in verband met de sloop van de bestaande bebouwing, de realisatie van eventuele nieuwe bebouwing en eventuele aanlegwerkzaamheden. Aangezien echter – afgezien van de sloopwerkzaamheden – nog niet exact duidelijk is hoe en waar deze bodemingrepen zullen plaatsvinden, is het uitvoeren van een onderzoek in dit stadium niet opportuun. Ter bescherming van eventuele archeologische waarden zal derhalve worden voorzien in een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3', waarin wordt voorzien in vergunningstelsels voor (bouw)werken en werkzaamheden die deze waarden mogelijk kunnen verstoren.

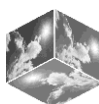
4.9 Cultuurhistorie

Binnen het plangebied zijn geen Rijks- en/of gemeentelijke monumenten aanwezig. Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Limburg zijn ten aanzien van de historische geografie de cultuurhistorische elementen en het cultuurlandschap weergegeven. Het plangebied is gelegen binnen een 'historische stads- of dorpskern'. Aangezien onderhavig planvoornemen de (historische) ruimtelijke structuren binnen, dan wel in de nabijheid van het plangebied niet verstoort en aansluiting wordt gezocht bij de (kadastrale) verkavelingsstructuur, wordt daaraan geen afbreuk gedaan. Ook voor het overige worden geen cultuurhistorisch waardevolle elementen verstoord door onderhavig planvoornemen.

4.10 Verkeer en parkeren

Op deze aspecten is reeds ingegaan in hoofdstuk 3. Het planvoornemen voorziet in een versterking en optimalisatie van de verkeersstromen door de realisatie van een multimodaal knooppunt. Bij realisatie van een treinstation zullen dagelijks ca 650 bezoekers het plangebied bezoeken. Daarvan komt naar verwachting 45% als voetganger, 10% met de fiets, 30% met de bus en 15% met de auto. Uitgaande van 1,2 passagiers per auto, komt dat neer op zo'n 80 auto's per dag (x2 is 160 voertuigbewegingen per dag). Het aantal verkeersbewegingen ligt daarmee niet zodanig dat deze na realisatie van het planvoornemen aanwezige niet door de bestaande infrastructuur kan worden afgehandeld.

Binnen het plangebied zullen tenminste 30 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dit aantal is ingegeven door de quickscan als bedoeld in paragraaf 3.5.3 (20 pp) en de in dezelfde paragraaf beschreven gevolgen voor de aanleg van een nieuwe busstop *buiten het plangebied* (10 pp).



5 Juridische paragraaf

5.1 Wettelijk kader

Het wettelijk kader voor de inhoud en de vaststellingsprocedure van een bestemmingsplan wordt sinds 1 juli 2008 gevormd door de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en is verder ingevuld door het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en de Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro). De Wro, het Bro en de Rsro bevatten regels ten aanzien van de (digitale) vormgeving, inhoud en raadpleegbaarheid van bestemmingsplannen, met als doel bestemmingsplannen uniform vergelijkbaar en uitwisselbaar te maken.

5.2 Planonderdelen

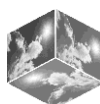
Een bestemmingsplan bestaat in elk geval uit een verbeelding (kaart) en planregels, die samen het juridisch deel van het bestemmingsplan vormen. Daarnaast gaat het bestemmingsplan vergezeld van een toelichting, die voorziet in de motivatie en onderbouwing van en de toelichting op de keuzes die zijn gemaakt om te komen tot de verbeelding en regels. Een bestemmingsplan kan ook bijlagen bevatten. Indien de bijlagen een relatie hebben met de regels worden ze opgenomen als bijlage bij de regels, zoals bijvoorbeeld een Staat van bedrijfsactiviteiten. Indien de bijlagen bijdragen aan de onderbouwing c.q. motivatie van het plan worden ze opgenomen als bijlage bij de toelichting, zoals rapporten van onderzoeken die ten behoeve van het plan zijn uitgevoerd.

5.3 Inhoud algemeen

Bij het opstellen van de verbeelding en regels van het bestemmingsplan is voldaan aan het bepaalde in de Wro, Bro en de Rsro. Voor het overige is zoveel mogelijk aangesloten bij de gemeentelijke standaarden en plansystematiek. De structuur van het plan is zodanig dat de kaart de primaire informatie geeft over de van toepassing zijnde bestemming. In de regels kan vervolgens worden teruggelezen welke gebruiks- en bouwmogelijkheden voor de betreffende bestemming gelden. Behalve bestemmingen kan de verbeelding onder meer aanduidingen en maatvoeringsvlakken bevatten om binnen een bestemming te kunnen voorzien in maatwerk voor een bepaalde locatie. In dat geval zijn steeds ook regels verbonden aan deze aanduidingen en maatvoeringsvlakken.

5.4 Regels

De regels zijn conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012), welke als bijlage onderdeel uitmaakt van de Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro) opgebouwd en bevatten allereerst begripsomschrijvingen en meetvoorschriften om respectievelijk interpretatie- en meetverschillen uit te sluiten (hoofdstuk 1). Vervolgens zijn in hoofdstuk 2 de regels voor de afzonderlijke bestemmingen en dubbelbestemmingen opgenomen, waarbij voor elke bestemming is voorzien in een apart artikel. Voor zover behoefte bestaat aan het opnemen van regels die niet zijn gebonden aan een specifieke bestemming, maar gelden voor het gehele dan wel een gedeelte van het plangebied, dan zijn de betreffende regels opgenomen in hoofdstuk 3 van de regels. Indien de betreffende regels betrekking hebben op slechts een gedeelte van het plangebied, dan wordt dat op de verbeelding aangegeven door middel van een zogenoemde gebiedsaanduiding.



De bestemmingsregels zijn in beginsel steeds op dezelfde manier opgebouwd:

1. Bestemmingsomschrijving;
2. Bouwregels;
3. Nadere eisen;
4. Afwijken van de bouwregels;
5. Specifieke gebruiksregels;
6. Afwijken van de gebruiksregels;
7. Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
8. Wijzigingsbevoegdheid.

Hoe gronden met een bepaalde bestemming mogen worden gebruikt is primair beschreven in de bestemmingsomschrijving. Eventuele aanvullingen of uitzonderingen zijn opgenomen in de specifieke gebruiksregels. De bouwregels bevatten de regels ten aanzien van de mogelijkheden om gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde op te richten. Zowel ten aanzien van gebruik als bouwen geldt dat binnen een bepaalde marge kan worden voorzien in mogelijkheden om af te wijken van de bouw- en gebruiksregels. Deze mogelijkheden zijn opgenomen onder respectievelijk 'Afwijken van de bouwregels' en 'Afwijken van de gebruiksregels'.

Voor zover gewenst kan in de regels voor een bestemming worden voorzien in een vergunningstelsel voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde en/of werkzaamheden. Deze vergunningstelsels dienen dan veelal ter bescherming van binnen de bestemming voorkomende waarden of ter bescherming van bijvoorbeeld ondergrondse leidingen. Indien gewenst kan ook worden voorzien in een bevoegdheid om een bestemming geheel dan wel gedeeltelijk te wijzigen in een andere bestemming. Dergelijke bevoegdheden worden opgenomen onder het kopje 'Wijzigingsbevoegdheid'.

Naast voornoemde veel voorkomende onderdelen van bestemmingsregels kan worden voorzien in een vergunningstelsel voor het slopen van bebouwing en specifieke procedure-regels.

5.5 Artikelsgewijze toelichting

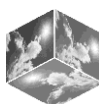
Hierna volgt per bestemming een beschrijving van de opgenomen regels:

Verkeer - Verblijfsgebied

Het Transferium is voorzien van de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'. De bouw- gebruiksmogelijkheden zijn afgestemd op de verkeersfunctie en openbare nutsvoorzieningen.

Wonen

De binnen het plangebied gelegen woningen zijn bestemd tot 'Wonen'. Binnen deze bestemming is behalve wonen ook de uitoefening van een aan huis verbonden beroep toe-

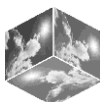


gestaan. Bestaande afwijkende functies als detailhandel of kleinschalige bedrijven zijn overgenomen uit het geldende bestemmingsplan en aangeduid op de verbeelding. Door middel van een omgevingsvergunning kan onder voorwaarden worden afgeweken van de gebruiksregels ten behoeve van ambachtelijke en consumentverzorgende bedrijfsactiviteiten en het starten van het bed and breakfastaccommodatie.

Woningen mogen worden opgericht binnen het op de verbeelding aangeduide bouwvlak, waarbij, tenzij anders aangegeven, het aantal woningen per saldo niet mag toenemen. Het bouwvlak mag volledig worden bebouwd. Bijgebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde mogen zowel binnen als buiten het bouwvlak worden opgericht. Met toepassing van een opgenomen afwijkingsbevoegdheid kan onder voorwaarden uitbreiding van hoofdgebouwen buiten het bouwvlak plaatsvinden. Ook de maximale oppervlakte van bijgebouwen en de hoogte van terreinafscheidingen kan met toepassing van een afwijkingsbevoegdheid worden vergroot c.q. verhoogd.

Waarde – Archeologie 3

Deze dubbelbestemming is opgenomen ter bescherming van de aanwezige archeologische waarden. Het bevoegd gezag heeft de bevoegdheid om voorwaarden aan omgevingsvergunningen te verbinden en een onderzoeksrapportage te verlangen. Om verstoring door andere werken- of werkzaamheden te voorkomen is een vergunningstelsel opgenomen voor werken, geen bouwwerk zijnde en voor werkzaamheden. Daarbij geldt een ondergrens van 250 m² en 40 cm beneden het huidige maaiveld. Is de noodzakelijke bodemingreep kleiner dan 250 m² of gaat die minder diep dan 40 cm beneden maaiveld, dan gelden geen beperkingen.



6 Haalbaarheid

6.1 Economische haalbaarheid

6.1.1 Kostenverhaal

Het exploitatieplan biedt de grondslag voor het publiekrechtelijk kostenverhaal. In artikel 6.12, eerste en tweede lid, Wro is bepaald in welke situatie een exploitatieplan gemaakt moet worden. In artikel 6.2.1 Bro worden de bouwplannen aangewezen waarvoor de gemeenteraad een exploitatieplan moet vaststellen. Een exploitatieplan wordt gelijktijdig vastgesteld met het ruimtelijk plan (in dit geval een wijzigingsplan) of besluit waarop het betrekking heeft. In welke gevallen kan worden afgezien van het vaststellen van een exploitatieplan is eveneens vastgelegd in de Wro c.q. het Bro.

Onderhavig planvoornemen voorziet niet in een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, althans niet ten opzichte van het geldende bestemmingsplan. Er bestaat daarom geen verplichting een exploitatieplan op te stellen.

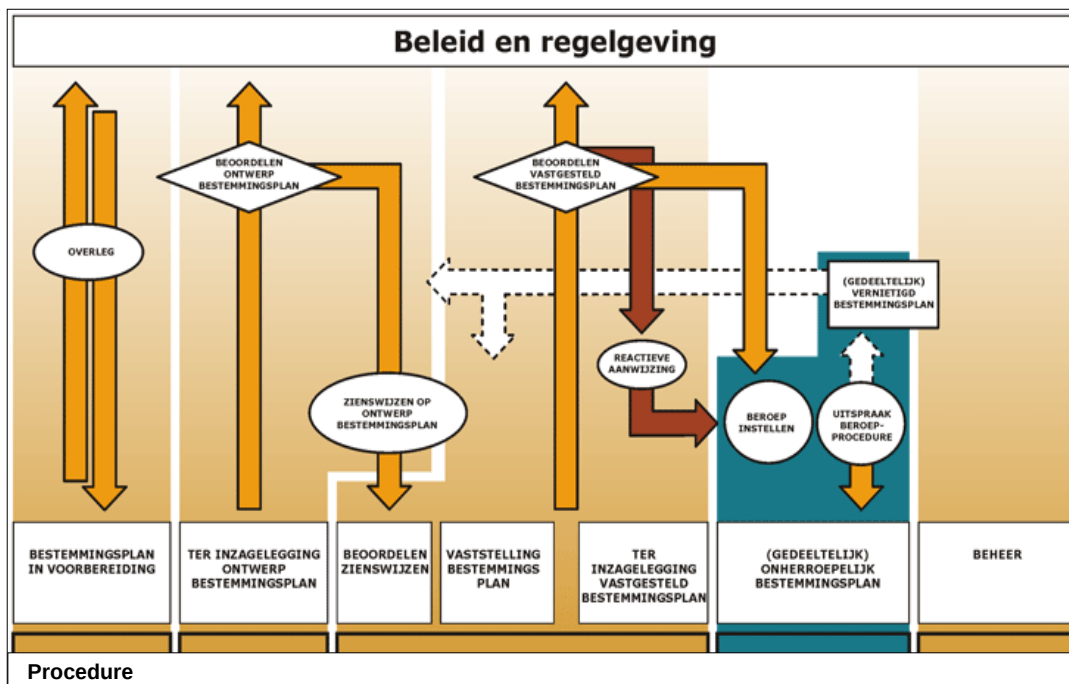
6.1.2 Financiële uitvoerbaarheid

Het initiatief voor onderhavig planvoornemen ligt bij gemeente Kerkrade zelf, in samenwerking met de Provincie Limburg en Parkstad Limburg. Er is dus geen derde waarop de kosten kunnen worden verhaald. De betreffende kosten zijn c.q. worden gezamenlijk gedragen door voornoemde drie partijen, die daarvoor voldoende middelen hebben begroot.

6.2 De maatschappelijke haalbaarheid

Gezien de aard en omvang van de ontwikkeling, de kwaliteitsimpuls van het gebied, het interactieve totstandkomingsproces van het voorkeursmodel waarop onderhavig plan is gebaseerd en aangezien op basis van hoofdstuk 4 van deze toelichting kan worden geconcludeerd dat er geen waarden of belangen (onevenredig) zullen worden geschaad, zal het planvoornemen naar alle waarschijnlijkheid niet op overwegende planologische bezwaren uit de omgeving stuiten. Mocht iemand bedenkingen hebben ten aanzien van het plan dan kan ten aanzien van het ontwerp-bestemmingsplan een zienswijze kenbaar worden gemaakt en na vaststelling van het plan eventueel beroep worden ingesteld.





7 De procedure

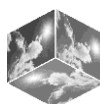
7.1 De te volgen procedure

Een bestemmingsplan doorloopt in beginsel de volgende procedure:

- a. Voorbereiding:
 - Vooroverleg met instanties
 - Watertoets
 - Inspraak (niet verplicht)
- b. Ontwerp:
 - 1^e ter inzage legging (ontwerp bestemmingsplan)
- c. Vaststelling:
 - Vaststelling door de Raad
 - 2^e ter inzage legging (vastgesteld bestemmingsplan)
 - Mogelijkheid reactieve aanwijzing
- d. Beroep:
 - Beroep bij Raad van State
 - (Gedeeltelijk) onherroepelijk bestemmingsplan

7.2 Inspraak

Gezien de noodzakelijke vaststelling van het bestemmingsplan in de raadsvergadering van maart 2014 in verband met de verlenging van voorkeursrechten als bedoeld in de Wet voorkeursrecht gemeenten, wordt afgezien van het bieden van inspraak. Bovendien is onderhavig planvoornemen – zoals ook blijkt uit hoofdstuk 2 van dit rapport – in de gemeentelijke structuurvisie en de stadsdeelvisie opgenomen en kennen deze documenten een interactief totstandkomings- en vaststellingsproces doorlopen. Ook de ontwerpnota die als onderlegger voor onderhavig bestemmingsplan heeft gediend is tot stand gekomen met



nauwe betrokkenheid van belanghebbenden, waaronder bewoners- en ondernemersplatforms. Mocht iemand desondanks bezwaren hebben ten aanzien van het planvoornemen, dan kan een zienswijze kenbaar worden gemaakt ten aanzien van het ontwerp-bestemmingsplan.

7.3 Het vooroverleg met instanties

Tot de voorbereiding van dit bestemmingsplan behoort het overleg met de daarvoor in aanmerking komende instanties. Instanties die blijkens hun werkterrein, belangen vertegenwoordigen of bevoegdheden krachtens de Wro hebben, zijn bij de totstandkoming van bestemmingsplannen betrokken in het kader van het wettelijk vooroverleg artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

In het kader van het vooroverleg is enkel een reactie ontvangen van het Waterschap Roer en Overmaas. Het waterschap geeft aan graag te worden betrokken bij de uitwerking van de aan te leggen waterhuishoudkundige voorzieningen. Daaraan zal te zijner tijd invulling worden gegeven.

7.4 Zienswijzen

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft met ingang van 14 november 2013 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn reacties ontvangen van de provincie Limburg, het Waterschapsbedrijf Limburg en Rijkswaterstaat Zuid-Nederland. Alle drie deze instanties geven aan geen aanleiding te zien een inhoudelijke zienswijze kenbaar te maken.

