

Bestemmingsplan Schaarbroekerweg 72 toelichting



Status: vastgesteld
NL.IMRO.0957.BP00000238-VG01

Rijmar B.V.

Juli 2013
definitief

Bestemmingsplan Schaarbroekerweg 72 toelichting

Status: vastgesteld

NL.IMRO.0957.BP00000238-VG01

dossier : BB1876-100-100

registratienummer :

versie : 01

classificatie : Openbaar

Rijmar B.V.

Juli 2013

definitief

INHOUD

BLAD

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding planherziening	3
1.2	Ligging, begrenzing en juridische status van het plangebied	3
1.3	Bij het plan behorende stukken	4
1.4	Leeswijzer	4
2	GEBIEDSBESCHRIJVING	5
2.1	Ontstaansgeschiedenis en ruimtelijke structuur	5
2.2	Functionele structuur	5
3	RUIMTELIJK BELEID	7
3.1	Europees- en Rijksbeleid	7
3.2	Provinciaal beleid	10
3.3	Regionaal beleid	12
3.4	Gemeentelijk beleid	13
4	OMSCHRIJVING DEELASPECTEN	15
4.1	Milieu	15
4.1.1	Bodem	15
4.1.2	Geluid	16
4.1.3	Luchtkwaliteit	16
4.2	Externe veiligheid	18
4.3	Waterhuishouding	24
4.4	Archeologie	27
4.5	Flora en Fauna	28
4.6	Verkeer en infrastructuur	30
4.7	Economische effecten	31
5	JURIDISCHE PLANOPZET	32
5.1	Planvorm	32
5.2	Verbeelding	32
5.3	Planregels	32
6	UITVOERBAARHEID	35
6.1	Economische uitvoerbaarheid en kostenverhaal	35
6.1.1	Kostenverhaal	35
6.1.2	Economische uitvoerbaarheid	36
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	36
6.2.1	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	36
6.2.2	Zienswijzenprocedure	36
7	COLOFON	37

BIJLAGEN

1. Verkennend bodemonderzoek, Econsultancy, 17 oktober 2007
2. Geluidonderzoek, M+P raadgevende ingenieurs, 5 december 2007
3. Akoestisch onderzoek, DHV, 18 februari 2010
4. Onderzoek Luchtkwaliteit, M+P raadgevende ingenieurs, 3 december 2007
5. Onderzoek luchtkwaliteit Mobility Park, 28 januari 2010
6. Onderzoek luchtkwaliteit, DHV, 22 juni 2012
7. Onderzoek externe veiligheid Route 73, risicoberekening, DHV, 20 december 2007
8. Onderzoek externe veiligheid ruimtelijke ontwikkelingen langs de A73, Oranjewoud, januari 2010
9. Memo externe veiligheid Rijmar Tankstation Roermond, DHV, November 2012
10. Verantwoording externe veiligheid behorende bij het bestemmingsplan Schaarbroekerweg 72, gemeente Roermond
11. Rapportage externe veiligheid Outdoor Center Roermond, DHV, april 2009
12. Waterparagraaf, DHV, maart 2010
13. Archeologisch bureau- en inventariserend veldonderzoek, ADC Archeoprojecten, december 2007
14. Ecologisch vooronderzoek en projectplan, Taken Landschapsarchitectuur en ecologie, 2007
15. Quickscan Flora en Fauna, Bureau Meervelt, 2010
16. Quickscan Flora en Fauna (update), Bureau Meervelt, juli 2012
17. Voorstel mitigerende en compenserende maatregelen Mobility Park Roermond, tekeningnr 10-1141, projectnummer 07-242, Ducot Project Participaties, 5 februari 2010
18. Verkeerskundige onderbouwing Mobility Park Roermond, DHV B.V. februari 2010
19. Verkeerskundige onderbouwing Tankstation Rijmar, DHV, Juli 2013
20. Distributief planologisch onderzoek tanklocatie retail park Roermond, Bureau Star Line, Januari 2013
21. Verslag vooroverleg Bestemmingsplan Schaarbroekerweg 72, Afdeling Plannen en Projecten, Sector Ruimte, Gemeente Roermond
22. Nota van Zienswijzen en wijzigingen Bestemmingsplan Schaarbroekerweg 72, Afdeling Plannen en Projecten, Sector Ruimte, Gemeente Roermond

1 INLEIDING

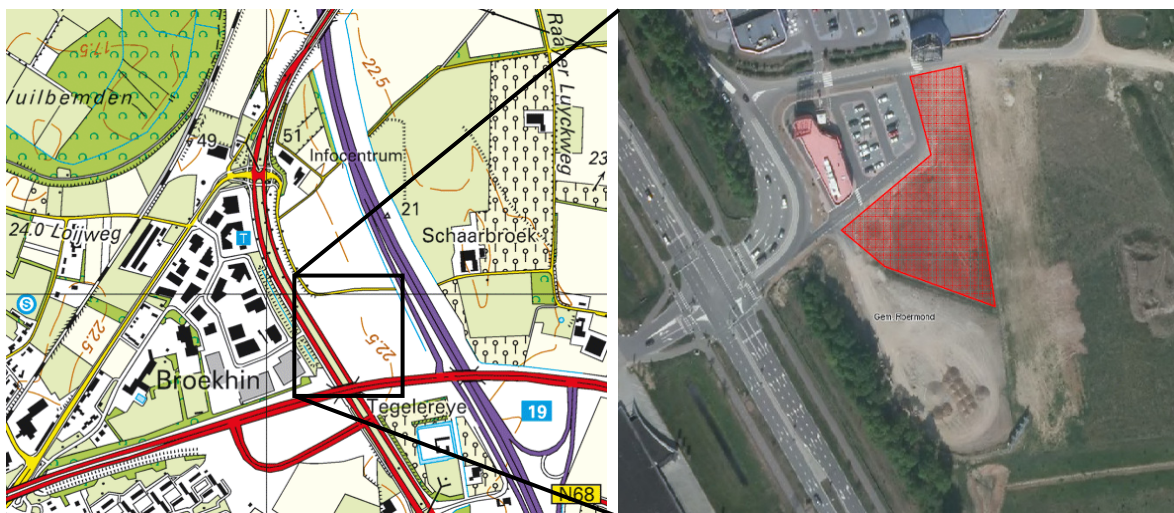
1.1 Aanleiding planherziening

Initiatiefnemer Rijmar B.V. heeft een plan ontwikkeld voor het realiseren van een nieuw tankstation (zonder lpg) met bijbehorende wasstraat, wasboxen en stofzuigerplaatsen (hierna: tankstation). Het gaat in dit geval om de verplaatsing van het bestaande tankstation aan de Spoorlaan Noord naar onderhavige locatie. De totale oppervlakte van deze ontwikkeling bedraagt circa 3800 m². Op 13 juli 2010 is een projectbesluit verleend voor 'Mobility Park Roermond', dit plan omvat het fastfood restaurant (Kentucky Fried Chicken), de overloopparkerplaatsen ten behoeve van het Retailpark en tankstation met shop, wasstraat en bijbehorende voorzieningen. De plannen voor het tankstation met bijbehorende voorzieningen zijn gewijzigd en passen niet meer binnen het vastgestelde projectbesluit. Om de ontwikkeling van het tankstation en bijbehorende voorzieningen mogelijk te maken is daarom dit bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Ligging, begrenzing en juridische status van het plangebied

Ligging en begrenzing

Het plangebied is gelegen aan de oostzijde van Roermond en wordt begrensd door de Sint Wirosingel aan de westzijde, de Schaarbroekerweg aan de noordzijde, de A73 aan de oostzijde en de N280 aan de zuidzijde. De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 3800 m². Kadastraal staat het plangebied bekend als gemeente Roermond, sectie O, nummer 22. Het plangebied ligt ten zuiden van het Retailpark Roermond en het Outdoor Center. De ligging van het plangebied in groter verband en de begrenzing zijn in onderstaande afbeelding opgenomen.



Ligging en begrenzing plangebied.

Juridische status

Voor het plangebied geldt het bovengenoemde projectbesluit. Het plangebied is tevens gelegen binnen het bestemmingsplan 'Rijksweg 73 Zuid Noordelijk deel (wegvlak F)' binnen deelgebied 3 'Broekhin'. Dit bestemmingsplan is door de gemeenteraad van Roermond vastgesteld op 19 september 2002. Ter

plaats van het onderhavig plangebied van het Mobility Park geldt de bestemming 'agrarische doeleinden I (-A1-)'. Op basis van deze bestemming is het niet mogelijk om het tankstation te realiseren.

Op 13 juli 2010 is ter plekke van het plangebied het projectbesluit 'Mobility Park Roermond' vastgesteld. In het projectbesluit was ter plaatse van het plangebied reeds een tankstation voorzien. Omdat de plannen voor het tankstation zijn gewijzigd ten opzichte van de plannen waarvoor het projectbesluit is vastgesteld, is het niet mogelijk om binnen dit projectbesluit het tankstation te realiseren.

1.3 Bij het plan behorende stukken

Onderhavig bestemmingsplan bestaat uit de volgende onderdelen:

<i>Verbeelding:</i>	Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.
<i>Regels:</i>	In de regels is het gebruik van gronden, opstallen en andersoortig gebruik van de gronden juridisch geregeld voor zover gelegen binnen het plangebied. Per bestemming zijn doelen of doeleinden aangegeven.
<i>Toelichting:</i>	In de toelichting worden de aan het plan ten grondslag liggende gedachten, de bestaande toestand en gewenste ontwikkelingen behandeld. Ook komt het geldende beleidskader aan bod. Daarnaast maken een inspraakrapport en de uitkomsten van het wettelijk overleg, deel uit van de toelichting.

1.4 Leeswijzer

Deze toelichting bestaat uit 6 hoofdstukken en is als volgt opgebouwd. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het plangebied omschreven. In hoofdstuk 3 wordt het bestaande beleidskader toegelicht. Vervolgens geeft hoofdstuk 4 een beschrijving van de randvoorwaarden van het plan. In hoofdstuk 5 wordt het plan omschreven en wordt de planopzet toegelicht. In hoofdstuk 6 komt de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid aan de orde.

2 GEBIEDSBESCHRIJVING

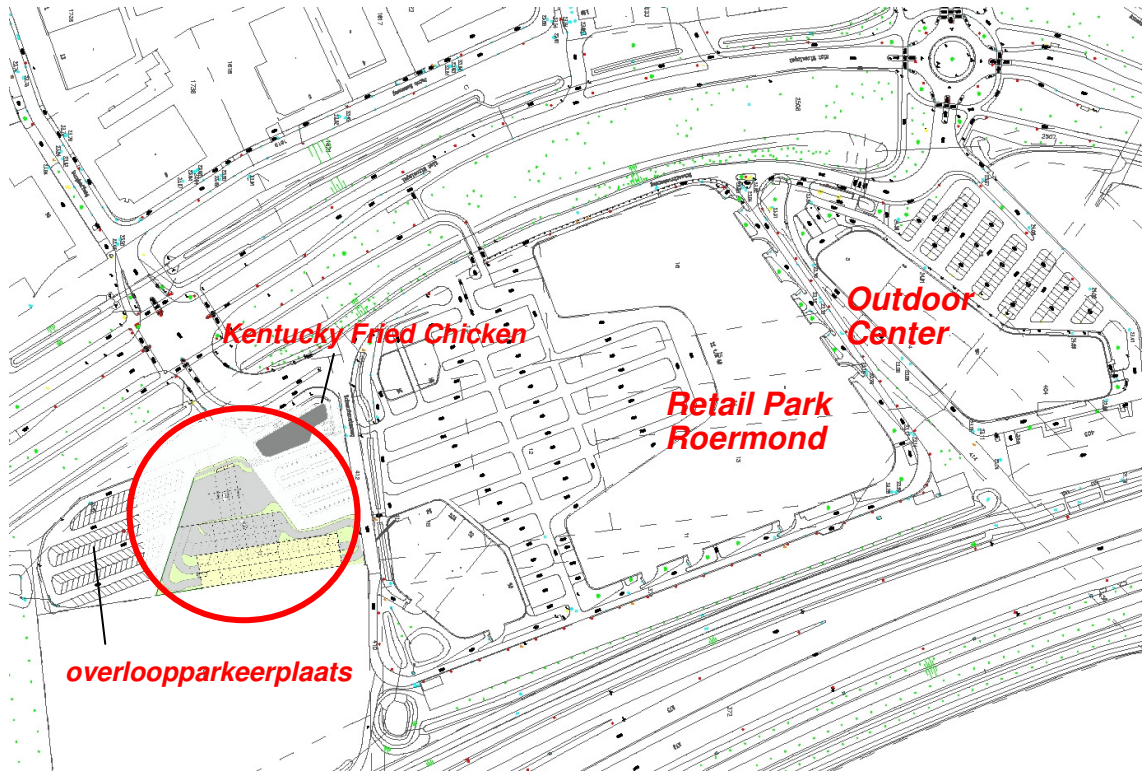
2.1 Ontstaansgeschiedenis en ruimtelijke structuur

Volgens de Grote Historische Atlas van Nederland was de locatie, alsmede de omgeving ervan, destijds in agrarisch gebruik en werd extensief bewoond. Het plangebied heeft voor zover bekend altijd een agrarische functie gehad. Momenteel is de locatie een braakliggend terrein. Het gebied ligt op een maasterras dat ontstaan is in het Laat Glaciaal (terras 4, ca 11.000 v.Chr.). Ten oosten van het onderzoeksgebied in het tracé van de A73 is een oude restgeul gelegen.

2.2 Functionele structuur

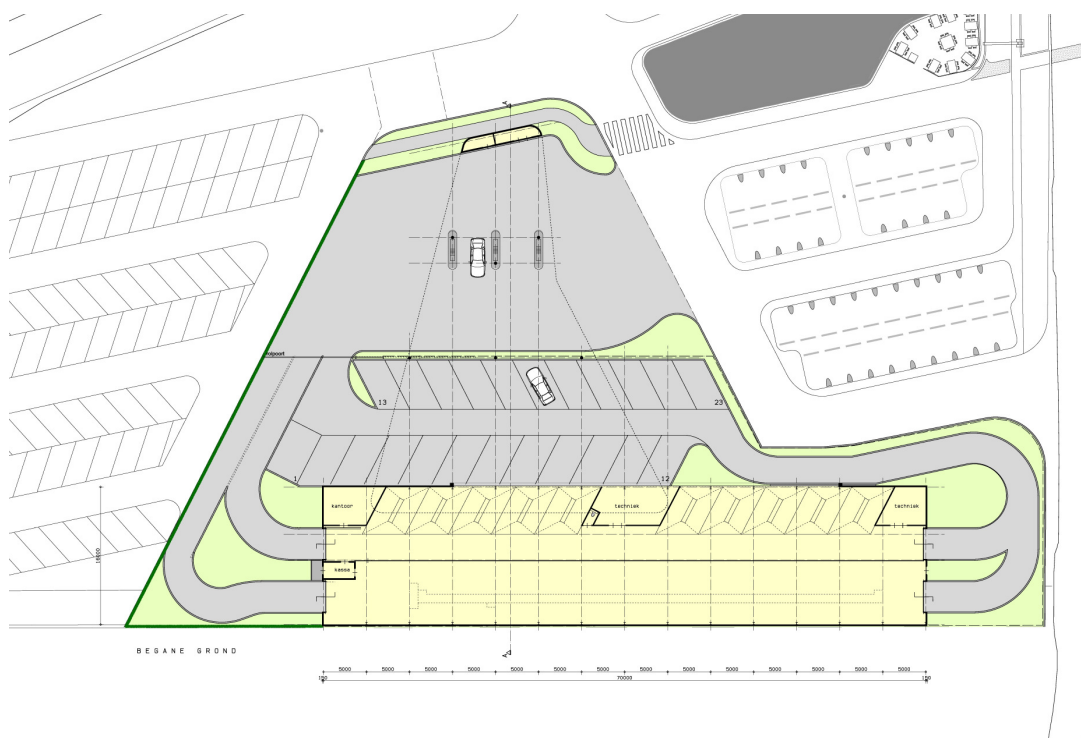
Het nieuwe tankstation is een onderdeel van het totale bedrijventerrein 'Broekhin II' (zie onderstaande afbeelding, omcirkeld in rood). Naast het geplande tankstation zijn reeds een Kentucky Fried Chicken restaurant en een overloopparkerplaats gerealiseerd. Dit nieuwe tankstation is ter vervanging van het bestaande tankstation aan de Spoorlaan Noord 6. Op deze bestaande locatie staat een tankstation (6 pompen) met twee wasboxen.

In het oude plan was een tankstation voorzien met 6 pompen, met een bijbehorende shop (circa 120m²) en een autowasstraat (circa 440m²).



Het nieuwe plan voorziet in de realisatie van een tankstation met een primaire functie als verkooppunt voor motorbrandstoffen (4 pompen) zonder LPG en bestaat verder uit een wasstraat, 10 wasboxen en 23 stofzuigerplaatsen. Er vindt geen verkoop van producten of onderdelen ('spare parts') plaats.

In onderstaande afbeelding wordt de opzet (indicatief) van het tankstation weergegeven. De wasstraat met de wasboxen is weergegeven met geel. Het pompgedeelte wordt overdekt door een luifel die circa 6 meter hoog wordt. Op het hoogste punt aan de voorzijde bedraagt de hoogte circa 9 meter.



Ruimtelijke opzet tankstation (indicatief).

3 RUIMTELIJK BELEID

3.1 Europees- en Rijksbeleid

Natura2000

De Europese Unie heeft het initiatief genomen voor 'Natura 2000', een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de EU. Dit netwerk vormt de hoeksteen van het EU-beleid voor behoud en herstel van biodiversiteit. Alle gebieden die zijn beschermd op grond van de Vogel- en/of Habitatrichtlijn zijn ook aangegeven als Natura 2000-gebied. Het is niet toegestaan om zonder vooraf toegekende vergunning nieuwe activiteiten in deze gebieden uit te voeren. De voorgenomen ontwikkelingen vinden plaats op enige afstand van Natura 2000 gebied Swalmdal. Gezien de afstand van het plangebied tot het richtlijngebied, het ontbreken van een ecologische relatie met het richtlijngebied en de aard van de ontwikkeling is een (significant) negatief effect op Swalmdal uit te sluiten. Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet is niet aan de orde.

Vogel- en Habitatrichtlijn

De bescherming van de natuur is in Nederland vastgelegd in respectievelijk de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. Deze wetten vormen een uitwerking van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Daarnaast vindt beleidsmatig gebiedsbescherming plaats door middel van de ecologische hoofdstructuur (EHS), die is geïntroduceerd in het 'Natuurbeleidsplan' (1990) van het Rijk en op provinciaal niveau in het POL2006 uitgewerkt.

De Natuurbeschermingswet heeft betrekking op de Europees beschermde Natura-2000-gebieden en de beschermde natuurmonumenten. De Vogel- en Habitatrichtlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied (of beschermd Natuurmonument) zijn vergunningplichtig. De EHS is een robuust netwerk van natuurgebieden en tussenliggende verbindingzones. Dit netwerk bestaat uit bestaande natuurgebieden, nieuw aan te leggen natuur en verbindingzones tussen de gebieden. Ook de beheersgebieden voor agrarisch natuurbeheer behoren tot de EHS. De feitelijke beleidsmatige gebiedsbescherming vindt plaats door de uitwerking van het provinciaal beleid in gemeentelijke bestemmingsplannen.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 14 juni 2011 de nieuwe Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) met bijbehorende stukken aangeboden aan de Tweede Kamer. Vanaf 3 augustus tot en met 13 september 2011 hebben de stukken ter inzage gelegen en op 13 maart 2012 is deze vastgesteld. De structuurvisie bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteit- en ruimtelijke ordeningsbeleid. Dit nieuwe beleid vervangt in ieder geval de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de structuurvisie Randstad 2040.

Het doel van de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is daarvoor nodig. De verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zijn gedateerd door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. De ontwerp structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en

mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

Daarnaast versterkt de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. De verantwoordelijkheid om te sturen in de ruimtelijke ordening wordt door de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte nog meer bij de provincie en gemeenten gelegd. Het bestemmingsplan sluit aan bij de doelstellingen van de structuurvisie. Door verplaatsing van een tankstation naar de standsrand wordt voorzien in een leefbare en veilige omgeving.

Waterbeheer 21^e eeuw

Aanleiding voor het opstellen van het rapport "Waterbeheer 21^e eeuw" (WB21) is de wateroverlast gedurende de afgelopen jaren en de verwachte klimaatontwikkeling met meer neerslag en heviger buien. In het rapport wordt het belang van het kunnen vasthouden en bergen van water benadrukt. Hiermee zal de veiligheid van Nederland in de toekomst op peil moeten worden gehouden. Vergroten van de afvoercapaciteit is pas aan de orde wanneer de mogelijkheden voor het vasthouden en bergen van water zijn benut.

Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)

In de aard en omvang van de nationale waterproblematiek doen zich structurele veranderingen voor. Klimaatveranderingen, zeespiegelstijging, bodemdaling en verstedelijking maken een nieuwe aanpak in het waterbeleid noodzakelijk. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen hebben in het NBW onder andere het volgende afgesproken: Waterschappen en gemeenten zullen tezamen de wateropgave in beeld brengen, die als gevolg van de klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling en verstedelijking benodigd is om in 2015 het watersysteem op orde te hebben. De watertoets is verwoord in het NBW, waaruit functionele eisen zijn afgeleid. De Watertoets is een procedure waarin de waterbeheerder en de initiatiefnemer (zoals gemeente en projectontwikkelaar) water een volwaardige plaats binnen het afwegingskader van ruimtelijke plannen geven. Het instrument heeft als doel om ruimtelijke ontwikkelingen in een vroegtijdig stadium te toetsen op effecten op de waterhuishouding. De grootste winst van dit instrument ligt bij de vroegtijdige, wederzijdse betrokkenheid en informatievoorziening. In het kader van dit project is een watertoets uitgevoerd. Daarmee voldoet dit project aan het beleid van het NBW.

Nationaal Waterplan

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld voor de periode 2009 tot en met 2015. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de 4^e Nota Waterhuishouding en is een structuurvisie zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. Zodoende vervangt het Nationaal Waterplan delen van de Nota Ruimte die betrekking hebben op het IJsselmeer, Noordzee en de rivieren. De doelen van het Nationaal Waterplan zijn om te beschermen tegen overstroming, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goed niveau van waterkwaliteit. Deze doelen vloeien onder andere voort uit de Europese Kaderrichtlijn Water.

De stroomgebiedbeheersplannen voor ieder Nederlands deel van de grensoverschrijdende stroomgebieden van de Eems, Maas, Rijn en Schelde maken onderdeel uit van het Nationaal Waterplan.

Deze plannen komen tot stand door interactieve planontwikkeling tussen rijk, provincies, waterschappen en gemeenten. Zodoende worden de ambities op elkaar afgestemd en krijgt het beleid een effectieve doorwerking richting de uitvoering.

Het stroomgebiedbeheersplan voor de Maas omvat het geheel van de Provincie Limburg, een deel van de provincie Noord Brabant en een klein deel van de provincies Zuid Holland en Gelderland. Het ruimtelijke kenmerk binnen dit gebied is dat het grondgebied hoofdzakelijk in gebruik is als landbouwgrond.

Om de doelen voor waterkwaliteit en kwantiteit te bereiken worden basis- en aanvullende maatregelen genomen in de stroomgebiedbeheersplannen. De Basismaatregelen vloeien voort uit Europese verplichtingen en nationaal, generiek geldend beleid. De aanvullende maatregelen worden uitgevoerd omdat de basismaatregelen niet voldoende zijn om de doelen uit de kaderrichtlijn te bereiken. Deze maatregelen zijn regionaal en locatiegebonden en het grootste deel hiervan komt voor rekening van de waterbeheerders.

In het stroomgebiedbeheersplan voor de Maas is als aanvullende maatregel het afkoppelen van hemelwater dat op de verharde oppervlakte valt van het rioolstelsel genoemd. Hierdoor wordt de waterkwaliteit verbeterd door verontreiniging te verminderen.

Conclusie Europees- en Rijksbeleid

Het onderhavige plan past binnen het Europees- en rijksbeleid. Het plan heeft geen negatieve effecten op de Natura 2000 gebieden. Het bestemmingsplan sluit aan bij de doelstellingen van de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, aangezien het gaat om verplaatsing van een tankstation naar de stadsrand en daardoor bijdraagt aan een leefbare en veilige omgeving. Verder voldoet het plan aan het rijkswaterbeleid (zie par. 4.3 waterhuishouding).

3.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Omgevingsplan Limburg

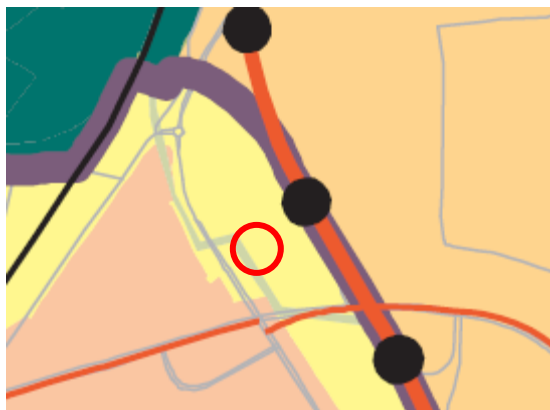
Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) is vastgesteld door de Provinciale Staten op 22 september 2006. Het is de opvolger van het POL uit 2001. Het POL2006 is het streekplan, het provinciaal waterhuishoudingsplan, het provinciaal milieubeleidsplan en bevat de hoofdlijnen van het provinciaal verkeers- en vervoerplan. Tevens vormt het POL2006 een economisch beleidskader op hoofdlijnen, voorzover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkelingen betreft. De laatste actualisatie dateert van januari 2011.

Stadsregio Roermond

In de herziening van het POL 2010 zijn de stadsregio's opgenomen. Dit beleid vormt de vertaling van het rijksbeleid. De stad Roermond vormt een centrale functie voor wonen, werken, cultuur en voorzieningen. De opening van de A73-Zuid en de aansluiting van nieuwe regionale wegen N293-oosttangente Roermond en N280-oost zorgen voor een betere bereikbaarheid van- en naar Duitsland. De komst van de A73 –zuid brengt kansen voor economische ontwikkeling met zich mee. Nieuwe economische ontwikkelingen langs deze rijksweg dienen in evenwicht te zijn met de binnenstedelijke ontwikkelingen.

Perspectieven POL

Inspelend op de aanwezige kwaliteiten en ontwikkelingsmogelijkheden van diverse gebieden worden in het POL negen perspectieven onderscheiden. Ieder gebied hoort tot één van die perspectieven. Het plangebied van dit bestemmingsplan is gelegen binnen de perspectief **P8: stedelijke ontwikkelingszone**.



P8 Stedelijke ontwikkelingszone

POL kaart perspectieven.

P8 stedelijke ontwikkelingszone

Het perspectief Stedelijke ontwikkelingszone (P8) omvat landbouwgebieden tussen het bestaand stedelijk gebied en de grens stedelijke dynamiek rondom iedere stadsregio. Deze zones bieden allereerst plaats aan mensgerichte natuur zoals stadsparken, multifunctioneel bos, openluchtrecreatie en sportcomplexen. Deze functies zijn belangrijk voor het welzijn van de bewoners en vangen een deel van de stedelijke recreatiedruk op. Deze gebieden kunnen ook ruimte bieden aan stadsuitbreiding in de vorm van nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen, kantoorlocaties en winkelgebieden.

Als er nieuwe rode ontwikkelingen in stedelijke ontwikkelingszones nodig zijn, dan dienen deze bij voorkeur aansluitend aan de bestaande stedelijke bebouwing gerealiseerd te worden. Deze gebieden dienen goed bereikbaar te zijn en komen onder andere voor bij aansluitingen op transportassen.

Ontwikkelingen van rode ontwikkelingen zoals werklocaties dienen bij te dragen aan de (re)vitalisering of herstructurering van bestaande stedelijke gebieden. Door de verplaatsing van de vestiging aan de Spoorlaan Noord, wordt hieraan bijgedragen. Met het oog op de bereikbaarheid komen daarvoor werklocaties en winkelgebieden vooral op plekken nabij stadsentrees, verkeers- en vervoerknooppunten en aansluitingen op transportassen in aanmerking.

Onderhavig plan is gelegen bij een vervoersknooppunt. Juist vanwege deze ligging en de grote bezoekersaantallen van de omliggende detailhandelsvestigingen past onderhavig plan op deze locatie.

Per brief d.d. 23 juni 2010 heeft de Provincie destijds laten weten dat de plannen voor het Mobility Park Roermond niet in strijd waren met het POL.

Onderhavig project wordt gerealiseerd op een zogenaamd stedelijk dienstenterrein. De stedelijke dienstenterreinen bieden voor wat betreft detailhandel ruimte aan detailhandelfuncties voor minder frequent benodigde, doelgerichte aankopen, die moeilijk inpasbaar zijn in bestaande winkelgebieden vanwege volumineuze aard en dagelijkse bevoorrading, bijvoorbeeld grotere winkels (1.000 m² of meer) voor aankopen op het gebied van wonen, vervoer en outdoor. Inherent hieraan is dat er voldoende parkeergelegenheid en ondersteunende voorzieningen worden gerealiseerd.

De onderdelen van dit bestemmingsplan ondersteunen de gevestigde detailhandel. Het voorziet in een wasstraat met bijbehorende voorzieningen en motorbrandstofverkoopspunt.

Limburgs kwaliteitsmenu

Op 18 december 2009 is door Provinciale Staten de POL-aanvulling Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering vastgesteld. Deze POL aanvulling vormt het kader voor het Limburgs Kwaliteitsmenu. Het Limburgs kwaliteitsmenu is door Gedeputeerde Staten op 12 januari 2010 vastgesteld. Het kwaliteitsmenu voorziet in een instrumentarium om bij ontwikkelingen in het buitengebied die niet onaanvaardbaar zijn het verlies aan omgevingskwaliteit te doen compenseren resulterend in een kwaliteitsverbetering van dat buitengebied. Het kwaliteitsmenu is van toepassing op (niet onaanvaardbare) ontwikkelingen buiten de, rond de plattelandskernen getrokken, contour die middels een bestemmingsplanwijziging mogelijk worden gemaakt. Het kenmerkende voor de bedoelde ontwikkelingen is dat het (nieuwe) functies zijn die met bebouwing gepaard gaan en extra ruimtebeslag leggen op het buitengebied.

De gemeente Roermond heeft de LKM-regeling opgenomen de 'Structuurvisie kwaliteitsbijdrage gemeente Roermond' (16 februari 2012). Deze structuurvisie stelt dat voor perspectief 8, gelegen binnen de begrenzing stedelijke dynamiek slechts de in hoofdstuk 4 opgenomen modules voor kwaliteitsbijdragen gelden voor agrarische nieuwvestiging en uitbreiding, glastuinbouw en nieuwe landgoederen. Daarom kan worden geconcludeerd dat een kwaliteitsbijdrage voor onderhavig project niet aan de orde is.

Provinciaal Waterplan

Een van de vijf doelen die de provincie stelt op het gebied van water is het realiseren van schoon water. Riooloverstorten vormen een belemmering voor het behalen van de doelen voor waterkwaliteit. Om het risico op riooloverstorten te reduceren gaat de voorkeur uit naar het afkoppelen van het verharde oppervlak. Het beleid is dat voor nieuwbouw 100% van het verharde oppervlak moet worden afgekoppeld en bij bestaande bebouwing en herstructurering is het beleid maximale afkoppeling binnen grenzen van doelmatigheid. De voorkeursvolgorde is vasthouden/infiltreren, bergen en afvoeren van het gescheiden regenwater. De voorkeurstabel afkoppelen uit "Regenwater schoon naar beek en bodem" is bij afkoppeling een belangrijk hulpmiddel. In aanvulling op de voorkeurstabel moet diepte-infiltratie van hemelwater zeer terughoudend worden toegepast i.v.m. risico's voor verontreiniging van de diepe grondwatervoorraden.

Het plangebied is niet gelegen binnen gebieden die zijn aangewezen met bijzondere groene (zoals Ecologische Hoofdstructuur of Provinciale Ontwikkelingszone Groen) of blauwe (aan water gerelateerde natuurwaarden) waarden.

3.3 Regionaal beleid

Beleid Waterschap Roer en Overmaas

Waterbeheersplan Waterschap Roer en Overmaas

Op 29 september 2009 is het 'Waterbeheersplan Roer en Overmaas' vastgesteld door het Algemeen Bestuur. Het is het centrale beleidsplan van het waterschap. Het plan bevat de beleidvoornemens voor de periode 2010-2015. Deze voornemens zijn geformuleerd op basis van nationale en provinciale beleidsuitgangspunten voor waterkwaliteit en kwantiteit (waaronder het bieden van bescherming tegen wateroverlast) waarbij een belangenafweging heeft plaatsgevonden.

Het plan is deels een voortzetting van de bestaande aanpak, maar het bevat ook schetsen van de toekomst en de veranderingen die nodig zijn om daarop in te spelen. Het plan bevat operationele programma's: plannen, watersysteem, veiligheid, zuiveren, instrumenten, bestuur, externe communicatie en belastingen en bedrijfsvoering.

Een van de items die worden genoemd in het programma watersysteem is duurzaam stedelijke waterbeheer. Onderdeel hiervan is om duurzaam om te gaan met hemelwater. De voorkeursvolgorde is net zoals in het provinciale beleid: vasthouden/infiltreren, bergen en afvoeren van het gescheiden regenwater. De lokale mogelijkheden, aard en gebruik van het oppervlak en mogelijke verontreinigingen bepalen mede wat de meest duurzame oplossing is voor de afvoer van het hemelwater. Hierdoor worden de rioolwaterzuiveringsinstallaties (rwzi) minder belast en is er minder kans op overstort.

Het beleid van het waterschap Roer en Overmaas gaat uit van 100% afkoppelen van het verharde oppervlak bij nieuwbouw, aangezien uit ervaring blijkt dat bij nieuwbouw vrijwel altijd een afkoppelmogelijkheid is. Voor het verantwoord afkoppelen van regenwater hanteert het waterschap een voorkeurstabel, die aansluit bij de voorkeursvolgorde van de Provincie Limburg. Deze voorkeurstabel is opgenomen in de brochure 'Regenwater schoon naar beek en bodem'. Hierin is opgenomen dat de voorkeur voor het afkoppelen van regenwater uitgaat naar het infiltreren van het regenwater in de bodem. Waarbij het regenwater afkomstig van schone dakoppervlakken rechtstreeks in de bodem geïnfiltreerd mag worden. Infiltratie van regenwater afkomstig van overige verharde oppervlakken dient minimaal middels een bodempassage te worden gescheiden of afhankelijk van het grondgebruik niet worden afgekoppeld.

Conclusie provinciaal en regionaal beleid

Het onderhavige plan past binnen het provinciaal en regionaal beleid. Het plan is goed bereikbaar, aangesloten via de Sint Wirosingel tussen de N280 en A73. Het sluit aan bij de bestaande stedelijke bebouwing van Roermond en is aanverwant aan de bestaande grootschalige detailhandel die gelegen is ten noorden van het plangebied. Het geplande motorbrandstofverkooppunt en de wasstraat en bijbehorende voorzieningen ondersteunen de gevestigde detailhandel.

3.4 Gemeentelijk beleid

Strategische visie Roermond 2020

Op 30 oktober 2008 heeft de gemeenteraad de 'Strategische Visie Roermond 2020' vastgesteld als koers tot 2020 op hoofdlijnen. Deze koers is richtinggevend voor de gemeentelijke plannen die de komende jaren opgesteld worden. De visie is uitgewerkt in een zestal strategische gebieden waarin de gemeente wil investeren. Roermond moet een levende stad met veel voorzieningen worden. Daarnaast moet nieuwe werkgelegenheid worden gecreëerd, de stad goed bereikbaar zijn en voldoende parkeergelegenheid beschikbaar zijn.

Onderhavig plan past binnen de strategische visie. Het voorziet in aanvullende voorzieningen binnen het aanbod van het Retail Park.

Structuurvisie Roermond

Het overkoepelende ruimtelijke beleidskader van de gemeente Roermond is de 'Structuurvisie Roermond' uit 2001. In deze toekomstvisie wordt gesteld dat door de aanleg van de Rijksweg 73 Zuid en de N280-Oost een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijvigheid ontstaat aan de oostkant van Roermond en dat hierop moet worden geanticipeerd. Het gebied Broekhin II wordt benoemd als concentratiegebied voor perifere detailhandel. De nota's 'Visie op de detailhandelsstructuur' uit 1997 en met name de 'Nota Perifere Detailhandel' uit 2001 hebben als input gediend voor de Structuurvisie.

Ontwikkelingsvisie Noordelijke en Oostelijke stadsrand

In mei 2006 heeft de gemeente Roermond het nieuwe c.q. vernieuwde detailhandelsbeleid uitgebreid uiteengezet in de 'Ontwikkelingsvisie Noordelijke en Oostelijke stadsrand'. In deze visie zijn de gronden van Broekhin II aangewezen voor perifere detailhandel. De ontwikkelingsvisie heeft tot doel de stadsrandzone te verkennen op beperkingen en mogelijkheden voor de nagestreefde bedrijfsontwikkeling. In de ontwikkelingsvisie staat dat de gemeente Roermond de ambitie heeft om zich als koopstad te ontwikkelen en te versterken. De gemeente streeft naar een zo hoog mogelijke koopkrachtbinding van de eigen inwoners en een vergroting van de toevloeiing van bezoekers van binnen en buiten de regio. De gemeente wil een complementair pakket aan winkelvoorzieningen voor de consument bieden. Dit betekent dat er, naast de binnenstad van Roermond en het Designer Outlet Roermond voor het recreatief winkelen, de buurt- en wijkwinkelcentra voor de dagelijkse boodschappen, er ook ruimte moet zijn voor doelgerichte aankopen. De gemeente staat open voor initiatieven die de ambities van de gemeente ondersteunen, mits deze de detailhandelsstructuur niet duurzaam ontwrichten. Zie ook paragraaf '4.8 'Economische effecten' van deze ruimtelijke onderbouwing.

De Branche adviescommissie (Bac) heeft destijds in het kader van het projectbesluit Mobility Park Roermond positief advies uitgebracht ten aanzien van de functies tankstation met wasstraat en bijbehorende voorzieningen.

Vestiging van grootschalige winkels in historische binnensteden is zeer moeilijk. Dit impliceert dat de (her)vestiging van grootschalige winkels op locaties in de periferie zullen plaatsvinden. In het gebiedsdeel 'Broekhin II', waarbinnen onderhavig plan valt, wordt ruimte geboden voor grootschalige detailhandelsvestigingen voor doelgerichte aankopen. Het tankstation met wasstraat en bijbehorende voorzieningen past als aanvullende voorziening binnen het geheel en ondersteunt de reeds gevestigde detailhandel.

Gelet op het bovenstaande past het tankstation met wasstraat en bijbehorende voorzieningen binnen het gemeentelijke ontwikkelingsbeleid voor de stadsrandzone.

Beleidsnota Motorbrandstofverkooppunten Gemeente Roermond, mei 2001

De 'Beleidsnota Motorbrandstofverkooppunten Gemeente Roermond' is opgesteld naar aanleiding van diverse aanvragen van exploitanten, de veranderingen in verkeerstromen naar aanleiding van de aanleg van de A73 de Oosttangnet en de N280-Oost.

In de nota zijn milieutechnische randvoorwaarden, vestigingseisen en gebiedsspecifieke randvoorwaarden voor nieuwe vestigingen van motorbrandstofverkooppunten (mbv's) vastgesteld. Het streven is onder andere mbv's te verplaatsen uit de woonwijken.

Het verplaatsen van het mbv Rijmar b.v. aan de Spoorlaan Noord wordt expliciet genoemd in de nota. Deze mbv is namelijk gelegen binnen een woonwijk. In de Nota worden verder de volgende voorwaarden gesteld aan een vestigingslocatie:

- niet in of aan een woonwijk gelegen en bij voorkeur vestiging op een bedrijventerrein;
- voldoende beschikbare ruimte voor aflevering, opstelruimte en aanvullende functies;
- ligging aan de hoofdwegenstructuur;
- optimale en veilig toegankelijke ontsluiting van het tankstation (bij voorkeur van twee richtingen bereikbaar);
- goede zichtlocatie;
- voldoen aan de milieuhygiënische voorwaarden;
- streven naar een gelijkmatige verspreiding van motorbrandstofpunten.

Voorliggende locatie voldoet aan de voorwaarden uit de beleidsnota. Er is sprake van een zichtlocatie op het bedrijventerrein Broekhin II, gelegen aan de hoofdwegenstructuur. Uit het distributieplanologisch onderzoek blijkt dat de locatie een goed volume potentieel kent en goede groeipotenties. Hoewel de eis van een verzorgingsgebied voor de tanklocatie niet in de beleidsnota wordt gesteld, wordt opgemerkt dat de specifieke doelgroep bezoekers Retail Park Roermond/ Outdoor Center wel degelijk een eigen verzorgingsgebied voor de tanklocatie betreft. Het tankstation is bereikbaar vanaf de noord- en zuidzijde van de St. Wirosingel. Bovendien is er een afzonderlijke ingang ten behoeve van de overige functies op Broekhin II. Ten aanzien van de randvoorwaarde van gelijkmatige spreiding geldt dat gezien de grootschalige detailhandelsvestigingen aan de St. Wirosingel, de grote bezoekersaantallen en de daarmee gepaard gaande verkeersaantrekkende werking juist sprake is van een spreiding, die is afgestemd op het gebied waar de meeste vraag is.

Conclusie gemeentelijk beleid

Onderhavig plan past binnen het gemeentelijke beleid. Het plan voorziet in een aanvulling op de in de omgeving aanwezig detailhandelsvestigingen. Daarnaast past het te vestigen motorbrandstofverkooppunt binnen het gemeentelijke beleid omdat een motorbrandstofverkooppunt wordt verplaatst uit een woonwijk naar een locatie die voldoet aan de eisen die gesteld zijn in de Beleidsnota Motorbrandstofverkooppunten Gemeente Roermond.

4 OMSCHRIJVING DEELASPECTEN

In de periode 2007 – 2008 zijn voor de onderwerpen die in dit hoofdstuk aan de orde komen onderzoeken uitgevoerd. Voor de onderwerpen: 'verkeer', 'geluid', 'luchtkwaliteit', 'water' en 'flora en fauna' en 'economische effecten' zijn aanvullende onderzoeken uitgevoerd in januari 2010. Tenslotte is in het kader van dit bestemmingsplan een actualisatie uitgevoerd voor de onderwerpen verkeer, luchtkwaliteit, flora en fauna externe veiligheid en voor het distributieplanologisch onderzoek (juni - augustus 2012). Dit heeft te maken met de veranderingen in het ontwerp voor onderhavig plan en veranderingen in de directe omgeving van het plangebied en veranderde wetgeving. Bij de onderwerpen bodem en archeologie zijn geen aanvullende onderzoeken noodzakelijk. De ontwerpwijzigingen hebben namelijk geen gevolgen voor deze onderzoeken.

4.1 Milieu

4.1.1 Bodem

Een verkennend bodemonderzoek is in 2007 uitgevoerd door Econsultancy BV naar de milieuhygiënische bodemkwaliteit van het plangebied¹. Dit bodemonderzoek is nog steeds representatief voor de huidige bodemkwaliteit. Uit een beoordeling van de onderzoeksresultaten enerzijds en anderzijds toezicht op de activiteiten op en nabij de locatie is vast komen te staan dat er geen sprake is van bodembedreigende activiteiten die van invloed kunnen zijn op de aanwezige bodemkwaliteit.

Het onderzoek is uitgevoerd conform NEN 5740. Het vooronderzoek is uitgevoerd conform NVN 5725. Het veldwerk en de bemonstering zijn eveneens uitgevoerd volgens de geldende NEN-normen en/of richtlijnen en de analyseresultaten zijn getoetst aan het toetsingskader van VROM. Doel van het onderzoek is het vastleggen van de actuele milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van de onderzoekslocatie. Tevens is getoetst of de bodemkwaliteit in overeenstemming is met het beoogde gebruik.

Conclusie

Bodem vormt geen belemmering voor de realisatie van het tankstation. Uit het onderzoek blijkt dat de bodemkwaliteit in overeenstemming is met het beoogde gebruik. Aanbevolen wordt om het freatisch grondwater niet te gebruiken voor o.a. het besproeien van gewassen. Grond die vrijkomt, kan niet zonder meer worden afgevoerd. De regels van het Besluit bodemkwaliteit zijn hierop van toepassing.

Toelichting

Op de onderzoekslocatie zijn geen mogelijke bronnen voor een grond- en/of grondwaterverontreiniging aangetroffen.

Zowel in de bovengrond als in de ondergrond zijn geen verontreinigingen geconstateerd. Verder zijn er geen aanwijzingen gevonden dat asbestverontreiniging te verwachten is op de locatie.

Het grondwater is plaatselijk matig verontreinigd met nikkel, licht verontreinigd met chroom en zink en plaatselijk licht verontreinigd met xylenen. De metaalverontreinigingen zijn hoogstwaarschijnlijk, te

¹ Verkennend bodemonderzoek Sint Wirosingel (ong.) te Roermond gemeente Roermond, Econsultancy BV, 17 oktober 2007

relateren aan regionaal verhoogde achtergrondconcentraties van metalen in het grondwater. Voor de lichte xylenen-verontreiniging heeft Econsultancy bv vooralsnog geen verklaring. In een brief van Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg (nummer 95/36199V, d.d. 12 september 1995) blijkt dat, indien er geen lokale verontreinigingsbron voor grondwaterverontreiniging aanwezig is en de gemiddeld hoogste grondwaterstand zich op meer dan 1 m –mv bevindt, er geen bezwaar bestaat tegen een bouwaanvraag op deze locatie. Econsultancy bv adviseert echter om het freatisch grondwater niet te gebruiken voor besproeiing van gewassen, veedrenking of consumptie.

Indien werkzaamheden plaatsvinden waarbij grond vrij komt, kan de grond niet zonder meer worden afgevoerd of elders worden toegepast. De regels van het Besluit bodemkwaliteit zijn hierop mogelijk van toepassing.

4.1.2 Geluid

Het eerste akoestische onderzoek is uitgevoerd door M+P raadgevende ingenieurs². Vanwege de veranderingen in het ontwerp voor het Mobility Park is door DHV BV een aanvullend onderzoek uitgevoerd³. Het doel van deze onderzoeken is om te bepalen of ter plaatse van gevoelige objecten (zoals woningen) wordt voldaan aan de grenswaarden voor bedrijfsmatige activiteiten en of er wordt voldaan aan de grenswaarden voor wegverkeer gezien de verkeersaantrekkende werking van het Mobility Park.

Conclusie

Vanuit akoestisch oogpunt gezien zijn er geen belemmeringen tegen het plan. Uit de onderzoeken blijkt dat er één woning gelegen is in de omgeving. Die is gelegen op circa 300 meter ten oosten van het plangebied. Ter plaatse wordt voldaan aan de geldende normen.

4.1.3 Luchtkwaliteit

Het eerste luchtkwaliteit onderzoek is uitgevoerd door M+P raadgevende ingenieurs⁴. Vanwege de veranderingen in het ontwerp van onderhavig plan is door DHV BV een aanvullend onderzoek uitgevoerd⁵. Voor dit bestemmingsplan heeft DHV tenslotte dit onderzoek geactualiseerd⁶. Het doel van deze onderzoeken is om te bepalen of het plan voor het tankstation voldoet aan de grenswaarden die voortvloeien uit de Wet luchtkwaliteit.

Conclusie

De 1443 voertuigbewegingen als gevolg van de realisatie van tankstation Rijmar dragen niet in betekenende mate bij aan de jaargemiddelde concentratiewaarden NO₂ en PM₁₀. Hiermee voldoet de realisatie van het tankstation op grond van art 5.16, lid 1 sub c aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

2 Geluidsonderzoek, M+P – raadgevende ingenieurs, 5 december 2007

3 Mobility Park Roermond, Akoestisch Onderzoek, DHV, 18 februari 2010

4 Onderzoek luchtkwaliteit, Nieuwbouw Mobility Park Roermond te Roermond, M+P raadgevende adviseurs, 3 december 2007

5 Mobility Park Roermond, Luchtkwaliteit Onderzoek, DHV, 28 januari 2010

6 Memo onderzoek luchtkwaliteit, DHV, 22 juni 2012

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het tankstation zorgt voor maximaal 1443 voertuigbewegingen per etmaal. 2 van deze voertuigbewegingen worden uitgevoerd met middelzwaar en zwaar vrachtverkeer (0,2%).

De effecten van deze 1443 extra voertuigbewegingen zijn getoetst met de, door VROM en InfoMil ontwikkelde, NIBM rekentool, versie juni 2011. Deze rekentool berekent de verkeersbijdrage aan de lokale luchtkwaliteit in een worstcase situatie. De berekende maximale bijdrage van de extra voertuigbewegingen aan de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ is respectievelijk 1,0 µg/m³ en 0,4 µg/m³. Hiermee draagt het verkeer van en naar tankstation Rijmar niet in betekenende mate bij aan de lokale luchtkwaliteit.

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1443
Aandeel vrachtverkeer		0,2%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,97
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,38
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Berekening NIBM rekentool versie juni 2011.

Het aspect luchtkwaliteit is geen belemmering voor de ontwikkeling van onderhavig plan.

4.2 Externe veiligheid

Inleiding

In 2007 heeft DHV een onderzoek uitgevoerd naar de het aspect externe veiligheid voor de ontwikkeling van Mobility Park (destijds nog Route 73 geheten)⁷. In 2010 is een onderzoek naar het aspect externe veiligheid uitgevoerd ten behoeve ruimtelijke ontwikkelingen langs de A73 bij Roermond⁸. DHV heeft in opdracht van Rijmar BV het onderzoek externe veiligheid geactualiseerd⁹.

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's voor de omgeving vanwege het gebruik, de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het kader van de externe veiligheid dient, in het geval van een verandering bij de risicobron of in de omgeving daarvan een afweging te worden gemaakt over de externe veiligheidssituaties. Bijvoorbeeld bij het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan.

Conclusie

De bestemming van het tankstation Rijmar is een relevante bestemming vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Om deze reden is onderzocht welke risicobronnen relevant zijn vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Voor het plangebied zijn de volgende risicobronnen relevant vanuit het oogpunt van externe veiligheid:

- Vervoer van gevaarlijke stoffen over de N280
- Vervoer van gevaarlijke stoffen over de A73
- Vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Roermond – Venlo
- Vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Weert– Roermond
- Vervoer van gevaarlijke stoffen over de mogelijk toekomstige spoorlijn IJzeren Rijn

Daarnaast kan worden geconcludeerd dat voor de relevante risicobronnen wordt voldaan aan de eisen die de Circulaire Rnvgs stelt aan het plaatsgebonden risico. Tevens is het groepsrisico verantwoord¹⁰.

Toelichting

Type objecten binnen het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van een bemand tankstation mogelijk waarbij verkoop van LPG is uigesloten. Uitgaande van een aanwezigheid van maximaal 4 personen, wordt het als beperkt kwetsbaar aangeduid. Om deze reden wordt de bestemming voor het tankstation als externe veiligheidsrelevant beschouwd. In de onderstaande paragraaf wordt onderzocht of er vanuit het oogpunt van externe veiligheid relevante risicobronnen zijn.

Toetsing externe veiligheidseisen

Vanwege de externe veiligheidsrisico's van de N280, A73 en de spoorlijnen dient getoetst te worden of wordt voldaan aan de eisen die vanuit de Circulaire Rnvgs aan de externe veiligheid worden gesteld. Het

⁷ Externe veiligheid Route 73, Risicoberekening, DHV B.V. 20 december 2007

⁸ Onderzoek externe veiligheid, Oranjewoud, januari 2010

⁹ Memo externe veiligheid Rijmar Tankstation Roermond, DHV, November 2012

¹⁰ De verantwoording van het groepsrisico is weergegeven in de memo die als bijlage 9 in de toelichting is opgenomen en aanvullend in de bijlage 10 "Verantwoording externe veiligheid behorende bij het bestemmingsplan Schaarbroekerweg 72"

gaat hierbij om het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en indien relevant de verantwoording groepsrisico.

N280

Het externe veiligheidsonderzoek van de N280 voor het projectbesluit Mobility Park Roermond is dusdanig verouderd (voldoet niet meer aan de huidige wet- en regelgeving) dat voor het bestemmingsplan van het tankstation hier niet meer naar verwezen kan worden. Om deze reden wordt voor dit bestemmingsplan verwezen naar een recenter externe veiligheidsonderzoek van de N280, deze is uitgevoerd op 21 september 2010.¹¹

Plaatsgebonden risico

Uit het externe veiligheidsonderzoek van september 2010 blijkt dat de 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour van de N280 zich op 15 meter bevindt. Het te realiseren plangebied ligt hierbuiten. Daarmee wordt voldaan aan de eisen die de Circulaire Rnvgs stelt aan het plaatsgebonden risico.

(Verantwoording) groepsrisico

Uit het externe veiligheidsonderzoek van september 2010 blijkt dat het groepsrisico van de N280 onder de 0.1 keer de oriëntatiewaarde ligt. Daarnaast kan worden aangenomen dat het groepsrisico van de N280 ten gevolge van dit bestemmingsplan niet toeneemt. Het tankstation is namelijk al vastgesteld in het projectbesluit 'Mobility Park Roermond'.

In het kader van dit bestemmingsplan dient conform de beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Roermond het groepsrisico van de N280 te worden verantwoord. Het plangebied is namelijk gelegen binnen zone II (0-200 meter t.o.v. de N280). Op basis van de beleidsvisie betreft de verantwoording van het groepsrisico voor deze zone het opnemen van het onderstaand kader en per punt van het planologisch kader van deze zone kort wordt aangegeven hoe hier aan wordt voldaan.

Zone II BLEVE aandachtsgebied (100% letaal): 0 - 200 meter transportassen

De zone tussen 0 en 200 meter vanaf het tracé omvat het zogenaamde BLEVE aandachtsgebied (het gebied waar de effecten van een BLEVE het hevigst zijn). Dit gebied omvat het 100% letaliteitspercentage (op circa 150 meter) van een BLEVE. Binnen deze zone zijn personen (ook in gebouwen) onvoldoende beschermd tegen de gevolgen van een BLEVE. Vanaf 200 meter is sprake van een significant lager letaliteitspercentage, waarbij vanaf 200 meter mensen binnenshuis in principe voldoende veilig zijn. Deze 200 meter staat ook centraal in het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (Btev). Bij ruimtelijke plannen, die geheel of deels binnen 200 meter van de transportbron zijn gelegen dient aandacht gegeven te worden aan de verantwoordingsplicht. Bij ruimtelijke plannen die geheel buiten deze 200 meter zijn gelegen hoeft alleen aandacht geschonken te worden aan de beheersbaarheid van een ongeval, niet aan ruimtelijke maatregelen.

¹¹ Bron: Risicokaart geraadpleegd op 20 juni 2012, risicoberekening van 21 september 2010.

Toetsing planologisch kader

Maatgevend scenario

- BLEVE (100% letaal)
- Toxische gaswolk

Functies

- Functies met een hoge mate van zelfredzaamheid en lage kwetsbaarheid (kantoren en voorzieningen, bedrijven) toegestaan.

Het plangebied betreft een tankstation met een wasstraat en stofzuigerplaatsen. Dit zijn voorzieningen waarbij de zelfredzaamheid hoog is en de kwetsbaarheid laag.

- Functies met een laag zelfredzaamheidsniveau (extra kwetsbare objecten, zoals grote zorgcomplexen, ziekenhuizen, basisscholen, peuterspeelzalen, kinderdagverblijf) uitsluiten.

Het plangebied betreft een tankstation met een wasstraat en stofzuigerplaatsen. Dit is geen voorziening met een laag zelfredzaamheidsniveau.

Inrichting

- Bij verdeling personendichtheid over gebied rekening houden met groepsrisico (van de weg af verdichten, spreiding objecten met hoge personendichtheid).

Het plangebied laat weinig personen toe (maximaal 4 personen). Gezien dit lage aantal heeft de verdeling van de personendichtheid binnen het plangebied geen significant effect op het groepsrisico.

- Bij indeling panden kwetsbare functies (bijvoorbeeld kantine) zoveel mogelijk van de transportroute af (risicoluwe zijde) situeren.

Het plangebied is gelegen tussen meerdere transportassen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Bij de indeling van het plangebied is rekening gehouden met een afstand van 100 meter.

- Goede verkeerskundige ontsluiting voor hulpdiensten (2 kanten kunnen aanrijden)

Het plangebied is via twee wegen bereikbaar, via de Sint Wirosingel en de Schaarbroekerweg.

- Voldoen aan de Handleiding bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid –NVBR.

Bij de bouw van het plangebied dient te worden voldaan aan de eisen uit het Bouwbesluit 2012. Dit betekent dat het

plangebied voldoende bereikbaar moet zijn en is voorzien van voldoende blusmiddelen.

- Minimaal twee vluchtroutes van de risicobron af voor aanwezigen.

Plangebied is gelegen tussen meerdere transportassen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Bij het

bouwtechnisch ontwerp zal met deze eis zoveel mogelijk rekening worden gehouden.

Niet-ruimtelijke maatregelen

- In beschouwing nemen van bouwtechnische maatregelen en centrale afgrenzing van het luchtcirculatiesysteem of andere

maatregelen aan nieuwe gebouwen of specifieke bestaande gebouwen die veel mensen huisvesten om de schuilmogelijkheden in geval van een toxisch gas of een BLEVE te vergroten. Deze maatregelen zijn ruimtelijk niet te verankeren, maar dienen als aandachtspunt meegegeven te worden aan een initiatiefnemer.

Aangezien het plangebied weinig personen toelaat (maximaal 4 personen) wordt aan het tankstation geen verdere bouwtechnische maatregelen getroffen.

- Aandacht voor organisatorische (o.a. rampenbestrijdingsplannen) en communicatie (o.a. Cell Broadcast) maatregelen om de zelfredzaamheidsmin geval van een calamiteit te vergroten.

Het tankstation zal worden voorzien van een calamiteitenplan.

A73

Het externe veiligheidsonderzoek van de A73 voor het projectbesluit Mobility Park Roermond is dusdanig verouderd (voldoet niet meer aan de huidige wet- en regelgeving) dat voor dit bestemmingsplan hier niet meer naar verwezen kan worden. Om deze reden wordt voor het bestemmingsplan van het tankstation verwezen naar de het externe veiligheidsonderzoek Basisnet weg (groepsrisico)¹², en de Circulaire Rnvgs voor het plaatsgebonden risico.

Plaatsgebonden risico

De Circulaire Rnvgs geeft voor de rijksweg A73: afrit 18. Beesel - afrit 19 Roermond een veiligheidszone (vanaf het hart van de weg) weer van 0 meter. Het te realiseren plangebied ligt hierbuiten. Daarmee wordt voldaan aan de eisen die de Circulaire Rnvgs stelt aan het plaatsgebonden risico.

(Verantwoording) groepsrisico

Uit de eindrapportage basisnet weg blijkt dat het groepsrisico van de A73 tussen de 0.1 en 1 keer de oriëntatiewaarde ligt. Daarnaast kan worden aangenomen dat het groepsrisico van de A73 ten gevolge van dit bestemmingsplan niet toeneemt. Het tankstation is namelijk al vastgesteld in het projectbesluit 'Mobility Park Roermond'.

In het kader van dit bestemmingsplan dient conform de beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Roermond het groepsrisico van de A73 te worden verantwoord. Het plangebied is namelijk gelegen binnen Zone II 'Bleve-aandachtsgebied (100% letaal): 0-200 meter transportassen en Zone III 'Bleve-aandachtsgebied (1% letaal): 200-300 meter'. Aangezien het plangebied ook in zone II is gelegen van de N280 is de verantwoording is de verantwoording groepsrisico van de A73 gelijk aan die van de N280.

Spoorlijn Roermond - Venlo

Plaatsgebonden risico

Uit de Circulaire Rnvgs blijkt dat de spoorlijn Roermond Noord – Venlo een plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} per jaar heeft van 0 meter. Het plangebied valt buiten deze afstand, daarmee wordt voldaan aan de eisen die de Circulaire Rnvgs stelt aan het plaatsgebonden risico.

(Verantwoording) groepsrisico

Uit de eindrapportage basisnet spoor blijkt dat het groepsrisico van de spoorlijn Roermond Noord - Venlo onder de 0.3 keer de oriëntatiewaarde ligt. Daarnaast kan worden aangenomen dat het groepsrisico van deze spoorlijn ten gevolge van dit bestemmingsplan niet toeneemt. Het tankstation is namelijk al vastgesteld in het projectbesluit 'Mobility Park Roermond'. In het kader van dit bestemmingsplan dient conform de beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Roermond het groepsrisico van de spoorlijn Roermond Noord -Venlo te worden verantwoord. Het plangebied is namelijk gelegen binnen zone IV (>300

¹² Eindrapportage basisnet weg, van oktober 2012 en opgesteld door de basisnet werkgroep weg.

meter tov de spoorlijn). Op basis van de beleidsvisie betreft de verantwoording van het groepsrisico voor deze zone het opnemen van het onderstaand kader.

Zone IV: > 300 meter: standaard verantwoordingsplicht

Ontwikkeling groepsrisico

Indien een ruimtelijk plan in dit gebied tot toename van de personendichtheid leidt, betekent dat het groepsrisico niet significant zal toenemen, vanwege:

- de afstand tot de plaats van het mogelijke incident;
- de aard van incident (blootstelling aan toxisch gas);
- de reeds hoge personendichtheden binnen de gemeente Roermond nabij de grote risicobronnen.

Mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico

De mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico door maatregelen bij de risicobron zijn beschreven in de beleidsvisie externe veiligheid. De mogelijkheid tot beperking van het groepsrisico door het beïnvloeden van de personendichtheid is binnen het plangebied geen item, vanwege het gegeven dat de:

- toename van de personendichtheid geen significant effect op het groepsrisico heeft;
- kans op overlijden ten gevolge van een incident met gevaarlijke stoffen in deze gebieden bijzonder klein is.

De bestrijdbaarheid van de omvang van een ramp of zwaar ongeval

Op deze afstand van de risicobron speelt het bestrijdbaarheidsvraagstuk niet of nauwelijks. De bestrijding vindt plaats bij de bron, op ruime afstand van het plangebied. Ten aanzien van de algemene mogelijkheden van de bestrijdbaarheid wordt verwezen naar desbetreffende onderdelen van de visie.

Mogelijkheden tot zelfredzaamheid

Omdat blootstelling aan een toxisch gas het bepalende scenario is, biedt 'schuilen' de beste wijze van zelfredzaamheid. Schuilen vindt plaats binnen bouwwerken. De mate waarin deze bouwwerken afsluitbaar zijn tegen de indringing van toxisch gas en de tijdsduur dat deze bouwwerken worden blootgesteld zijn hierbij parameters.

Het plangebied wordt veelal alleen blootgesteld aan de gevolgen van een toxische gaswolk bij 'optimale' weersomstandigheden (bijvoorbeeld Pasquillklasse F1.5: weinig vermenging met schone lucht), die gedurende het jaar procentueel weinig voorkomen.

Bij bestaande bouwwerken worden geen aanvullende maatregelen getroffen om mogelijke indringing van toxisch gas te verminderen. Aanpassing van bijvoorbeeld oude woningen op dit punt is ingrijpend en kostbaar. Bij nieuwe bouwwerken is sprake van een steeds betere isolatie, welke zorgt voor een goede bescherming tegen het binnendringen van het toxische gas. Nieuwe gebouwen die voorzien zijn van een luchtbehandelinginstallatie, waardoor het toxisch gas naar binnen kan worden gezogen dienen voorzien te zijn van mogelijkheden om dit systeem met één druk op de knop uit te schakelen. Van belang is dat bewoners tijdig gewaarschuwd worden. Dit gebeurt door het in werking stellen van het WAS (Waarschuwing- en Alarmeringssysteem) als onderdeel van de algemene Rampenbestrijding of via Cell-Broadcast.

Spoorlijn Weert – Roermond

Plaatsgebonden risico

Uit de Circulaire Rnvgs blijkt dat de spoorlijn Weert – Roermond een plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} per jaar heeft van maximaal 5 meter. Het te realiseren plangebied ligt hierbuiten. Daarmee wordt voldaan aan de eisen die de Circulaire Rnvgs stelt aan het plaatsgebonden risico.

(Verantwoording) groepsrisico

Uit de eindrapportage basisnet spoor blijkt dat het groepsrisico van de spoorlijn Weert – Roermond onder de 0.3 keer de oriëntatiewaarde ligt. Daarnaast kan worden aangenomen dat het groepsrisico van deze spoorlijn ten gevolge van dit bestemmingsplan niet toeneemt. Het tankstation is namelijk al vastgesteld in het projectbesluit 'Mobility Park Roermond'.

In het kader van dit bestemmingsplan dient conform de beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Roermond het groepsrisico van de spoorlijn Weert - Roermond worden verantwoord. Het plangebied is namelijk gelegen binnen zone IV (>300 meter t.o.v. de spoorlijn). Aangezien het plangebied ook in zone IV is gelegen van de spoorlijn Roermond Noord - Venlo is de verantwoording is de verantwoording groepsrisico van de spoorlijn Weert – Roermond gelijk aan die van de spoorlijn Roermond Noord- Venlo.

Mogelijk toekomstige spoorlijn IJzeren Rijn

Plaatsgebonden risico

Uit de externe veiligheidsstudie voor het Outdoor Center in Roermond blijkt dat de spoorlijn IJzeren Rijn een plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} per jaar heeft van maximaal 11 meter.¹³ Het te realiseren plangebied ligt hierbuiten. Daarmee wordt voldaan aan de eisen die de Circulaire Rnvgs stelt aan het plaatsgebonden risico.

(Verantwoording) groepsrisico

Uit de externe veiligheidsstudie voor het Outdoor Center in Roermond blijkt dat het groepsrisico van de spoorlijn IJzeren Rijn onder de oriëntatiewaarde ligt.¹³ Daarnaast kan worden aangenomen dat het groepsrisico van deze spoorlijn ten gevolge van dit bestemmingsplan niet toeneemt. Het tankstation is namelijk al vastgesteld in het projectbesluit 'Mobility Park Roermond'.

In het kader van dit bestemmingsplan dient conform de beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Roermond het groepsrisico van deze spoorlijn worden verantwoord. Het plangebied is namelijk gelegen binnen zone IV (>300 meter t.o.v. de spoorlijn). Aangezien het plangebied ook in zone IV is gelegen van de spoorlijn Roermond Noord - Venlo is de verantwoording is de verantwoording groepsrisico van de spoorlijn IJzeren Rijn gelijk aan die van de spoorlijn Roermond Noord- Venlo.

¹³ Bron: rapportage 'Externe Veiligheid Outdoor Center Roermond, van april 2009 en opgesteld door DHV.

4.3 Waterhuishouding

Door DHV is een watertoets uitgevoerd¹⁴. In de watertoets vindt afstemming plaats tussen water en ruimte. De watertoets is het gehele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betreft de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Uitgangspunt is wel dat realisering dient plaats te vinden tegen de laagste maatschappelijke kosten.

Conclusie

Water vormt geen belemmering voor de realisatie van onderhavig plan. Het watersysteem betreft 1 systeem voor het gehele plangebied dat destijds als Mobility Park Roermond werd aangeduid. De hierna beschreven voorzieningen zijn reeds gerealiseerd.

Vuilwater wordt verzameld in een apart stelsel en afgevoerd naar het gemeentelijke DWA (droog weer afvoer) en vervolgens naar een RWZI (Rioolwater Zuivering Installatie). Voor het hemelwater is gekozen voor een open infiltratiebuffer en IT-riool. Het IT-riool zorgt voor berging, infiltratie en transport. Er dienen voorwaarden te worden gesteld aan de bouwmaterialen die worden gebruikt binnen het plangebied en over de stoffen die geloosd worden op het vuilwater. Deze worden vastgelegd in de verhuur- of koopovereenkomst en het bestek. Dit is noodzakelijk om een zo goed mogelijke werking van het rioolstelsel te blijven garanderen.

Een nieuw in te richten situatie dient derhalve direct op de voor het watersysteem duurzame wijze te worden ingericht. Dit geldt eveneens voor inbreidingsplannen. De meest duurzame waterhuishoudkundige situatie in het stedelijk watersysteem is een situatie waarbij:

- Het oppervlaktewater door het stedelijk gebied kwalitatief noch kwantitatief wordt beïnvloed.
- Het grondwater door het stedelijk gebied kwalitatief noch kwantitatief wordt beïnvloed.
- Het benodigde ruimtebeslag voor een goed functionerend oppervlaktewatersysteem wordt gerespecteerd.

Uitgangspunt bij deze zoveel mogelijk gesloten waterkringlopen is, dat een groot deel van de neerslag niet meer onmiddellijk via het rioolstelsel of via watergangen uit het gebied wordt afgevoerd, maar wordt gebufferd in oppervlaktewater, wordt geïnfiltreerd in de bodem of voor andere doeleinden wordt gebruikt. Binnen dit concept wordt gebruik gemaakt van nieuwe ‘innovatieve’ oplossingsrichtingen en hierin te onderscheiden technieken en methoden. Afkoppelen (van verhard oppervlak), hergebruik van regenwater, infiltreren (van regenwater) en geïntegreerde rioolstelsels zijn hierbij de nieuwe oplossingsrichtingen.

Het waterschap spreekt de volgende voorkeursvolgorde uit ten aanzien van de omgang met neerslagwater.

- Infiltratie van schoon neerslagwater.
- Bufferen en vertraagd afvoeren naar het oppervlaktewater.
- Toepassing van het verbeterd gescheiden stelsel.

Voor nieuwe ruimtelijke plannen of wijziging daarvan wordt de toekomstige situatie door het Waterschap Roer en Overmaas getoetst op “Regenwater schoon naar beek en bodem”. Dit is een gezamenlijke uitgave van de provincie Limburg, het Waterschap Peel en Maasvallei, Waterschap Roer en Overmaas en Rijkswaterstaat.

¹⁴ Waterparagraaf, DHV B.V. maart 2010

In de volgende paragraaf is beschreven op welke wijze 'Duurzaam Stedelijk Waterbeheer' is toegepast bij het ontwerp van de regenwaterafvoer binnen het plangebied.

Voor dit plangebied betekent dat volgens de "voorkeurstabel afkoppelen" het volgende:

- De terreinverharding wordt afgewaterd naar een bovengronds open systeem met bodemfilter en eventueel aanvullende voorbehandeling en risicobeperkende maatregelen.
- Dakoppervlakken zonder uitlogende materialen worden afgewaterd naar bovengrondse open systemen.
- Er is gedimensioneerd op T=25 (35 mm in 45 minuten), met een noodoverlaat en een doorkijk naar T=100 (45 mm in 30 minuten).

De volledige tabel is opgenomen in het waterrapport. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de eisen (T=25 en T=100) van het Waterschap Roer en Overmaas zoals in het bovenstaande derde aandachtspunt is beschreven, recentelijk zijn aangepast.

De gemeente Roermond hanteert bui 08 uit de 'Leidraad Riolerings' voor het hydraulisch ontwerp van het hemelwatersysteem. Er dient een doorkijk te worden gemaakt naar bui 09. Tijdens de detailengineering zijn deze eisen verwerkt.

Vuilwatersysteem

Het vuilwater is voornamelijk afkomstig van de wasstraat, de keuken en sanitaire voorzieningen. Het vuilwater wordt in een apart stelsel verzameld en afgevoerd naar het gemeentelijk DWA (Droog weer afvoer)-stelsel. Het aansluitpunt bevindt zich ten noorden van het bouwplan bij het 'Retailpark'. Van daaruit wordt het vuilwater afgevoerd naar de Rioolwater Zuivering Installatie (RWZI). De DWA wordt dus via een pompput en persleiding afgevoerd. Nadere uitwerking met locatie van de pompput, de pompcapaciteit en het tracé van de persleiding is tijdens de engineering ter hand genomen en teruggekoppeld met de gemeente Roermond.

Aandacht verdienen de volgende punten:

- Het perceel waar het tankstation, wasstraat en bijbehorende voorzieningen worden gerealiseerd tankstation zal deels worden voorzien van een vloestofdichte vloer. De afvoer wordt aangesloten op het vuilwatersysteem, nadat de afvoer is voorbehandeld door een olie- en benzineafscheider.
- Het water van de wasstraat wordt hergebruikt om daarmee de DWA-hoeveelheid te beperken.

Hemelwatersysteem

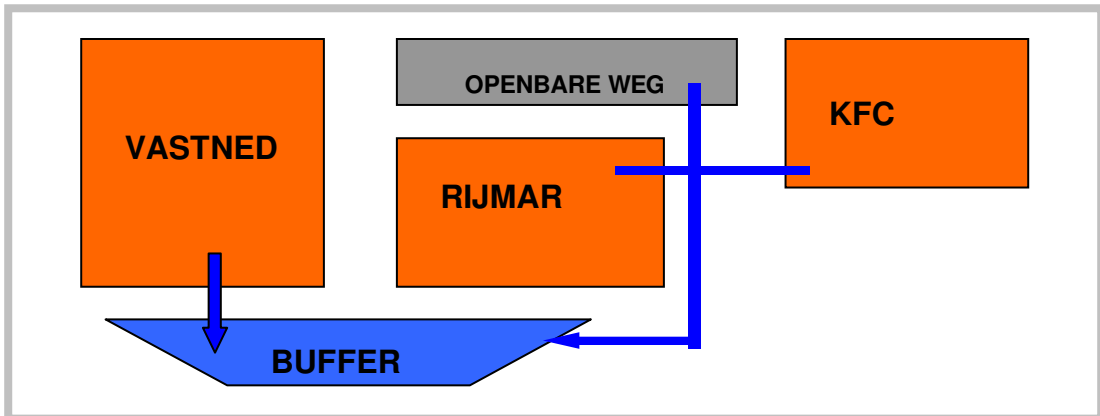
Er is gekozen voor een open infiltratiebuffer en een IT-riool. Het IT-riool zorgt voor berging, infiltratie en transport naar de open buffer.

Aan de zuidzijde van het plangebied is een buffer gerealiseerd waarop alle verharding afwatert. De buffer heeft bij T=25 een waking van minimaal 30 cm. De buffer heeft een bergende inhoud van maximaal 360 m³. De leeglooptijd bedraagt minder dan 24 uur.

De parkeerplaats is voorzien van een asfaltverharding en ligt met een afschot van 2 á 2,5 %. Er ontstaat daardoor een oppervlakkige afstroom richting de buffer. De overige onderdelen voeren het water via een ondergrondse leiding af naar de buffer. Deze leiding is uitgevoerd als infiltratieriool, aangebracht in een lavapakket. De berging in het infiltratieriool kan in mindering worden gebracht op de maximale inhoud van de buffer.

Het geniet de voorkeur om de dakoppervlakken via de kortste weg en direct aan te sluiten op het hoofdriool (KFC) of een buffer (RIJMAR, motorbrandstofverkoopspunt).

In onderstaande afbeelding is het hemelwatersysteem schematisch weergegeven.



Systematische weergave hemelwatersysteem

De doorkijk naar T=100 geeft een beeld van de situatie bij een belasting van 45 mm in 30 minuten. Het plangebied wordt dan met 10 mm meer belast dan bij T=25. De waking in de buffer neemt hierdoor tijdelijk af tot enkele centimeters. De buffercapaciteit van het systeem is dus voldoende.

Met het oog op de afvoercapaciteit is het raadzaam om er bij de inrichting van het plangebied rekening mee te houden dat tijdelijk water op de terreinverharding kan worden geborgen zonder wateroverlast voor het verkeer en de gebouwen te veroorzaken. Een bouwpeil dat 10 cm hoger ligt dan de omliggende terreinverharding volstaat.

Voorlichting, handhaving en beheer

De gemeente dient bij toepassing van een rioelstelsel, waarbij dakvlakken en/of verhardingen worden afgekoppeld en het neerslagwater vertraagd zal worden afgevoerd, aan de gebruikers eisen te stellen ten aanzien van op de riolering te lozen stoffen (lozingsverordening riolering) en toe te passen materialen en constructies (bouwverordening, richtlijnen Duurzaam Bouwen).

Aangezien bij implementatie van een dergelijk stelsel sprake is van een systeem dat afwijkt van het normaal verbeterd gescheiden stelsel, dient extra aandacht te worden besteed aan handhaving, beheer en met name voorlichting. Dit is noodzakelijk om een zo goed mogelijke werking van het rioelstelsel te blijven garanderen.

Voorlichting betreft enerzijds informatie over de werking van het stelsel en anderzijds de mogelijke gevolgen van verkeerde aansluitingen of verkeerd gebruik.

Regelgeving en handhaving betreft onder meer het uitvaardigen (en controleren op nalevering) van voorschriften. Hierbij valt te denken aan het toepassen van verschillende materialen en kleuren voor leidingen met de functie "schoon"- respectievelijk "vuil"-watertransport.

Bij afkoppeling van wegen en daken naar een infiltratievoorziening zal moeten worden voorkomen dat de kwaliteit van het grondwater wordt beïnvloed. Vervuiling van de omringende grond en dichtslibben van de bodem van de infiltratievoorziening dient zo goed mogelijk te worden voorkomen. Hiertoe dienen de volgende aandachtspunten in acht te worden genomen:

- 1) Het verstrekken van informatie aan de toekomstige gebruikers met betrekking tot het maken van juiste aansluitingen van de riolering, het accepteren van periodiek enigszins hogere grondwaterstanden het eventueel op eigen initiatief hergebruiken van opgevangen regenwater, etcetera.
- 2) Het voorschrijven van bladvangsters in de regenpijpen van de aangesloten bebouwing.
- 3) Het voldoende frequent reinigen van de kolken.
- 4) Het minimaliseren van het strooien met dooizouten.
- 5) Het reduceren van het spuiten met chemische bestrijdingsmiddelen (gemeente Roermond gebruikt milieuvriendelijke methoden).
- 6) Het frequent reinigen van de wegen.
- 7) Het monitoren van de infiltratievoorzieningen en de omgeving.
- 8) Het voorkomen van vervuiling aan de bron door geen uitloogbare materialen te gebruiken zoals zink, lood, koper of bitumineuze dakbedekking waarbij teer of PAK's kunnen vrijkomen. Gecoate materialen kunnen wel worden toegepast. Daarnaast worden op de betreffende locatie voorzieningen voorgeschreven voor het afvangen van oliën, benzine en vetten.

Deze punten worden opgenomen in de verhuur- of koopovereenkomst en het bestek.

4.4 Archeologie

Een bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek zijn uitgevoerd door ADC ArcheoProjecten¹⁵. Dit onderzoek is uitgevoerd conform de 'Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie' (KNA) versie 3.1. Doel van het onderzoek is om te bepalen of binnen het plangebied archeologische resten aanwezig zijn en zo ja of deze worden aangetast door de realisatie van onderhavig plan.

Conclusie

Archeologie vormt geen belemmering voor de realisatie van het plan. ADC ArcheoProjecten adviseert om de uitvoerder van het grondwerk te wijzen op de plicht archeologische vondsten te melden bij het bevoegd gezag zoals vermeld in het Monumentenwet.

Toelichting

Uit het bureauonderzoek blijkt dat de kans dat archeologische resten voorkomen middel hoog tot hoog is binnen dit gebied. Deze resten kunnen uit alle archeologische perioden komen. De vondstenlaag wordt verwacht in de eerste 30 cm beneden het maaiveld. Archeologische sporen (uitgezonderd diepe paalsporen en waterputten) worden binnen 50 cm beneden het maaiveld verwacht.

Uit het inventariserende veldonderzoek blijkt echter dat er geen aanwijzingen zijn dat archeologische resten aanwezig zijn in de bodem. ADC ArcheoProjecten adviseert daarom geen aanvullend archeologisch onderzoek uit te voeren en concludeert dat er geen belemmeringen zijn vanuit archeologisch oogpunt gezien om het plangebied vrij te geven voor ontwikkeling. Het is echter niet volledig uit te sluiten dat er binnen het plangebied toch nog resten voorkomen.

Daarom adviseert ADC ArcheoProjecten om de uitvoerder van het grondwerk te wijzen op de plicht archeologische vondsten te melden bij het bevoegd gezag zoals vermeld in het Monumentenwet.

¹⁵ Roermond, St. Wirosingel, een bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek, ADC Archeoprojecten, december 2007

Cultuurhistorie

Uit het archeologisch onderzoek blijkt dat het plangebied altijd onbebouwd is geweest. Tevens is het plangebied de afgelopen twee eeuwen in gebruik geweest als akkerland. In het plangebied is dus geen sprake van de aanwezigheid (cultuur)historische bebouwing en/of landschapselementen.

4.5 Flora en Fauna

In 2007 heeft Taken Landschapsarchitecten & Ecologie een ecologisch onderzoek uitgevoerd¹⁶ in het plangebied en de omgeving daarvan. Uit dit onderzoek bleek dat het plangebied en de omgeving leefgebied vormde voor onder andere de Das. In 2008 is een ontheffing Flora en Faunawet aangevraagd en verkregen ten aanzien van de verbodsbepalingen genoemd in artikel 11 van de Flora- en faunawet voor zover dit betreft het verstoren van vaste rust- en verblijfplaatsen van de Das (FF/75C/2008/0023, zie bijlage). Deze ontheffing werd verleend op basis van een inrichting van het plangebied die rekening hield met de aanwezigheid van Dassen in de aangrenzende groenstroken. De (plannen voor) de inrichting van het plangebied zijn gewijzigd in 2010. Om die reden is in februari 2010 opnieuw een ontheffing aangevraagd. Deze ontheffing werd verleend voor de periode 9 augustus 2010 tot en met 31 december 2012 (FF/75C/2010/0084). De ontheffing is als bijlage opgenomen bij het rapport van de 'Quickscan Flora en Fauna (update), Meervelt, juli 2012'. In deze periode is een deel van de voorgenomen ontwikkeling uitgevoerd (realisatie KFC en aanleg parkeerplaats). De nu voorgenomen ontwikkeling (aanleg van een tankstation, autowasstraat en bijbehorende voorzieningen) wijkt in geringe mate af van de planvorming in 2010 en de uitvoering vindt naar verwachting plaats na december 2012.

Ter aanvulling op het ecologische onderzoek van Taken Landschapsarchitecten & Ecologie is in 2010 door Meervelt een update ecologische quickscan uitgevoerd¹⁷.

In de update van de quickscan uit 2010 wordt inzichtelijk gemaakt:

- in hoeverre de nu te realiseren ontwikkeling gevolgen heeft voor het aangrenzende dassenleefgebied;
- of er nu nog beschermde natuurwaarden in het plangebied aanwezig zijn en welke betekenis die hebben voor de verdere uitvoering.

In de quickscan uit 2010 is onderbouwd dat de geplande ontwikkeling geen negatieve effecten heeft op beschermde gebieden. Wijzigingen ten opzichte van dit aspect zijn niet aan de orde.

Tenslotte is in 2012 door Meervelt een update quickscan ecologie uitgevoerd voor de aanleg van het tankstation bij het Mobility Park¹⁸.

De Nederlandse natuurbescherming kent twee aspecten: gebiedsbescherming en soortbescherming. De wettelijke kaders voor natuurbescherming zijn de Natuurbeschermingswet (gebiedsbescherming) en de Flora en Faunawet en de Vogel- en Habitatrichtlijn (soortbescherming).

Conclusies gebiedsbescherming

- De voorgenomen ontwikkelingen vinden plaats op enige afstand van Natura 2000 gebied Swalmdal. Gezien de afstand van het plangebied tot het richtlijngebied, het ontbreken van een ecologische relatie met het richtlijngebied en de aard van de ontwikkeling is een (significant) negatief effect op

¹⁶ Ecologisch vooronderzoek en projectplan, taken Landschapsarchitectuur en Ecologie, 2007

¹⁷ Quickscan Flora en Fauna, Bureau Meervelt, 2010

¹⁸ Quickscan Flora en Fauna (update), Meervelt, juli 2012.

Swalmdal uit te sluiten. Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet is niet aan de orde.

- Het plangebied maakt geen deel uit van een Beschermd Natuurmonument. Beschermde natuurmonumenten zijn niet in de directe omgeving aanwezig. Een vergunning in het kader van de oude natuurbeschermingswet is niet noodzakelijk.
- Aangezien het plangebied niet als EHS, POG of in het bestemmingsplan als 'bos' of 'natuur' is aangewezen, is het afwegingskader uit de Nota Ruimte niet van toepassing.

Conclusies soortbescherming

- Uit het plangebied zijn voldoende recente gegevens bekend. Nader onderzoek is niet nodig. Het plangebied maakt deel uit van het leefgebied van beschermde soorten uit tabel 1 Flora- en faunawet. Voor deze soorten geldt een vrijstelling van artikel 8 tot en met 12 bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het plangebied kan eveneens deel uitmaken van het leefgebied van beschermde soorten uit tabel 3 (vleermuizen). Gezien de beperkte oppervlakte van het plangebied vindt geen aantasting plaats van de ecologische functionaliteit van het leefgebied van vleermuizen. Voor genoemde soorten is geen extra aandacht nodig. De overige soorten worden in de tabel hieronder weergegeven.

Soortgroep	Soorten	Maatregel
Zoogdieren	Das	• Voor zover nog niet uitgevoerd: uitvoeren van de maatregelen genoemd in de ontheffing van 2010. • Omdat de ontwikkeling niet voltooid is binnen de in de ontheffing gestelde termijn, dient formeel zeker 4 maanden voor het verstrijken van deze termijn een nieuwe aanvraag ingediend te worden.
Broedvogels	Alle	• Geen versturende werkzaamheden uitvoeren in het plangebied tijdens het broedseizoen. Voor het broedseizoen wordt geen standaardperiode gehanteerd in de FF-wet, van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Als richtlijn kan voor het plangebied een broedperiode aangehouden worden van 15 maart tot en met 15 augustus.

- Voor overige beschermde soorten is het plangebied ongeschikt als leefgebied. Een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet is voor overig beschermde soorten niet nodig.
- In de Flora- en Faunawet is een zorgplicht opgenomen. Dit houdt in dat voorafgaand aan de ingreep alle maatregelen dienen te worden getroffen om nadelige gevolgen op flora en fauna voor zover mogelijk te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. Deze zorgplicht geldt altijd, ook als er ontheffing of vrijstelling is verleend.

Natuurcompensatiemaatregelen

Door de maatregelen te nemen zoals weergegeven in het voorstel 'mitigerende en compenserende maatregelen'¹⁹ om het leefgebied van de Das te beschermen zijn de negatieve effecten voor de Das gemitigeerd en gecompenseerd. Het Ministerie is verzocht om de ontheffing te verlengen. De voorgestelde natuurcompensatiemaatregelen zijn uitgevoerd en daarmee zijn de compensatiemaatregelen voor geheel Mobility Park Roermond ingericht.

Initiatiefnemer van onderhavig plan heeft met de eigenaar/houder van de ontheffing (Van Pol Beheer BV) inzake flora en fauna afgesproken dat in het voorjaar 2013 de kwalitatieve verbeteringen (aanpassen greppel, inboeten bomen en bemesten) inzake de compensatieplicht, zoals op locatie besproken d.d. 9 mei 2011, worden uitgevoerd in goed overleg met Rijkswaterstaat.

¹⁹ Voorstel mitigerende en compenserende maatregelen Mobility Park Roermond, tekeningnr 10-1141, projectnummer 07-242, Ducot Project Participaties, 5 februari 2010

4.6 Verkeer en infrastructuur

Door DHV is voor de ontwikkeling van Mobility Park Roermond een verkeerskundige onderbouwing opgesteld²⁰. Deze is geactualiseerd ten behoeve van dit bestemmingsplan²¹. Dit rapport omschrijft of er in verband met de realisatie van het tankstation, wasstraat en bijbehorende voorzieningen verkeersproblemen te verwachten zijn en eventuele verkeersaanpassingen noodzakelijk zijn.

Conclusie

De realisatie van het plan leidt niet tot verkeersproblemen op de wegen in Roermond en het ontwerp voldoet aan de eisen die gesteld zijn in de verkeerskundige onderbouwing.

Als eerste is het aantal benodigde parkeerplaatsen voor het tankstation en de wasstraat bepaald. Voor deze locaties zijn geen richtlijnen ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen. Echter door het ontbreken van een tankshop zijn voor bezoekers ook geen parkeerplaatsen noodzakelijk. Wel is het advies om minimaal 2 parkeerplaatsen voor het personeel aan te leggen.

Als tweede is de verkeersproductie berekend. Op basis van deze berekening kunnen we concluderen dat het tankstation in een gemiddeld avondspitsuur 48 mvt/u aankomsten en 48 mvt/u vertrekken genereert. Voor de wasboxen zijn dit 40 mvt/u aankomsten en 40 mvt/u vertrekken en voor de automatische wasstraat 20 mvt/u aankomsten en 20 mvt/u vertrekken. Uit ervaring bij het naastgelegen Retailpark is gebleken dat voor het hele bedrijventerrein Broekhin II het piekmoment de zondagmiddag is. In dit piek uur is de verkeersproductie gelijk aan een gemiddeld avondspitsuur. Op basis van bovenstaande berekening genereert Rijmar per spitsuur 216 motorvoertuigbewegingen.

Als derde is de interne en externe ontsluiting van het plan onderzocht. De interne ontsluiting van het tankstation en de wasstraat op de hoofdas is breed vormgegeven. Aandachtspunt is dat vrachtverkeer weliswaar met grote bochten het terrein (tankstation) kan bereiken maar dat dit voor hen niet optimaal zal zijn. De vullocaties is echter wel goed bereikbaar. De externe ontsluiting laat zien dat het verkeer op de in- en uitgang van het plangebied nog net verwerkt kan worden in de zondagmiddagpiek. Op drukke dagen wordt daarom reeds de ingang van het Retailpark verplaatst. Op de St. Wirosingel krijgen de twee met verkeerlichten geregelde kruispunten het grootste deel van het verkeer van en naar het plangebied te verwerken. In een eerder simulatieonderzoek is reeds aangetoond dat het verkeer (in de huidige situatie) op deze kruispunten verwerkt kan worden, inclusief het verkeer ten behoeve de KFC en de overloopparkeringsplaats. Ten behoeve van dit project zijn geen verkeersaanpassingen nodig.

Wel is het, als gevolg van een verwachte toename van het aantal bezoekers, noodzakelijk dat op het VRI-kruispunt St. Wirosingel – Verbindingsweg richting N280 de rechtsafstrook komend vanuit het noorden verdubbeld wordt. Om het verkeer in 2020 op piekmomenten ook te kunnen afwikkelen zijn meerdere infrastructurele aanpassingen van belang. Dit is om een goede bereikbaarheid van bedrijventerrein Broekhin II te garanderen. Uit de berekeningen blijkt dat het wel of niet aanleggen van het Mobility Park, inclusief Rijmar geen invloed heeft. Ook zonder het Mobility Park zijn aanvullende verkeersmaatregelen in de toekomst noodzakelijk om het verkeer te kunnen verwerken. Maatregelen hiervoor liggen reeds in de planning.

²⁰ Verkeerskundige onderbouwing Mobility Park Roermond, DHV B.V., februari 2010

²¹ Verkeerskundige onderbouwing Rijmar Mobility Park, DHV B.V., juli 2013

De algehele verkeerskundige conclusie is dat onderhavig plan niet voor (extra) verkeersproblemen op de wegen in Roermond leidt en het ontwerp voldoet aan de eisen als gesteld in deze verkeerskundige onderbouwing.

4.7 Economische effecten

Distributief Planologisch Onderzoek Tanklocatie retailpark Roermond

Voor het vestigen van het motorbrandstofverkooppunt (mbv) binnen onderhavig plangebied is een distributief planologisch onderzoek²² uitgevoerd om te bepalen of een mbv economische toekomstperspectief biedt.

Conclusie

Gelet op de grote en inmiddels bewezen verkeersaantrekkende werking van het Retailpark Roermond, mag geconcludeerd worden dat de ligging van de onderzoekslocatie zeer gunstig is voor het bereik van de particuliere markt. De onderzoekslocatie kan op basis van de beschikbare gegevens in de huidige benzine- en dieselmarkt ruim 3,5 miljoen liter genereren. Daarbij dient ook hier wel rekening gehouden te worden met de mogelijk grote schommelingen in het volume op het moment dat de prijsverschillen met Duitsland wijzigen. Te meer omdat het Retailpark Roermond ook veel Duitse bezoekers trekt. Cruciaal voor de haalbaarheid van de onderzoekslocatie is wel de lay out, zichtbaarheid en bereikbaarheid van het Mobility Park Roermond. De interne zichtbaarheid en bereikbaarheid op het Mobility Park Roermond zijn goed. Deze neemt echter af naarmate de afstand tot de onderzoekslocatie groter wordt. Mede gelet op het grote verkeersaanbod ter hoogte van het Retailpark Roermond en de hoeveelheid verkeersstromen ter plaatse, is voldoende vooraanduiding van de onderzoekslocatie langs de hoofdverkeersroutes in combinatie met de juiste bewegwijzering op het Retailpark Roermond dan ook essentieel voor een optimale bereikbaarheid van de onderzoekslocatie. Hier is in de volumeprognose rekening mee gehouden.

Met het vervallen van de LPG optie op de onderzoekslocatie, concludeert Bureau Star Line tot slot dat het aanbod in LPG verkooppunten binnen Roermond daarmee erg schaars geworden is. LPG-tankers worden nu gedwongen richting de rijksweg te rijden of richting Shell in het zuidelijk deel van Roermond. Bureau Star Line adviseert dan ook nieuwe LPG locaties in het noordelijk deel van Roermond te zoeken. Mogelijk komt de eventuele verplaatsing van het Esso station Maasbrug daarvoor in aanmerking, hetgeen qua ligging een goed alternatief zou zijn. Omdat LPG voor de onderzoekslocatie echter niet langer aan de orde is, is daar in dit onderzoek verder geen aandacht aan besteed.

²² Distributief planologisch onderzoek tanklocatie retail park Roermond, Bureau Star Line, januari 2013

5 JURIDISCHE PLANOPZET

5.1 Planvorm

Het bestemmingsplan is een bestemmingsplan zoals bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het is opgesteld volgens het "Handboek bestemmingsplannen" van de gemeente Roermond. Het bestaat uit een verbeelding met bijbehorende regels, vergezeld van een toelichting. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. De toelichting bestaat uit een planbeschrijving met de relevante onderzoeksresultaten. Het bestemmingsplan is opgesteld op basis van de RO-Standaarden 2008 en is digitaal uitwisselbaar. Het beleid, zoals dat is verwoord in deze toelichting op het bestemmingsplan, is vertaald in de regels en op de bijbehorende verbeelding. De bestemmingsomschrijving is vastgelegd in de bestemming op de verbeelding en in de bijbehorende regels. Daarbij worden regels gegeven voor het bouwen van bouwwerken en voor het gebruik van de bouwwerken en onbebouwde gronden. Om voldoende inzicht te krijgen in de juridische opzet van het plan worden hierna de systematiek en de inhoudelijke bepalingen nader toegelicht. Deze onderhavige ruimtelijke onderbouwing wordt, conform het handboek Bestemmingsplannen van de Gemeente Roermond, vergezeld door planregels en een verbeelding.

5.2 Verbeelding

Het plangebied kent één enkelbestemming: '**bedrijf**'.

Bij de opzet van de verbeelding is de SVBP2008 als uitgangspunt gehanteerd. SVBP2008 staat voor Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen2008. In de SVBP2008 zijn onder andere bestemmingscategorieën vastgelegd en zijn uniforme kleuren en aanduidingen beschreven.

De gronden behorend tot onderhavig bestemmingsplan zijn op de verbeelding begrensd door de plangrens. Binnen het plangebied is de bestemming 'bedrijf' toegekend aan de gehele locatie. De bestemming op de verbeelding is in de planregels aangevuld met bouw- en gebruiksregels. De materiële inhoud van de bestemming is dus opgenomen in de planregels.

Voor de leesbaarheid zijn op de verbeelding verder aanduidingen opgenomen, zoals straatnamen, bestaande bebouwing, kadastrale gegevens et cetera.

5.3 Planregels

Planregels zijn nodig om het gebruik van de gronden, de toegelaten bebouwing en het gebruik van de bebouwing binnen het plangebied te regelen. De planregels zijn onder te verdelen in:

- a. Inleidende regels.
- b. Bestemmingsregels.
- c. Algemene regels.
- d. Overgangs- en slotregels.

Ad a) inleidende regels

De inleidende regels zijn van algemene aard en betreffen de 'begrippen en de 'wijze van meten'.

Artikel 1: begrippen

Hierin worden de in de planregels voorkomende begrippen omschreven en wordt de interpretatie van de diverse begrippen vastgelegd, zodat duidelijk wordt wat onder de begrippen wordt verstaan.

Artikel 2: wijze van meten

Hierin wordt aangegeven hoe de in het plan voorkomende maten dienen te worden bepaald.

Ad b) bestemmingsregels

De bestemmingsregels betreffen de bepalingen die de materiële inhoud (gebruiksdoel) van de op de verbeelding aangegeven bestemmingen weergeven

Artikel 3: Bedrijf (verkooppunt motorbrandstof)

Hieronder worden de regels ten behoeve van de te realiseren tankstation en autowasstraat, bijbehorende voorzieningen, verkeer, groen en voorzieningen van openbaar nut opgenomen.

In de bestemmingsregeling zijn per bestemming de volgende punten vastgelegd:

- De bestemmingsomschrijving;
- De bouwregels;
- Nadere eisen;
- De afwijkingen en wijzigingsbevoegdheden;

Ad c) algemene regels

De algemene regels zijn aanvullingen op de genoemde bestemmingen en hebben betrekking op:

Artikel 4: anti-dubbeltelregel

Deze bepaling is erop gericht om grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog uitvoering kan worden gegeven, niet dubbel te kunnen laten tellen, waardoor er onbedoeld meer woningen gerealiseerd kunnen worden.

Artikel 5: algemene bouwregels

Deze bepaling regelt de omgang met maten van bestaande bouwwerken ten opzichte van de nieuwe voorgeschreven maten.

Artikel 6: algemene gebruiksregels

Deze bepaling regelt het (verboden) gebruik van gronden en bouwwerken.

Artikel 7: algemene afwijkingsregels

Deze bepaling betreft de mogelijkheid voor burgemeester en wethouders om in voorkomend geval en binnen de in het artikel aangegeven grenzen ontheffing van het plan te verlenen.

Artikel 8: algemene wijzigingsregels

Deze bepaling betreft de mogelijkheid voor burgemeester en wethouders om in voorkomend geval en binnen de in het artikel aangegeven grenzen de grenzen van bestemmingen wijzigen.

Artikel 9: algemene procedureregels

Deze bepaling regelt dat bij besluitvorming in het kader van omgevingsvergunningen, wijzigingsbevoegdheden, e.d. de bepalingen van de Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht in acht dienen te worden genomen.

Artikel 10: overige regels

Deze bepaling regelt de werking van wettelijke regelingen en door Burgemeester en Wethouders te stellen nadere eisen.

Ad d) overgangs- en slotregels

De overgangs- en slotregels zijn aanvulling op de genoemde bestemmingen en hebben betrekking op:

Artikel 11: overgangsrecht

In dit artikel ligt vast dat het gebruik van gronden en opstallen dat afwijkt van de planregels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag worden voortgezet.

Artikel 12: slotregel

Deze bepaling omvat de officiële citeertitel van de planregels

6 UITVOERBAARHEID

6.1 Economische uitvoerbaarheid en kostenverhaal

6.1.1 Kostenverhaal

Op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) rust op de gemeente de verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan indien sprake is van in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangewezen bouwplannen. Van het vaststellen van een exploitatieplan kan worden afgezien indien één van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen gevallen van toepassing is of indien:

- het verhaal van de kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd; en
- het bepalen van een tijdvak of fasering niet noodzakelijk is; en
- het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels aan het bouwrijp maken, de aanleg van nutsvoorzieningen, en het inrichten van de openbare ruimte en woningbouwcategorieën niet noodzakelijk is.

Het bestemmingsplan Schaarbroekerweg 72 voorziet in de realisering van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Bro. Het gebied van dit bestemmingsplan maakt onderdeel uit van het project "Mobility Park Roermond". Voor dit project heeft de gemeente in 2010 een overeenkomst als bedoeld in artikel 6.24 van de Wro gesloten. In deze overeenkomst zijn afspraken opgenomen over het verhaal van kosten en eisen aan het bouwrijp maken, de aanleg van nutsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte, welke afspraken inmiddels zijn nagekomen. Het project "Mobility Park Roermond" is gerealiseerd met uitzondering van de locatie Schaarbroekerweg 72.

De initiatiefnemer voor de realisering van de locatie Schaarbroekerweg 72 heeft de contractpositie op grond van de in 2010 gesloten overeenkomst overgenomen en de grond in eigendom. Op grond hiervan wordt het project Schaarbroekerweg 72 voor rekening en risico van de initiatiefnemer gerealiseerd. Uit het bestemmingsplan Schaarbroekerweg kan schade voortvloeien als bedoeld in artikel 6.1, eerste lid, Wro. De initiatiefnemer heeft zich bereid verklaart, de uit dit bestemmingsplan voortvloeiende en voor vergoeding in aanmerking komende planschade volledig aan de gemeente te vergoeden. Hiertoe heeft de gemeente voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan een overeenkomst als bedoeld in artikel 6.24 van de Wro gesloten.

Het bestemmingsplan voorziet niet in de bouw van woningen. Vanwege de beperkte omvang van het plan is het niet noodzakelijk om een fasering te bepalen.

Hierdoor is het kostenverhaal verzekerd, is het bepalen van een tijdvak of fasering en het stellen van locatie-eisen aan de inrichting van de openbare ruimte, de aanleg van nutsvoorzieningen en regels voor woningbouwcategorieën middels een exploitatieplan niet nodig.

Gelet op het vorenstaande kan in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan worden afgezien van het vaststellen van een exploitatieplan.

6.1.2 Economische uitvoerbaarheid

De risico's verbonden aan de realisering van het project liggen bij de initiatiefnemer. Hiertoe is tussen gemeente en de initiatiefnemer een overeenkomst aangegaan, op grond waarvan het gehele project voor rekening en risico van de ontwikkelende partij wordt gerealiseerd. Op grond van deze overeenkomst komen de door de gemeente te maken kosten voor rekening van de initiatiefnemer. De economische uitvoerbaarheid is derhalve verzekerd.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat het bestuursorgaan dat is belast met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg pleegt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn; De gemeente neemt de ingediende reacties mee in haar besluitvorming over het plan. De uitkomsten van het wettelijke overleg zijn in bijlage 21 opgenomen.

6.2.2 Zienswijzenprocedure

Op grond artikel 3.8 van de Wro bestaat voor een ieder de mogelijkheid om bij de gemeenteraad zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan in te dienen. Het ontwerp bestemmingsplan heeft gedurende zes weken van 30 januari 2013 tot en met 12 maart 2013 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode was het bestemmingsplan digitaal raadpleegbaar (www.ruimtelijkeplannen.roermond.nl en www.ruimtelijkeplannen.nl).

Er is gedurende de termijn van terinzagelegging 1 zienswijze ontvangen. In bijlage 22 'Nota van zienswijzen en wijzigingen' is de zienswijze samengevat weergegeven en voorzien van een reactie.

7 COLOFON

Opdrachtgever	: Rijmar B.V.
Project	: Bestemmingsplan Schaarbroekerweg 72
Dossier	: BB1876-100-100
Omvang rapport	: 37 pagina's
Auteur	: ir. R.P.L. Teeuwen
Bijdrage	:
Interne controle	:
Projectleider	: ir. R.P.L. Teeuwen
Projectmanager	: ing. E.H.A.M. Heffels
Datum	: Juli 2013
Naam/Paraaf	:

HaskoningDHV Nederland B.V.
Urban and Regional Development
Horsterweg 18/A
6199 AC Maastricht Airport
Postbus 302
6199 ZN Maastricht Airport
T (088) 348 78 48
F (088) 348 78 99
E info@rhdhv.com
W www.royalhaskoningdhv.com

