

**Ruimtelijke onderbouwing projectbe-
sluit MOV Roermond'** NL.IMRO.0957.PB00000018

Gemeente Roermond

Vastgesteld

Ruimtelijke onderbouwing projectbesluit 'MOV Roermond'

NL.IMRO.0957.PB00000018

Gemeente Roermond

Vastgesteld

Rapportnummer gemeente Roermond:	NL.IMRO.0957.PB00000018-VGN01
Rapportnummer BRO:	211x04198
Datum ontwerp:	15 september 2010
Datum vaststelling:	14 december 2010
Contactpersoon opdrachtgever:	Mevr. F. Limpens-Cuijpers
Projectteam BRO:	Dhr. mr. Reinder Osinga en mevr. ing. Guusje Peeters
Trefwoorden:	Projectbesluit, ruimtelijke onderbouwing, Roermond, MOV, Spoorlaan-Zuid
Bron foto kaft:	Hollandse Hoogte 1

BRO Vestiging Tegelen
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01
F +31 (0)77 373 76 94
E tegelen@bro.nl

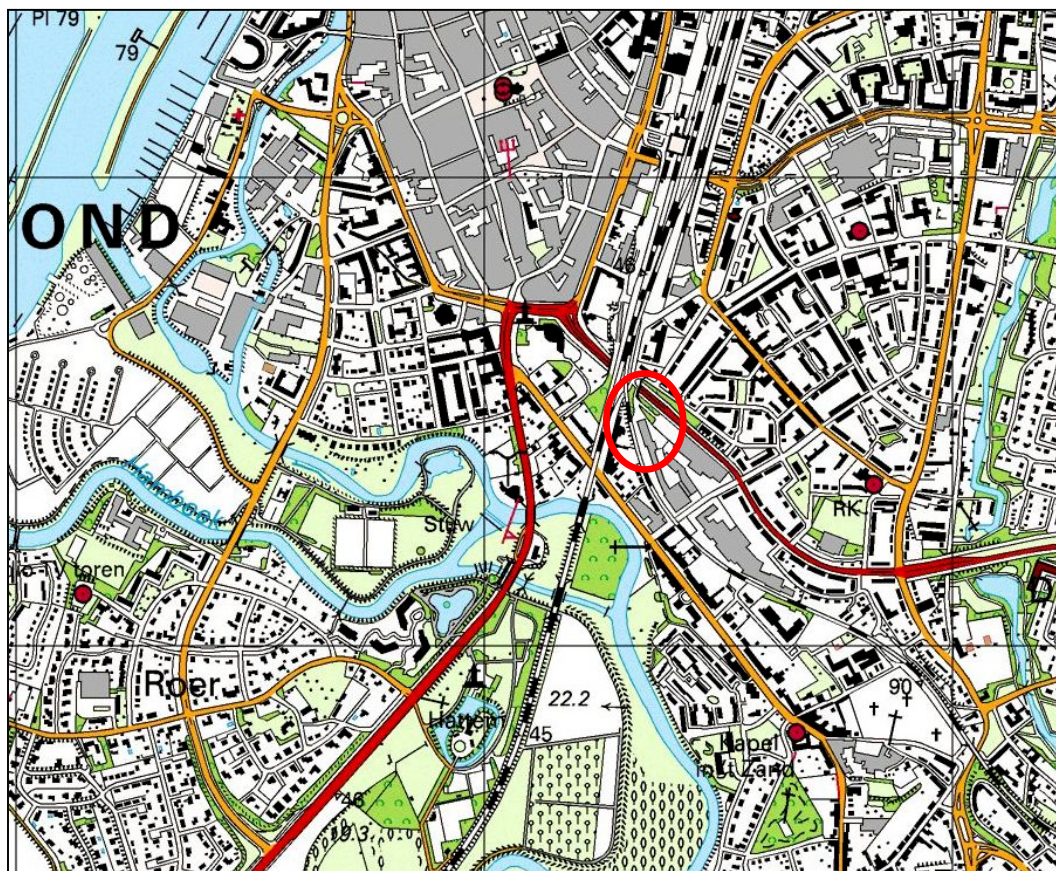
Inhoudsopgave	pagina
1. INLEIDING	1
2. BELEIDSKADER	3
2.1 Nota Ruimte	3
2.2 Provinciaal beleid	5
2.3 Gemeentelijk beleid	10
3. GEBIEDS- EN PROJECTOMSCHRIJVING	17
3.1 Gebiedsbeschrijving	17
3.2 Projectomschrijving	19
3.3 Ruimtelijke effecten	22
4. ONDERZOEK	25
4.1 Economische uitvoerbaarheid en kostenverhaal	25
4.2 Milieuaspecten	25
4.2.1 Bodemonderzoek	25
4.2.2 Geluid	27
4.2.3 Luchtkwaliteit	27
4.2.4 Externe veiligheid	28
4.2.5 Milieuzonering	32
4.3 Archeologie	32
4.4. Natuur en landschap	33
4.5 Flora en fauna	34
4.5.1 Flora- en faunaonderzoek	35
4.5.2 Aanvullend vleermuizen- en steenmarterinventarisatie	39
4.6 Kabels en leidingen	42
4.7 Verkeerskundige aspecten	42
4.8 Beschermd en beeldbepalende elementen	43
4.9 Waterhuishouding	43
5. AFWEGING BELANGEN	47
6. PROCEDURE, OVERLEG EN PLANSTUKKEN	49
6.1 Procedure	49

6.2 Overleg	49
6.3 Planstukken	51

1. INLEIDING

De gemeente Roermond is, in samenwerking met de Stichting Maatschappelijke Opvangvoorzieningen (hierna MOV) en Wonen Zuid, voornemens over te gaan tot herhuisvesting van de MOV aan de Spoorlaan-Zuid 29a in Roermond. De aanleiding is het aflopen van de huurovereenkomst op de huidige locatie aan de Heilige Geestraat 29 en de doelstelling alle voorzieningen rondom opvang en verslavingszorg in één gebouw onder te brengen.

De betreffende ontwikkeling aan de Spoorlaan-Zuid 29a past niet geheel binnen de bestemming van het thans vigerende bestemmingsplan 'Roermondse Veld'. De geldende bedrijfsbestemming kan niet volledig voorzien in een MOV (de geldende aanduiding 'maatschappelijk' betreft slechts een gedeelte van het bouwplan) en is daarom, aangezien ook niet volledig bij de bouwvoorschriften kan worden aangesloten, niet toepasbaar op het onderliggende bouwplan.



Afbeelding 1. Ligging en omgeving projectgebied, met globale locatieaanduiding

Besloten is het bouwplan te realiseren middels een projectbesluit ex artikel 3.10 Wro.

Een projectbesluit dient te allen tijde vergezeld te gaan van een goede ruimtelijke onderbouwing, daarnaast kunnen aan het besluit voorschriften en beperkingen worden verbonden.

De ruimtelijke onderbouwing treft men hierbij aan. De in voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgenomen planologische regeling, wordt te zijner tijd meegenomen in een bestemmingsplanherziening.

Als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing zijn een plankaart en voorschriften omtrent de gewenste bebouwing en het gewenste gebruik opgenomen.

In de navolgende hoofdstukken van deze ruimtelijke onderbouwing komen onder meer de volgende elementen aan de orde:

- inpassing van het project binnen het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid;
- project- en gebiedsbeschrijving;
- duurzaamheid van het project;
- ruimtelijke effecten van het project op de omgeving op korte, middellange en lange termijn;
- toetsing aan milieuwetgeving en andere ruimtelijke wetgeving met betrekking tot bestaande of potentiële belemmeringen in de omgeving van het project (zoals grondwaterbeheer/ waterhuishouding, infrastructuur/ leidingen en natuurlijke en landschappelijke aspecten);
- belangenafweging;
- te doorlopen procedure.

2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid (respectievelijk § 2.1, § 2.2 en § 2.3). Het rijksbeleid zal worden besproken aan de hand van de overkoepelende Nota Ruimte. Voor het provinciaal beleid wordt gebruik gemaakt van het Provinciaal Omgevingsplan Limburg, eveneens een overkoepelend beleidsstuk. In het kader van het gemeentelijk beleid wordt onder andere ingegaan op het geldende bestemmingsplan.

2.1 Nota Ruimte

Nota Ruimte

Op grond van artikel 9.1.2 lid 1 Overgangsrecht Wro is bepaald dat een planologische kernbeslissing (zoals de Nota Ruimte) gelijkgesteld wordt met een structuurvisie. Het recht van de planologische kernbeslissing zoals gold voor het tijdstip van inwerkingtreding van de Wro blijft van toepassing. In het kader van de Wro dienen echter niet alleen de verantwoordelijkheden en belangen benoemd te worden, maar zal ook inzichtelijk moeten worden gemaakt hoe deze belangen zullen worden verwezenlijkt. Het Rijk heeft derhalve de nationale ruimtelijke belangen geïdentificeerd in de Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid. Ook deze Realisatieparagraaf heeft de status van structuurvisie.

Er zijn 33 nationale ruimtelijke belangen onderscheiden op basis van de Nota Ruimte. Dat is ook gedaan voor de andere bestaande Pkb's (ook van andere departementen). De nationale belangen zijn zaken waarvoor de rijksoverheid verantwoordelijkheid neemt en geven aan waar het rijk voor staat. De nationale belangen omvatten globaal genomen:

- nationale planologische principes zoals gebundelde verstedelijking en versterking van de kwaliteiten van het landschap;
- de ontwikkeling van de Randstad, de mainports en een aantal grote bouwlocaties;
- de bescherming en ontwikkeling van een aantal groene en blauwe gebiedscategorieën;
- ruimtelijke garanties voor de nationale grondstoffen- en energieproductie.

Op basis van Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid zijn een vijftal nationale belangen in het plangebied van toepassing. Deze nationale belangen zijn allen afkomstig uit de Nota Ruimte:

- *Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten:* nieuwe functies of bebouwing moeten grotendeels geconcentreerd tot stand komen: in bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters daarbuiten. De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal gebruikt worden. De openheid van het landelijke gebied dient namelijk zo veel mogelijk behouden te blijven.
- *Borging van milieukwaliteit en externe veiligheid:* het Rijk streeft naar een schone aantrekkelijke en veilige leefomgeving. Instrumentarium is ondermeer de Wet luchtkwaliteit, Wet geluidhinder en Wet bodembescherming.
- *Het op orde houden van het regionale watersysteem:* het op orde brengen en houden van het regionale watersysteem heeft als doel het land te beschermen tegen wateroverlast, zoetwatervoorraden veilig te stellen, het voorkomen van verdroging en onnodige bodemdaling, watertekorten en verzilting, de verbetering van de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater, een goede ecologische waterkwaliteit en de versterking van ruimtelijke kwaliteiten.
- *Bescherming en nadere ontwikkeling leefgebieden van beschermde soorten:* ook buiten de EHS, VHR- en NB-wetgebieden is veel natuur gelegen die beschermd en ontwikkeld dient te worden. De Flora- en faunawet en Natuurbeschermingswet zijn hier instrumenten voor.
- *Behoud en versterking van landschappelijke kwaliteit:* ook buiten de werelderfgoedgebieden en de nationale landschappen dient de landschappelijke kwaliteit expliciet meegenomen te worden in de ruimtelijke afwegingen. Het betreft hier zowel het behoud, versterking en vernieuwing van de landschappelijke kwaliteit.

Afweging Rijksbeleid

Hieronder vindt per nationaal belang een afweging plaats:

- *Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten:* de realisatie van de MOV vindt plaats aansluitend bij bestaande bebouwing in de bebouwde kom van Roermond op een reeds bebouwde locatie in een omgeving waar zich verschillende inrichtingen en gebruiksfuncties bevinden. Er is derhalve sprake van bundeling van verstedelijking en economische activiteiten.
- *Borging van milieukwaliteit en externe veiligheid:* in hoofdstuk 4 is de milieukwaliteit en de externe veiligheid beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat er geen belemmeringen zijn ten aanzien van de genoemde onderdelen.
- *Het op orde houden van het regionale watersysteem:* in het ontwerp is rekening gehouden met het watersysteem ter plaatse. Het een en ander is in de waterparagraaf, behorende bij dit projectbesluit, nader uitgewerkt.
- *Bescherming en nadere ontwikkeling leefgebieden van beschermde soorten:* in hoofdstuk 4 wordt aandacht geschonken aan de aanwezigheid van beschermde soorten. Hierin komt naar voren dat er geen belemmeringen zijn en de rijksbelangen in dit kader niet geschaad worden.

- *Behoud en versterking van landschappelijke kwaliteit:* uit hoofdstuk 3 blijkt dat de bestaande stedenbouwkundige kwaliteit en gebruiksfuncties een belangrijk uitgangspunt in het ontwerp zijn geweest. Gezien de afwezigheid van specifieke landschapswaarden is versterking van de landschappelijke kwaliteit verder niet aan de orde. De aanwezige hoogteverschillen in de vorm van taluds blijven behouden in het gebied.

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de realisatie van de MOV in overeenstemming is met de nationale belangen zoals verwoord in de Nota Ruimte en Realisatieparagraaf nationale ruimtelijke belangen.

Duurzaam waterbeheer 21^e eeuw

De kern van het Waterbeleid 21^e eeuw is dat water de ruimte moet krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. Het water de ruimte geven betekent dat in het landschap en in de stad ruimte gemaakt wordt om water op te slaan. Dat betekent bijvoorbeeld dat toegelaten wordt dat rivieren bij hoge waterstanden gecontroleerd buiten hun oevers treden, op plekken waar daar ruimte voor is gemaakt. Daarmee worden problemen in andere, lager gelegen gebieden voorkomen.

Vasthouden, bergen, afvoeren

De waterbeheerders hebben samen gekozen voor een strategie, die uitgaat van het principe dat een overvloed aan water wordt opgevangen waar deze ontstaat. Dat betekent dat het water niet meer zo snel mogelijk afgevoerd wordt, maar dat het water zolang mogelijk wordt vastgehouden onder andere in de bodem. Is vasthouden niet meer mogelijk, dan bergen de waterbeheerders het in gebieden die daarvoor zijn uitgekozen. Door het water zo lang mogelijk vast te houden wordt tevens verdroging voorkomen. Pas als het niet anders kan, wordt het water afgevoerd.

Afweging Duurzaam waterbeheer 21^e eeuw

In het bouwplan wordt op een duurzame manier met water omgegaan. Volledigheidshalve wordt hier verwezen naar hoofdstuk 4. Er zijn ten aanzien van een duurzame waterhuishouding geen knelpunten te verwachten.

Voor een overige beschrijving van overig waterrelevant beleid wordt verwezen naar de door Cauberg-Huygen opgestelde waterparagraaf voor onderhavige locatie.

2.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Omgevingsplan Limburg (actualisatie 2010)

Op 22 september 2006 hebben Provinciale Staten van Limburg het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2006) vastgesteld als vervanger van het POL uit 2001. POL2006 is zowel streekplan, waterhuishoudingplan, milieubeleidplan als verkeer- en vervoerplan en bevat ook de meer fysieke (ruimtelijke) onderdelen van het eco-

nomisch en welzijnsbeleid. POL2006 is vorm gegeven als een plan op hoofdlijnen en voldoet aan de vereisten van een structuurvisie volgens de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

In 2010 heeft de laatste planactualisatie plaatsgevonden.

Verstedelijking en steeds intensiever ruimtegebruik leggen een toenemend beslag op de open ruimte in het landelijk gebied en verminderen de diversiteit van landschap en groen. De provincie houdt daarom vast aan het zo compact mogelijk houden van de steden en een minstens gelijk blijvend aandeel van de stadsregio's in het totaal van woningen, werklocaties en arbeidsplaatsen. Over het algemeen wordt dus ingezet op het bundelen van de verstedelijking en economische activiteiten in of aansluitend aan bestaande bebouwde gebieden.

In Limburg is dat vertaald in de stadsregio's en de plattelandskernen. De stadsregio's vormen binnen Limburg de vertaling van de bundelingsgebieden zoals het Rijk die hanteert in de Nota Ruimte. Iedere stadsregio is voorzien van een zogenaamde 'Grens stedelijke dynamiek'. De plattelandskernen zijn voorzien van contouren.

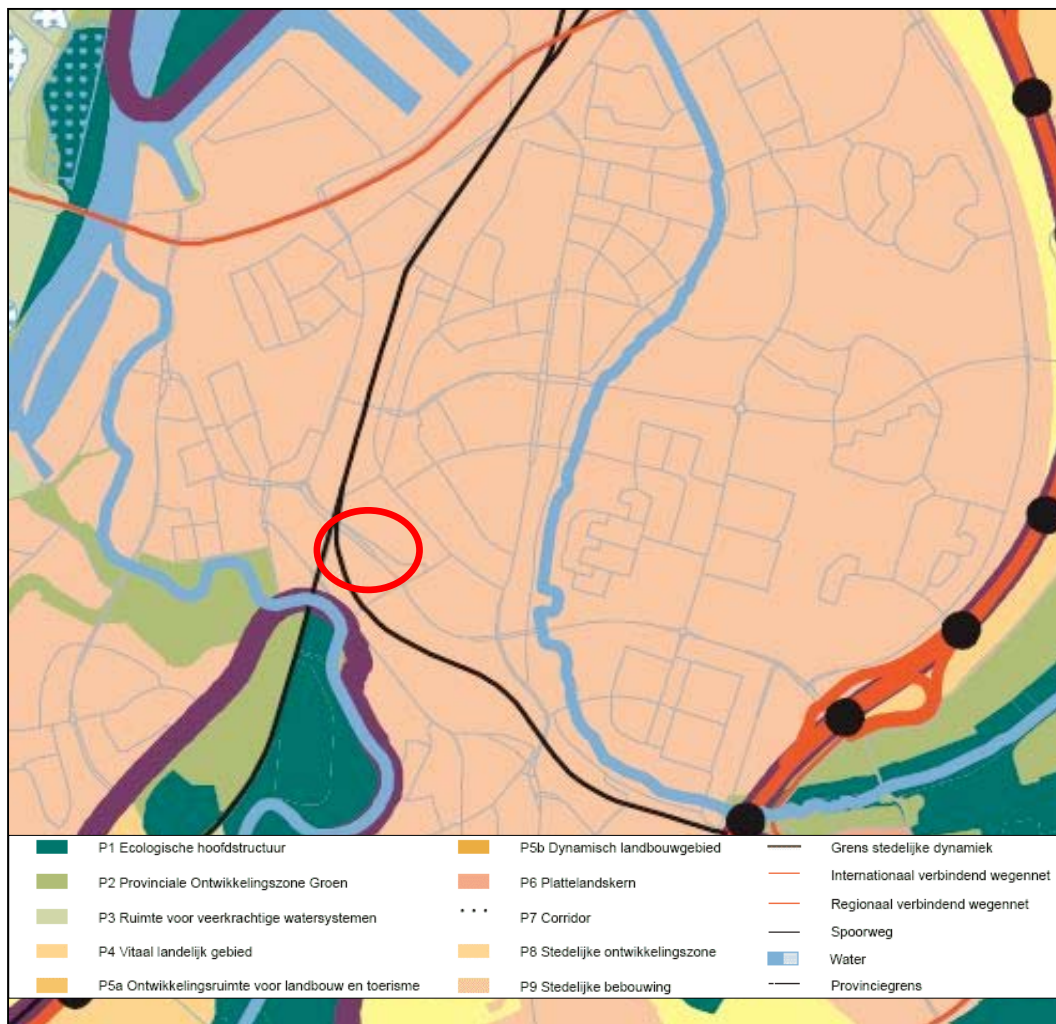
In het POL2006 is sprake van een gebiedsgericht aanpak op meerdere niveaus. Naast een onderscheid tussen stedelijke en landelijke gebieden wordt een onderscheid gemaakt in 14 beleidsregio's. Voor elke regio is op basis van de gebiedskenmerken en -waarden een ontwikkelingsvisie gegeven. Het projectgebied is gelegen binnen de beleidsregio 'Stadsregio Roermond'.

Water-, koop- en cultuurtoerisme zijn sterke troeven van de stadsregio Roermond. Voortdurende kwaliteitsverbetering is nodig, bijvoorbeeld door de samenhang tussen water en land te versterken of door recreatie en natuur beter te combineren.

Binnen de regio vervult de stad Roermond een centrale functie voor wonen, werken, cultuur en voorzieningen. Die functie moet versterkt worden.

Door de openstelling van de A73-Zuid wordt de regio sneller en veiliger bereikbaar. De aansluitende nieuwe regionale wegen N293-oosttangent Roermond en N280-oost zorgen voor een betere bereikbaarheid van het Duitse achterland, met name Mönchengladbach, en de bedrijvigheid aan de oostzijde van Roermond. Onder meer ter compensatie van deze infrastructurele ingrepen wordt in Oost-Roermond aanvullend op de EHS een ruim areaal aan natuur gerealiseerd. Langs de grens met Duitsland wordt een robuuste grensoverschrijdende ecologische structuur nagestreefd. Binnen de tot het Maasdal behorende delen van het gebied is het rivierbelang van grote invloed op de ontwikkelingsmogelijkheden.

In de gebiedsgerichte aanpak uit het POL2006 worden voor het Limburgs grondgebied elf perspectieven, met uiteenlopende visies op ontwikkelingsmogelijkheden onderscheiden. Op de Perspectievenkaart uit het POL2006 wordt het projectgebied aangeduid als perspectief 9 'Stedelijke bebouwing' en is het gebied gelegen binnen de grens 'Stedelijke dynamiek'.



Afbeelding 2. Uitsnede perspectievenkaart POL2006

Perspectief 9 'Stedelijke bebouwing' omvat de aanwezige of als zodanig reeds bestemde woon-, winkel- en voorzieningengebieden, bedrijventerreinen en bijhorende wegen. Er is hier in veel gevallen nog de nodige ontwikkelingsruimte. De verstedelijkingopgave van de stadsregio wordt voor zover mogelijk hier ingevuld. Binnen de bestaande bebouwing verdienen de stedelijke centrumgebieden bijzondere aandacht. Hier komt de stedelijke dynamiek bij uitstek tot uiting. Behoud en versterking van die vitaliteit van binnensteden is dan ook uitgangspunt.

De paarse contouren om de stadsregio's bepalen de grens voor de stedelijke dynamiek en vormen tegelijk de overgang naar een platteland met een heel andere dynamiek. Deze grenzen zijn vastgelegd op basis van de natuurlijke waarden in het omliggende gebied en een goede functionele en stedelijke samenhang, rekening houdend met de verwachte groei, zoveel mogelijk samenvallend met bestaande elementen zoals wegen. Deze begrenzing laat onverlet dat er sprake is van een ster-

ke wisselwerking tussen stedelijke en landelijke gebieden. Voor veel voorzieningen is men vanuit het landelijk gebied aangewezen op de steden. Omgekeerd is de kwaliteit van het landelijk gebied mede bepalend voor de aantrekkelijkheid van de stedelijke gebieden als vestigingsgebied.

POL-aanvulling Nieuwe Wet ruimtelijke ordening

De POL-aanvulling Nieuwe Wet ruimtelijke ordening heeft de juridische status van een structuurvisie als bedoeld in artikel 2.1 van de Wro en vormt de uitvoeringsparagraaf van het POL, zoals ook bedoeld is in de Wro.

De wetgever heeft bepaald dat de provincie in zijn structuurvisie(s) moet aangeven wat de relevante ruimtelijke belangen zijn. POL 2006 en de bijbehorende POL aanvullingen vormen op grond van het overgangsrecht de huidige provinciale structuurvisies. Daarin staan de provinciale belangen genoemd en het beleid dat ten aanzien van die belangen wordt gevoerd. POL 2006 c.s. bevatten evenwel (veel) meer belangen dan alleen ruimtelijke belangen. Het POL is immers een integraal strategisch beleidsplan, waarin naast ruimtelijke ook sociale, economische, milieu- en waterstaatsbelangen zijn verenigd. Voor de uitvoering van het POL onder nieuwe Wro gaat het echter alleen om de provinciale *ruimtelijke* belangen. Dat zijn aspecten van het provinciaal beleid die geheel of gedeeltelijk een ruimtelijke implicatie hebben. Die belangen zijn in de Belangenstaat opgenomen.

De Provinciale belangenstaat dient ervoor om vast te stellen of er een provinciaal belang bij een bestemmingsplan of projectbesluit is betrokken. Niet in alle gevallen waarbij een provinciaal belang aan de orde is, hoeft overigens de provincie bij het vooroverleg betrokken te worden.

Gezien de ligging in perspectief 9 is provinciaal overleg vooraf (op basis van artikel 5.1.1. Bro) in principe niet noodzakelijk, aangezien er geen provinciale belangen spelen.

POL-aanvulling 'Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering' en beleidsregel Limburgs Kwaliteitsmenu

Op 18 december 2009 hebben Provinciale Staten van Limburg de POL-aanvulling Verstedelijking, Gebiedsontwikkeling en Kwaliteitsverbetering vastgesteld. Gedeputeerde Staten hebben vervolgens op 12 januari 2010 het Limburgs Kwaliteitsmenu (LKM) vastgesteld.

POL-aanvulling Verstedelijking, Gebiedsontwikkeling en Kwaliteitsverbetering

De POL-aanvulling Verstedelijking, Gebiedsontwikkeling en Kwaliteitsverbetering (VG en K) bevat een aantal beleidsaanpassingen die zich concentreren rond drie nauw samenhangende thema's: verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering. Voor deze drie thema's wordt op onderdelen de formulering van het provinciaal belang aangescherpt. Dit is nodig om duidelijk te maken op welke wijze

de provincie haar nieuwe bevoegdheden volgens de Wet ruimtelijke ordening zal inzetten.

De doelen van de POL-aanvulling zijn:

- Provinciale regie en sturing op woningvoorraadontwikkeling
- Provinciale regie en sturing op ontwikkeling werklocaties
- Selectieve provinciale sturing op verstedelijkingsprocessen
- Ruimte voor nieuwe clusters van bebouwing in landelijk gebied ('nee, tenzij')
- Het verbinden van nieuwbouw of uitleglocaties met revitalisering en/of herstructurering (woongebieden, werklocaties, glastuinbouw)
- Selectieve provinciale sturing op gebiedsontwikkelingen
- Verankeren en overdragen van het Limburgs Kwaliteitsmenu.

Bij plattelandskernen in Noord- en Midden-Limburg ziet de provincie wel nog mogelijkheden voor uitleglocaties buiten, maar wel aangrenzend aan de contour. Ook hier blijft wel de voorkeur bestaan voor inbreiding (toepassing SER-ladder). Voor nieuwe op zichzelf staande clusters van bebouwing buiten de contour geldt een 'nee, tenzij'-benadering. Voor dergelijke clusters wordt alleen kans gezien als onderdeel van een gebiedsontwikkeling die leidt tot een integrale versterking van de kwaliteit van het landelijk gebied.

Het verschil in ontwikkelingsmogelijkheden is ook tot uitdrukking gebracht in het opsplitsen van het POL-perspectief Plattelandskern (P6) in P6a (Plattelandskern Noord- en Midden-Limburg) en P6b (Plattelandskern Zuid-Limburg).

De POL-aanvulling vormt het kader voor de beleidsregel het Limburgs Kwaliteitsmenu.

Beleidsregel Limburgs Kwaliteitsmenu

De beleidsregel Limburgs Kwaliteitsmenu (LKM) regelt de 'extra' condities en voorwaarden waaronder bepaalde ontwikkelingen in het landelijk gebied buiten de plattelandskernen dan wel in het stedelijk gebied in de perspectieven P2, P3 en P8 mogelijk zijn. Het LKM vormt geen nieuw ruimtelijk beleid, maar is een uitwerking van het kwaliteitsdeel uit het POL en de POL aanvulling VG en K. Via het LKM wordt dan ook geen nieuwe of extra ruimte geboden voor ontwikkelingen buiten de contour.

De essentie van het LKM is dat de beoogde ontwikkelingen gepaard moeten gaan met landschappelijke kwaliteitsverbetering, natuurontwikkeling en ontstening. Dit ter compensatie van het door de ontwikkeling optredende verlies aan omgevingskwaliteit. De voorheen bestaande instrumenten 'Rood voor Groen', 'Ruimte voor Ruimte Zuid-Limburg', Verhandelbare Ontwikkelingsrechten methode (VORM) en 'Bouwkavel op Maat Plus (BOM+)' gingen uit van hetzelfde principe.

Het werken met en uitvoering geven aan (de modules van) het LKM wordt in handen gelegd van de gemeenten.

Aangezien het plangebied gelegen is binnen de 'grens stedelijke dynamiek' en in perspectief 9 is het LKM niet van toepassing is.

Afweging POL2006-beleid

Het bouwplan past binnen het gestelde in perspectief 9 'Stedelijke bebouwing' en de beleidsregio 'Stadsregio Roermond' en is tevens toelaatbaar op basis van het contourenbeleid. Er zijn op basis van het provinciaal beleid verder geen aspecten welke de ontwikkeling zouden kunnen belemmeren.

2.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Roermond

De gemeenteraad van Roermond heeft op 29 maart 2001 de Structuurvisie vastgesteld, waarin een structuurbeeld voor 2010 wordt gepresenteerd met een doorkijk naar de situatie in 2030.

In deze visie wordt ingegaan op de totale stedelijke ontwikkeling, maar daarnaast worden ook voor verschillende stadsdelen ontwikkelingsrichtingen uitgezet.

Na een verkenning van een drietal scenario's: Stad aan de Rivier, Compacte Stad en Korridorstad, heeft Roermond gekozen voor een aantal elementen uit deze drie scenario's en heeft deze samengebracht in het thema Roermond Nieuwe Hanzestad. Roermond mikt daarbij op een verdere ontwikkeling tot dynamische, compacte kwaliteitsstad aan het water; een stad die haar culturele en natuurlijke waarden koestert en die het zoekt in haar centrumfunctie, innovatieve herstructurering en hoogwaardige voorzieningen op het gebied van toerisme en recreatie.

Het verstedelijkingspatroon van Roermond zal zich kenmerken door een compacte bundeling tussen Maas en de noord-zuidgerichte hoofdinfrastructuur van spoorlijn en Rijksweg A73. Binnen deze structuur wil Roermond zich ontwikkelen tot een compacte centrumstad met het gezicht op de Maas gericht. Herstructurering en revitalisering van verouderde stadsdelen moeten leiden tot sterke kwaliteitsverbetering en maximale intensivering en benutting van de nog aanwezige ruimte binnen de bestaande stad.

Revitalisering en eventuele herstructurering van oudere wijken zoals het Roermondse Veld wordt voortgezet

Afweging Structuurvisie Roermond

Onderhavige ontwikkeling kan worden gezien als de 1^e fase van de herontwikkeling van de bedrijvenszone tussen de Koninginnelaan, Prins Bernhardstraat en IJzeren Rijn. Daarmee kan het project bijdragen aan de herstructurering van het Roermondse Veld en levert het een stedenbouwkundige kwaliteitsverbetering ter plaatse op.

Parkeernormen in bestemmingsplannen

In de Parkeernota Roermond (vastgesteld door de raad van de gemeente Roermond op 29 juni 2006) wordt onder andere ingegaan op parkeernormen.

Bij het opstellen van bestemmingsplannen en de bouwverordening worden parkeernormen gehanteerd als norm voor het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen voor een gebouw of functie binnen een plangebied. Daarbij gaat het om nieuw te realiseren bestemmingen; bij bestaande bebouwing blijft de parkeernorm gehandhaafd die bij het vaststellen van het oorspronkelijke bestemmingsplan is vastgesteld. Het aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van de functie en omvang van het gebouw of de functies binnen het plangebied.

De nieuwe parkeerkencijfers van het CROW worden beschreven in publicatie nummer 182 'Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering' en in het nieuwe ASVV 2004. Deze parkeerkencijfers zijn echter niet concreet, maar vormen een hulpmiddel bij het vaststellen van lokale parkeernormen. Het is daarom noodzakelijk om de kencijfers van het CROW te vertalen naar parkeernormen voor de Roermondse situatie, iets wat ook door het CROW wordt aanbevolen.

De parkeerkencijfers van CROW zijn niet overal in Nederland hetzelfde. De parkeerbehoefte is immers afhankelijk van de locatie van de voorziening en van het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijze. Daarom wordt door CROW onderscheid gemaakt naar de stedelijkheidsgraad van de kern waarin de locatie zich bevindt en wordt tevens onderscheid gemaakt naar de zone binnen de kern waarin de voorziening gelegen is. Tevens wordt aan de gemeente de ruimte gegeven om een sturend of een vraagvolgend beleid te voeren door een bandbreedte aan te geven bij de parkeerkencijfers.

De mate van stedelijkheid wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (o.a.d.), oftewel het aantal adressen per km² binnen de bebouwde kom. Binnen Roermond geldt een o.a.d. van 1.200 adressen/km². Daarmee wordt Roermond als matig stedelijk aangemerkt.

De drie zones die binnen Roermond onderscheiden worden, zijn:

- centrum;
- schil/ overloopgebied;
- rest van de bebouwde kom.

Het gebied binnen de Singelring en tussen het spoor en de Singelring kan als centrumgebied worden aangemerkt. Het gebied daaromheen, dat grofweg de Voorstad St. Jacob, Roerzicht, Roermondse Veld en 't Veld omvat, wordt aangemerkt als de schil c.q. het overloopgebied. De overige gebieden binnen de bebouwde kom vallen in de zone 'rest van de bebouwde kom'. Onderhavig projectgebied valt binnen de zone 'rest bebouwde kom' (de grens van dit gebied wordt bepaald door de Konin-ginnelaan).

Gemeentelijke parkeernormen

In tabel 1 is de specifieke parkeernorm opgenomen (minimumnormen) voor arbeids-extensieve en bezoekerextensieve bedrijven (hiermee kan een MOV vergeleken worden) die normaal gesproken wordt opgenomen in nieuwe bestemmingsplannen, bestemmingsplanwijzigingen en indien in het bestemmingsplan geen parkeernormen (voor de betreffende functie) zijn opgenomen. Van deze parkeernorm kan beargumenteerd afgeweken worden indien hiervoor door de gemeenteraad toestemming verleend wordt. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de parkeerbalans in het projectgebied.

Functie	Centrum	Overloop- gebied	Rest be- bouwde kom	Per eenheid	Aandeel bezoekers
Arbeidsextensieve / bezoekersextensieve bedrijven					
	0,6	0,7	0,9	100 m ² bvo	5%

Tabel 1. Parkeernormen

Afweging parkeernormen in bestemmingsplannen

Bij de ontwikkeling van het bouwplan worden de gemeentelijke parkeernormen in acht genomen. In paragraaf 4.7 wordt hier nader op ingegaan.

Vigerend bestemmingsplan 'Roermondse Veld'

Onderhavig projectgebied is gelegen binnen het bestemmingplan 'Roermondse Veld', zoals dat is vastgesteld door de raad van de gemeente Roermond op 21 oktober 2004 en is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 24 mei 2005.

De locatie waar de MOV geprojecteerd is, heeft de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden'. Over een gedeelte van het project ligt de aanduiding 'maatschappelijke functie'. Een klein gedeelte van de toegangsweg die in het plangebied is gelegen is bestemd voor 'Verkeersdoeleinden'.

De gronden op de plankaart aangewezen voor 'Bedrijfsdoeleinden' zijn bestemd voor de bedrijfuitoefening in de categorieën 1 en 2, een en ander met uitzondering van detailhandel.

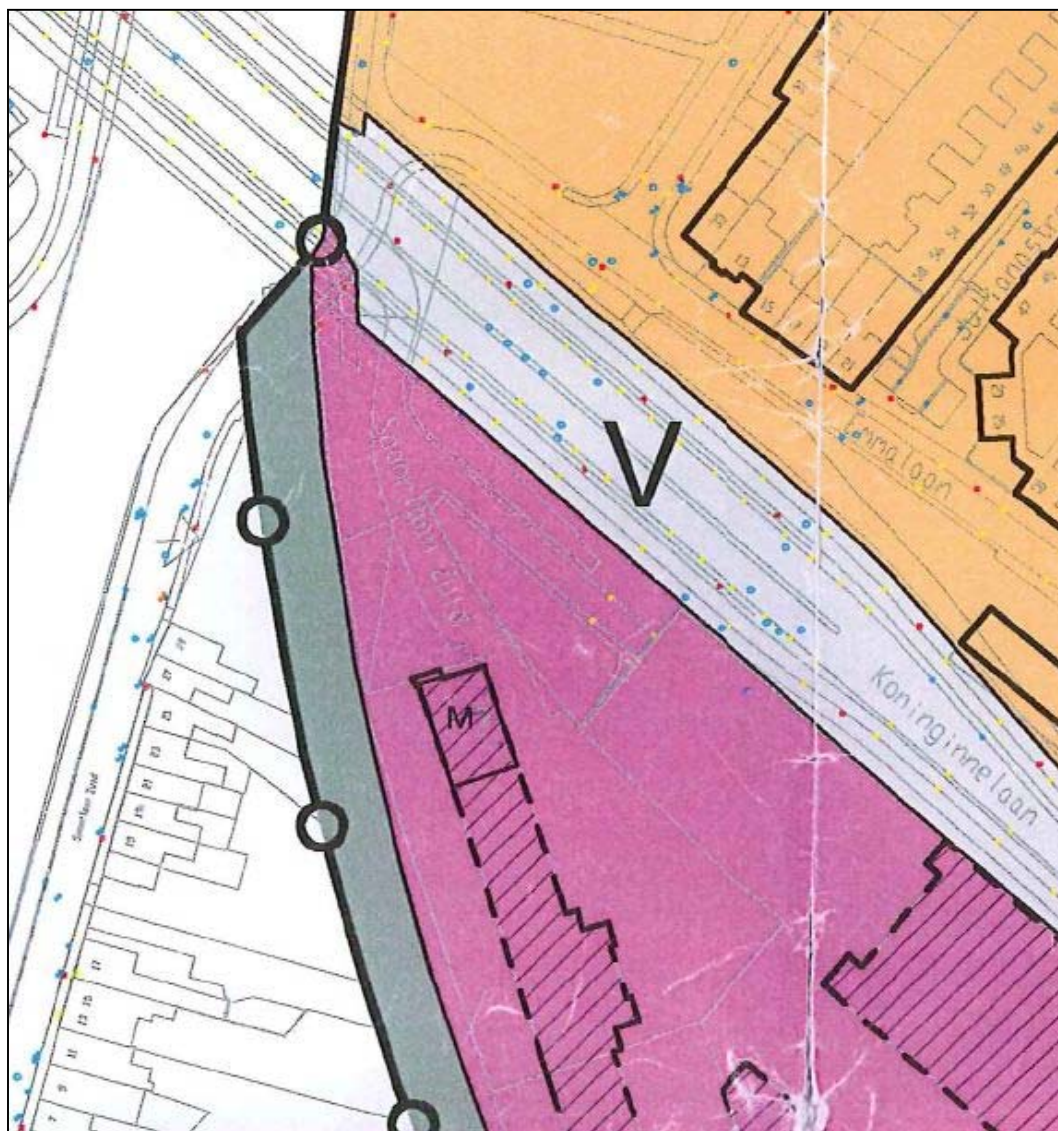
In de beschrijving in hoofdlijnen is opgenomen dat het beleid erop gericht is de bedrijvenzone langs de spoorlijn Roermond-Mönchengladbach om te vormen tot een nieuw woongebied dat de differentiatie van het woningaanbod binnen het Roermondse Veld moet vergroten.

Op een gedeelte van de locatie Spoorlaan-Zuid 29a zijn, afwijkend van de toegestane bedrijfuitoefening, maatschappelijke doeleinden toegestaan. Deze medebestemming geldt tot het tijdstip waarop de afwijkende functie is vervangen door een

functie die past binnen de doeleindenomschrijving, dan wel gronden en/ of opstallen gedurende twee jaar niet meer voor de afwijkende functie zijn gebruikt.

De afwijkende functie (gebruik door Stichting Solidariteit Dadaslar) is momenteel nog in gebruik.

De geplande MOV past niet binnen het deel van de bestemming waar alleen bedrijfsdoeleinden zijn toegestaan. Tevens wordt een deel van de nieuwbouw buiten het bouwvlak gerealiseerd en bedraagt de toekomstige bouwhoogte plaatselijk meer dan de toegestane 8 meter.



Afbeelding 3. Uitsnede vigerend plankaart bestemmingsplan

De gronden op de plankaart aangewezen voor 'Verkeersdoeleinden' zijn bestemd voor:

- wegen met een functie voor het rijdend en stilstand wegverkeer met daarbij behorende voorzieningen;
- groenvoorzieningen.

De toegangsweg blijft ongewijzigd en blijft derhalve passen binnen de verkeersbestemming.

Afweging vigerend bestemmingsplan 'Roermondse Veld'

De realisatie van de MOV is op grond van het geldende bestemmingsplan niet mogelijk. Besloten is de gewenste ontwikkeling te realiseren middels een projectbesluit ex artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening.

Beleidskader maatschappelijke opvang

In maart 2008 is door de Leidende Coalitie (LC)¹ het Regionaal Kompas vastgesteld. Doel van dit beleidsdocument is om voor de regio Noord- en Midden-Limburg te proberen preventie, opvang en herstel voor daklozen en andere kwetsbare burgers met complexe problemen als samenhangend systeem in te richten en te registreren. In het plan komen twee ontwikkelingen samen, namelijk de bevordering van ketenzorg en de verbetering van de maatschappelijke opvang ingegeven door landelijk beleid (Stedelijk Kompas).

Er wordt ingezet op beperking van de instroom in en bevordering van de door- en uitstroom vanuit de maatschappelijke opvang. Door de instroom te beperken door in te zetten op preventie (van bijvoorbeeld huisuitzettingen) kan het aantal plaatsen in de nachtopvang worden beperkt.

Voor het bevorderen van de door- en uitstroom vanuit de maatschappelijke opvang wordt ingezet op twee sporen. Het eerste spoor betreft de persoonsgerichte aanpak. Voor alle cliënten wordt een trajectplan opgesteld waarbij diens mogelijkheden in kaart worden gebracht. Het gaat hierbij niet alleen om het woonaspect, maar om het totaalbeeld dus bijvoorbeeld ook om inkomen, schuldhulpverlening, zorg (bijvoorbeeld behandeling voor verslaving en/ of psychische aandoening) en dagbesteding/ werk. Het tweede spoor betreft de keten van voorzieningen. Om door- c.q. uit te kunnen stromen is het noodzakelijk dat er voorzieningen bestaan/ worden gecreëerd die aansluiten bij de stappen op de woonladder die een dakloze/ kwetsbare burger kan maken. Hierbij valt te denken aan 24-uurs voorzieningen, begeleid wonen projecten of ambulante woonbegeleiding.

Met de komst van het Centraal Meld- en Actiepunt (CMA) wordt sinds april 2009 de in-, door- en uitstroom vanuit de opvangvoorzieningen geregistreerd en toezicht

¹ De LC bestaat uit een vertegenwoordiging van de gemeenten Roermond, Weert, Venray, Venlo en Peel & Maas, het zorgkantoor en de woningcorporaties en staat onder voorzitterschap van centrumgemeente Venlo. De LC bepaalt de gezamenlijke, regionale visie en ambities ten aanzien van de keten van preventie, opvang en herstel.

gehouden op de inhoud van de trajectplannen. Hierdoor wordt inzicht verkregen in de omvang van de vraag van de cliëntengroep naar bepaalde voorzieningen/ diensten.

Tenslotte geniet het, gezien de aanbevelingen uit het onderzoek (in 2005 uitgevoerd door TMOP in opdracht van de gemeente Roermond), de voorkeur alle voorzieningen rondom opvang en verslavingszorg in één gebouw onder te brengen. Hierdoor ontstaat namelijk een beter bereik, minder geloop tussen de diverse voorzieningen en dus mogelijk minder overlast.

Afweging beleidskader maatschappelijke opvang

Bovengenoemde inhoudelijke uitgangspunten vanuit het Regionaal Kompas zijn, binnen de huidige fysieke locaties waar de Stichting MOV gehuisvest is, niet te verwezenlijken. Herhuisvesting van de Stichting MOV is, vanuit inhoudelijk oogpunt, dan ook noodzakelijk en sluit dan ook aan bij de uitgangspunten van het Regionaal Kompas.

3. GEBIEDS- EN PROJECTOMSCHRIJVING

In dit hoofdstuk worden zowel het gebied als het project beschreven. Tevens wordt ingegaan op de ruimtelijke effecten van het project.

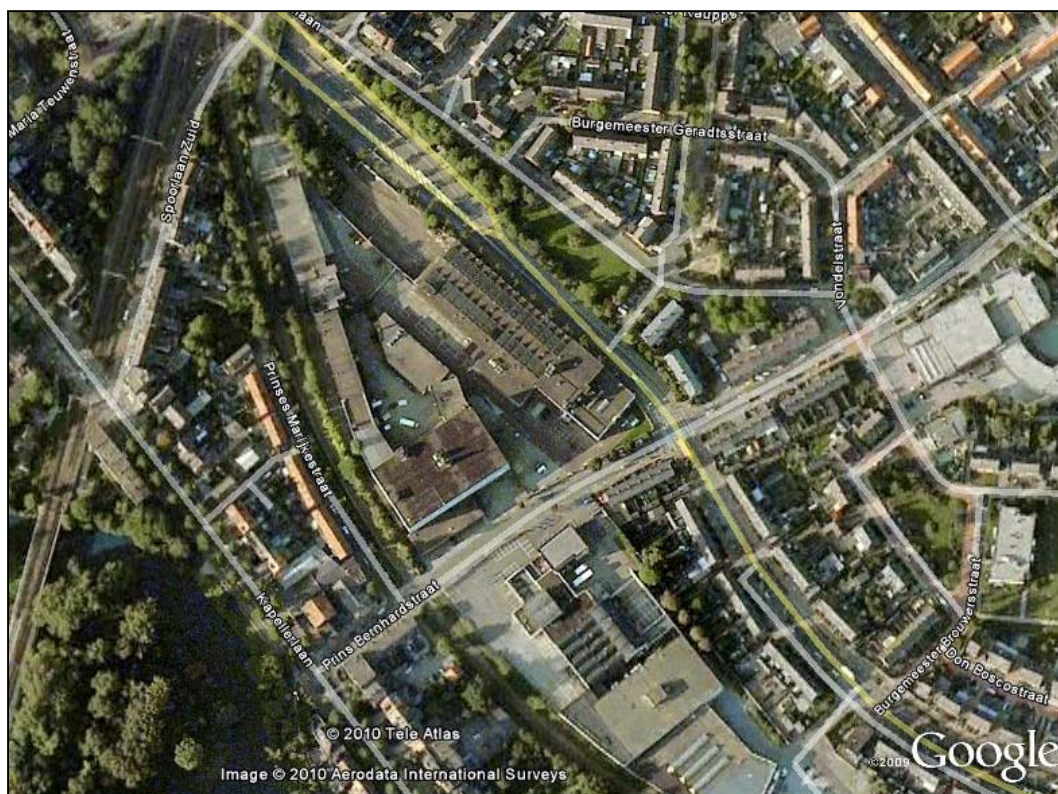
3.1 Gebiedsbeschrijving

Het projectgebied is gelegen aan de Spoorlaan-Zuid ten zuidoosten van het historische centrum van Roermond en in het westen van de wijk Roermondse Veld.

Het betreffende perceel ligt ingeklemd tussen de spoorlijn Roermond-Mönchengladbach (IJzeren Rijn tracé) en de verdiept gelegen Koninginnelaan welke ter plaatse onder de spoorlijnen is gelegen.

Het plangebied is momenteel bereikbaar via de Spoorlaan-Zuid (en de Emmalaan). Vanaf de toegangsweg naar het perceel wordt ook de naastgelegen bedrijfsbebouwing aan de Koninginnelaan ontsloten (voor laad- en losverkeer).

Op het terrein is sprake van enig hoogteverschil naar de omgeving dat op wordt gevangen door taluds en een keermuur.



Afbeelding 4. Luchtfoto

Tot voor enkele jaren gelden was hier een aantal bedrijven gevestigd. Op dit moment wordt een deel van het betreffende gebouw nog gebruikt door de Stichting Solidariteit Dadaslar.



Foto 1 en 2 Bestaande bebouwing en toegang naar naastgelegen bebouwing



Foto 3 en 4 toegangsweg en zicht op projectgebied gezien vanaf de Emmalaan

Het zuidelijk gelegen bedrijfsterrein aan de Koninginnelaan-Prins Bernhardstraat is momenteel nog in gebruik voor bedrijfsdoeleinden, maar zal in de toekomst worden herontwikkeld tot een woongebied.

3.2 Projectomschrijving

Historie MOV

Sinds het najaar van 1996 is de nachtopvang van de Stichting MOV gevestigd aan de Heilige Geeststraat 29 in Roermond. Naast de nachtopvang zijn in het pand aan de Heilige Geeststraat ook het Centraal Bureau (kantoorfunctie), de crisisopvang (regionale voorziening) en, sinds het voorjaar van 2009, een verblijfsvoorziening gevestigd. Sinds december 2003 is er als tijdelijke noodvoorziening een dagopvang operationeel aan de Schipperswal 36 in Roermond. De methadonverstrekking verliep toentertijd via een pand aan de Veeladingsstraat.

In 2006 is vervolgens besloten de dagopvang op de Schipperswal om te bouwen tot een dienstencentrum. Hiermee werd de methadonverstrekking vanaf de Veeladingsstraat beëindigd.

Op 31 mei 2012 loopt de huidige huurovereenkomst van de Stichting MOV voor het pand aan de Heilige Geeststraat 29 af. Daarnaast is de gemeente Roermond voornemens het gebied rondom de Schipperswal, waar zich op dit moment de dagopvang, gebruikersruimte en methadonverstrekking bevinden, herin te richten in het kader van de plannen rondom de N280. Een nieuwe locatie voor de MOV is dus op korte termijn vereist. Gezien de aanbevelingen uit het onderzoek uitgevoerd door TMOP in 2005 en de doelstellingen van het Regionaal Kompas (zie pag. 16, 17) is het wenselijk alle voorzieningen rondom de opvang en verslavingszorg in één gebouw onder te brengen. Hierdoor ontstaat een beter bereik, minder geloop tussen de diverse voorzieningen in de stad en dus mogelijk minder overlast. De huidige activiteiten aan de Schipperswal verhuizen om die reden mee naar de nieuwe locatie. De onderhavige locatie aan de Spoorlaan- Zuid 29a is als geschikte locatie aangemerkt.

Om te komen tot een locatiekeuze voor de herhuisvesting van de Stichting MOV en de randvoorwaarden hieromtrent in kaart te brengen, is een stuurgroep MOV geformeerd waarin zowel in- als externe partijen zitting hebben genomen. De drie partijen die direct bij de herhuisvesting betrokken zijn, zijn Wonen Zuid, de Stichting MOV en de gemeente Roermond. De gemeente treedt, in verband met het maatschappelijk belang dat met de herhuisvesting van de cliëntengroep gemoeid is, op als regievoerder.

Om te komen tot een geschikte locatiekeuze voor de herhuisvesting van de Stichting MOV heeft de Stuurgroep MOV een aantal locaties bekeken. Onderhavige locaties is als meest geschikte locatie daaruit gekomen. De raad heeft op 8 juli 2010 ingestemd met deze locatie.

Uitgangspunten ontwerp

Uit een eerste analyse van het projectgebied door de architect is gebleken dat er een aantal belangrijke lijnen in de locatie voor de nieuwe MOV samenkomen. Deze lijnen hebben het vertrekpunt gevormd voor het ontwerp en de massa.

Stedenbouwkundig gezien vormt de MOV de kop van de driehoek IJzeren Rijn-Koninginnelaan-Prins Bernhardstraat en dus ook de kop van de toekomstige ontwikkelingen in de rest van dit gebied. Voor de architect is dit een belangrijk gegeven geweest om tot uitdrukking te brengen in het ontwerp.

Een ander uitgangspunt was het behoud van de toegangsweg met talud vanaf de Spoorlaan-Zuid naar het, parallel aan de Koninginnelaan, naastgelegen bedrijfsgebouw. Dit bedrijfsgebouw heeft een laadperron dat vanuit de Spoorlaan-Zuid wordt ontsloten.

Beschrijving bouwplan

Ter voorbereiding van de komst van de MOV is een klankbordgroep ingesteld, bestaande uit onder meer de bewoners uit de nabije omgeving van de Spoorlaan-Zuid. Onder andere naar aanleiding van overleg met deze klankbordgroep is het ontwerp van het gebouw aangepast. Zo zijn onder andere de oorspronkelijk bedoelde dakterrassen vervangen door een buitenruimte aan de oostzijde van het gebouw (van de nabijgelegen bestaande woningen afgekeerd). Eveneens is de entree van de nachtopvang en gebruikersruimte verplaatst van de westelijke naar de oostelijke zijde (verder van de bestaande woningen af). De personeelsingang is verplaatst naar de westelijke zijde. Ook zijn de ramen aan de westzijde (richting de achtertuinen van de bestaande woningen) verkleind. Op deze wijze wordt tegemoetgekomen aan een aantal wensen van omwonenden om overlast zoveel als mogelijk tegen te gaan.

Het gebouw bestaat uit maximaal drie bouwlagen (met een kleine opbouw voor de installatieruimte) en krijgt een moderne, strakke uitstraling, welke het gebied een nieuwe hedendaagse aanblik zal geven.

De hoofdentree is gesitueerd aan de Spoorlaan-Zuid. Deze entree is de ingang voor de bezoekers van de crisisopvang, de cliënten van de verblijfsvoorziening en de overige bezoekers. Om de hoek, parallel aan de IJzeren Rijn, is een afzonderlijke entree voor het personeel aanwezig. Deze toegang is niet toegankelijk voor cliënten van de MOV. Aan de oostzijde van het gebouw, aan de kant van de Koninginnelaan, is de entree voor dagopvang, gebruikersruimte en nachtopvang aanwezig. Deze is zoveel als mogelijk van de bestaande woonbebouwing en tuinen aan de Spoorlaan-Zuid af gesitueerd. Daarmee wordt voldaan aan een verzoek van een deel van de klankbordgroep (zie eerdere vermelding).

Op deze manier zijn de entrees van de crisisopvang/verblijfsvoorziening gescheiden van de ingang van de dagopvang/het passantenverblijf. Een gescheiden bezoekers-

stroom is namelijk gewenst, gelet op 'gevaar van afglijden/ongunstige invloed' (bij de crisisopvang kunnen namelijk ook kinderen aanwezig zijn).

Tevens wordt het gebouw voorzien van een fietsenstalling voor het personeel (nabij de parkeerplaatsen voor het personeel) en een fietsenstalling voor de bezoekers (nabij de parkeerplaatsen voor de bezoekers).

Het bruto vloeroppervlak (bvo) van de begane grond bedraagt 1043 m² en biedt ruimte aan de dagbesteding, passantenverblijf/ sociaal pension, een slaapzaal en 2 crisisbedden. Op de 1^e verdieping (1062 m²) zijn kamers gepland voor verblijfscliënten (22 stuks) en bevindt zich kantoorruimte. Op de 2^e verdieping (1062 m² bvo) zijn kamers gepland voor de crisisopvang (26 stuks) en bevindt zich ook kantoorruimte. Op de 3^e verdieping (111 m² bvo) bevindt zich de installatieruimte).



Afbeelding 4. Oostgevel (boven) en westgevel (beneden)

In de nieuwbouw zullen 30-35 medewerkers werkzaam zijn. Verder is er ruimte voor maximaal 79 cliënten.

Op het terrein wordt voorzien in parkeervoorzieningen voor bezoekers (8 parkeerplaatsen) en voor personeel (30 parkeerplaatsen). De cliënten hebben normaliter geen beschikking over eigen (auto)vervoer.

De ontsluiting van het gebied voor auto's en andere motorvoertuigen van het personeel gaat plaatsvinden via het naastgelegen bedrijfsterrein richting de Prins Bernhardstraat van waaruit kan worden aangesloten op de doorgaande Koninginnelaan. Voor voetgangers zal, via een trap vanaf het talud, de Koninginnelaan rechtstreeks

bereikbaar worden gemaakt. Bezoekers kunnen het terrein per auto bereiken via de Spoorlaan-Zuid.

De bereikbaarheid van het terrein wordt hiermee zodanig aangepast dat cliënten, maar ook bezoekers en personeel niet via bestaande woongebieden, maar rechtstreeks vanaf doorgaande wegen de locatie kunnen bereiken.

In paragraaf 4.7 wordt nader ingegaan op de parkeerbalans en ontsluiting van het gebied.

3.3 Ruimtelijke effecten

Met de bouw van de MOV wijzigt het gebruik van het betreffende terrein. Een van oorsprong hoofdzakelijk voor bedrijfsdoeleinden in gebruik zijnd terrein, wijzigt namelijk naar een maatschappelijke functie. Gezien het gemengde karakter van de omgeving wordt deze functie op zichzelf niet afwijkend ten opzichte van het omringende gebied geacht.

De cliënten van de MOV verblijven hoofdzakelijk in het gebouw, zodat vanuit de inrichting naar verwachting geen zwaarwegende negatieve ruimtelijk gebruikseffecten op de omgeving ontstaan. De locatie is verder ook makkelijk bereikbaar via doorgaande wegen (Koninginnelaan en Prins Bernhardstraat), zodat er geen verkeer door de aangrenzende woonwijken hoeft te rijden. Voor voetgangers wordt de locatie zelfs rechtstreeks bereikbaar via een trap vanaf de Koninginnelaan.

Ook met de toekomstige ontwikkeling van het zuidelijk gelegen Campinaterrein, wordt rekening gehouden omdat er een bufferzone gecreëerd wordt tussen de nieuwe MOV en het toekomstige woongebied en de entrees van de MOV van het zuidelijk gebied zijn afgesitueerd. Een toekomstig gebruik van het zuidelijk gelegen terrein als woongebied kan het gehele gebied in de toekomst een meer openbaar en toegankelijk karakter geven, wat er weer toe kan leiden dat de sociale controle kan toenemen en er een gunstig klimaat voor cliënten ontstaat dat re-integratie en het zoveel als mogelijk (weer) zelfstandig te laten functioneren van de cliëntengroep stimuleert.

De huidige bebouwing op het terrein is momenteel verouderd. De nieuwe bebouwing zal bijdragen aan een verbetering van de stedenbouwkundige en ruimtelijke kwaliteit ter plaatse. De bebouwing heeft, in zijn geschetste verschijningsvorm, namelijk een markante uitstraling en vormt daarmee een bijzondere en herkenbare entree voor de wijk.

De beoogde hoogte (maximaal drie bouwlagen) past op deze zichtlocatie.

Er kan derhalve geconcludeerd worden dat de gewenste ontwikkeling, zowel in functioneel als ruimtelijk en stedenbouwkundig opzicht, aansluit bij de bestaande

waarden in de omgeving en een positieve stedenbouwkundige bijdrage levert aan de omgevingskwaliteit.

4. ONDERZOEK

Bij de toekenning van een nieuwe functie aan een bepaald gebied dient rekening gehouden te worden met (milieu-)aspecten vanuit de omgeving en op de omgeving. Het onderzoek naar de milieuaspecten bodem, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en milieuzonering wordt in de navolgende paragrafen beschreven. Eveneens is gekeken naar de gevolgen van de gewenste ingreep voor de aspecten economische uitvoerbaarheid, archeologie, leidingen en infrastructuur, natuur en landschap, flora en fauna, waterhuishouding en hoogwaterproblematiek en verkeer. Ook de hieruit voortkomende bevindingen worden in onderstaande paragrafen toegelicht.

4.1 Economische uitvoerbaarheid en kostenverhaal

Per 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening in werking getreden. Op grond hiervan rust op de gemeente de verplichting tot het verhaal van kosten die tot de grondexploitatie behoren op basis van een exploitatieplan. De gemeente kan hiervan afzien indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

De gemeente heeft met de ontwikkelaar een realiseringsovereenkomst gesloten, waarin afspraken zijn vastgelegd over het verhaal van kosten. Daarmee is het verhaal van de kosten van de grondexploitatie voor dit gebied anderszins verzekerd.

4.2 Milieuaspecten

4.2.1 Bodemonderzoek

Historisch bodemonderzoek

In verband met de bestemmingswijziging op een voor verontreinigen verdachte locatie dient een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd te worden.

Allereerst is gestart met het uitvoeren van een historisch bodemonderzoek welk is uitgevoerd door Cauberg-Huygen².

Uit dit onderzoek blijkt, op basis van eerdere onderzoeksgegevens, dat in de bovengrond van het terrein tot een diepte van circa 1 m-mv resten puin en kolen aangetroffen zijn. De grond is licht verontreinigd met PAK en zware metalen. Ter plaatse van het voormalige los- en laadspoor op het westelijk terreingedeelte is de grond

² Cauberg-Huygen, Resultaten historisch bodemonderzoek ten behoeve van het plan MOV, referentie 20101048-07, d.d. 28 juni 2010

sterk verontreinigd met PAK en zware metalen. In de visuele schone ondergrond zijn geen verontreinigingen aangetoond.

Ter plaatse van de voormalige tanks zijn maximaal licht verhoogde gehalten aan minerale olie aangetoond.

De grond onder de bebouwing en het grondwater zijn niet onderzocht.

Op het naastgelegen spoor (IJzeren Rijn) is een geval van ernstige verontreiniging met gehalten aan metalen tot boven de interventiewaarde aangetoond. De omvang van deze verontreiniging is vastgesteld. Het is niet uitgesloten dat er een verband bestaat tussen de verontreiniging op het westelijk terreindeel en ter plaatse van het naastgelegen spoor.

Gezien de ouderdom van de beschikbare onderzoeksresultaten stelt Cauberg-Huygen voor de verontreinigings situatie op de locatie te actualiseren, rekening houdend met de aangetoonde sterke verontreiniging op het westelijk terreindeel.

Voor de locatie zal dan ook een verkennend bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd conform NEN 5740 strategie heterogeen verdacht. Voor het westelijk terreindeel zal een aanvullend bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd.

Tevens wordt er op verzoek van de gemeente een asbestonderzoek uitgevoerd conform NEN 5707.

Verkennend en aanvullend bodemonderzoek, inclusief asbestonderzoek

Door Cauberg-Huygen is een verkennend en aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd op de planlocatie³. In dit onderzoek is tevens het asbestonderzoek opgenomen. Het doel van het onderzoek was tweeledig: het bepalen van de milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van de voorgenomen ontwikkelingen en het verkrijgen van een indicatie over de hergebruikmogelijkheden van de binnen het plangebied vrijkomende grond.

Op de locatie zijn in de bovengrond plaatselijk gehalten aan PAK boven de interventiewaarde aangetroffen. Op één locatie overschrijden tevens de gehalten aan lood en zink de interventiewaarden. Alle overige geanalyseerde componenten in de bovengrond zijn niet of licht verhoogd aangetroffen. Plaatselijk (zuidwestelijk terreindeel) is in de bovengrond geen sprake van grond maar van een bouwstof. In de ondergrond worden maximaal licht verhoogde gehalten aan de geanalyseerde parameters aangetroffen.

Op basis van de resultaten (zintuiglijke waarnemingen en analyseresultaten) lijkt sprake te zijn van een heterogene ophooglaag met plaatselijk overschrijdingen van de interventiewaarde.

³ Cauberg-Huygen, Verkennend en aanvullend bodemonderzoek plan MOV Limburg aan de Prins Bernhardstraat te Roermond, 13 september 2010

Middels het verrichte onderzoek is de verontreinigingssituatie op de locatie geactualiseerd. Op basis van de resultaten van het uitgevoerde onderzoek blijkt dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

Op basis van de aangetoonde verontreiniging en de voorgenomen nieuwbouw zijn saneringsmaatregelen noodzakelijk. Aanbevolen wordt hiervoor een BUS melding op te stellen waarin de noodzakelijke saneringsmaatregelen, afgestemd op de voorgenomen ontwikkelingen, zijn opgenomen.

In 2007 is door adviesbureau Syncera onderzoek gedaan naar de bodemgesteldheid nabij de spoorlijn. Ter plaatse van de nieuw in te richten parkeerplaats is destijds ook een boring geplaatst en onderzocht. Hieruit blijkt dat de grond ter plaatse van de parkeerplaats licht verontreinigd is.

Op basis van het rapport van het bodemonderzoek is een BUS melding gedaan bij de provincie Limburg. Op basis hiervan zullen de sterke verontreinigingen die zijn aangetroffen in de bovengrond worden gesaneerd. Het is niet noodzakelijk het terrein ter plaats van de parkeerplaats te saneren.

4.2.2 Geluid

Wegverkeerslawaaï

De MOV is geen geluidsgevoelig gebouw, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Aan de normen uit de Wet geluidhinder hoeft dan ook niet te worden getoetst. Om geluidsoverlast zoveel als mogelijk te beperken heeft de MOV huisregels ingesteld. Deze regels zien onder meer op het voorkomen van geluidsoverlast gedurende bepaalde uren (in de avond- nacht- en ochtendperiode).

4.2.3 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden en staan de hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 vervallen. Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- a. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- b. een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;

- c. een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- d. een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Door Cauberg-Huygen is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd⁴. In het luchtkwaliteitsonderzoek zijn de concentraties van de, voor luchtkwaliteit maatgevende, stoffen berekend langs de wegen in de omgeving en ter plaatse van het plangebied. De concentraties zijn bepaald voor de situatie inclusief ontwikkeling en ingebruikname van alle geplande functies binnen het plangebied.

Uit de conclusies van het onderzoek blijkt het volgende:

"In het voorliggende luchtkwaliteitsonderzoek is de luchtkwaliteit bepaald voor de situatie waarin het beoogde MOV volledig is gerealiseerd en in gebruik is genomen. Daarbij is uitgegaan van de oplevering en de ingebruikname van **alle**, thans voorziene, functies uit het plan in 2011.

Voor het bepalen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn berekeningen uitgevoerd overeenkomstig Standaard Rekenmethode 1 uit de Ministeriële regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007.

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat:

- grenswaarden ruimschoots worden gerespecteerd ter plaatse van het plangebied;
- ingebruikname van het MOV niet leidt tot grenswaarden overschrijdingen langs de ontsluitingswegen van het plangebied.

Op grond van bovenstaande bevindingen vormt de Wet luchtkwaliteit, geen belemmering voor de realisatie van het MOV. Verder volgt uit de berekeningen dat grenswaarden ruimschoots worden gerespecteerd op de plek waar de nieuwe bestemming uit het plan is voorzien."

Voor de volledige berekeningen wordt hier volledigheidshalve verwezen naar het afzonderlijke, bij dit projectbesluit behorende, onderzoek.

4.2.4 Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtin-

⁴ Cauberg-Huygen, Luchtkwaliteitsonderzoek MOV, referentie 20101048-12, d.d. 19 juli 2010

gen (Bevi) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen⁵ vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het projectgebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op 2 maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.), waarbij de 10⁻⁶ contour (kans van 1 op 1 miljoen op overlijden) de maatgevende grenswaarde is.

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als *ijkpunt* in de verantwoording (géén norm).

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van groepsrisico moet andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels, restaurants⁶.

In verband met de oprichting van een beperkt kwetsbaar object is door Cauberg-Huygen een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd⁷.

Het spoortraject ten zuiden van het plangebied (spoorlijn IJzeren Rijn) betreft een niet-actieve spoorlijn. Momenteel is er een discussie gaande over reactivering van dit

⁵ Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen, Staatscourant d.d. 4 augustus 2004. Deze Circulaire is gebaseerd op de Risico Normering Vervoer gevaarlijke stoffen en het Bevi en sluit zoveel als mogelijk aan op het Bevi.

⁶ Zoals bedoeld in artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen

⁷ Cauberg-Huygen, MOV te Roermond Externe Veiligheid, referentie 20101048-08, d.d. 9 juli 2010

tracé. De gemeente Roermond stelt zich echter op het standpunt dat van reactivering van het gebruik van dit tracégedeelte van de IJzeren Rijn (zowel structureel als tijdelijk) geen sprake kan zijn. Over de IJzeren Rijn kan verder vermeld worden dat momenteel nog gesproken wordt over het historisch tracé van de IJzeren Rijn met een omleiding om Roermond en een tunnel onder Nationaal Park De Meinweg (in het Trajectnota/MER van 2001 aangeduid als A3-variant) en de zgn. BAB52-variant. Voor beide varianten geldt dat deze niet gelegen zijn in de directe nabijheid van het plangebied. Gelet op het voorgaande kan gesteld worden dat het tracégedeelte van de IJzeren Rijn in de directe nabijheid van het projectgebied verder niet beschouwd is als een potentiële risicobron in het uitgevoerde onderzoek.

Uit de resultaten van het uitgevoerde onderzoek blijkt het volgende:

Transport van gevaarlijke stoffen

De wegen, waarop vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, zijn op een afstand van meer dan één kilometer van het plangebied gelegen. De externe veiligheidsaspecten van deze transportroutes leveren derhalve geen beperkingen voor de realisatie van het plan.

De spoorlijn Sittard – Roermond ligt op een afstand van circa 40 meter van het plangebied. Derhalve zijn voor deze transportroute RBMII berekeningen uitgevoerd.

Ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Sittard – Roermond ligt de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar op 16 meter van de as van de spoorlijn (toekomstige prognosecijfers '2007'). Binnen deze afstand van de spoorlijn zijn geen kwetsbare objecten geprojecteerd. Het plaatsgebonden risico levert derhalve geen beperkingen voor de realisatie van het plan. Het plangebied is eveneens niet gelegen binnen het plasbrandaandachtsgebied van 30 meter van de as van de spoorlijn zoals genoemd in het Basisnet Spoor.

In alle situaties overschrijdt het groepsrisico de oriëntatiewaarde. Dit geldt zowel voor de realisatiecijfers 2008 als voor de prognosecijfers uit zowel 2003 als 2007 en voor zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie. Ter hoogte van het plangebied neemt het groepsrisico toe ten gevolge van de realisatie van het MOV. In de toekomst (jaar 2020) neemt het groepsrisico af indien de realisatiecijfers van 2008 (huidige situatie) worden afgezet tegen de prognosecijfers (toekomstige situatie) uit 2003. Indien wordt uitgegaan van de prognosecijfers (toekomstige situatie) uit 2007 neemt het groepsrisico toe ten opzichte van de realisatiecijfers van 2008 (huidige situatie). Het maximale aantal slachtoffers wijzigt niet ten gevolge van de ontwikkeling.

In alle beschouwde situaties bedraagt het maximale aantal slachtoffers 1411. De gemeente dient invulling te geven aan de verantwoordingsplicht.

Buisleidingen

Het plangebied ligt niet binnen het invloedsgebied van buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Dit levert derhalve geen beperkingen voor de ontwikkeling van het plan.

Hoogspanningslijnen

Er zijn geen hoogspanningslijnen in de nabijheid van het plangebied aanwezig. Dit levert derhalve geen beperkingen voor de ontwikkeling van het plan.

Risicovolle bedrijven

In de omgeving van het plangebied is een LPG tankstation gelegen (Tankstation Hattem). De afstand tot het plangebied is groter dan het invloedsgebied groepsrisico voor een LPG tankstation op basis van het Revi. Het tankstation vormt geen belemmering voor de realisatie van het plan.

Ten noorden van het plangebied is het Ned. Spoorwegen Goederenemplacement gelegen. Uit het meest recente rapport van SAVE met groepsrisicoberekeningen voor het emplacement, rapport "Kwantitatieve risicoanalyse Emplacement Roermond, Programmawijziging stationspark Roermond", projectnr. 178597 080584 – CA06, revisie 04, 10 juni 2008 blijkt dat geen plaatsgebonden risicocontour van 10^{-8} /jaar is berekend. Het plaatsgebonden risico is buiten de grenzen van de inrichting dus lager dan 10^{-8} /jaar. Het plaatsgevonden risico vormt dan ook geen belemmering voor de plannen. Verder is in het hiervoor genoemde document de groepsrisicocurve berekend. Het groepsrisico ligt ruim onder de oriëntatiewaarde. De realisatie van het MOV betekent dat in de omgeving van het emplacement een (beperkt) kwetsbaar object wordt toegevoegd. Echter, omdat de 10^{-8} /jaar plaatsgebonden risicocontour niet buiten de inrichtingsgrenzen reikt, is het aannemelijk dat het invloedsgebied van het emplacement zeer beperkt is. De toevoeging van een (beperkt) kwetsbaar object op een afstand van 200 meter van de inrichtingsgrens zal in ieder geval niet tot gevolg hebben dat het groepsrisico na de realisatie van het MOV de oriëntatiewaarde overschrijdt. Het groepsrisico zal wel toenemen door de realisatie van het MOV. Door de beperkte toename van het aantal aanwezigen in vergelijking met de toename in het hiervoor genoemde rapport van Save (330 personen wonen en 713 personen werken) in combinatie met de grotere afstand waarop het MOV gelegen is tot het emplacement zal de toename van het groepsrisico zeer beperkt zijn. Het bevoegd gezag zal invulling moeten geven aan de verantwoordingsplicht.

Voor de volledige berekeningen wordt hier volledigheidshalve verwezen naar het afzonderlijke, bij dit projectbesluit behorende, onderzoek.

Door de gemeente Roermond is advies gevraagd aan de Regionale Brandweer. Dit advies wordt behandeld in de verantwoording van het groepsrisico door het college.

Hiertoe is een verantwoordingsnotitie opgenomen in bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing.

4.2.5 Milieuzonering

Een MOV kan, wat betreft de algemene milieuaspecten geur, stof, geluid of gevaar een negatieve invloed op gevoelige bestemmingen, zoals woningen, hebben.

In onderhavige situatie is het aannemelijk te veronderstellen dat vanwege de inrichting alleen de aspecten stof en geluid van invloed zijn op de omgeving. Wat betreft het aspect stof wordt hier volledigheidshalve verwezen naar het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek.

Wat betreft het aspect geluid kan worden opgemerkt dat hoofdzakelijk binnen de inrichting verbleven wordt en er, behalve vanuit aankomend en vertrekkend verkeer, geen geluidimissie vanuit de inrichting op de omgeving ontstaat. Hierbij dient ook de bestaande planologische situatie in acht te worden genomen. Binnen de nog vigerende bedrijfsbestemming op de locatie is namelijk bedrijvigheid tot en met categorie 2 toegestaan. Een MOV kan als een categorie 1-inrichting aangemerkt worden, waardoor de milieusituatie ter plaatse niet zal verslechteren. De afstand tot de meest nabij gelegen milieugevoelige objecten bedraagt circa 20 meter (gemeten tot aan de gevel van de betreffende woningen). Deze afstand wordt, afgaande op de indicatieve milieuzone van 10 meter behorende tot een categorie 1-inrichting), voldoende geacht om geen overlast wat betreft het geluidsaspect te veroorzaken.

In de omgeving zijn verschillende bedrijven aanwezig. Er vanuit gaande dat deze inrichtingen zich aan de betreffende milieuregelgeving houden, zijn de effecten van deze inrichting ten opzichte van de MOV minimaal.

4.3 Archeologie

Op grond van de archeologieatlas van de gemeente Roermond geldt voor het projectgebied een hoge archeologische verwachtingswaarde (vanwege mogelijke landbouwrestanten uit het Neolithicum). Geadviseerd is derhalve een bureauonderzoek, aangevuld met een verkennend booronderzoek uit te voeren.

Het archeologisch onderzoek is uitgevoerd door SyntheGra⁸. Het doel van een archeologisch bureauonderzoek was het opstellen van een gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied. Voor het plangebied gold een lage verwachting voor vuursteenvindplaatsen uit het laat-paleolithicum en mesolithicum, een hoge verwachting nederzettingsresten uit het neolithicum tot en met de vroege middeleeuwen en een lage verwachting voor resten uit de late middeleeuwen en nieuwe

⁸ SyntheGra, Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek, verkennend booronderzoek, Spoorlaan Zuid 29a te Roermond gemeente Roermond, SyntheGra Rapport S100141, d.d. 12 juli 2010

tijd. Het doel van het inventariserend veldonderzoek was om deze verwachting te toetsen.

Uit de conclusies aan aanbevelingen van het onderzoek blijkt het volgende:

In boring 1 bestaat de bodem uit een afwisseling van geroerde zand- en kleilagen. In boringen 2 en 3 is een pakket matig grof, matig siltig, matig grindhoudend zand aangetroffen wat lijkt op rivierzand. Daaronder is een niet natuurlijke laag matig zandig klei aangetroffen. In boringen 4 en 5 is onder een 55-85 cm dikke geroerde laag met grind en puin, een laag matig grof, matig siltig, matig grindhoudend zand aangetroffen. In boring 6 bestaat de eerste 50 cm van de bodem uit zwak puinhoudend geroerde grond. Daaronder volgt geelbruin tot bruingeel, matig fijn, matig siltig zand wat lijkt op dekzand. Gezien de ligging enkele meters lager dan de andere boringen, is het onwaarschijnlijk dat het echt dekzand betreft. Naar verwachting is het zand opgebracht.

De verwachting is dat binnen het plangebied geen archeologische resten in situ aanwezig zijn, waardoor ook geen archeologische resten worden bedreigd door de voorgenomen ontwikkeling van het gebied.

De lage archeologische verwachting uit het bureauonderzoek voor vuursteenvindplaatsen uit het laatpaleolithicum en mesolithicum kan op grond van de resultaten van het veldonderzoek gehandhaafd blijven. De hoge verwachting voor nederzettingssporen uit het neolithicum tot en met de vroege middeleeuwen kan op grond van de resultaten van het veldonderzoek naar laag worden bijgesteld. De lage archeologische verwachting voor resten uit de late middeleeuwen en nieuwe tijd kan gehandhaafd blijven.

Op grond van de resultaten van het onderzoek wordt voor het plangebied geen vervolgonderzoek geadviseerd.

De gemeente Roermond heeft als bevoegd gezag het selectiebesluit van Synthegra overgenomen. Vervolgonderzoek is niet noodzakelijk.

Mochten tijdens de geplande werkzaamheden archeologische waarden worden aangetroffen, conform artikel 53 van de Monumentenwet uit 1988 (herzien in 2007) dan geldt een meldingsplicht bij de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap of bij de hem vertegenwoordigende bevoegde overheid, de gemeente Roermond.

4.4. Natuur en landschap

Blijkens de kaart 'Groene Waarden' van het POL2006 (actualisatie 2010) bevindt het projectgebied zich niet binnen de grenzen of in de directe nabijheid van de EHS of andere waardevolle groene elementen.

De bestaande taluds in het projectgebied blijven behouden. Ook de bestaande begroeiing langs de toegangswegen en de spoorlijn blijft zoveel mogelijk ongemoeid.

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling geen belemmering vormt voor bestaande landschapswaarden in de omgeving.

4.5 Flora en fauna

De bescherming van de natuur is in Nederland vastgelegd in respectievelijk de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet. Deze wetten vormen een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn 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 POL uitgewerkt. De op provinciaal niveau beschermde natuurgebieden zijn op de Groene Waarden kaart van het POL opgenomen als EHS of Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG).

De **Natuurbeschermingswet** heeft betrekking op de Europees beschermde Natura-2000-gebieden en de Beschermde natuurmonumenten. Ruimtelijke ontwikkelingen die effecten hebben op de vastgestelde natuurwaarden van deze gebieden, zijn in beginsel niet toegestaan. Indien er een kans bestaat dat effecten zullen optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden.

De **Flora- en faunawet** heeft betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek) vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten (uit de groepen kevers, mieren, schelp- en schaaldieren) en op een honderdtal vaatplanten. Bij ruimtelijke ontwikkelingen hoeft echter alleen rekening gehouden te worden met de juridisch zwaarder beschermde soorten uit 'tabel 2' en 'tabel 3' van de Flora- en faunawet, en met vogels. Voor deze soorten moet een ontheffing worden aangevraagd wanneer een ruimtelijke ontwikkeling leidt tot schade aan de soort of verstoring van leefgebied. Voor soorten van 'tabel 3' en vogels geldt hierbij een strenger afwegingskader dan voor soorten van 'tabel 2'. Voor soorten van 'tabel 2' en vogels geldt bovendien dat een ontheffing niet nodig is wanneer gewerkt wordt conform de door LNV goedgekeurde gedragscode.

Bij ruimtelijke planvorming is een toetsing aan de natuurwetgeving verplicht. Door middel van een verkennend flora- en faunaonderzoek is door BRO een beoordeling gemaakt van de effecten die het plan zal hebben op beschermde natuurwaarden. Hierdoor wordt duidelijk of het plan in overeenstemming is met de natuurwetgeving. In het onderstaande wordt hiervan verslag gedaan.

4.5.1 Flora- en faunaonderzoek

Methode

Om een beeld te krijgen van de natuurwaarden is op 8 juni 2010 een veldbezoek gebracht aan het plangebied. Het doel van dit verkennende terreinbezoek was een beeld te krijgen van de gebiedskenmerken, het grondgebruik en de mogelijke natuurwaarden binnen het plangebied. Mogelijke verblijfplaatsen en sporen van dieren zijn onderzocht; de aanwezige bebouwing is van de buitenzijde geïnspecteerd. Daarnaast is gebruik gemaakt van vrij beschikbare gegevensbronnen, zoals de provinciale vogel- en vegetatiekarteringen en algemene verspreidingsatlassen. Natuurloket is geraadpleegd: er zijn echter geen gegevens aangekocht omdat van de relevante soortgroepen slechts 'slechte' of 'matige' gegevens beschikbaar zijn.

Ecologische beschrijving

Het plangebied bestaat uit een grotendeels verhard gebied nabij het stadscentrum van Roermond. Het gebied ligt ingeklemd tussen een drukke straat en een in onbruik geraakte spoorlijn. Deze spoorlijn heeft een berm met diverse kruidachtige soorten, zoals Muurpeper, Sint-Janskruid, Fluitenkruid, Vogelwikke, Paarse dovenetel, Gewoon biggenkruid etc. Langs de spoorberm staat een houtsingel met verschillende soorten bomen en struiken, zoals berk, esdoorn, es, zoete kers, Amerikaanse vogelkers, roos, vlier en braam. In de noordelijke punt van het plangebied liggen twee plantsoenen met hoge struiken en enkele bomen, zowel inheemse soorten als exoten.

De bebouwing in het plangebied is nog in gebruik, maar is oud en vervallen. Plaatselijk groeien enkele Muurvarens op de bebouwing. Op de muur direct ten oosten van het plangebied (die rondom een parkeerplaats ligt) zijn grotere begroeiingen met Muurvaren aangetroffen.

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt op circa 170 meter ten noordoosten van de Roer, die deel uitmaakt van het wettelijk beschermde Natura 2000-gebied Roerdal. Dit gebied is aangewezen voor de bescherming van de habitattypen 'beken en rivieren met waterplanten, stroomdalgraslanden, glanshaver- en vossenstaarthooilanden, hoogveenbossen en vochtige alluviale bossen'. Daarnaast is het aangewezen voor de bescherming van elf habitatrichtlijnsoorten (zeggekorfslak, gaffellibel, donker pimpernelblauwtje, zeeprik, rivierprik, beekprik, bittervoorn, rivierdonderpad, kamsalamander en bever). Vanuit de Natuurbeschermingswet is het van belang dat verslechtering van de habitattypen kan worden uitgesloten en dat significante verstoring van de soorten kan worden uitgesloten. Wanneer dit niet op voorhand mogelijk is, dan is het plan vergunningplichtig op grond van de Natuurbeschermingswet.

De genoemde habitattypen zijn gevoelig voor factoren zoals verdroging, verzuring en vermessing. Binnen het plan zijn geen ontwikkelingen opgenomen die leiden tot een mogelijke verdroging, verzuring, vermessing of andere vormen van verstoring van de habitattypen. Voor de genoemde soorten geldt dat enige uitstraling van licht of geluid in het Natura 2000-gebied mogelijk kan zijn tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden. Dit zal echter nooit leiden tot significante effecten op de aangegeven soorten, ten eerste omdat sprake is van tijdelijke verstoring en ten tweede doordat de genoemde soorten niet bijzonder gevoelig zijn voor licht en geluidsverstoring. Geconcludeerd kan worden dat het plan in overeenstemming is met de Natuurbeschermingswet.

Het plangebied ligt buiten door de Provincie Limburg begrensde gebieden van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) of Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG). In de planontwikkeling hoeft geen rekening gehouden te worden met planologische gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid.



Afbeelding 5. Uitsnede uit de kaart 'Ecologische Infrastructuur' van de Natuurvisie Roermond. Geel= belevingsgerichte natuur, Groen= systeemgerichte natuur (tevens Natura 2000-gebied).

In de gemeentelijke Natuurvisie Roermond zijn de spoorlijn Roermond-Vlodrop en de Koninginnelaan beide aangemerkt als lijnvormige zones met 'belevingsgerichte natuur'. In het plan zal de groene, natuurlijke uitstraling van deze zones daarom

gerespecteerd moeten worden. Voor de Koninginnelaan bestaat de natuurwaarde ter hoogte van het plangebied uit een strook hoog struikplantsoen. Het is aan te bevelen om de beplanting op het talud te handhaven. Langs de spoorlijn is het van belang om de opgaande beplantingslijn te handhaven. De spoorberm zelf valt buiten het plangebied.

Beschermde soorten

Flora en vegetatie

Tijdens het veldbezoek zijn in het plangebied geen beschermde of bedreigde plantensoorten waargenomen. De aangetroffen muurplanten (Muurvaren) zijn niet wettelijk beschermd of bedreigd, en komen in de omgeving van het plangebied in grotere dichtheden voor. Het voorkomen van bijzondere plantensoorten in de spoorberm is op basis van het veldbezoek uit te sluiten. Het veldbezoek is uitgevoerd in een voor vaatplanten geschikte inventarisatieperiode. In de planvorming hoeft geen rekening gehouden te worden met bijzondere plantensoorten.

Zoogdieren

In het plangebied is tijdens het veldbezoek een Konijn waargenomen. Deze zal een schuilplaats vinden in het schaarse groen in en nabij het plangebied. Hier zullen nog enkele algemeen beschermde diersoorten van beschermingsniveau 1 gebruik van kunnen maken, zoals Veldmuis, Egel, Mol en Huisspitsmuis. Voor dergelijke soorten geldt een algemene vrijstelling van de Flora- en faunawet bij ruimtelijke ontwikkelingen. Van de strenger beschermde Steenmarter zijn in het plangebied enkele uitwerpselen aangetroffen. Deze soort komt algemeen voor in het bebouwde gebied van Roermond, en vindt zijn verblijfplaatsen vooral in oudere gebouwen. Omdat de te slopen bebouwing toegankelijk is voor de Steenmarter, is er een redelijke kans dat deze soort hier een vaste rust- en verblijfplaats heeft.

Het is van belang om tijdens een aanvullend veldonderzoek in de schemering te onderzoeken of de soort daadwerkelijk een vaste nestplaats heeft in het gebouw. Wanneer dit het geval is, dient het pand gesloopt te worden conform een goedgekeurde gedragscode.

Tijdens het veldbezoek is gelet op de aanwezigheid van potentiële verblijfplaatsen van vleermuizen (holle bomen en gebouwen). In het plangebied zijn geen holle bomen aanwezig. De te slopen bebouwing is voor gebouwbewonende vleermuizen zoals Gewone dwergvleermuis of Laatzvlieger toegankelijk via kieren en kapotte ventilatieroosters. Een aanvullende inventarisatie is nodig om meer inzicht te krijgen of en hoe het plangebied gebruikt wordt door vleermuizen.

Wanneer in de te slopen bebouwing een vleermuiskolonie aanwezig is, is voor de sloop een ontheffingsaanvraag van de Flora- en faunawet nodig. Voor de te verwachten soorten wordt door het Ministerie van LNV in de praktijk altijd goedkeuring verleend, mits voldoende verzachtende (mitigerende) maatregelen genomen

worden. Het eventuele voorkomen van vleermuizen heeft daarom geen invloed op de uitvoerbaarheid van het plan als zodanig. Sloop van de bebouwing is echter niet toegestaan voordat inzicht verkregen is in de waarde van het gebied voor vleermuizen.

Vogels

In het plangebied zijn tijdens het veldbezoek enkele algemene vogelsoorten waargenomen rondom het plangebied, zoals Houtduif, Heggemus, Merel, Koolmees, Groenling, Huismus en Ekster. Open ventilatiegaten in de bebouwing worden vermoedelijk bewoond door Spreeuw. Het gaat hierbij niet om een jaar rond beschermde nestplaats zoals vastgelegd door het Ministerie van LNV in augustus 2009.

In de plantsoenen in het plangebied zijn vrijwel zeker nesten aanwezig van enkele van de genoemde vogelsoorten. Dergelijke nesten zijn uitsluitend beschermd gedurende de periode dat deze nesten in gebruik zijn, dat wil zeggen de broed- en nestperiode. Het is in de praktijk niet mogelijk om een ontheffing te verkrijgen voor het verwijderen of verstoren van deze nesten in deze periode. Het is aan te bevelen om de plantsoenen te rooien in de periode dat de kans op broedende vogels het kleinst is. Dit is het geval in de periode september-maart. Indien dit niet mogelijk is, is het nodig om voorafgaand aan de werkzaamheden de beplanting te laten controleren op aanwezige broedvogels. Wanneer dan geen vogels op het terrein nestelen, kan alsnog begonnen worden met de ingreep. Een ontheffing voor vogels is in dit geval niet nodig.

Amfibieën, reptielen, vissen

In het plangebied en in de directe omgeving zijn geen oppervlaktewateren aanwezig. Het plangebied is voor een groot deel verhard en de aanwezige groenstructuren liggen teveel geïsoleerd om van waarde te kunnen zijn als landbiotoop van reptielen of amfibieën. Het voorkomen van vissen, amfibieën en reptielen in het plangebied kan redelijkerwijs worden uitgesloten.

Overige diersoorten

Het voorkomen van beschermde ongewervelde soorten is tenslotte met voldoende zekerheid uit te sluiten. Dergelijke soorten stellen zeer specifieke eisen aan hun leefomgeving.

Conclusies en advies

Het plangebied dient aanvullend onderzocht te worden op het voorkomen van gebouwbewonende diersoorten (vleermuizen en steenmarter). Wanneer in de te slopen bebouwing een vleermuiskolonie aanwezig is, is voor de sloop een ontheffingsaanvraag van de Flora- en faunawet nodig. Het eventuele voorkomen van vleermuizen of steenmarter heeft geen invloed op de uitvoerbaarheid van het plan als zodanig, mits voldoende verzachtende (mitigerende) maatregelen genomen worden.

Sloop van de bebouwing is echter niet toegestaan voordat inzicht verkregen is in de waarde van het gebied voor gebouwbewonende diersoorten.

Het is aan te bevelen om de plantsoenen te rooien in de periode dat de kans op broedende vogels het kleinst is. Dit is het geval in de periode september-maart. Indien dit niet mogelijk is, is het nodig om voorafgaand aan de werkzaamheden de beplanting te laten controleren op aanwezige broedvogels. Wanneer dan geen vogels op het terrein nestelen, kan alsnog begonnen worden met de ingreep. Een ont-heffing voor vogels is in dit geval niet nodig.

Tenslotte is het aan te bevelen om de beplanting op het talud te handhaven. Langs de spoorlijn is het van belang om de opgaande beplantingslijn te handhaven. Het ontwerp biedt hiervoor voldoende ruimte.

4.5.2 Aanvullend vleermuizen- en steenmarterinventarisatie

De voorgestelde maatregelen worden zoveel mogelijk in acht genomen. In verband met het mogelijk voorkomen van gebouwbewonende diersoorten (vleermuizen en steenmarter is een eerste aanvullend onderzoek uitgevoerd door Faunaconsult⁹.

In de nacht van 12 op 13 juli 2010 heeft Faunaconsult vleermuizen in het plangebied geïnventariseerd. Het onderzoek vond plaats met behulp van een heterodyne vleermuisdetector. Hierbij werd er elke nacht in twee blokken van drie uur geobserveerd (vanaf een uur voor zonsondergang en vanaf twee uur voor zonsopgang). Van lastig te determineren soorten zijn met behulp van een time-expansion detector/recorder geluidsopnamen gemaakt, waarvan achteraf het sonogram op de computer is geanalyseerd. Uit het onderzoek blijken de volgende conclusies:

Conclusies

- Tijdens het onderzoek werd een dagrustplaats van een solitaire gewone dwergvleermuis gevonden (zie figuur 1).
- Kraamkolonies van vleermuizen en vaste vliegroutes zijn niet aangetroffen en zijn vermoedelijk afwezig.
- Om schade aan solitaire gewone dwergvleermuizen te voorkomen is vooralsnog aan te bevelen de gebouwen in de periode 15 april – 15 mei of in de periode 1 juli – 15 september oninteressant te maken voor vleermuizen. De avond ervoor dient, met behulp van een batdetector, te worden vastgesteld dat er geen vleermuizen aanwezig zijn. Vervolgens worden de gaten in de muur dichtgemaakt met een strook folie, waarlangs vleermuizen wel naar buiten, maar niet naar binnen kunnen. Om de functionaliteit van het leefgebied van de gewone dwergvleermuis te behouden, dient het verlies aan verblijfplaatsen te worden

⁹ Faunaconsult, Rapportage vleermuizen- en steenmarterinventarisatie op een locatie aan de Koningin-nelaan te Roermond, d.d. 13 juli 2010

gemitigeerd. In de te realiseren gebouwen worden daartoe 3 vleermuizenverblijven gemaakt. Hiertoe wordt er op drie plaatsen een stootvoeg met een minimale breedte van 2 cm gemaakt, op minimaal 3 meter hoogte. In de achterliggende spouw wordt het isolatiemateriaal (aan de stootvoegzijde) ruw afgewerkt, door over de volle breedte van het gebouw kippengaas van 1 m hoog te spannen. Indien het isolatiemateriaal bestaat uit glas- of steenwol, dan wordt dit (aan de stootvoegzijde) ruw afgewerkt, door over de volle breedte van het gebouw 1 m hoge ruwe platen van houtwolcement tegen de isolatie te schroeven. De vrije ruimte tussen de buitenmuur en het isolatiemateriaal inclusief platen, dient minimaal 2 cm breed te zijn.

In plaats van de vorige maatregel is mitigatie ook mogelijk door gebruik te maken van inbouwkasten van houtbeton van de firma's Schwegler, Waveka, Naturschutzbedarf Strobel of Hasselfeldt Naturschutz. In elk bouwblok dienen dan 2 van deze kasten op minimaal 3 m hoogte te worden ingemetseld, op een minimale afstand van 5 m van de dichtsbijzijnde lichtbron.

- Vooralsnog is het, indien er volgens de bovenstaande richtlijnen wordt gewerkt, niet nodig een ontheffing op de Flora- en faunawet aan te vragen.
- Wel is het nodig een extra nacht vleermuizenonderzoek uit te voeren in de periode 15 juli – 15 september. Dit onderzoek dient om, conform het vleermuisprotocol, na te gaan of er paarterritoria of winterverblijven van de gewone dwergvleermuis in het plangebied aanwezig zijn. Indien dit het geval is, dan dient een ontheffingsaanvraag op de Flora- en faunawet te worden overwogen.
- Het plangebied heeft geen functie als vaste rust- en verblijfplaats voor steenmarters.

Om schade aan solitaire gewone dwergvleermuizen worden de gebouwen tijdens het 2^e nachtbezoek van 24 op 25 augustus oninteressant gemaakt voor vleermuizen. Gedurende de avond zal, met behulp van een batdetector, worden vastgesteld dat er geen vleermuizen aanwezig zijn. Vervolgens worden de gaten in de muur dichtgemaakt met een strook folie, waarlangs vleermuizen wel naar buiten, maar niet naar binnen kunnen.

Om de functionaliteit van het leefgebied van de gewone dwergvleermuis te behouden, dient het verlies aan verblijfplaatsen te worden gemitigeerd. In de te realiseren nieuwe bebouwing worden daartoe 3 vleermuizenverblijven gemaakt. Hiertoe wordt er op drie plaatsen een stootvoeg met een minimale breedte van 2 cm gemaakt, op minimaal 3 meter hoogte. In de achterliggende spouw wordt het isolatiemateriaal (aan de stootvoegzijde) ruw afgewerkt, door over de volle breedte van het gebouw kippengaas van 1 m hoog te spannen. Indien het isolatiemateriaal bestaat uit glas- of steenwol, dan wordt dit (aan de stootvoegzijde) ruw afgewerkt, door over de volle breedte van het gebouw 1 m hoge ruwe platen van houtwolcement tegen de isolatie te schroeven. De vrije ruimte tussen de buitenmuur en het isolatiemateriaal inclusief platen, dient minimaal 2 cm breed te zijn.

In plaats van de vorige maatregel is mitigatie ook mogelijk door gebruik te maken van inbouwkasten van houtbeton van de firma's Schwegler, Waveka, Naturschutzbedarf Strobel of Hasselfeldt Naturschutz. In elk bouwblok dienen dan 2 van deze kasten op minimaal 3 m hoogte te worden ingemetseld, op een minimale afstand van 5 m van de dichtsbijzijnde lichtbron.

Vooralsnog is het, omdat er volgens de bovenstaande richtlijnen wordt gewerkt, niet nodig een ontheffing op de Flora- en faunawet aan te vragen. Wel is het nodig een extra nacht vleermuizenonderzoek uit te voeren in de periode 15 juli – 15 september. Dit onderzoek dient om, conform het vleermuisprotocol, na te gaan of er paarterritoria of winterverblijven van de gewone dwergvleermuis in het plangebied aanwezig zijn. Indien dit het geval is, dan dient een ontheffingsaanvraag op de Flora- en faunawet te worden overwogen.

In de nacht van 25 op 26 augustus is een extra nacht vleermuizen- en steenmarter onderzoek uitgevoerd¹⁰. Tijdens dit onderzoek zijn geen sporen aangetroffen van de steenmarter. Deze komt op de planlocatie dan ook niet voor.

- Tijdens het onderzoek van 25 op 26 augustus zijn geen kraamkolonies, najaarskolonies en winterverblijven van vleermuizen en vaste vliegroutes aangetroffen.
- Tijdens het onderzoek werd een dagrustplaats van een solitaire gewone dwergvleermuis gevonden.
- Om schade aan solitaire gewone dwergvleermuizen te voorkomen is de ingang van dit verblijf afgedicht met twee stukken plastic folie, waarlangs vleermuizen wel naar buiten kunnen, maar niet naar binnen. De avond ervoor is met behulp van een batdetector vastgesteld dat er geen vleermuizen aanwezig waren.
- Om de functionaliteit van het leefgebied van de gewone dwergvleermuis te behouden, dient het verlies aan verblijfplaats te worden gemitigeerd. Om het verlies aan verblijfplaats te mitigeren zullen 3 open stootvoegen met daarachter nestkasten aan de zijde van het gebouw worden geplaatst dat parallel aan de IJzeren Rijn ligt. Deze voorzieningen worden op minimaal 3 meter hoogte geplaatst en op minimaal 5 meter van een lichtbron (lantaarnpalen e.d.). Door het aanbrengen van mitigerende maatregelen worden negatieve effecten als gevolg van de onderhavige ontwikkeling voor vleermuizen voorkomen.
- Vooralsnog is het, indien er volgens de bovenstaande richtlijnen wordt gewerkt, niet nodig een ontheffing op de Flora- en faunawet aan te vragen.

¹⁰ Faunaconsult, rapportage vleermuizen- en steenmarterinventarisatie op een locatie aan de Koninginelaan te Roermond, 26 augustus 2010

4.6 Kabels en leidingen

Blijkens het geldende bestemmingsplan komen op, of in de directe omgeving van, de projectlocatie geen leidingen of kabels voor, met een dusdanige beschermingszone dat zij het project kunnen belemmeren.

4.7 Verkeerskundige aspecten

Verkeersafwikkeling

In de nieuwbouw zullen 30-35 medewerkers werkzaam zijn. De inschatting is dat circa 25 medewerkers met de auto naar de MOV komen. Hoewel er maximaal 79 cliënten in de MOV kunnen verblijven, beschikken deze cliënten niet (zo blijkt uit ervaring van de stichting) over eigen (auto)vervoer. Een gering aantal personen zal de kantoren met de auto bezoeken. Deze bezoekers rijden via de Spoorlaan-Zuid.

De toegang voor auto's (alsmede de enkele vrachtwagens, welke circa 3 maal per week de locatie bezoeken) vindt plaats via de Prins Bernhardstraat. De Prins Bernhardstraat is rechtstreeks bereikbaar vanaf de Koninginnelaan. Een enkeling zal mogelijk via de Kapellerlaan de Prins Bernhardstraat inrijden. Verkeer van en naar de inrichting hoeft echter niet via een woonwijk te rijden.

De ontsluiting via de Prins Bernhardstraat blijft ook in de toekomstige situatie, bij de herontwikkeling van het Campinaterrein, als zodanig aanwezig en zal worden ingepast in het nog op te stellen stedenbouwkundig plan voor dat gebied.

Voor voetgangers zal, via een trap vanaf het talud, de Koninginnelaan rechtstreeks bereikbaar worden gemaakt. Laden en lossen zal plaatsvinden aan de voorzijde (via de Spoorlaan Zuid).

De genoemde wegen zijn berekend op een geringe toename als gevolg van het aantal verkeersbewegingen van en naar de locatie. Gezien de voormalige bedrijfsfunctie zal de toename van het aantal verkeersbewegingen per saldo gering zijn.

Parkeren

In het plangebied wordt voorzien in 8 parkeerplaatsen voor bezoekers en 30 parkeerplaatsen voor het personeel. De inrichting kan gezien worden als een arbeidsextensieve en bezoekers extensieve inrichting. Op basis van de gemeentelijk parkeernormen geldt dan de volgende parkeernorm (in 'rest bebouwde kom'):

Functie	Centrum	Overloop- gebied	Rest be- bouwde kom	Per eenheid	Aandeel bezoekers
Arbeidsextensieve / bezoekersextensieve bedrijven					
	0,6	0,7	0,9	100 m ² bvo	5%

Het gebouw heeft een bvo van 3.075 m². Dit betekent dat minimaal voorzien moet worden in 28 parkeerplaatsen. Gezien de 38 parkeerplaatsen die er in totaal gerealiseerd worden, kan er voldaan worden aan de gemeentelijke parkeernormen.

De vestiging van MOV leidt derhalve niet tot een verslechtering van het wegbeheer, verkeersafwikkeling of de verkeersveiligheid.

4.8 Beschermde en beeldbepalende elementen

In, of in de directe omgeving van, het projectgebied bevinden zich geen beschermde of beeldbepalende elementen.

4.9 Waterhuishouding

Om aan de uitgangspunten voor een duurzame waterhuishouding te kunnen voldoen is ten behoeve van het bouwplan een waterparagraaf opgesteld door Cauberg-Huygen¹¹.

Voor het plan is hemelwaterafvoer het belangrijkste waterhuishoudkundig aspect. Er dient naar gestreefd te worden om zoveel mogelijk water af te koppelen (niet aan te sluiten op de riolering). Het waterschap Roer en Overmaas heeft de volgende voorkeursvolgorde: hergebruik, vasthouden (infiltratie), bergen, afvoeren naar oppervlaktewater en tot slot afvoeren naar het riool.

In het plangebied dient conform de eisen van het waterschap rekening gehouden te worden met een bui die eens in de 25 jaar valt (35 mm in 45 minuten). Daarnaast dient tevens een doorkijk gegeven te worden voor een bui die een keer in de 100 jaar valt (45 mm in 30 minuten).

De gemeente Roermond heeft aangegeven dat, zelfs bij een bui die een keer in de 100 jaar valt, geen water van het terrein in de tunnel mag komen.

In de nieuwe situatie is sprake van 1.850 m² verharding. Bij een maatgevende bui komt er 65 m³ verharding water vrij op de verharding. Aanbevolen wordt de parkeervoorziening en de overige verharding aan te leggen met een open verharding, zodat regenwater in de bodem kan infiltreren. Het regenwater dat in het plangebied geborgen dient te worden, is dan afkomstig van de nieuwbouw en bedraagt voor een maatgevende bui 35 m³.

Gezien de bodemopbouw (matig fijn zand, matig tot goed doorlatend) en de grondwaterstand (> 5 m –mv) is infiltratie van het regenwater binnen het plangebied mogelijk. Voor de infiltratie kan gebruik worden gemaakt van bijvoorbeeld open infiltratie, infiltratieriool, WADI of Aquaflow onder de parkeervoorziening; de

¹¹ Cauberg-Huygen, Notitie Waterparagraaf MOV Roermond', 20101048-14, d.d. 20 juli 2010

definitieve keuze voor een bepaalde infiltratievoorziening is op dit moment nog niet gemaakt. Middels een van deze voorzieningen kan het vrijkomende regenwater (35 m³ bij maatgevende bui) binnen het plangebied tijdelijk worden geborgen en daarna infiltreren.

De exacte invulling en keuze voor de voorziening zal in een later stadium in overleg met het waterschap en de gemeente Roermond worden gemaakt en is mede afhankelijk van de verdere invulling van het terrein. Door de gemeente Roermond is aangegeven dat indien het beheer en onderhoud door de gemeente zal worden verricht de gemeente actief bij de keuze betrokken wil worden. De voorkeur van de gemeente gaat uit naar een open infiltratie of wadi's.

Vooralsnog is geen rekening gehouden met overige voorzieningen zoals opvang van het regenwater op de daken voor hergebruik en/ of het aanleggen van sedumdaken maar is uitgegaan van volledige infiltratie van het opgevangen regenwater.

Voor een bui die eens in de 100 jaar valt, zal een vergelijkbare situatie optreden als hierboven is beschreven met dien verstande, dat de totale hoeveelheid vrijkomend water iets meer zal zijn (45 m³ in plaats van 35 m³). Zo'n bui mag geen overlast in de omgeving geven. Door de gemeente Roermond is voor deze locatie specifiek aangegeven dat ook bij een bui een keer in de 100 jaar absoluut geen overlast in de naastgelegen tunnel mag optreden. Gezien de goed doorlatende bodem zal meteen infiltratie in de bodem plaatsvinden.

Tevens zal niet alle regenwater meteen in de infiltratievoorziening terecht komen en zullen afstromingsverliezen (afstromingscoëfficiënten) optreden. Hierdoor worden, bij een dimensionering op de maatgevende bui (1 keer per 25 jaar), geen problemen verwacht bij de bui die eens in de 1000 jaar valt.

Als aanvulling op de infiltratievoorziening zal bij de inrichting van het terrein rekening worden gehouden met het voorkomen van afstroming van hemelwater naar de tunnel door de maaiveldhoogtes zo te kiezen dat eventueel overtollig regenwater op de locatie blijft en daar kan infiltreren. Door deze maatregelen wordt overlast in de naastgelegen tunnel voorkomen.

De definitieve keuze en dimensionering van de infiltratievoorziening voor de nieuwbouw zal in een latere fase, in overleg met de gemeente Roermond en het waterschap, worden gemaakt. Een en ander is afhankelijk van de verdere invulling van het terrein.

De voorkeur van de gemeente gaat uit naar een open infiltratie of wadi.

De waterhuishoudkundige situatie zal in ieder geval verbeteren ten opzichte van de huidige situatie, waarbij vrijwel alles wordt afgevoerd naar de riolering.

Om te voorkomen dat verontreinigingen door infiltratie in de bodem terecht komen, zullen op de projectlocatie geen uitlogende bouwstoffen, strooizout, en chemische bestrijdingsmiddelen worden toegepast.

Voor de volledige notitie wordt hier volledigheidshalve verwezen naar een afzonderlijke bij dit projectbesluit behorende bijlage.

Overleg waterbeheerder

Gezien de omvang van het verharde oppervlak nieuwbouw in het projectgebied (meer dan 1.000 m²) is het Waterschap Roer en Overmaas om advies gevraagd. Het advies en de reactie van de gemeente is opgenomen in paragraaf 6.2.

5. AFWEGING BELANGEN

Binnen het bestemmingsplan 'Roermondse Veld' heeft het projectgebied de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden' met de aanduiding 'maatschappelijke functie'. Het voorgenomen bouwplan is niet geheel met de bij de betreffende bestemming behorende gebruiks- en bouwvoorschriften in overeenstemming.

Het bestemmingsplan biedt geen passende (ontheffings- of wijzigings) mogelijkheden waarmee de ontwikkeling gerealiseerd kan worden.

Middels een projectbesluit ex artikel 3.10 Wro kan de bouw van de MOV, vooruitlopend op een nieuw op te stellen bestemmingsplan, toch mogelijk gemaakt worden.

De gemeenteraad heeft op 8 juli 2010 met de onderhavige locatie ingestemd. De bestaande waarden van de omgeving hebben hierin een belangrijke rol gespeeld en zijn bepalend geweest voor de uitwerking van het plan.

Tegen de uitvoering van de werkzaamheden bestaan uit ruimtelijk en stedenbouwkundig oogpunt dan ook geen overwegende bezwaren. Er wordt geen afbreuk gedaan aan bestaande waarden in de omgeving van het projectgebied. De voorgenomen ontwikkeling is op basis van de huidige beleidsinzichten mogelijk. Aan de voorwaarden, die zowel het rijks, provinciaal als het gemeentelijk beleid stellen, wordt voldaan.

Vanuit verschillende oogpunten (bodem, archeologie, water, etc.) is gekeken naar de projectlocatie. Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling niet wordt belemmerd door aanwezige, storende milieuaspecten. Ten slotte wordt met het projectbesluit geen schade toegebracht aan de omringende natuur- of landschapselementen.

Op basis van het voorgaande wordt dan ook geconcludeerd dat de uitvoering van het bouwplan aan de Spoorlaan-Zuid 29a vanuit ruimtelijk oogpunt niet bezwaarlijk is.

6. PROCEDURE, OVERLEG EN PLANSTUKKEN

6.1 Procedure

Realisering van de MOV aan de Spoorlaan-Zuid 29a is slechts mogelijk wanneer in het kader van het projectbesluit ex art. 3.10 Wro, de procedure genoemd in afdeling 3.4 van de Awb gevolgd is. Voorafgaand aan de procedure genoemd in afdeling 3.4 van de Awb moet uitvoering worden gegeven aan art. 1.3.1. van het Besluit ruimtelijke ordening. Dit houdt in dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Roermond kennis dient te geven van het feit dat ze een projectbesluit voorbereiden.

In de raadsvergadering van 3 juli 2008 heeft de raad haar bevoegdheid tot het nemen van een projectbesluit op grond van artikel 3.10 lid 4 Wro aan het college van burgemeester en wethouders gedelegeerd.

Het ontwerp projectbesluit met de bijbehorende stukken heeft met ingang van 6 oktober 2010 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. In deze periode zijn zienswijzen ingediend. Deze hebben echter niet geleid tot aanpassingen aan het plan. In de separate bijlagen is het zienswijzenverslag opgenomen.

6.2 Overleg

Informatieverstrekking

Op 15 juni 2010 is een informatieavond gehouden voor omwonenden. Uit de reacties tijdens de informatieavond bleek dat bewoners zich zorgen maken over de leefbaarheid en veiligheid in hun wijk en straat. Daarom is toegezegd dat burgemeester en wethouders aan dit aspect, in relatie tot de realisering van de MOV, gericht aandacht gaan schenken. Zo zal een klankbordgroep worden ingesteld waarin alle betrokken partijen (bewoners, wijkraad, Stichting MOV, politie, woningcorporatie, stadstoezicht, wijkcoördinator, beleidsmedewerker veiligheid) gaan samenwerken teneinde overlast zoveel mogelijk te voorkomen en adequaat te kunnen reageren op signalen vanuit de buurt. Ook zal bij de inrichting van het terrein, bijvoorbeeld door middel van de plaatsing van afrasteringen, rekening worden gehouden met een goede regulering van het gebruik van het gebouw.

Vooroverleg

In het kader van artikel 5.1.1. Bro heeft vooroverleg plaatsgevonden met de overheidsinstanties waarvan de belangen in het geding zijn bij de ontwikkeling.

In onderhavig geval betreft dat het Waterschap Roer en Overmaas (aangezien het verhard oppervlak nieuwbouw meer dan 1.000 m² bedraagt), LNV en de VROM-Inspectie.

In onderhavig geval is sprake van een maatschappelijke voorziening binnen perspectief 9. Omdat zich in het project, op basis van de Uitzonderingenlijst van de provincie Limburg, geen specifieke situaties voordoen waarover de provincie wel overleg wil voeren, kan geconcludeerd worden dat de provincie overleg vooraf in beginsel niet nodig vindt en de verantwoordelijkheid voor een goede ruimtelijke ordening overlaat aan de gemeente.

Reactie VROM Inspectie

De VROM inspectie heeft aangegeven dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. De VROM-Inspectie coördineert de opmerkingen van het Rijk. Deze reactie is dus mede van LNV afkomstig.

Reactie Waterschap Roer en Overmaas

Het Waterschap geeft een positief wateradvies, mits een aantal punten duidelijker wordt onderbouwd. Het betreft de volgende punten:

1. Het verdient aanbeveling vooraf te onderzoeken hoe de waterhuishouding in het plan wordt geregeld. In het planstadium dient inzichtelijk te worden gemaakt welke voorzieningen worden toegepast, waar deze komen te liggen en wie voor de aanleg en onderhoud aansprakelijk is. In het plan is hiertoe een zoekgebied opgenomen voor een infiltratie-voorziening. Deze exacte keuze voor een voorziening, en welke capaciteit deze moet hebben, dient nader te worden onderzocht.

Standpunt gemeente ad 1:

In overleg met het Waterschap is besloten het uitvoeren van een infiltratie-onderzoek uit te stellen tot het moment waarop een civieltechnisch plan wordt opgesteld.

2. Voorkomen dient te worden dat verontreinigingen via infiltratie in de bodem terecht komen. Zo dienen geen uitlogende bouwstoffen, strooizout en chemische bestrijdingsmiddelen te worden toegepast.

Standpunt gemeente ad 2:

In de ruimtelijke onderbouwing is in paragraaf 4.9 opgenomen dat op de projectlocatie geen uitlogende bouwstoffen, strooizout en chemische bestrijdingsmiddelen zullen worden toegepast.

3. Geadviseerd wordt om na te gaan of het mogelijk is om een bui met een kans op herhaling van 1x per 25 jaar binnen 24 uur te infiltreren. Indien nodig wordt ge-

adviseerd gebruik te maken van een leegloopvoorziening naar bijvoorbeeld het rioolstelsel.

Standpunt gemeente ad 3:

Verwezen wordt naar het gemeentelijk standpunt ad 1.

4. In de waterparagraaf worden abusievelijk de oude normen voor de waterhuishoudkundige voorzieningen genoemd.

Standpunt gemeente ad 4:

In de waterparagraaf die als separate bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing is gevoegd, is dit hersteld. Tevens is paragraaf 4.9 van deze ruimtelijke onderbouwing hier op aangepast.

5. Het Waterschap wijst er op dat hemelwater uit het plangebied niet mag afstromen naar de nabijgelegen tunnel.

Standpunt gemeente ad 5:

Het afstromen van hemelwater naar de tunnel is een bestaande situatie. Op dit moment staat binnen het plangebied al bebouwing en is er sprake van verharding. Het onderhavige plan brengt hier geen verandering in. Het plan behoeft dan ook niet te worden aangepast.

6.3 Planstukken

Ten behoeve van het projectbesluit gaat de onderhavige ruimtelijke onderbouwing vergezeld van een plankaart en voorschriften. De voorschriften zijn in een afzonderlijk notitie opgenomen.

Aanvullend bij de ruimtelijke onderbouwing zijn de volgende onderzoeksrapporten opgesteld:

- Cauberg-Huygen, Resultaten historisch bodemonderzoek ten behoeve van het plan MOV, referentie 20101048-07, d.d. 28 juni 2010
- Cauberg-Huygen, Luchtkwaliteitsonderzoek MOV, referentie 20101048-12, d.d. 19 juli 2010
- Cauberg-Huygen, MOV te Roermond Externe Veiligheid, referentie 20101048-08, d.d. 9 juli 2010
- Synthegra, Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek, verkennend booronderzoek, Spoorlaan Zuid 29a te Roermond gemeente Roermond, Synthegra Rapport S100141, d.d. 12 juli 2010
- Faunaconsult, Rapportage vleermuizen- en steenmarterinventarisatie op een locatie aan de Koninginnelaan te Roermond, d.d. 13 juli 2010

- Cauberg-Huygen, Notitie Waterparagraaf MOV Roermond', 20101048-14, d.d. 14 september 2010
- Faunaconsult, rapportage vleermuizen- en steenmarterinventarisatie op een locatie aan de Koninginnelaan te Roermond, 26 augustus 2010
- Caubergh-Huygen, Verkennend en aanvullend bodemonderzoek plan MOV Limburg aan de Prins Bernhardstraat te Roermond, 13 september 2010
- Cauberg-Huygen, MOV te Roermond Externe Veiligheid, referentie 20101048-08, d.d. 9 juli 2010
- Zienswijzenverslag

Bijlage 1:
Verantwoordingsnotitie groepsrisico

Bijlage Verantwoording externe veiligheid behorende bij de ruimtelijke onderbouwing van het projectbesluit “Maatschappelijke Opvangvoorziening”

Externe veiligheid

1. Inleiding

De gemeente Roermond is, in samenwerking met de Stichting Maatschappelijke Opvangvoorzieningen (verder kortweg MOV) en Wonen Zuid, voornemens over te gaan tot herhuisvesting van de MOV op een perceel aan Spoorlaan Zuid te Roermond. De ontwikkeling past niet geheel binnen de bestemming van het vigerende bestemmingsplan. Om de ontwikkeling van de MOV te realiseren zal er een functiewijziging moeten plaatsvinden door middel van een projectbesluit ex artikel 3.10 Wet ruimtelijke ordening.

In het kader van de besluitvorming over deze nieuwe ontwikkeling dient in een ruimtelijke onderbouwing onder andere aandacht geschonken te worden aan de milieuaspecten bodem, luchtkwaliteit, geluid, duurzaamheid en externe veiligheid. Verder dient in dit verband een expliciete verantwoording over het aanwezige groepsrisico (GR) vanwege mogelijke risicobronnen gegeven te worden.

Het projectgebied is gelegen op:

- circa 40 meter van de spoorlijn Roermond-Sittard;
- circa 6 meter van het voormalige tracé van de IJzeren Rijn;
- circa 200 meter van het spooremlacement Roermond;
- circa 300 meter van het LPG Tankstation Hattem aan Maastrichterweg.

De gemeente Roermond stelt zich op het standpunt dat van reactivering van het gebruik van bovengenoemd tracé van de IJzeren Rijn (zowel structureel als tijdelijk) geen sprake kan zijn. Derhalve wordt dit tracégedeelte van de IJzeren Rijn niet beschouwd als een potentiële risicobron.

Het transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Roermond-Sittard vormt een risico voor het projectgebied. De projectlocatie valt binnen het invloedsgebied van voornoemde spoorlijn.

Buiten de bovengenoemde risicobronnen bevinden zich verder geen risicovolle inrichtingen en transportroutes (wegen, spoorlijnen, waterwegen en buisleidingen) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, binnen en in de directe nabijheid van het plangebied.

2. Wettelijke basis

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Roermond-Sittard brengt een extern veiligheidsrisico voor de omgeving met zich mee. Door de ontwikkeling van het plangebied nabij bovenstaande spoorlijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen verandert de omvang van het groepsrisico.

Het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is op dit moment gebaseerd op de nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (nota RNVGS, kamerstukken 1995/96)). Deze circulaire is op 10 juli 2008 en 15 december 2009 gewijzigd en de werkingsduur is verlengd tot uiterlijk 31 juli 2012. De circulaire is gebaseerd op bestaand beleid (nota RNVGS) maar als het gaat om de

uitwerking en toepassing van de risiconormen is zoveel mogelijk aangesloten bij het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi 2004). Ook de lijst van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten is overgenomen uit het Bevi.

In de circulaire RNVGS is opgenomen dat bij een toename van het groepsrisico en/of overschrijding van de oriënterende waarde van het GR het bevoegd gezag het GR dient te verantwoorden.

In het Bevi en de gewijzigde circulaire is aangegeven dat bij een verandering van het GR en/of een overschrijding van oriënterende waarde van het groepsrisico advies gevraagd dient te worden bij het bestuur van de regionale brandweer.

Het bestuur van de Regionale Brandweer brengt advies uit over het groepsrisico, de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en de zelfredzaamheid.

3. Situatie projectgebied

Op basis van het externe veiligheidsonderzoek, "MOV te Roermond Externe veiligheid" opgesteld door Adviesbureau Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV, referentie 20101048-03, d.d. 25 juni 2010, dat is uitgevoerd ten behoeve van de ontwikkeling van het plangebied kan worden gesteld dat de oriënterende waarde voor het groepsrisico ter plaatse van de geplande ontwikkeling in de huidige en toekomstige situatie wordt overschreden. Ten gevolge van de ontwikkeling van het plangebied vindt er een toename plaats van de omvang van het groepsrisico. Het aantal personen binnen het invloedsgebied van de spoorlijn Roermond-Sittard neemt als gevolg van de ontwikkeling van de MOV toe met 120 personen.

4. Verantwoordingsplicht groepsrisico

Op grond van de circulaire RNVGS, dient elke significante toename van het groepsrisico en/of overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico door het bevoegd gezag verantwoord te worden, de zogenaamde verantwoordingsplicht. De oriëntatiewaarde kan beschouwd worden als het ijkpunt in een systeem, waarin gezocht moet worden naar maatschappelijk aanvaardbare grenzen. Dit systeem heeft als doel:

- het zoeken naar veiligere risicobronnen te stimuleren;
- regulerend te werken naar concentraties mensen in de omgeving van een risicobron;
- een indicatie te geven voor de maatschappelijke ontwrichting, het aantal slachtoffers of de maatschappelijke kosten die door een ramp veroorzaakt kunnen worden;
- een indicatie te geven voor de mogelijkheden van hulpdiensten;
- alternatieven vergelijkbaar te maken.

De verantwoordingsplicht heeft betrekking op alle (bestaande) risicobronnen met een invloedgebied dat tot over het projectgebied "MOV Roermond" reikt. De essentie van de verantwoordingsplicht is dat het bevoegd gezag zich uitspreekt over de aanvaardbaarheid van het restrisico.

Bij de verantwoording van het GR is niet alleen de hoogte van het GR en/of een eventuele toename daarvan van belang. Ook de navolgende aspecten dienen hierbij betrokken te worden:

- zelfredzaamheid;
- bestrijdbaarheid;
- nut en noodzaak van de ontwikkeling;
- tijdsaspect.

Daarnaast dienen de maatregelen die in het kader van de ruimtelijke ordeningsprocedure kunnen worden getroffen om deze aspecten te verbeteren, te worden onderzocht.

Het bevoegd gezag dient uiteindelijk te beoordelen of de toename van het GR al dan niet op basis van de aanvullend te treffen maatregelen, kan worden verantwoord.

5. Omvang groepsrisico

Zoals reeds eerder is aangegeven ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Roermond-Sittard. De verantwoordingsplicht wordt uitgewerkt voor bovengenoemde risicobron.

Reeds eerder is vermeld dat er als gevolg van de realisatie van de MOV een toename plaats van de omvang van het groepsrisico en dat de oriënterende waarde voor het groepsrisico overschreden wordt.

Uit het externe veiligheidsonderzoek dat door Cauberg Huygen is uitgevoerd is gebleken dat de oriënterende waarde van het groepsrisico in de huidige situatie 16,7 maal (bij 1411 slachtoffers) overschreden wordt. Als gevolg van de ontwikkeling van het MOV Roermond neemt de overschrijding van de oriënterende waarde toe tot 17,3 maal (bij 1411 slachtoffers). Deze toename wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de ontwikkeling in de (directe) nabijheid van de spoorlijn Roermond-Sittard wordt gerealiseerd. Het aantal personen binnen het invloedsgebied van de spoorlijn Roermond-Sittard neemt als gevolg van de ontwikkeling van de MOV toe met 120 personen. Gelet op de reeds aanwezige hoge personendichtheid (> 20.000 personen) binnen het invloedsgebied van de doorgaande spoorverbinding vindt er door de realisatie van de MOV slechts een beperkte toename, ruim minder dan 1%, plaats van het aantal personen binnen het invloedsgebied van voornoemde spoorlijn.

Gelet op het voorgaande is de verantwoordingsplicht van toepassing.

6. Advies Regionale Brandweer

6.1 Inleiding

Op 29 juni 2010 is de Regionale Brandweer gevraagd om advies uit te brengen in het kader van de Wet ruimtelijke ordening.

Bij brief van 26 juli 2010, kenmerk RBBUIT – 101329, heeft de Regionale Brandweer advies uitgebracht met betrekking tot het projectbesluit MOV Roermond. Het advies is gegeven op basis van artikel 4.3 van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen.

Het advies is gebaseerd op de onderstaande aan de Regionale Brandweer toegezonden bescheiden en is opgesteld volgens de handleiding IPO 08 Adviestaak Regionale Brandweer.

Aan de Regionale Brandweer zijn ten behoeve van de advisering de volgende documenten toegezonden:

- Ruimtelijke onderbouwing projectbesluit MOV Roermond, BRO, 8 juni 2010;
- Plankaart Projectbesluit MOV, BRO, 8 juni 2010;
- Planregels Projectbesluit MOV, BRO, 8 juni 2010;
- Onderzoek Externe Veiligheid MOV te Roermond, Cauberg-Huygen, d.d. 25 juni 2010.

Bij de totstandkoming van het advies is gebruik gemaakt van de Visie externe veiligheid Roermond, die reeds eerder aan de Regionale brandweer is toegezonden. De Visie externe veiligheid Roermond is op 10 juni 2010 door de gemeenteraad van Roermond vastgesteld.

6.2 Analyse

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor Roermond-Sittard is de maatgevende risicobron.

Op basis van het uitgevoerde externe veiligheidsonderzoek worden de volgende relevante ongevalsscenario's in ogenschouw genomen:

- spoorwegongeval met een spoorketelwagon met (zeer) brandbare vloeistof;
- spoorwegongeval met een spoorketelwagon met brandbaar gas;
- spoorwegongeval met een spoorketelwagon met toxische vloeistof;
- spoorwegongeval met een spoorketelwagon met toxisch gas

Op basis van het uitgevoerde externe veiligheidsonderzoek kan gesteld worden dat:

- het groepsrisico als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling toeneemt;
- de oriënterende waarde van het groepsrisico in de huidige situatie 16,7 maal (bij 1411 slachtoffers) overschreden wordt. Als gevolg van de ontwikkeling van het MOV Roermond neemt de overschrijding van de oriënterende waarde toe tot 17,3 maal (bij 1411 slachtoffers).

6.3 Risicoreducerende maatregelen

6.3.1 Kansreducerende maatregelen

De risico's voor het plangebied worden veroorzaakt door het vervoer van brandbare en toxische stoffen over het spoor Roermond-Sittard. Door het aanbrengen van een verbeterde versie van het automatische trein beïnvloedingssysteem (ATB VV) alsmede het verlagen van de snelheid ter hoogte van het plangebied kan de kans op een ongeval verkleind worden. Voornoemde maatregelen kunnen slechts in nauwe samenwerking met de spoorbeheerder ProRail getroffen worden.

De door Cauberg-Huygen berekende waarde voor het groepsrisico wijkt sterk af van de berekeningen die in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn uitgevoerd ten behoeve van het Basisnet Spoor.

6.3.2 Effectreducerende maatregelen

Effectreducerende maatregelen bestaan met name uit het creëren van een zo groot mogelijke afstand tussen de risicobron en de omliggende bebouwing. Hoe groter de afstand hoe beperkter de effecten. In de Visie externe veiligheid Roermond die is vastgesteld door de Gemeenteraad van Roermond is de ambitie uitgesproken binnen 200 meter van het spoor de ontwikkeling van functies met een lage zelfredzaamheid uit te sluiten.

De doelgroep van de opvang en verslavingszorg wordt als extra kwetsbaar aangemerkt met een lage zelfredzaamheid. De situering van deze groep op 40 meter afstand van het spoor is niet in lijn met de ambities zoals gesteld in de Visie externe veiligheid Roermond.

Indien besloten wordt om aan deze ontwikkeling medewerking te verlenen, dan wordt geadviseerd maatregelen te treffen ter verhoging van de zelfredzaamheid en vergroting van de mogelijkheden voor rampenbestrijding.

6.4 Voorbereiding op bestrijding en beperking omvang van een ramp of zwaar ongeval

6.4.1 Bereikbaarheid

Bereikbaarheid spoor

Bestrijding van incidenten met gevaarlijke stoffen vindt in basis plaats bij de risicobron zelf. De bereikbaarheid van de risicobron is dan ook cruciaal. De risicobron moet vanuit minimaal 2 onafhankelijke windrichtingen benaderbaar zijn. Het spoor ter hoogte van het plangebied is goed bereikbaar. Er zijn geen aanvullende voorzieningen noodzakelijk.

Bereikbaarheid plangebied

Het plangebied wordt slechts eenzijdig ontsloten, aan de zijde van de risicobron. Voor de rampenbestrijding is het van belang dat het plangebied, en daarmee ieder object daarbinnen, vanuit minimaal twee onafhankelijke windrichtingen te benaderen is. Het plangebied is aan de spoorzijde bereikbaar vanaf de Spoorlaan-Zuid. Het plangebied wordt aan de oostzijde ontsloten via een toegang richting de Prins Bernhardstraat, welke alleen voor personeel toegankelijk is.

Advies m.b.t. bereikbaarheid.

Ten aanzien van de bereikbaarheid wordt geadviseerd de personeelstoegang zodanig uit te voeren dat deze in geval van een calamiteit bruikbaar is voor hulpdiensten. De toegang dient hiervoor qua afmetingen te voldoen aan de maatvoering zoals gesteld in art. 2.5.3 van de Bouwverordening Roermond.

6.4.2 Bluswatervoorzieningen

Bluswatervoorzieningen bij spoor

De totaal benodigde bluswatercapaciteit die noodzakelijk is om de in de analyse beschreven scenario's effectief te kunnen bestrijden is 360 m³/uur, uitgaande van de inzet van 4 straalwaterkanonnen. Momenteel zijn er onvoldoende bluswatervoorzieningen aanwezig om deze capaciteit te leveren.

Bluswatervoorzieningen binnen het plangebied

De benodigde bluswatercapaciteit bedraagt ten minste 60 m³/uur. Deze capaciteit is aanwezig.

Advies m.b.t. bluswatervoorzieningen

Ten aanzien van bluswatervoorzieningen worden de volgende maatregelen geadviseerd:

- Om een effectief optreden van de brandweer bij een incident op het spoor mogelijk te maken wordt geadviseerd om te borgen dat op ieder punt een bluswatercapaciteit van ten minste 360 m³/uur aanwezig is, waarbij de te overbruggen afstand maximaal 320 meter bedraagt;
- geadviseerd wordt om de benodigde tertiaire blusvoorziening ruimtelijk te verankeren in het bestemmingsplan.

6.4.3 Opkomsttijd

De berekende opkomsttijd, gebaseerd op situatie 2009, voldoet aan de opkomsttijd die geldt conform de Leidraad Repressieve Basisbrandweezorg.

6.4.4 Hulpverleningscapaciteit

Er is aangegeven dat zowel in de huidige als in de toekomstige situatie de hulpvraag de beschikbare hulpverleningscapaciteit overschrijdt.

6.4.5 Informatie Systeem Overige Ramptype (ISOR)

Het MOV dient op de risicokaart geregistreerd te worden. Er wordt geadviseerd om het MOV na realisatie op de risicokaart te registreren.

6.5 Zelfredzaamheid

6.5.1 Zelfredzaamheidstrategie

De zelfredzaamheidstrategie bij een ramp of zwaar ongeval hangt onder meer af van het soort ongeval, het object waarin personen zich bevinden en de (verminderde) zelfredzaamheid van personen in het object of gebouw.

De zelfredzaamheidstrategie bestaat bij het toxisch scenario uit het zo snel mogelijk naar binnen gaan van de gebouwen, het sluiten van deuren en ramen en het stopzetten van de binnenventilatie. De zelfredzaamheidstrategie voor het plasbrands scenario en het BLEVE scenario is afhankelijk van de afstand ten opzichte van de risicobron. Afhankelijk van de exacte locatie van een ongeval op het spoor, ten opzichte van het plangebied, moet gekozen worden om te schuilen of te vluchten.

6.5.2 Zelfredzaamheid binnen het plangebied

De cliënten van de MOV worden gelet op hun psychische gesteldheid als verminderd zelfredzaam aangemerkt bij een calamiteit.

6.5.3 Alarmeringsmogelijkheden

Het plangebied bevindt zich binnen het dekingsgebied van het WAS-netwerk. Er zijn geen aanvullende voorzieningen noodzakelijk.

6.5.4 Vluchtmogelijkheden

In het kader van zelfredzaamheid is het van belang dat personen van het gevaar weg kunnen vluchten. Het plangebied wordt door cliënten éézijdig ontsloten vanuit de Spoorlaan-Zuid. De cliënten kunnen bij een calamiteit niet van de risicobron weg ontluchten.

Geadviseerd wordt om aan de oostzijde van het plangebied een uitgang te realiseren zodanig dat alle aanwezige personen ingeval van een calamiteit van het gevaar weg kunnen vluchten.

6.5.5 Ontwerputgangspunten

Het plangebied bevindt zich binnen de letaliteitgrenzen van een plasbrands scenario, een BLEVE-scenario en een toxisch scenario. Geadviseerd wordt om bij de realisatie van objecten binnen het plangebied MOV Roermond de onderstaande ontwerputgangspunten te hanteren. De ontwerputgangspunten zijn afhankelijk van de afstand tussen het object en het spoor. Opgemerkt wordt dat het voorsnog niet mogelijk is om het effect van de maatregelen mee te laten wegen in een groepsrisicoberekening. Deze maatregelen zijn overeenkomstig de maatregelen zoals beschreven in de Visie externe veiligheid Roermond

Ontwerputgangspunten (plas)brands scenario

Tot 45 meter van spoor

- Blinde gevels, uitgezonderd de gevel(s) aan de niet-risicozijde(n), of
- Beperken glasoppervlak aan risicozijde(n);
- Gevel (incl. beglazing en kozijnen) zodanig uitvoeren dat deze tenminste 30 minuten brandwerend is conform NEN 6069, uitgezonderd de gevel aan de niet-risicozijde(n);
- Onbrandbare gevelbekleding conform brandvoortplantingsklasse 2 zoals gesteld in NEN 6065, uitgezonderd de gevel aan de niet-risicozijde(n);

- Vluchtmogelijkheden van de bron af situeren;
- Geen verblijfsruimten met grote persoonsdichtheden (klasse B1 en B2 conform tabel 1 artikel 1.1 Bouwbesluit) of verminderd zelfredzame personen aan de risicozijde van het pand situeren.

Ontwerputgangspunten BLEVE scenario

- Blinde gevels, uitgezonderd de gevel(s) aan de niet-risicozijde(n), of
- Beperken glasoppervlak aan risicozijde(n);
- Scherfwerende beglazing (klasse P2A conform EN 356) geplaatst in een kitsponning;
- Onbrandbare gevelbekleding conform brandvoortplantingsklasse 2 zoals gesteld in NEN 6065;
- Gevelornamenten aan gebouwen minimaliseren;
- Vluchtmogelijkheden van de bron af situeren;
- Geen verblijfsruimten met grote persoonsdichtheden (klasse B1 en B2 conform tabel 1 artikel 1.1 Bouwbesluit) of verminderd zelfredzame personen aan de risicozijde van het pand situeren.

Ontwerputgangspunten m.b.t. toxisch scenario

- Gebouwen uitvoeren met een afsluitbare ventilatie die centraal per gebouw kan worden aangestuurd. De ventilatieopeningen dienen van de risicobron af te zijn gericht.
- Vluchtmogelijkheden van de bron af situeren;
- Vermijden van gebouwfuncties met verminderd zelfredzame personen.

Geadviseerd wordt om bij de realisatie van objecten binnen het plangebied MOV-Roermond de bovenstaande ontwerputgangspunten te hanteren. De ontwerputgangspunten zijn afhankelijk van de afstand tussen het object en het spoor. De geadviseerde maatregelen zijn overeenkomstig de maatregelen zoals beschreven in de Visie externe veiligheid Roermond.

6.5.6 Organisatorische maatregelen

Op basis van de Arbo-wetgeving moet de MOV beschikken over een BHV-organisatie en een bedrijfsnoodplan. Geadviseerd wordt in het bedrijfsnoodplan het scenario “ongeval met gevaarlijke stoffen op het spoor ter hoogte van de MOV” expliciet te beschrijven.

7 Standpunt van de gemeente Roermond met betrekking tot de uitvoerbaarheid van het advies Regionale Brandweer

7.1 Analyse

De overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico neemt als gevolg van de ontwikkeling van de MOV toe van 16,7 maal in de huidige situatie toe tot 17,3 maal (bij 1411 slachtoffers). Deze toename wordt veroorzaakt door de relatief korte afstand tussen de MOV en de spoorlijn Roermond-Sittard. Het aantal personen binnen het invloedsgebied van de spoorlijn Roermond-Sittard neemt als gevolg van de ontwikkeling van de MOV toe met 120 personen. Gelet op de reeds aanwezige hoge personendichtheid (> 20.000 personen) binnen het invloedsgebied van de doorgaande spoorverbinding vindt er door de realisatie van de MOV slechts een beperkte toename plaats van het aantal personen binnen het invloedsgebied van voornoemde spoorlijn.

7.2 Kansreducerende maatregelen

In het kader van deze ruimtelijke procedure is het niet afdwingbaar om genoemde kansreducerende maatregelen te treffen.

De verschillen in de resultaten van de uitgevoerde berekeningen voor het groepsrisico tussen het onderzoek van Cauberg-Huygen en het onderzoek ten behoeve van het Basisnet Spoor kan onder andere verklaard worden door het feit dat in de berekeningen voor het Basisnet Spoor al rekening is gehouden met het treffen van generieke veiligheidsmaatregelen zoals het “Warme-Bleve-Vrij-rijden” en het aanbrengen van ATB VV. Door het aanbrengen van voornoemde maatregelen wordt de omvang van het groepsrisico sterk verminderd.

In het kader van het Basisnet Spoor is onderhavig project aangemeld om mee te nemen in de “nieuwe” berekeningen die nog uitgevoerd dienen te worden vanwege gewijzigde vervoersprognoses. Afhankelijk van de resultaten van de nieuwe berekeningen van het groepsrisico zal er al dan niet door de gemeente een overleg worden opgestart met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

7.3 Effectreducerende maatregelen

Het gros van de cliënten van de MOV wordt niet gezien als extra kwetsbare personen. Het bestuur van de MOV heeft aangegeven dat slechts een beperkt aantal cliënten in meer of mindere mate onder invloed van alcohol of drugs zal verkeren. Het gebruik van voornoemde middelen heeft tot gevolg dat personen “rustig, sloom, inactief” worden; het betekent niet dat zij zich niet (meer) zelfstandig kunnen verplaatsen, maar wel dat zij daartoe een (extra) aansporing nodig hebben. Gelet op hetgeen door het bestuur van de MOV is aangedragen met betrekking tot de gesteldheid van de cliënten wordt de opmerking van de regionale brandweer met betrekking tot de sterk verminderde zelfredzaamheid niet onderschreven en wordt de MOV niet aangemerkt als een extra kwetsbaar object.

7.4 Bereikbaarheid

Het plangebied is voor hulpverleningsdiensten bereikbaar via de Spoorlaan-Zuid, Spoorlaan-Noord en via de Prins Bernhardlaan. De hoofdingang tot het plangebied is aan de Spoorlaan-Zuid gesitueerd. Het plangebied is derhalve via twee onafhankelijke windrichtingen te benaderen. De aan de zuidzijde van het plangebied gelegen parkeerplaatsen worden als openbaar gebied ingericht. Er zal geen afscheiding komen door hekken en/of slagbomen. Bij de inrichting als openbaar gebied zal er rekening mee worden gehouden dat de hulpdiensten het plangebied in geval van een calamiteit via de zuidzijde met hulpverleningsvoertuigen kunnen bereiken.

7.5 Bluswatervoorzieningen

In het advies van de Regionale Brandweer is vermeld dat binnen het plangebied voldoende bluswatercapaciteit aanwezig is.

De realisatie van bluswatervoorzieningen nabij het spoor zijn in het kader van deze ruimtelijke procedure niet afdwingbaar omdat de aan te leggen voorzieningen buiten het plangebied gelegen zijn. In de Visie externe veiligheid Roermond is de bluswatervoorziening langs het spoor als aandachtspunt aangemerkt. Hierover is in de Visie externe veiligheid Roermond opgemerkt dat vanwege het gemeentegrens overstijgende karakter van dit aandachtspunt de Regionale Brandweer verzocht zal worden om het aspect bluswatervoorzieningen nabij transportroutes in breder verband op te pakken. Gelet op dit gegeven wordt het advies met betrekking tot het realiseren van bluswatervoorzieningen bij het spoor op dit moment terzijde geschoven. Dit zal binnen afzienbare tijd in breder verband worden opgepakt.

Op enige afstand van de spoorlijn Roermond-Sittard is de Roer gelegen. Vanwege de bereikbaarheid en de beschikbaarheid van voldoende bluswater kan de Roer niet worden aangemerkt als secundaire blusvoorziening. Er zijn namelijk onvoldoende waarborgen dat de vereiste bluswatercapaciteit van 360 m³/uur in alle seizoenen beschikbaar is.

7.6 Hulpverleningscapaciteit

Het totale aantal slachtoffers zal als gevolg van de realisatie van de MOV niet toenemen. Het is bekend dat de hulpverleningscapaciteit in de spooromgeving onvoldoende is. Het aantal personen binnen het invloedsgebied van de spoorlijn Roermond-Sittard neemt als gevolg van de ontwikkeling van de MOV toe met 120 personen. Gelet op de reeds aanwezige hoge personendichtheid (> 20.000 personen) binnen het invloedsgebied van de doorgaande spoorverbinding vindt er door de realisatie van de MOV slechts een zeer beperkte toename plaats van het aantal personen binnen het invloedsgebied. Derhalve kan gesteld worden dat door de ontwikkeling van het plangebied er slechts een beperkte extra claim gelegd wordt op de hulpverleningscapaciteit.

7.7 Informatie Systeem Overige Ramptypen

Na realisatie van de MOV wordt deze geregistreerd in het Informatie Systeem Overige Ramptypen.

7.8 Zelfredzaamheid

De medewerkers van de MOV zijn voldoende zelfredzaam. In paragraaf 7.3 is ingegaan op de zelfredzaamheid van de cliënten van de MOV. Het gros van de cliënten is voldoende zelfredzaam en slechts een beperkte groep heeft enige aansporing nodig om zich zelfstandig te verplaatsen. Gelet op hetgeen hiervoor verwoord is worden medewerkers en cliënten als voldoende zelfredzaam aangemerkt.

7.9 Vluchtmogelijkheden

Medewerkers en cliënten kunnen het gebouw binnen plangebied via tweezijden ontvluchten namelijk via de hoofdingang aan de Spoorlaan Zuid alsmede de toegang aan de oostzijde. Bij een calamiteit op het spoor kan het plangebied via de toegang aan de oostzijde verlaten worden. Deze toegang is van de risicobron af gesitueerd.

7.10 Ontwerputgangspunten

De geadviseerde maatregelen ter verbetering van de zelfredzaamheid zijn in overeenstemming met de Visie externe veiligheid Roermond. Uit de overgelegde stukken blijkt dat:

- het glasoppervlak aan de risicozijde aanzienlijk is beperkt ten opzichte van het oorspronkelijk plan;
- er gevelbekleding wordt aangebracht die voldoet aan het gestelde in NEN 6065 (brandvoortplantingsklasse 2);
- er een vluchtmogelijkheid van de risicobron afgesitueerd is;
- gevelornamenten aan het gebouw geminimaliseerd zijn;
- het gebouw wordt uitgevoerd met een afsluitbare ventilatie;
- verblijfsruimten met grote personendichtheden zijn zoveel mogelijk gesitueerd aan de niet risicozijde van het gebouw.

Vanwege het esthetische karakter zal de gevel aan de risicozijde niet blind worden uitgevoerd. Het glasoppervlak in deze gevel wordt aanzienlijk beperkt ten opzichte van de oorspronkelijke planopzet.

Om budgettaire redenen is het niet mogelijk om het gebouw uit te voeren met scherfwerende beglazing die in een kitsponning geplaatst wordt.

De gevel aan de risicozijde wordt om budgettaire redenen niet uitgevoerd met een brandwerendheid van 30 minuten. Bovendien kan worden opgemerkt dat er door de reeds aanwezige bebouwing tussen het plangebied en de spoorlijn slechts beperkte warmte-aanstraling van het gebouw zal plaatsvinden.

7.11 Organisatorische maatregelen

Deze maatregelen zijn in het kader van deze ruimtelijke procedure niet afdwingbaar. De initiatiefnemer zal gevraagd worden om bij het opstellen van het bedrijfsnoodplan rekening te houden met het scenario "Ongeval met gevaarlijke stoffen op het spoor ter hoogte van de MOV".

8. Visie externe veiligheid Roermond

Op 10 juni 2010 heeft de gemeenteraad van Roermond de Visie externe Veiligheid Roermond (verder kortweg Visie) vastgesteld. De Visie bestaat uit 3 delen. In deel A wordt de huidige situatie in kaart gebracht. In deel B worden de ambities en visie weergegeven, die richting geven aan het proces van optimalisatie van de veiligheid binnen de gemeente. In deel C zijn de planologische kaders voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen weergegeven alsmede het kader voor het uitvoeringsprogramma.

In de Visie zijn voor transportassen zone-indelingen weergegeven waarin per zone eisen worden gesteld aan de omgeving. Het plangebied ligt in:

- zone II: de zone tussen 0 en 200 meter vanaf een transportroute waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Deze zone omvat het zogenaamde BLEVE 100% letaal aandachtsgebied (het gebied waar de effecten van een BLEVE het hevigst zijn);
- zone III: de zone tussen 200 en 300 meter vanaf een transportroute waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Deze zone omvat het zogenaamde BLEVE 1% letaliteit aandachtsgebied en het gebied waar de effecten van een toxische gaswolk nog significant aanwezig kunnen zijn,

In de Visie is aangegeven dat voor de zones waarin het project is gelegen gekozen kan worden uit de volgende "standaard" veiligheidsverhogende maatregelen:

- blinde gevels, uitgezonderd de gevel aan de niet-risicozijde, of
- beperken glasoppervlak, en
- scherfwerende beglazing geplaatst in een kitsponning
- gebouwen uitvoeren met vlakke gevels aan de zijde van de risicobronnen,
- gevelornamenten aan gebouwen minimaliseren,
- onbrandbare gevelbekleding, klasse 2 conform NEN 6065, uitgezonderd de gevel aan de niet-risicozijde
- vluchtmogelijkheden van de bron af situeren
- geen verblijfsruimten met grote personendichtheden of verminderd zelfredzame personen aan de risicozijde van het pand situeren.
- gebouwen uitvoeren met een afsluitbare ventilatie die centraal per gebouw kan worden aangestuurd. De ventilatieopeningen dienen van de risicobron af te zijn gericht;
- gebouwfuncties met verminderd zelfredzame personen dienen vermeden te worden.

In paragraaf 7.10 is aangegeven dat diverse veiligheidsverhogende maatregelen uit bovenstaand overzicht meegenomen worden als ontwerputgangspunt.

In de Visie is de ambitie uitgesproken dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in principe de oriëntatiewaarde van het groepsrisico als plafondwaarde wordt gehanteerd. Er is echter ook bepaald dat voor de spoor- en stationsomgeving een uitzondering wordt gemaakt van de geformuleerde ambitie. Voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de spoor- en stationsomgeving is in de Visie bepaald dat er een afweging op maat gemaakt zal worden. Het plangebied is gelegen in de spooromgeving en derhalve zal in dit geval de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet als plafondwaarde worden gebruikt.

In de Visie is de bluswatervoorziening langs het spoor als aandachtspunt aangemerkt. Hierover is opgemerkt dat vanwege het gemeentegrens overstijgende karakter van dit aandachtspunt de regionale brandweer verzocht zal worden om het aspect bluswatervoorzieningen nabij transportroutes in breder verband op te pakken. Gelet op dit gegeven zal het advies van de regionale brandweer met betrekking tot het realiseren van bluswatervoorzieningen bij het spoor op dit moment terzijde worden geschoven. Dit zal in breder verband worden opgepakt.

Verder is in de Visie aangegeven dat binnen 200 meter van het spoor geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gerealiseerd mogen worden voor extra kwetsbare objecten. In paragraaf 7.3 is aangegeven dat de MOV niet wordt aangemerkt als een extra kwetsbaar object.

9. Overwegingen in het kader van het afwegingsproces voor de verantwoording

In het afwegingsproces betreffende de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico zijn de volgende overwegingen betrokken:

- de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6} -contour) als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Roermond-Sittard wordt niet overschreden;
- de hoogte van het groepsrisico ligt in zowel de huidige als de toekomstige situatie ruim boven de oriëntatiewaarde;
- uit studies ten behoeve van het Basisnet Spoor is gebleken dat door het treffen van generieke maatregelen zoals het Warme-Bleve-Vrij-Rijden en het aanbrengen van een verbeterde versie van ATB, de oriënterende waarde van het groepsrisico in 2020 niet meer overschreden zal worden in Roermond;
- door de ontwikkeling van de MOV vindt er een stijging van het groepsrisico plaats;
- door de realisatie van de MOV zal het maximale aantal slachtoffers niet stijgen;
- de inrichting van het plangebied maakt een goede ontvluchting van het gebied mogelijk;
- het gebouw van de MOV ligt buiten het plasbrandaandachtsgebied van de spoorlijn Roermond-Sittard;
- de uitgangspunten vanuit het Regionaal Kompas, zijn binnen de huidige fysieke locaties waar de Stichting MOV gehuisvest is, niet te verwezenlijken;
- op 30 juni 2011 loopt de huidige huurovereenkomst van de Stichting MOV voor het pand aan de Heilige Geeststraat 29 af;
- de gemeente is voornemens het gebied rondom de Schipperswal, waar zich op dit moment de dagopvang, gebruikruimte en methadonverstrekking bevinden, herin te richten in het kader van plannen rondom de N280;
- op basis van inhoudelijke en praktische aanleidingen is het noodzakelijk gebleken te komen tot een herhuisvesting van de MOV;
- om te komen tot een locatiekeuze is een haalbaarheidstudie uitgevoerd;
- uit de haalbaarheidsstudie is gebleken dat de locatie Spoorlaan Zuid de meest geschikte locatie is;
- het voornemen is om alle voorzieningen en diensten rondom opvang en verslavingszorg in een nieuw te bouwen pand onder te brengen;
- de gemeenteraad heeft in zijn vergadering van 8 juli 2010 ingestemd met de locatie Spoorlaan Zuid als herhuisvestingslocatie voor de MOV;
- het aantal personen binnen het invloedsgebied van de spoorlijn Roermond-Sittard neemt als gevolg van de ontwikkeling van de MOV toe met 120 personen;
- voornoemd aantal (120 personen) valt in het niet (ruim minder dan 1%) ten opzichte van de reeds aanwezige personendichtheid binnen bovengenoemd invloedsgebied (> 20.000 personen);

- het bepaalde in de door de gemeenteraad vastgestelde Visie externe veiligheid Roermond;
- diverse standaard veiligheidsverhogende bouwkundige en installatietechnische maatregelen zoals verwoord in de Visie externe veiligheid Roermond als ontwerputgangspunten voor de bebouwing binnen het plangebied worden meegenomen;
- door het treffen van voornoemde bouwkundige en installatietechnische maatregelen wordt de omvang van het groepsrisico beperkt;
- vanwege de ligging van het plangebied in de spoorzone wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet als plafondwaarde gezien;
- door de ligging binnen de spoorzone wordt er een afweging op maat gemaakt.

10. Conclusie

Als gevolg van de realisering van de MOV neemt het groepsrisico toe. In het afwegingsproces inzake de toename van het groepsrisico zijn bovenstaande overwegingen gemaakt.

Op grond van de te treffen bouwkundige en installatietechnische maatregelen (de “standaard” veiligheidsverhogende maatregelen uit de Visie externe veiligheid Roermond) zal de omvang van het groepsrisico beperkt worden. In welke mate de beperking van het groepsrisico plaatsvindt, is echter niet met berekeningen te kwantificeren.

Ongeacht de inzet van Wonen Zuid, het bestuur van de MOV, gemeente en hulpverleningdiensten om de situatie zo veilig mogelijk te maken zal er altijd sprake zijn van een restrisico. Immers, de kans op een ongeval, hoe klein ook, blijft altijd aanwezig.

Alles overwegende wordt geconcludeerd dat het verantwoord is om het MOV te ontwikkelen op de locatie Spoorlaan Zuid met de in paragraaf 7.10 verwoorde “standaard” veiligheidsverhogende maatregelen. Het restrisico is in dit geval onder déze omstandigheden en afgezet tegen een breder kader aanvaardbaar.

Roermond, 21 september 2010