



Bestemmingsplan Zuidelijke Stadsrand

Toelichting en Voorschriften



Februari 2008
Afdeling Plannen & Projecten
Gemeente Roermond



Bestemmingsplan Zuidelijke Stadsrand

Toelichting

- ☐ concept-voorontwerp
- ☐ voorontwerp
- ☐ ontwerp
- ☒ vastgesteld door de gemeenteraad van Roermond
d.d. 03-04-2008
- ☐ goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg
d.d.



Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Planmotivering	5
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	6
1.3	Planopzet	6
1.4	Leeswijzer	6
2	Beleidskader	8
2.1	Rijksbeleid	8
2.2	Provinciaal beleid	10
2.2.1	Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2006	10
2.3	Regionaal beleid	12
2.4	Gemeentelijk beleid	12
2.4.1	Structuurvisie Roermond	12
2.5	Natuurvisie Roermond-West	13
2.5.1	Groenstructuurplan Roermond	14
2.5.2	Vigerende bestemmingsplannen	14
3	Uitgangspunten en randvoorwaarden	17
3.1	Analyse van het plangebied	17
3.1.1	Bodemkwaliteit	17
3.1.2	Luchtkwaliteit	21
3.1.3	Externe veiligheid	22
3.1.4	Geluid	25
3.1.5	Bedrijfshinder	26
3.2	Natuur	27
3.3	Archeologische waarden	30
3.4	Water	32
3.4.1	Algemeen	32
3.4.2	Watertoets	32
3.4.3	Waterparagraaf	32
3.5	Civieltechnische aspecten	33
4	Planbeschrijving	34
4.1	Zuidelijke stadsrandzone in groter perspectief	34
4.2	Ruimtelijke analyse	35
4.3	Kansen	39
4.4	Visie	40
4.5	Visie Satijn Plus Architecten	42
4.6	Visie op de invulling Stadsrand-Zuid	42
4.7	Huidige ontwikkelingen	43
5	Juridische regeling	45
5.1	Algemeen	45



5.2	Vigerende en nieuwe regeling	48
6	Uitvoerbaarheid	50
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	50
6.2	Economische uitvoerbaarheid	50
7	Overleg	51
Bijlage 1	Nota vooroverleg artikel 10 Bro	52
Bijlage 2	Waterparagraaf	67

HOOFDSTUK

1 Inleiding

1.1

PLANMOTIVERING

De gemeente Roermond heeft in maart 2001 een ruimtelijke structuurvisie opgesteld voor de komende 10 jaren met een doorkijk naar de langere termijn. Deze “Structuurvisie Roermond” vormt het ruimtelijk integratiekader voor (sectorale) ontwikkelingen en visies. In de Structuurvisie Roermond is voor een aantal deelgebieden aangegeven welke ontwikkelingsrichtingen worden voorgestaan. Eén van die deelgebieden is het gebied “Zuidelijke Stadsrand”, gelegen aan de zuidkant van Roermond. In onderstaand foto-overzicht zijn enkele locaties van het plangebied afgebeeld.

FOTO-OVERZICHT



De gemeente Roermond wil in samenwerking met betrokken partijen de “Zuidelijke Stadsrand” verder ontwikkelen. Daarbij moet niet alleen rekening worden gehouden met de functionele aspecten, zoals de sanering en herontwikkeling van het bedrijventerrein Solvay, de voltooiing van het bedrijventerrein in de richting van Merum en op termijn vestiging van nieuwe functies in de strook tussen de spoorlijn Sittard-Roermond en de Rijksweg, maar dient ook nadrukkelijk rekening te worden gehouden met de visueel-ruimtelijke aspecten van het gebied. Het plangebied vormt namelijk niet alleen de zuidelijke entree van de stad Roermond via de Rijksweg, maar krijgt met het gereedkomen van de A73 tevens een status van kernrandzone. Het gebied wordt in feite de fysieke ‘rand van de stad’. Vanaf de toekomstige A73 vindt voor de passant ter hoogte van het onderhavige plangebied de eerste kennismaking plaats met de stad Roermond. Dit betekent dat de uitstraling en visuele verschijningsvorm van het gebied van groot belang zullen zijn voor de uitstraling en herkenbaarheid van de stad.

Om de ontwikkelingen in het gebied “Zuidelijke Stadsrand” een planologisch-juridische verankering te geven heeft de gemeente Roermond besloten een nieuw bestemmingsplan op te stellen voor het gebied.



1.2 LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED

Het plangebied van bestemmingsplan Zuidelijke Stadsrand is gelegen aan de zuidkant van Roermond en wordt globaal begrensd door de spoorlijn Maastricht - Roermond in het oosten, de gemeentegrens in het zuiden, de Maas, de zuidelijke bebouwingsrand van Merum en de rijksweg N271 in het westen en de Leropperweg in het noorden. Op het overzichtskaartje is de ligging van het plangebied in groter verband weergegeven. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de plankaart behorend bij dit bestemmingsplan.

1.3 PLANOPZET

Voor het bestemmingsplan Zuidelijke Stadsrand is gekozen voor globale bestemmingen, die in het gebruik van het plan door burgers en gemeente, waar nodig een zekere mate van flexibiliteit biedt, maar binnen duidelijke kaders, waardoor de aan het plan te verbinden rechtszekerheid niet in het gedrang komt. Deze kaders worden bepaald door de in artikel 12 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) genoemde onderdelen waarin een bestemmingsplan tenminste dient te voorzien:

- Kaart(en): Op de plankaart zijn de verschillende bestemmingen in het plangebied aangegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de voorschriften opgenomen juridische regeling.
- Voorschriften: Hierin is het gebruik van de binnen het plangebied aangegeven gronden, bouwwerken en ander gebruik van de gronden juridisch geregeld. Per bestemming zijn doelen of doeleinden aangegeven en is beschreven op welke wijze deze doelen of doeleinden worden nagestreefd.
- Toelichting: In de toelichting worden de aan het plan ten grondslag liggende gedachten en de uitkomsten van het in artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening genoemde onderzoek (bestaande toestand en mogelijke en wenselijke ontwikkeling) opgenomen. Daarnaast dienen de uitkomsten van het in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening bedoelde overleg deel uit te maken van de toelichting.

1.4 LEESWIJZER

In de toelichting van dit bestemmingsplan wordt een en ander op de volgende wijze omschreven.

Hoofdstuk 2 beschrijft, voor zover relevant, in hoofdlijnen de beleidsdocumenten die door de te onderscheiden overheden ten aanzien van de ontwikkeling van het plangebied zijn gepubliceerd. Dit geeft een impressie van het planologisch kader van onderhavig bestemmingsplan. Vervolgens wordt het plangebied geanalyseerd. Hierbij gaat het zowel om de ruimtelijke structuur als de aanwezige functies en de onderlinge samenhang daartussen (hoofdstuk 3). In hoofdstuk 4 wordt aangegeven welke uitgangspunten en randvoorwaarden gelden met betrekking tot de toekomstige ontwikkelingen in het plangebied, hoe deze ruimtelijk zijn vertaald in de verschillende deelprojecten en welke milieutechnische en civieltechnische randvoorwaarden er in het plangebied gesteld zijn.



Deze toelichting vormt samen met de juridische regeling uiteindelijk de basis voor de planvorming. Dit wordt uiteengezet in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 wordt aangegeven of het plan economisch en maatschappelijk uitvoerbaar wordt geacht. In hoofdstuk 7 worden de opmerkingen uit het overleg ex artikel 10 Bro 1985, waaronder het advies van de Provinciale Commissie Gemeentelijke Plannen (PCGP) ten aanzien van het plan weergegeven en de wijze waarop de gemeente deze binnen het plan heeft verwerkt.



HOOFDSTUK

2

Beleidskader

2.1

RIJKSBELEID

Nota Ruimte

De Nota Ruimte, op 27 februari 2006 formeel in werking getreden, is een nota van het Rijk, waarin de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland zijn vastgelegd. In de Nota Ruimte gaat het om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020 met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol zal spelen. De nota heeft vier algemene doelen: versterken van de economie (oplossen van ruimtelijke knelpunten), krachtige steden en een vitaal platteland (bevordering leefbaarheid en economische vitaliteit in stad en land), waarborging van waardevolle groengebieden (behouden en versterken natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden) en veiligheid (voorkoming van rampen).

In de nota staat 'ruimte voor ontwikkeling' centraal en gaat het kabinet uit van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Deze nota ondersteunt gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling waarin alle betrokkenen participeren. Het accent verschuift van 'toelatingsplanologie' naar 'ontwikkelingsplanologie'. 'Ruimte voor ontwikkeling' betekent ook dat het rijk voor ruimtelijke waarden van nationaal belang waarborgen creëert om die te kunnen behouden en ontwikkelen. Voor heel Nederland wordt een beperkt aantal generieke regels gehanteerd onder de noemer 'basiskwaliteit': dat zorgt voor een heldere ondergrens op het gebied van bijvoorbeeld veiligheid, milieu, verstedelijking, groen en water.

In de nota is een aantal regels opgenomen, gericht op behoud en ontwikkeling van deze basiskwaliteit voor steden, dorpen en bereikbaarheid. Het is de verantwoordelijkheid van provincies en (samenwerkende) gemeenten om dit generieke ruimtelijke beleid integraal en concreet gestalte te geven en integraal op elkaar af te stemmen zowel bij planvorming als uitvoering en daarmee te zorgen voor basiskwaliteit. Uitzondering hierop vormen vastgelegde rijksverantwoordelijkheden, zoals die voor de hoofdinfrastructuur. Voor het onderhavige plangebied kent de Nota Ruimte geen specifieke uitgangspunten.

Milieubeleid

In het milieubeleid van de rijksoverheid wordt de nadruk gelegd op het terugdringen van de automobilititeit zoals gemotiveerd vanuit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) en het Nationaal Milieubeleidsplan Plus (NMP+). Het begrip duurzame ontwikkeling van de dagelijkse leefomgeving vormt de rode draad in het te voeren beleid van het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP, 1989), het Nationaal Milieubeleidsplan Plus (NMP+, 1990) en het Tweede Nationaal Milieubeleidsplan (NMP2, 1993).

Uitgangspunt van het milieubeleid is dat milieuproblemen niet mogen worden afgewenteld op toekomstige generaties. In 1998 is het Derde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP3) in werking getreden.

Op basis van de leerervaringen met het beleid van het NMP1 en NMP2 concludeert het kabinet dat het milieubeleid (op belangrijke onderdelen) een nieuwe beleidsfase ingaat, de fase van het “milieubeheer”. Het beleid zal zich in de komende jaren richten op verbetering van de informatievoorziening op dit gebied, onderzoek naar technologie en hergebruik van afvalstoffen in de bouw en de introductie van milieuvriendelijke materialen en bouwwijzen. In relatie tot de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling is het milieubeleid ten aanzien van het bouwen relevant. Het duurzaam bouwen is erop gericht de gezondheids- en milieueffecten van het bouwen, de gebouwen en de gebouwde omgeving te reduceren.

Nota Belvédère (1999)

In de Nota Belvédère wordt een relatie gelegd tussen cultuurhistorische en ruimtelijke inrichting. Centraal in de nota staat de instandhouding, versterking en verdere ontwikkeling van cultuurhistorische identiteit door een betere benutting van cultuurhistorische kwaliteiten bij ruimtelijke aanpassingen. In de nota zijn de - in cultuurhistorisch opzicht - meest waardevolle gebieden en steden van Nederland geselecteerd. Roermond en het plangebied zijn gelegen in een van de oudste Nederlandse cultuurlandschappen en als zodanig aangewezen tot Belvédère gebied.”

Verdrag van Valletta (1992)

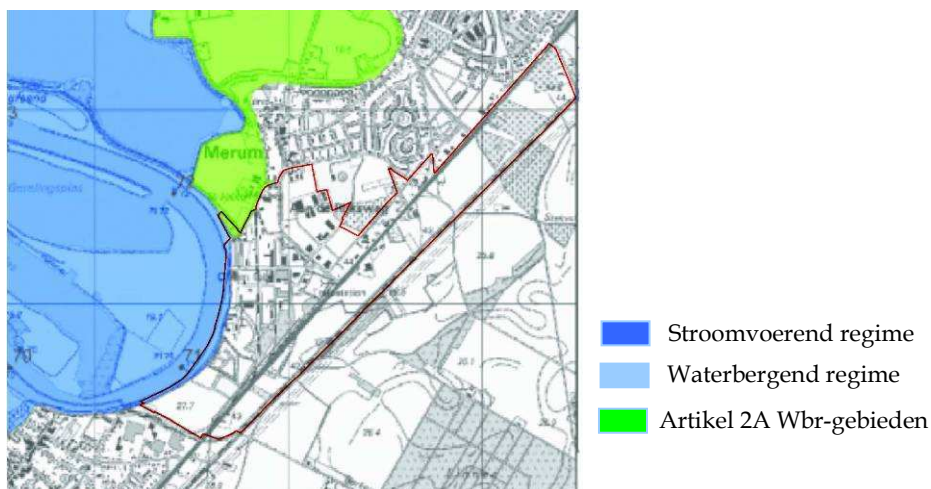
In 1992 is in Valletta, de hoofdstad van Malta, het Europees verdrag over de bescherming van het archeologisch erfgoed ondertekent. Doel van het verdrag van Valletta, ook wel verdrag van Malta genoemd, is de bescherming van als bron van het gemeenschappelijk geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Het verdrag bepaalt onder andere dat archeologische belangen tijdig worden betrokken bij de planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen. Bij grootschalige werken in de bodem moeten archeologen worden geraadpleegd. Het verdrag is ondertekend maar nog niet geïmplementeerd in de Nederlands wet- en regelgeving”.

Beleidsregels grote rivieren

Op 14 juli 2006 zijn de nieuwe Beleidsregels grote rivieren formeel in werking getreden. Deze beleidslijn waarborgt de veiligheid én biedt kansen voor innovatieve ruimtelijke ontwikkelingen. De nieuwe beleidslijn wordt gevormd door de brief d.d. 17 februari 2006 van de Staatssecretaris van Verkeer & Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer samen met de door de Staatssecretaris van Verkeer & Waterstaat op 4 juli 2006 vastgestelde Beleidsregels grote rivieren, gepubliceerd in de Staatscourant van 12 juli 2006 en in werking getreden op 14 juli 2006.

De “Beleidsregels grote rivieren” zijn ontwikkeld door het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De nieuwe beleidslijn biedt onder strikte voorwaarden meer mogelijkheden voor wonen, werken en recreëren in het rivierbed. De voorwaarden hebben betrekking op de afvoercapaciteit van de rivier ter plaatse. Nieuwe activiteiten mogen de afvoer niet hinderen en geen belemmering vormen voor toekomstige verruiming van het rivierbed. Voor burgers en bedrijven die zich in het rivierbed vestigen geldt verder dat eventuele schade als gevolg van hoogwater voor eigen rekening is. Er wordt onderscheid gemaakt in drie regimes: het stroomvoerend regime, het waterbergend regime en het Wbr art. 2a-gebied regime. Voor het stroomvoerend regime geldt dat er uitsluitend gebouwd mag worden ten behoeve van riviergebonden

activiteiten via het zogenaamde “ja, mits”-regime. Verder zijn enkele niet-riviergebonden activiteiten onder voorwaarden toegestaan onder een zogenaamde “nee, tenzij”-toets. Voor zowel de riviergebonden als de niet-riviergebonden activiteiten geldt dat bepaalde ingrepen alleen zijn toegestaan mits daar duurzame compensatie tegen over staat. Tevens worden aan de activiteiten eisen gesteld vanuit de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) in combinatie met de benodigde Wbr-vergunning. Binnen de gebieden met een bergend regime zijn, onder algemene voorwaarden die ook voor het stroomvoerend rivierbed gelden, activiteiten mogelijk. Ook hier worden aan de activiteiten eisen gesteld vanuit de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) in combinatie met de benodigde Wbr-vergunning. De artikel 2a Wbr-gebieden tenslotte spelen feitelijk geen rol voor het realiseren van de doelstellingen van de Beleidsregels. De gebieden vallen dan ook niet onder het toepassingsbeleid van de Beleidsregels grote rivieren.



Ze blijven wel onderdeel van het rivierbed hetgeen betekent dat sommige gebieden bij hoogwatersituaties wel onder water kunnen komen te staan. Bouwen in deze, in het rivierbed gelegen Wbr art. 2a- gebieden geschiedt, net als elders in het rivierbed, op eigen risico. Het Rijk is hier niet aansprakelijk voor eventuele schade.

De Beleidsregels grote rivieren geldt voor alle grote rivieren en is bedoeld om plannen en projecten in de uiterwaarden te beoordelen. Met het in werking treden van deze Beleidsregels grote rivieren is Beleidslijn Ruimte voor de Rivier vervallen.

2.2 PROVINCIAAL BELEID

2.2.1 PROVINCIAAL OMGEVINGSPLAN LIMBURG (POL) 2006

Algemeen

Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2006, vastgesteld door Provinciale Staten 2006 is een plan dat verschillende bestaande plannen voor de fysieke omgeving op de beleidsterreinen milieu, water, ruimte, mobiliteit, cultuur, welzijn en economie integreert. Het POL is door de provincie Limburg opgesteld in samenspraak met externe partners als gemeenten, waterschappen, werkgevers- en werknemersorganisaties. Dit plan is het beleidskader voor de toekomstige ontwikkeling van Limburg. Om tot een kwaliteitsregio Limburg te komen moet worden behouden wat goed is en worden ontwikkeld wat nodig is.

Het is een beleidsnota op hoofdlijnen waarbij (delen van) de eerdere POL-herzieningen van het POL 2001 hun geldigheid behouden. De volgende perspectieven in projectiegebied zijn te onderscheiden:

P1 Ecologische hoofdstructuur

De ecologische hoofdstructuur omvat bestaande bos- en natuurgebieden, te ontwikkelen nieuwe natuur- en beheersgebieden, ecologisch water (Maasplassen) en beken met een specifiek ecologische functie (SEF beken). Het gaat in alle gevallen om gebieden van nationale of Europese betekenis. De EHS maakt onderdeel uit van de Ruimtelijke hoofdstructuur volgens de Nota ruimte. Binnen de EHS komen hier en daar op bestemmingsplanniveau andere bestemmingen en functies voor zoals bijvoorbeeld infrastructuur, landbouwgronden, woningen, toeristische voorzieningen of militaire terreinen. Het provinciaal beleid voor de EHS is gericht op het beschermen en realiseren van een samenhangende en robuuste structuur van grotere natuur- en bosgebieden en de verbindingen daartussen (inclusief de Robuuste verbinding Schinveld-Mook).

POL 2006



Voor ontwikkelingen die de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden aantasten of de nagestreefde natuurontwikkeling belemmeren geldt het nee, tenzij regime. Als dergelijke ontwikkelingen toch toegestaan worden, moet compensatie plaatsvinden. Onder strikte condities kunnen voor knelpuntsituaties oplossingen gecreëerd worden, mits dit tevens leidt tot een versterking van de ecologische structuur.

In zgn. 'nieuwe natuurgebieden' is geen uitbreiding en nieuwvestiging van grondgebonden landbouw mogelijk. Binnen zgn. 'beheersgebieden' is uitbreiding van de grondgebonden landbouw mogelijk indien het een extensief rundveehouderijbedrijf betreft dat bijdraagt aan de natuurbeheerstaak in deze gebieden.

P2 Provinciale Ontwikkelingszone groen

De POG vormt samen met de EHS de ecologische structuur in Limburg. Anders dan de EHS omvat de POG vooral landbouwgebieden. Binnen de POG geldt een ontwikkelingsgerichte basisbescherming. Behoud en ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden zijn richtinggevend voor ontwikkelingen in de POG. Ook van belang zijn het in stand houden van een goede toeristisch-recreatieve structuur en een op het landschap georiënteerde landbouw. Het bebouwingsarme karakter blijft gehandhaafd. De POG moet een buffer vormen voor de EHS. Binnen de POG wordt zorggedragen voor het vasthouden en bergen van water in de beekdalen, in combinatie met ecologisch herstel van de SEF-beken,



waterconservering ten behoeve van grondwaterafhankelijke natuurgebieden en het voorkomen van erosie.

P8 Stedelijke ontwikkelingszone

P8 omvat landbouwgebieden tussen het bestaand stedelijk gebied en de grens stedelijke dynamiek rondom iedere stadsregio. Deze zones bieden allereerst plaats aan mensgerichte natuur zoals stadsparken, multifunctioneel bos, openlucht recreatie en sportcomplexen. Deze functies zijn belangrijk voor het welzijn van de bewoners en vangen een deel van de stedelijke recreatiedruk op. Deze gebieden kunnen ook ruimte bieden aan stadsuitbreiding in de vorm van nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen, kantoorlocaties en winkelgebieden. Dergelijke uitbreidingen zijn pas aan de orde als onderbouwd kan worden dat herstructurering van het bestaande gebied, inbreiding of revitalisering geen oplossing kan bieden. Als er nieuwe rode ontwikkelingen in stedelijke ontwikkelingszones nodig zijn, dan dienen deze bij voorkeur aansluitend aan de bestaande stedelijke bebouwing gerealiseerd te worden. Met het oog op bereikbaarheid komen daar voor werklocaties en winkelgebieden vooral plekken nabij stadsentrees, verkeers- en openbaar vervoerknooppunten en aansluitingen op transportassen in aanmerking. Gemeenten kunnen bij ontwikkelingen in de stedelijke ontwikkelingszones saldobenaderingen vergelijkbaar met VORM toepassen, d.w.z. nieuw rood gaat gepaard met extra groen binnen deze ontwikkelingszones of nabij de stadsregio.

2.3 REGIONAAL BELEID

Stadsregio Roermond

De stadsregio Roermond bestaat uit de gemeenten Roermond, Maasbracht en Echt-Susteren, voor zover gelegen tussen de Maas (en de kanalen) aan de westzijde en de A73/A2 aan de oostzijde. Ook een klein gedeelte van de gemeente Roerdalen valt binnen deze regio. Tussen de oude rijksweg, de spoorlijn en de Maas ligt een min of meer verstedelijkte zone. De kernen Herten, Merum, Linne en Maasbracht zijn al deels aan elkaar gegroeid. Door de aanleg van de A73 en de ontwikkeling van het bedrijventerrein St. Joost tussen Echt en Maasbracht wordt het verstedelijkte karakter van deze zone nog versterkt. De centrumstad Roermond maakt deel uit van het nog in ontwikkeling zijnde stedelijke netwerk Noord- en Midden-Limburg. Roermond vervult een centrale functie voor wonen, werken, cultuur en voorzieningen. Deze functie moet versterkt worden. Binnen de regio is tussen gemeenten onderling wel uitwisseling van stedelijke functies mogelijk, maar deze dient zorgvuldig te worden afgestemd. Deze afstemming vindt plaats in de Regionale Woonvisie 2006-2009.

2.4 GEMEENTELIJK BELEID

2.4.1 STRUCTUURVISIE ROERMOND

De gemeente Roermond heeft in 2002 een Structuurvisie voor de gemeente opgesteld. Deze Structuurvisie bevat een visie voor het gehele grondgebied van de gemeente voor de komende 10 jaar en een doorkijk naar de langere termijn. De visie vormt het ruimtelijke

integratiekader voor sectorale ontwikkelingen en visies. De belangrijkste uitgangspunten vanuit deze Structuurvisie voor het voorliggende plangebied zijn:

- nieuwe ontwikkelingen dienen aan te sluiten op bestaand stedelijk gebied;
- het tracé van de nog aan te leggen A73 vormt de definitieve begrenzing van het stedelijk gebied van Roermond;
- het stationsgebied is de belangrijkste vestigingsplaats voor kantoren; daarnaast is de strook tussen de oude rijksweg en het spoor aan de zuidkant van Roermond (deels onderdeel van het onderhavige plangebied) aangeduid als zoeklocatie voor bedrijven, kantoren en recreatie;
- Roermond kent onder meer een tekort aan bedrijventerreinen in het segment “bedrijvenpark”; de locaties Solvay-Zuid en Maastrichterweg (deels onderdeel van het onderhavige plangebied) zijn de meest geschikte locaties om de tekorten in dit segment op te vangen;
- tussen Solvay en de kern Linne is uitbreiding van het bedrijventerrein afhankelijk van de ter plekke te realiseren ecologische verbindingszone c.q. bufferzone;
- afronden van het bestaande bedrijventerrein ten noorden van Solvay;
- aanleg van een ecologische verbindingszone/ bufferzone ten zuiden van Solvay;
- onderzoek naar het realiseren van een voorstadhalte;
- onderzoek naar een (recreatieve) langzaam verkeersverbinding langs de Oolderplas en Maas tussen Oolderveste en Linne.

Op de nevenstaande kaart uit de Structuurvisie is de schets voor de omgeving van Solvay weergegeven. Bij de in het voorliggende bestemmingsplan beschreven ontwikkelingen is de Structuurvisie mede als uitgangspunt genomen.



2.5

NATUURVISIE ROERMOND-WEST

In de Natuurvisie Roermond-West (d.d. 18 juli 2003, kenmerk 110502/ZF3/3G9/200089) worden knelpunten en kansen aangewezen voor de bescherming en/of ontwikkeling van natuurwaarden in Roermond-West. De Natuurvisie betreft een uitwerking van de ecologische aspecten van de ruimtelijke Structuurvisie voor Roermond. Er is daarbij rekening gehouden met diverse ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder de aanleg van de Rijksweg A73-Zuid, de herinrichting van het bedrijventerrein Solvay en de aanleg van de ecologische verbindingszone Maasdal-Linnerheide.

De laatste ontwikkeling betreft de realisering van een goed werkende ecologische verbindingszone tussen het oostelijk buitengebied van de gemeente Roermond, de aangrenzende gemeente Ambt Montfort en het Maasdal. De ecologische verbindingszone Maasdal-Linnerheide moet met name voor grote grazers, reewild en kleine zoogdieren uitstekende migratiemogelijkheden bieden tussen het Roerdal en het Maasdal, als onderdeel

el van een groter netwerk Meinweg-Weeterbossen-Bergerheide (bij Eindhoven). Het gebied bestaat momenteel voor een belangrijk deel uit akkers met verspreid liggende bosjes. Om invulling te geven aan de verbindingfunctie wordt het gebied voorzien van houtsingels en kruidenrijke bermen langs de bestaande perceelsgrenzen. Aanvullend worden in het gebied enkele bosjes aangeplant.

2.5.1 GROENSTRUCTUURPLAN ROERMOND

De Gemeente Roermond heeft in juni 2006 het Groenstructuurplan Roermond vastgesteld. In het plan wordt een visie gegeven op de “groene waarden” zoals deze op samenhangende wijze en in functie tot het omringende stedelijke en landelijke gebied worden vormgegeven. Dit alles voor een langere termijn van zo’n 15 a 20 jaar. Door gewenste structuren te kennen, kunnen gefundeerde beslissingen worden genomen.

Groenstructuurplan



-  Ecologische verbindingszone.
-  Bedrijventerrein en groene dooradering.
-  Langzaamverkeersroute.

Voor het onderhavig bestemmingsplan is hierboven een uitsnede van het Groenstructuurplan weergegeven. Voor het plangebied geldt dat met name een aantal verbindingroutes gewenst zijn. Het betreft hier de langzaamverkeersroute vanuit de wijken Musschenberg en Molenveld die aansluit op de verbindingroute die via de Schepersweg naar het buitengebied loopt. Ten zuiden van de sportvelden is een aanvullende groenstructuur gewenst. Voor de zone tussen de Rijksweg en het spoor is bijzondere aandacht gewenst voor een openbare groene dooradering voor de daar te vestigen bedrijvigheid. Met name dwarsgerichte structuren die voeling hebben met het achter liggende landelijke gebied en het naar binnengelegen stedelijke gebied zijn daarbij belangrijk.

2.5.2 VIGERENDE BESTEMMINGSPLANNEN

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is momenteel planologisch/juridisch geregeld in 7 vigerende bestemmingsplannen. De plannen worden hierna kort toegelicht.

Bestemmingsplan “Natronchemie” (vml. gemeente Herten)

Het bestemmingsplan Natronchemie van de voormalige gemeente Herten (door de raad vastgesteld op 1 april 1986 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg op 14 april 1987) is van toepassing op het Solvay-terrein (destijds Natron-Chemie) en is hoofdzakelijk bestemd voor “Industrie”. In deze bestemming is de chloorfabriek gesitueerd, die inmiddels is beëindigd (door de raad van de gemeente Roermond is op 20 mei 2003 een voorbereidingsbesluit genomen om het vigerende bestemmingsplan te wijzigen, om de

vestiging van nieuwe bedrijven in deze milieucategorie (in casus categorie 6) tegen te kunnen houden in afwachting van het nieuwe bestemmingsplan).

Bestemmingsplan “Buitengebied” (vml. gemeente Herten)

Het bestemmingsplan Buitengebied van de voormalige gemeente Herten (door de raad vastgesteld op 26 maart 1990 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg op 30 oktober 1990) is onder meer van toepassing op een deel van het gebied tussen de oude rijksweg en de spoorlijn Sittard-Roermond (bestemd als “Agrarische doeleinden, gebied met landschappelijke waarden A1”) en op het gebied ten noorden van het Solvay-terrein (hoofdzakelijk bestemd als “Bedrijven B (2-3)” en “Bedrijven B(2)”). Dit bestemmingsplan is inmiddels tweemaal herzien. Het gaat daarbij om een bestemmingswijziging van een parkeerplaats in een bedrijfsbestemming en om een tekstuele wijziging in de voorschriften aangaande de afstand van woningen tot bedrijven. Met deze herzieningen is, waar nodig, rekening gehouden bij het opstellen van de voorschriften behorend bij het voorliggende bestemmingsplan.

Bestemmingsplan “Buitengebied” (vml. gemeente Linne)

Het bestemmingsplan Buitengebied van de voormalige gemeente Linne (door de raad vastgesteld op 4 november 1980 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg op 15 december 1981) is van toepassing op het zuidelijke gedeelte van de gronden van het plangebied voor het bestemmingsplan Zuidelijke Stadsrand. Deze gronden zijn in dit plan hoofdzakelijk bestemd voor “Industrie” in drie klassen. Ook hier is sprake van een zonering van het bedrijventerrein. Het gebied tussen de spoorlijn Sittard-Roermond en de oude rijksweg is bestemd als “agrarisch gebied”. Dit bestemmingsplan is inmiddels zes maal herzien. Steeds ging het daarbij om relatief kleine aanpassingen aan plangrenzen of tekstuele aanpassingen aan voorschriften. Met deze herzieningen is, waar nodig, rekening gehouden bij het opstellen van de voorschriften behorend bij het voorliggende bestemmingsplan.

Bestemmingsplan “Buitengebied Roerdal”

Het bestemmingsplan Buitengebied Roerdal (door de raad vastgesteld op 29 april 1999 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg op 16 november 1999) is van toepassing op een klein gedeelte van de noordelijke de gronden van het plangebied voor het bestemmingsplan Zuidelijke Stadsrand. Deze gronden zijn voornamelijk bestemd als “Agrarisch gebied”, waarbinnen een bestemming “Agrarisch bouwblok” ligt. Verder komen er een woonbestemming en de bestemming “Spoorlijn” voor.

Bestemmingsplan Tramweg

Het bestemmingsplan Tramweg vastgesteld 25-10-1979 door de voormalige gemeente Herten en bij Kroonbesluit gedeeltelijk goedgekeurd op 16-02-1984 regelt de toen bestaande functies in het gebied waarin, behalve wonen, enkele bedrijven en horeca voorkomen.

Bestemmingsplan Rijksweg 73-zuid

Het bestemmingsplan Rijksweg 73-zuid vastgesteld 27 maart 2003 en goedgekeurd 15 juli 2003 regelt de aanleg van de A73. De opbouw van het bestemmingsplan is zodanig dat behalve de bestemmingen verkeersdoeleinden die de aanleg van de A 73 en de aansluitingspunten mogelijk maken voor het overige alle bestemmingen en de bijbehorende voorschriften uit de toen vigerende bestemmingsplannen onverkort zijn overgenomen.

Bestemmingsplan Prostitutie.

Met het oog op de per 1 oktober 2000 in werking getreden wijziging van het Wetboek van Strafrecht op het punt van de (afschaffing van) het bordeelverbod is een gemeentelijk



prostitutiebeleid ontwikkeld. Op de vijf op dat moment bestaande locaties in Roermond mag exploitatie van prostitutiebedrijven plaatsvinden. In dat beleid is het maximum voor Roermond tevens op vijf bedrijven gesteld. Aanleiding tot deze aanwijzing was het feit, dat deze bedrijven al jarenlang bestaan en er vanwege de plaatselijke ligging geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat heeft plaats gevonden. Naast een uitwerking van dit beleid in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is ook een juridische regelgeving in bestemmingsplannen nodig, waarmee deze bestemmingsplannen een regulerings- en handhavinginstrument vormen. Regulering betekent, dat alleen op de vijf aangewezen locaties prostitutiebedrijven mogen worden geëxploiteerd en op geen andere locatie in onze gemeente. Handhaving betekent, dat mede op basis van het bestemmingsplan kan worden opgetreden tegen ontwikkelingen buiten de aangewezen locaties. Een en ander heeft geleid tot een bestemmingsplan dat in 2001 is vastgesteld. In het plangebied zijn vier van deze bedrijven gelegen die alle positief bestemd zijn.

Resumé

Resumerend kan worden gesteld dat het plangebied voor het huidige bestemmingsplan Zuidelijke Stadsrand in de 7 vigerende bestemmingsplannen voornamelijk is bestemd voor bedrijven- of industrieterrein en voor agrarisch gebied. In ieder plan is sprake van een inwaartse zonering van het bedrijven- c.q. industrieterrein. Gelet op de veranderingen die in de tussenliggende tijd hebben plaatsgevonden (onder meer het beëindigen van de chloorproductie door Solvay) en de op handen zijnde nieuwe ontwikkelingen in het gebied heeft de gemeente Roermond besloten voor het gebied een nieuw bestemmingsplan op te stellen.



HOOFDSTUK

3

Uitgangspunten en randvoorwaarden

3.1 ANALYSE VAN HET PLANGEBIED

Een groot deel van het plangebied bestaat momenteel uit agrarische gronden. Dit zijn met name de gronden tussen de Rijksweg en het spoor. Daarnaast is het gebied voor een groot deel ingevuld met bedrijventerreinen. De strook langs de Rijksweg kent een zeer diverse invulling. Er komt een enigszins geclusterde woonbebouwing voor, afgewisseld met kleinschalige bedrijvigheid en agrarische doeleinden. Ten zuiden van de Schepersweg is het Solvay-terrein gelegen. Ten noorden hiervan is een bedrijventerrein gerealiseerd. Hier hebben zich diverse bedrijven gevestigd (waaronder enkele garagebedrijven, techniekbedrijven, interieur- en meubelzaken, een transportbedrijf en ook een aantal kantoorfuncties). Ten noorden van dit bedrijventerrein is nog een bergbassin gelegen. Voor een uitgebreide analyse van het gebied wordt verwezen naar hoofdstuk 4 waar ten behoeve van de planbeschrijving en visievorming de verschillende deelgebieden verder worden omschreven.

3.1.1 BODEMKWALITEIT

Algemeen

Voor de gemeente Roermond zijn een Bodemkwaliteitskaart en een Bodembeheerplan opgesteld en vastgesteld bij besluit van burgemeester en wethouders van 25 januari 2005 en geactualiseerd op 11 juli 2006. Deze documenten hebben betrekking op het stedelijke gebied, waar sprake is van een diffuse bodemverontreiniging. De bodemkwaliteit in het stedelijke gebied van Roermond wordt met name gekenmerkt door het verspreid voorkomen van diffuse verontreinigingen met zware metalen en PAK.

Bij de voorbereiding en uitvoering van ruimtelijke ontwikkelingen vormt het Bodembeheerplan het toetsingskader voor de bodemkwaliteit binnen het gebied. Behalve de ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor bouwvergunningen en/of bestemmingsplanwijzigingen noodzakelijk zijn, geldt dit eveneens voor het eventueel saneren overeenkomstig de Wet bodembescherming, evenals voor het hergebruik van licht verontreinigde grond als bodem.

Plangebied 'Zuidelijke Stadsrand'

Het plangebied ligt binnen de zone "Overig" zoals aangegeven in het Bodembeheerplan van de gemeente Roermond.

De gebiedseigen kwaliteit wordt uitgedrukt in achtergrondgrenswaarden van enkele stoffen die kenmerkend zijn voor het gebied. Voor de zone waarin het plangebied is gelegen, zijn in de bijlage van het bodembeheerplan de achtergrondgrenswaarden vermeld. De kwaliteit van de bodem binnen het plangebied is in diverse rapporten beschreven. Deze onderzoeken tonen in zijn algemeenheid aan dat sprake is van lichte bodemverontreiniging, die, met uitzondering van de hierna te noemen verdachte locaties binnen het plangebied, in eerste aanzet geen belemmeringen vormen voor de bestaande en de beoogde bestemming. Met betrekking tot de grondwaterkwaliteit kan worden gesteld dat op basis van de thans bekende onderzoeksresultaten met uitzondering van de hierna te noemen verdachte locaties binnen het plangebied geen sprake is van eventuele belemmeringen voor de bestaande en de beoogde bestemming.

Visie Provincie inzake de bodemkwaliteit in het plangebied.

Door de Provincie Limburg is een toets uitgevoerd op de bodemparagraaf uit het Voorontwerp-BP. Uit deze toets blijkt het volgende:

1. Vóór de vaststelling van het bestemmingsplan dient een bodemonderzoek uitgevoerd te worden op de volgende locaties:
 - percelen die een gewijzigde bestemming krijgen;
 - percelen waarvan de bestemming niet wijzigt maar waar deze nog niet is gerealiseerd;
2. Alle bekende onderzoeksgegevens en de onderzoeksrapporten moeten in de bijlage van het bestemmingsplan worden opgenomen.
3. Van de locatie waar sprake is van een saneringsverplichting dient vóór de vaststelling van het bestemmingsplan een SP te zijn opgesteld, waarover ambtelijk overeenstemming is.
4. Voor de niet ernstige gevallen van bodemverontreiniging moeten de te nemen maatregelen, inclusief een kostenraming zijn opgesteld vóór de vaststelling van het bestemmingsplan.

Onderzoek

In het rapport 'Verkenkend en aanvullend bodemonderzoek; Plangebied: Zuidelijke Stadsrandzone te Roermond', d.d. 19 september 2007 projectnummer 238307, Grontmij Nederland BV, is een overzicht opgenomen van de bestaande gegevens en onderzoeken in het plangebied en de daaruit te trekken conclusies en heeft voor de locaties waarvoor nadere gegevens ontbraken een aanvullend onderzoek plaats gevonden. Het onderzoek is als bijlage opgenomen. In eerste instantie is een Vooronderzoek uitgevoerd waarin gegevens

zijn verzameld ter bepaling van de onderzoeksstrategie. Op basis hiervan is de onderzoekslocatie onderverdeeld in verdachte of onverdachte deellocaties. Voor de onverdachte deellocaties is de strategie ONV-GR gehanteerd. De boringen zijn evenredig verdeeld over het te onderzoeken oppervlak. De monsters zijn volgens het standaard analysepakket onderzocht. Voor de verdachte deellocaties is de onderzoeksstrategie aangepast aan de voorinformatie. Dit houdt in dat de deellocaties 1000, 2000, 3000 en 4000 zijn onderscheiden.

Verdachte locaties



Die zijn nader onderzocht ten behoeve van inkadering van de omvang van de al bekende verontreiniging. Ook het analysepakket is aangepast aan de te verwachten verontreinigingsituatie.

Resultaten.

Onverdachte deellocaties:

De onverdachte deellocaties kennen plaatselijk lichte verontreinigingen met enkele zware metalen of PAK of PER. Getoetst aan de uitgangspunten van het Bodembeheerplan Roermond ligt in één mengmonster het gehalte aan nikkel marginaal hoger dan de achtergrondgrenswaarde voor deze parameter. Alle verhoogde gehalten voldoen echter aan de bodemkwaliteitsdoelstelling voor de toekomstige functie. Hier is geen vervolgonderzoek of ontgraving noodzakelijk.

Verdachte deellocaties:

De verontreinigingskernen 1000, 2000, 3000 en 4000 zijn ingekaderd.

De vastgestelde kwaliteit voldoet niet aan het toekomstige bodemgebruik zodat ontgraving noodzakelijk is.

In één overzicht zijn de resultaten als volgt aan te geven

Deellocatie	Verontreiniging	Omvang sterke verontreiniging	Geraamde kosten	Opmerking
1000	Kwik, zink	920 m3	€ 89.000	Wbb-geval Solvay
2000	Kwik	-	-	Wbb-geval Solvay
3000	Kwik, PAK	875 m3	€ 88.000	Wbb-geval Solvay
4000	Kwik, PCB, HCH, PAK	810 m3	€ 81.000	Wbb-geval Solvay
Wegbermen wegvak H	PAK, Pb		€ 16.000	Wbb-geval
Totaal geraamde kosten			€ 274.000	

De vier kernen zijn niet meer gelegen op het huidige terrein van Solvay maar wel op het voormalige terrein van Solvay en maken deel uit van 'het geval Solvay' waarvoor op 2 september 2003 een beschikking is genomen door de Provincie in het kader van de Wet bodembescherming (hierna Wbb). Uit het onderzoek van Grontmij BV volgt dat voor drie kernen een verontreiniging is aangetroffen met gehalten boven de interventiewaarde. Hierdoor wordt ook niet voldaan aan de kwaliteitsdoelstelling BGWII ten behoeve van het toekomstige bodemgebruik.

Locatie 2000 kent 'slechts' lichte verontreinigingen met kwik, die tevens voldoen aan voornoemde kwaliteitsdoelstelling zodat ontgraving niet noodzakelijk is.

Bestaande gevallen van ernstige bodemverontreiniging binnen het plangebied.

Binnen het plan gebied komt een aantal gevallen van ernstige bodemverontreiniging voor, zoals bedoeld in de Wbb. Hier heeft in het kader van de planontwikkeling Zuidelijke Stadsrandzone geen verder onderzoek plaatsgehad. Dit omdat er al een beschikking ligt



inzake ernst en urgentie, en eventuele ruimtelijke ontwikkelingen, in relatie met de Wbb, autonoom kunnen worden uitgevoerd. Het betreft de volgende locaties waarvoor op grond van de Wet bodembescherming een saneringsplan is opgesteld en waar (deel) saneringen hebben plaatsgehad of nog worden uitgevoerd:

- Kenmerk LI095700026, Schepersweg 1 (Solvay-locatie): raamsaneringsplan is opgesteld in 2002. Op de locatie zijn inmiddels enkele deellocaties gesaneerd. Bij grondverzet of realisatie van nieuwbouw zal naar verwachting sanering noodzakelijk zijn. In dat geval dient een deelsaneringsplan opgesteld te worden en dient de Wbb-procedure doorlopen te worden.
- Kenmerk LI095700325, schakelstation Schepersweg 1A; voor deze locatie geldt niet dat er sprake is van een autonome situatie aangezien dit geval van ernstige bodemverontreiniging zich binnen het plangebied bevindt, waar mogelijk ook ontwikkeling plaats zal hebben:
- Kenmerk LI090200245, wegbermen wegvak H aanleg Rijksweg 73: sanering wegbermen op 3 locaties in Roermond tussen de huidige Rijksweg en toekomstige Rijksweg 73. Daar waar ontgraven werd i.v.m. aanleg R73 is de bodem gesaneerd. Er is sprake van een restverontreiniging nabij de Bovenste Boordweg, die sterk, doch niet urgent is.

Locaties waar uitsluitend een Vooronderzoek is uitgevoerd (geen fysiek bodemonderzoek).

Op enkele locaties is uitsluitend een Vooronderzoek uitgevoerd, onder meer omdat er ter plaatse in het kader van het voorliggende bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid geldt. Het betreft de locaties:

- Omgeving Leropperweg 2
- Omgeving Maastrichterweg 127-131

Uit deze Vooronderzoeken blijkt dat er geen bodemverontreiniging wordt verwacht, echter een terreininspectie is niet uitgevoerd vanwege het ontbreken van de toestemming van de gebruiker. Voor een toekomstige ontwikkeling van deze locatie zal alsnog een bodemonderzoek noodzakelijk zijn. Opgemerkt moet worden dat ook voor de omgeving Gerbergaweg 2 een wijzigingsbevoegdheid ligt, echter hier zijn reeds onderzoeksgegevens bekend, deze zijn opgenomen in het rapport.

Conclusie

De rapportage van het uitgevoerde onderzoek wordt als bijlage toegevoegd aan het voorliggende bestemmingsplan. In dit rapport zijn tevens gegevens opgenomen van de al uitgevoerde onderzoeken. Voor de deellocaties 1000, 3000 en 4000 zal een procedure ingevolge Wbb noodzakelijk zijn. Deze deellocaties vallen in de contour van het geval Solvay waarvoor in het kader van de Wbb een beschikking is genomen door de Provincie op 2 september 2003. In overeenstemming met deze beschikking dient voor deze deellocaties een deelsaneringsplan opgesteld te worden. Inmiddels heeft met de projectleider van de provincie een vooroverleg plaatsgevonden aan de hand van alle onderzoeksresultaten. Er is ambtelijke goedkeuring voor de wijze waarop de verontreinigde locaties worden aangepakt. Bij de ontwikkeling van de locaties worden de procedures Wbb opgestart, waarbij de verwachting is dat gebruik kan worden gemaakt van een BUS-melding. Saneringsplicht ligt bij de Solvay. Voor het geval 'wegbermen wegvak H' aan de Bovenste Boordweg kan worden aangegeven dat een sanering afhankelijk is van het te verrichten grondwerk ter plaatse van deze verontreiniging. Bij een voorgenomen herinrichting van deze weg is de verwachting dat gebruik kan worden gemaakt van een BUS- melding en is het doorlopen



van een Wbb-procedure niet noodzakelijk. Hierbij kan tevens verwezen worden naar het SP dat door RWS is opgesteld. Voor de verdachte deellocaties is een overzicht opgenomen van de geschatte kosten. Ook hier wordt weer gewezen op een mogelijke overeenkomst met REO Midden Limburg BV.

Infiltratie van hemelwater.

Bekend wordt verondersteld dat infiltratie van hemelwater (waaraan geen verontreiniging is toegevoegd) op een locatie plaats heeft waar zich geen bodemverontreiniging voor doet. Dit om verspreiding van de verontreiniging te voorkomen. Bij het aanleggen van een gemeenschappelijke infiltratievoorziening ten behoeve van een groot aantal afzonderlijke percelen kan het Lozingenbesluit Bodembescherming van toepassing zijn.

3.1.2

LUCHTKWALITEIT

Algemeen

Luchtverontreinigende stoffen kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid. Ook ecosystemen kunnen worden aangetast. Om te bepalen welke concentraties acceptabel zijn, is op 5 augustus 2005 het (herziene) Besluit Luchtkwaliteit in werking getreden, op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) vervangen door De 'Wet luchtkwaliteit'. Wet en besluit zijn een gevolg van de EU-kaderrichtlijn luchtkwaliteit en de daarbij behorende 1ste en 2de EU-dochterrichtlijn in de Nederlandse wetgeving. De Wet Luchtkwaliteit stelt eisen aan een 6-tal luchtverontreinigende stoffen. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) de maatgevende stoffen.

Overschrijdingen door andere stoffen zoals zwaveldioxide (SO₂), koolmonoxide (CO) en lood (BAP) doen zich hier nauwelijks voor. Stikstofdioxide komt vrij bij de verbranding van fossiele brandstoffen. De belangrijkste bron is het gemotoriseerde verkeer. Secundaire bronnen zijn de industrie, de landbouw en de huishoudens (CV-ketel en open haard). De belangrijkste bronnen van fijn stof zijn de industrie en het verkeer maar ook ongevaarlijke stoffen die van nature aanwezig zijn zoals zeezout. Vooralsnog moet in 2010 moet overal worden voldaan aan de normen van de Wet luchtkwaliteit 2007.

Het begrip 'Niet in betekende mate' (NIBM)

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Projecten die wel 'in betekende mate' bijdragen, zijn vaak al opgenomen in het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Het NSL is erop gericht om overal de Europese grenswaarden te bewerkstelligen.

Projectsaldering

De vernieuwde ministeriële regeling 'Projectsaldering luchtkwaliteit 2007' is op 15 november 2007 in werking getreden. De regeling werkt de regels voor saldering uit de 'Wet luchtkwaliteit' uit. In de tijd tot inwerkingtreding van het NSL kan een project doorgang vinden als:

- door het nemen van onlosmakelijk met het project verbonden maatregelen, de luchtkwaliteit verbetert, of
- de luchtkwaliteit niet in betekende mate (NIBM) verslechtert, of



- projectsaldering wordt toegepast.

Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren die:

- in betekenende mate (IBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging en
- zorgen voor overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide en
- niet in NSL zijn opgenomen.

Overheden moeten de maatregelen die de luchtkwaliteit in het grotere gebied per saldo verbeteren, zo veel mogelijk tegelijkertijd met dit project realiseren. De regeling stelt eisen aan overheden om ruimtelijk besluiten goed te onderbouwen en te motiveren. Ook moeten zij rekening houden met andere aspecten zoals blootstelling en goede ruimtelijk ordening. In opdracht van de gemeente Roermond heeft ARCADIS B.V. in januari 2008 een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit in het gebied. Het onderzoek is als separate bijlage toegevoegd. De conclusie van het onderzoek is dat de jaargemiddelden ter hoogte van het plangebied voor het jaar 2010 niet worden overschreden. Ook vindt er geen overschrijding plaats van het aantal maal dat de 24-uursgemiddelde concentratie hoger mag zijn dan de grenswaarde voor PM₁₀ (fijn stof) voor het toetsingsjaar 2010. Ook het aantal overschrijdingsdagen is niet meer dan het aantal toegestane dagen.

3.1.3

EXTERNE VEILIGHEID

Algemeen

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als vuurwerk, LPG en munitie over weg, water, spoor en door buisleidingen. Ook de risico's die zijn verbonden aan het gebruik van luchthavens vallen onder externe veiligheid.

Productie, vervoer en opslag van gevaarlijke stoffen leveren risico's op voor mens en milieu, zeker in een dichtbevolkt land als Nederland. Die veiligheidsrisico's zijn nooit helemaal weg te nemen. Nederland helemaal veilig maken, is niet te betalen en praktisch niet haalbaar. Daarom maakt de overheid steeds een afweging tussen veiligheid, haalbaarheid en kosten. Daarbij wil de overheid er alles aan doen om de risico's zoveel mogelijk te beperken. Dat betekent dat bij ruimtelijke ontwikkelingen een afweging moet worden gemaakt waarbij ook het aspect externe veiligheid moet worden betrokken.

Door ARCADIS is in juli 2007 een onderzoek verricht naar externe veiligheid voor de onderhavige locatie. De verantwoordingsplicht voor het groepsrisico is doorlopen. Deze verantwoordingsplicht bestaat uit de volgende stappen:

- vaststellen van de risico's van de huidige situatie;
- vaststellen van de risico's na realisatie van de nieuwe plannen;
- ruimtelijke onderbouwing van het plan;
- maatregelen ter beperking van de risico's;
- mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

Risico's van de huidige situatie

In de huidige situatie worden de risico's veroorzaakt door

- de N271
- het spoor, Roermond-Sittard
- Solvay
- de hogedrukaardgasleidingen
- LPG-tankstation



Met uitzondering van Solvay hebben deze risicobronnen geen 10^{-6} PR contour voor het plaatsgebonden risico. Solvay kent wel een 10^{-6} contour, maar deze ligt binnen de terreingrens van het bedrijf. In de huidige situatie is er voor alle risicobronnen een laag of geen groepsrisico. Dit komt omdat het gebied nu ruim opgezet is, waarbij in de omgeving van de risicobronnen geen grote concentraties personen aanwezig zijn.

Risico's na realisatie van de nieuwe plannen

In de situatie van het nieuwe bestemmingsplan zijn de volgende risicobronnen aanwezig:

- de weg N271
- de weg A73
- het spoor
- Solvay
- de hogedrukaardgasleidingen
- LPG-tankstation

N271/A73

De N271 krijgt in de toekomst een lager risico, omdat het vervoer van gevaarlijke stoffen zich zal verplaatsen naar de A73. Over de N271 zal met name bestemmingsverkeer rijden. De verwachting is dat de intensiteit van het verkeer dermate laag is, dat de risico's gelijk blijven of dalen. De A73 ligt buiten het plangebied en wordt tevens door een spoor gescheiden van de bebouwing. Deze is op 200 meter of meer gelegen. Deze twee risicobronnen zijn in de verantwoording niet verder beschouwd.

Spoortraject Roermond-Sittard

Als gevolg van de geprojecteerde bestemmingen neemt het groepsrisico fors toe, van nagenoeg niets, naar een factor 10 onder de oriëntatiewaarde. Dit is wel afhankelijk van de gekozen invulling van het gebied. Bij het modelleren van de bebouwing is rekening gehouden met een bebouwingsvrije afstand van 35 meter.

Solvay

De risicosituatie van Solvay als gevolg van hun bedrijfsactiviteiten blijft gelijk. Als gevolg van de ontwikkelingen in het bestemmingsplan zal het groepsrisico wel toenemen. Met een beperking van het groepsrisico wordt rekening gehouden door geen bestemmingen met hoge dichtheden te projecteren.

Gasleidingen

Voor de gasleidingen is er een zone waarbinnen geen bestemmingen gerealiseerd mogen worden. In de toekomstige situatie kan als gevolg van toename van de gebiedsklasse¹ wel een aanpassing aan de leiding moeten plaatsvinden. Omdat met de gasleidingen rekening gehouden wordt met de bebouwingsafstand wordt deze verder niet meer beschouwd in deze verantwoording.

Ruimtelijke onderbouwing van het plan

Voor de ruimtelijke onderbouwing van het plan wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van deze bestemmingsplantoelichting.

¹ Gebiedsklasse: voor gasleidingen is er een indeling in gebiedsklassen. Er worden 4 categorieën onderscheiden, waarbij de klassen 1 en 2 overeenkomen met incidentele bebouwing en bijzondere objecten categorie II. De klassen 3 en 4 komen overeen met woonwijken/flatgebouwen en bijzondere objecten van categorie I.



Maatregelen ter beperking van de risico's

Per bron wordt aangegeven welke maatregelen er in het bestemmingsplan zijn genomen ter beperking van de risico's.

Solvay

De huidige bedrijfsterreinen van Solvay en het bedrijf zelf zijn opgenomen onder de bestemming B1. De grenzen van dit gebied zijn gelijk aan de 10^{-6} contour voor het plaatsgebonden risico. Dit betekent dat Solvay of nieuwe bedrijven geen 10^{-6} contour buiten dit gebied mogen hebben. Hierop is een uitzondering gemaakt voor gronden grenzend aan de zuidkant van B1. -Het groepsrisico als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen zal toenemen, vooral als gevolg van bestemmingen die grenzen aan dit gebied. Hiervoor worden op dit moment geen extra maatregelen genomen, omdat er met name bestemmingen met een lage dichtheid gepland zijn.

LPG-tankstation

Als eerste maatregel geldt dat de doorzet van het tankstation in de vergunning opgenomen wordt, zodat de risico's in de toekomst zeker niet toenemen. Nu is uitgegaan van een maximale doorzet van $1.000 \text{ m}^3/\text{jaar}$. Verder wordt op de bestemmingsplankaart het 150 meter gebied voor het groepsrisico en de 10^{-6} contour voor het plaatsgebonden risico weergegeven en zijn beperkende voorwaarden in de voorschriften opgenomen.

Spoor

Als gevolg van de bebouwing dicht bij het spoor neemt het groepsrisico fors toe. De variant met twee kantoorblokken aan weerszijden van de aansluiting A73/N271 geeft de minste toename voor het groepsrisico en heeft tevens een minder grote impact voor het groepsrisico Solvay.

Mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid

Voor zelfredzaamheid wordt gelet op de mogelijkheden het gebied te verlaten als er zich een ongeval voordoet. Hiervoor moet in ieder geval loodrecht op de risicobron een vluchtroute aanwezig zijn. Dit speelt met name een rol bij de invulling van het gebied tussen het spoor en de N271. In dit gebied komen nagenoeg alle risicobronnen samen. De detailinvulling voor wegen is nog niet bekend, maar voor de invulling van deze verantwoordingsstap worden de relevante elementen aangegeven. Voor het spoor en de A73 is de vluchtroute richting de N271. Dit levert voor het plangebied geen problemen op. Indien er een ongeval bij Solvay is zal dit afhankelijk zijn van het type ongeval. Bij sommige ongevallen (toxische dampen) kan aanbevolen worden binnen te blijven waarbij de luchttoevoer in de gebouwen afgesloten worden. Bij een ander scenario is het in het gehele plangebied mogelijk loodrecht op het plangebied te vluchten, behalve bij het aangrenzende gebied tussen spoor en N271. Bij de verdere uitwerking van het plan moet in overleg met de brandweer gekeken worden naar vluchtroutes voor dit gebied. Deze liggen bij voorkeur parallel aan het spoor.

Voor het tankstation is het in het gehele plangebied mogelijk een vluchtweg te hebben loodrecht op het plangebied. Voor het gebied tussen de N271 en het spoor is het verlaten van het gebied, zoals ook bij Solvay, een aandachtspunt.

Hulpverlening

Voor de hulpverlening zijn er een aantal aspecten van belang:

- Bereikbaarheid
- Aanwezigheid bluswater/ opstelplaatsen



Het gebied moet bereikbaar zijn voor de hulpverleningsdiensten. Deze route is niet gelijk aan de vluchtwegen voor de mensen in het gebied. In het gebied moet voldoende bluswater aanwezig zijn en moeten er tevens voldoende opstelplaatsen zijn in het geval van een calamiteit.

Conclusie

Het bestemmingsplan zuidelijke stadsrand verhoogt met name het groepsrisico van de aanwezige risicobronnen. De maatregelen ter beperking van het groepsrisico bestaan uit:

- het beperken van de dichtheid in de omgeving van het tankstation;
- het aanwijzen van een gebied waar risicovolle bedrijven zich mogen vestigen (B1), de grens van deze bestemming wordt aangewezen als 10^{-6} contour voor het plaatsgebonden risico.
- op basis van externe veiligheid wordt voor de invulling van het gebied tussen het spoor en de N271 de voorkeur gegeven aan de variant met twee kantoorblokken aan weerszijden van de aansluiting N271/A73.

Zelfredzaamheid en hulpverlening zijn met name bij de nadere invulling van het terrein een belangrijke aandachtspunten.

Aanvullende rapportage Oranjewoud

De externe veiligheidsaspecten zijn reeds in eerder stadium door Arcadis beschouwd. De gemeente Roermond heeft Oranjewoud medio januari 2008 gevraagd, om die rapportage waar nodig te actualiseren en de verantwoordingsplicht nader uit te werken. Wanneer dan ook sprake is van verschillen tussen beide rapportages, is het laatste rapport bepalend, in concreto het rapport van Oranjewoud.

3.1.4 GELUID

Wegverkeer

Conform de Wet geluidhinder is er aan weerszijden van een weg met een voorgeschreven snelheid van 50 km/uur een zone aanwezig. De breedte van de zone wordt bepaald door de randvoorwaarden welke in art. 74 van de Wet geluidhinder worden gesteld.

Als er geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen en verpleeghuizen in de zone aanwezig zijn waarbij de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB dan is hiervoor in het verleden door gedeputeerde staten een ontheffing verleend.

Indien er in de toekomst een bestemmingsplanwijziging in de zone plaatsvindt waarbij zogenaamde geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen worden geprojecteerd dient onderzocht te worden of de geluidsbelasting (L_{den}) t.g.v. de weg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt. Is dit het geval dan dient er een hogere grenswaarde procedure doorlopen te worden zodat het college van B&W een hogere grenswaarde (tot maximaal 63 dB) kan verlenen. Hiermee geeft het college en de raad de goedkeuring om ondanks de hoge geluidsbelasting toch te mogen bouwen.

Railverkeer

Conform de Wet geluidhinder is er aan weerszijde van verscheidene door het Besluit geluidhinder aangewezen spoorwegtrajecten een zone aanwezig. De breedte van de zone is ook per spoorwegtraject aangegeven in het Besluit geluidhinder. Als er geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen en verpleeghuizen in de zone aanwezig zijn waarbij de



geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB dan is hiervoor in het verleden door gedeputeerde staten een ontheffing verleend.

Indien er een bestemmingsplanwijziging in de zone plaatsvindt waarbij zogenaamde geluidsgevoelige bestemmingen worden geprojecteerd dient onderzocht te worden of de geluidsbelasting t.g.v. het spoorwegtraject de voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden. Is dit het geval dan dient er een hogere grenswaarde procedure doorlopen te worden zodat het college van B&W een hogere grenswaarde (tot maximaal 71 dB) kan verlenen. Hiermee geeft het college van B&W de goedkeuring om ondanks de hoge geluidsbelasting toch te mogen bouwen.

Industrielawaai

Conform art. 40 van de Wet geluidhinder ligt er rond een gezoneerd industrieterrein een zone waarbuiten de geluidsbelasting ten gevolge van het industrieterrein de 50 dB(A) niet overschrijdt. Als er geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen en verpleeghuizen in de zone liggen dan is hiervoor in het verleden door gedeputeerde staten een ontheffing van 55 dB(A) verleend.

Indien er een bestemmingsplanwijziging in de zone plaatsvindt waarbij zogenaamde geluidsgevoelige bestemmingen worden geprojecteerd dient onderzocht te worden of de geluidsbelasting t.g.v. het industrieterrein de 55 dB(A) wordt overschreden. Is dit het geval dan mag hier geen geluidsgevoelige bestemming gebouwd worden. Is de geluidsbelasting lager dan 55 dB(A) dient er een hogere grenswaarde procedure doorlopen te worden zodat het college van B&W een hogere grenswaarde van 55 dB(A) kan verlenen. Hiermee geeft het college van B&W de goedkeuring om ondanks de hoge geluidsbelasting toch te mogen bouwen.

Geluid in relatie met de Wet milieubeheer

In de directe omgeving van geluidsgevoelige bestemmingen kunnen zich bedrijven bevinden die onder de Wet milieubeheer vallen. De bedrijven moeten voldoen aan de in hun vergunning gestelde geluidvoorschriften.

Het kan zijn dat als gevolg van het nieuwbouwplan hun bedrijfsvoering moet worden aangepast of dat er geluidreducerende maatregelen getroffen moeten worden.

Indien er in de directe omgeving van bedrijven geluidsgevoelige bestemmingen geprojecteerd worden dient onderzocht te worden of de bedrijven niet worden beperkt in hun bedrijfsvoering.

3.1.5

BEDRIJFSHINDER

Solvay

De gemeente Roermond wil bij het toelaten van nieuwe bedrijven teruggaan van de huidige categorie 6 (Chloorfabriek) naar categorie 5 (zijnde het huidige resterende productiegedeelte van Solvay) en categorie 4 en lager. In de loop van de tijd is steeds meer bebouwing van gevoelige bestemmingen in de nabijheid van Solvay geplaatst. Het gaat dan om woningen en kantoren. Gelet op de steeds grotere nabijheid van gevoelige bestemmingen is het niet langer maatschappelijk te verantwoorden weer hogere categorieën bedrijvigheid toe te staan. Er is bewust voor gekozen om de bestaande categorie 5 bestemming voor Solvay te handhaven. Deze bestemming is ook zoveel mogelijk afgestemd op de wensen van Solvay.

Er wordt gestreefd naar een interne milieuzonering, zodat de meest milieubelastende bedrijven het verst verwijderd zijn van de omliggende milieugevoelige bestemmingen. Bij deze sanering speelt overigens een aantal aspecten een rol, zoals het verkrijgen van subsidie

en de daarmee samenhangende verandering van bestemming van de in het zuidelijk deel het Solvay-terrein gelegen gronden (van bedrijfsdoeleinden in natuurgebied/ecologische zone).

Tankstation

Tenslotte zijn er nog enkele belemmeringen die beperkter van aard zijn. In het plangebied is een tankstation met LPG-vulpunt gelegen op de hoek Rijksweg-Schepersweg. Dit LPG-vulpunt kent een gevarencirkel van 80 meter tot gevoelige bestemmingen. Deze afstand is overigens onderhevig aan wijziging in het kader van de nieuwe wetgeving omtrent het externe veiligheidsbeleid.

Varkenswegerij

Daarnaast is er een varkenswegerij gelegen langs de Rijksweg ter hoogte van de afslag naar het Solvay-terrein (Schepersweg). Hiervan dient de milieuvergunning te worden onderzocht om te bezien in welke mate dit bedrijf een belemmering vormt voor de realisering van andere, milieugevoelige, functies.

3.2

NATUUR

Op 1 april 2002 is de Flora en faunawet in werking getreden. Deze wet biedt het juridisch kader voor de bescherming van dier- en plantensoorten. Indien in een gebied een ontwikkeling plaatsvindt, dient van tevoren een inventarisatie plaats te vinden naar de eventuele aanwezigheid van de beschermde soorten. Indien beschermde soorten op de planlocatie aanwezig zijn dient een afweging plaats te vinden met betrekking tot het tijdstip van de bouw, bijvoorbeeld na het broedseizoen. Indien het verschuiven van de planning geen effect heeft op de aanwezige beschermde soorten dient ontheffing te worden aangevraagd bij het Ministerie alvorens met de bouwwerkzaamheden kan worden gestart. Indien het echter duidelijk is dat binnen het projectgebied geen beschermde plant- of diersoorten aanwezig zijn is een veldinventarisatie niet noodzakelijk.

Door bureau Alterra research instituut voor de groene ruimte is op verzoek van de provincie Limburg een notitie opgesteld getiteld "Ecologische verbingszone Solvay: geschiktheid voor Ree en Wild zwijn" (zonder kenmerk, zonder datum). Deze notitie gaat in op de ecologische verbingszone tussen de Maas en Linnerheide, die van groot strategisch belang is voor zoogdieren, reptielen, amfibieën en insecten, aangezien het gaat om één van de twee laatste potentiële verbindingen tussen de grote bos- en natuurgebieden in het oosten van Limburg en de grote eenheden natuur aan de westkant van de Maas. De aandacht in het rapport gaat in het bijzonder uit naar:

- een aan te leggen ecoduct over de A73;
- een aan te leggen (kleinwild)tunnel van 2 m. breed en 0,8 m. hoog onder de N271;
- een bestaande tunnel onder het spoor van ca. 3 m. breed en 3 m. hoog;
- migraties over het spoor en over de N271.

Samenvattend wordt gesteld de realisatie van de EHS en de PES de natuurlijkheidgraad van het landschap van Limburg zal vergroten en daarmee naar verwachting het voorkomen van Ree en Wild zwijn zal bevorderen. Er zijn drie obstakels die de beoogde passage van wilde hoefdieren verhinderen: de A73, de spoorlijn tussen Sittard en Roermond en de N271. Het verdient aanbeveling het ecoduct te verbreden met tenminste 5 meter, tot 15 meter passagebreedte en een constructie te kiezen waarbij verbreding in de toekomst tot 30 meter tot de mogelijkheden behoort. De A73 zal moeten worden uitgerasterd met Ree- en Wild

zwijnerend raster. De N271 hoeft niet te worden uitgerasterd, als deze verkeersluw wordt gemaakt en voor het resterende verkeer m.b.v. drempels een snelheidsbeperking tot 50 km/u wordt gerealiseerd. Het belang van de spoortunnel voor wilde hoefdieren hangt af van de vraag of in de toekomst de NS het spoor uit zal rasteren. De voorgestelde maatregelen zijn primair gericht op gebruik door Ree en Wild zwijn, maar conflicteren niet met eventueel toekomstig gebruik door Damhert en Edelhert.

In augustus 2002 heeft de provincie Limburg in een korte notitie de stand van zaken uiteengezet ten aanzien van de ecologische verbindingzone nabij Solvay. Uit deze notitie blijkt dat het gebied tussen de Rijksweg N271 en de Maas de volgende aandachtsoorten kent: Levenbarende hagedis, Rosse vleermuis, Ree, Wild zwijn en Das. Verder is aangegeven dat de aanwezige beplanting op het Solvayterrein onderdeel wordt van de verbindingzone door het huidige raster langs de veldweg te verplaatsen richting de Solvaygebouwen. Ook de huidige houtsingels rondom het voormalige sportveld van Solvay worden gehandhaafd en versterkt. Het bestaande bergbezinkbassin zal deels worden gesaneerd en een natuurlijke afwerking krijgen met beplanting. Een compartiment zal mogelijk blijven bestaan. Dit vormt geen barrière voor de ecologische zone, omdat het toegankelijk is voor fauna. Het huidige bergbezinkbassin is begroeid en er is een vossenhol aangetroffen.

Voor de uitbreiding van het plangebied is in 2005 een aanvullende inventarisatie uitgevoerd door Grondmij Nederland bv. Op basis van de beschikbare inventarisatiegegevens, een veldbezoek en het aangetroffen biotoop is geconcludeerd dat:

- plangebied D onderdeel is van de Provinciaal Ecologische Structuur. Bij ruimtelijke ontwikkeling van dit deel is natuurcompensatie verplicht;
- de deelgebieden geen onderdeel uitmaken van en niet grenzen aan Habitat- of Vogelrichtlijngebieden;
- compensatieplichtige plantsoorten niet in deelgebieden A en D voorkomen, in B en C kunnen wel beschermde soorten voorkomen. In voorjaar/zomer kan worden vastgesteld of de betreffende soorten daadwerkelijk in de deelgebieden voorkomen. Indien dit het geval is dienen de planten voorafgaand aan de werkzaamheden te worden verplant;
- in het plangebied werden geen compensatieplichtige broedvogelsoorten aangetroffen. Versturende werkzaamheden dienen niet plaats te vinden in de periode 15 maart–15 juli.
- het plangebied maakt deel uit van leefgebied van algemene en beschermde soorten zoogdieren. De ontwikkeling van het plangebied heeft geen negatieve effecten op de duurzame instandhouding van de populaties;
- de deelgebieden A en D zijn marginaal leefgebied van de Gewone pad. Deelgebieden B en C kunnen worden gebruikt als overwinteringgebied. Werkzaamheden in deze delen dienen niet in de winter te worden uitgevoerd;
- het plangebied maakt geen onderdeel uit van het leefgebied van reptielen;
- voor overige soorten (libellen, vissen) het plangebied geen of een marginale betekenis heeft;
- de inventarisatie op basis van archiefgegevens en het veldbezoek geen aanleiding geeft voor een aanvullend terreinonderzoek;
- voor de aanwezige maar beschermde soorten geldt een vrijstelling conform artikel 75 van de Flora-en Faunawet.

Recent onderzoek

Door ARCADIS is in juli 2007 een nieuw veldonderzoek uitgevoerd. De planlocatie is in juli 2007 door een deskundige (veld)ecoloog van ARCADIS bezocht en beoordeeld op de

habitatgeschiktheid voor beschermde en/of bijzondere soorten flora en fauna. Daarnaast is onderzocht of er bijzondere vegetatietypen voorkomen binnen de begrenzing van de planlocatie. Een soortgericht onderzoek heeft niet plaatsgevonden.

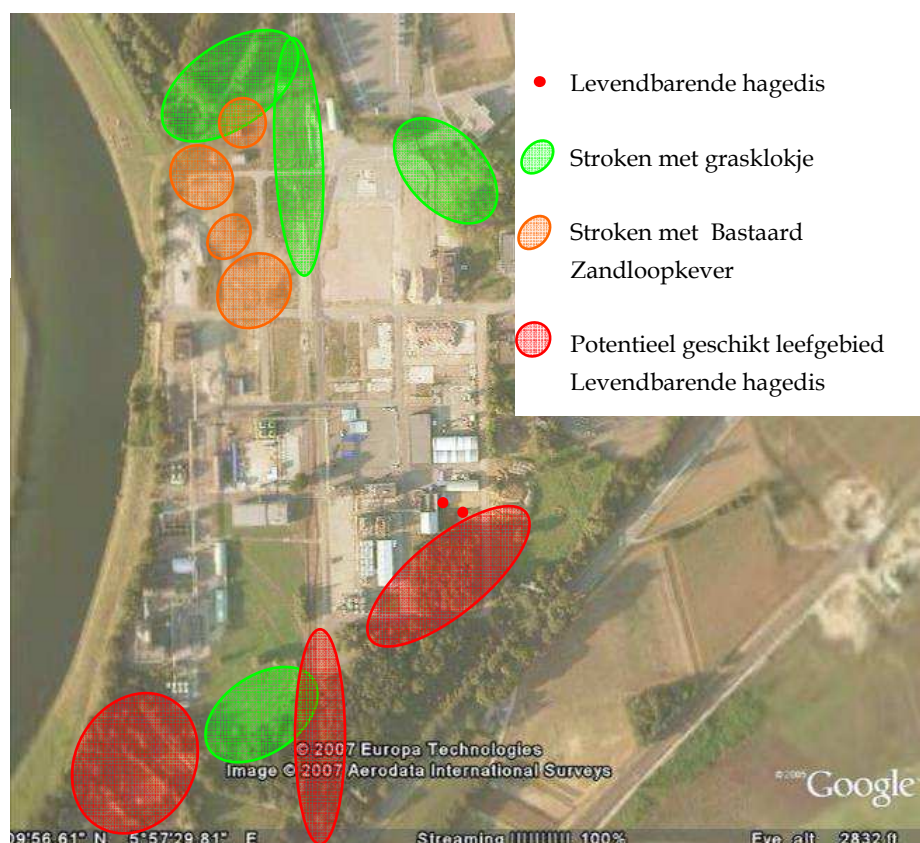
Resultaten

Tijdens het onderzoek is gebleken dat er aan de, reeds grotendeels bebouwde, noordwestkant van de planlocatie geen beschermde en/of bijzondere soorten planten en dieren voorkomen of te verwachten zijn. Ook zijn hier geen bijzondere vegetatietypen ontwikkeld of te verwachten.

Op het terrein van de chemische fabriek Solvay zijn grote stroken schrale vegetatie aangetroffen. Deze stroken hebben zich ontwikkeld ter plekke van gesloopte fabrieksgebouwen. In een aantal van deze stroken staan beschermde Grasklokjes. Voorts bestaat deze vegetatie uit o.a. Hazenpootje, Klein biggenkruid, Sint-Janskruid en Zandblauwtje. Plaatselijk zijn open zandige stukken aanwezig waar enkele tientallen Bastaard zandloopkevers voorkomen. Deze soort neemt in aantallen en geschikt leefgebied af in Nederland (De Nederlandse Loopkevers, verspreiding en oecologie). Deze soort is echter niet beschermd in het kader van de Flora- en faunawet.

Op het terrein van Solvay zijn voorts waarnemingen verricht van Levendbarende hagedissen. Deze zwaar beschermde soort is waargenomen aan de zuidoostkant van het Solvayterrein, grenzend aan het aanwezige bosplantsoen. Deze dieren zijn aangetroffen in een ietwat verruigde strook, zie figuur 1.

Aangetroffen natuurwaarden op
terrein Solvay



Conform de Flora- en faunawet zijn deze dieren zwaar beschermd (tabel 3 Flora- en faunawet). Verstoring en vernietiging van deze soort en hun leefgebied is ontheffings- en compensatieplichtig.



Aan de zuidkant van het terrein is een waarneming verricht van de Groene specht. Deze soort broedt mogelijk in dit deel van de planlocatie.

Tijdens het veldonderzoek zijn, onder begeleiding, de nog aanwezige fabrieksgebouwen bezocht waarbij gelet is op geschiktheid ervan voor vleermuizen. Uit het onderzoek kan geconcludeerd worden dat de gebouwen geen geschikte (zomer-winter) verblijfplaatsen vormen voor vleermuizen. Het beboste deel aan de zuidkant van het Solvay terrein vormt voor vleermuizen een geschikt foerageergebied. Mogelijkerwijs liggen hier ook enkele vliegroutes van vleermuizen (richting geschikte foerageergebieden als de Maas en het open landschap ten oosten). Inhoeverre hier sprake van is dient echter nader onderzocht te worden. Vernietiging van foerageergebied en vliegroutes kan (indien deze stroken van groot belang zijn) ontheffingsplichtig gesteld worden. Voorts zijn er geen waarnemingen verricht van beschermde en/of bijzondere soorten planten en dieren. In de beboste delen van het terrein zijn algemeen voorkomende soorten broedvogels te verwachten zoals Merel, Zanglijster, Roodborst, Winterkoning, Koolmees, Pimpelmees, Houtduif en Turkse tortel.

Conclusies

- Op de locatie van Solvay zijn waarnemingen verricht van Levendbarende hagedissen. Enkele stroken vormen geschikte leefgebied voor deze soort. Het is onbekend hoe groot de populatie Levendbarende hagedissen is. Eventueel nader onderzoek kan hier uitsluitsel over geven;
- Het Solvay terrein doet mogelijkerwijs dienst als foerageer- en migreergebied van vleermuizen. Met name de zuidelijke rand vormt voor deze soortgroep potentieel geschikt habitat;
- In het noordelijke deel zijn tientallen exemplaren Grasklokjes aangetroffen (tabel 1 Flora- en faunawet). Hiervoor geldt een vrijstelling in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen. Een ontheffingsaanvraag is hiervoor niet aan de orde;
- De open zandige stukken op het terrein vormen het leefgebied van Bastaardzandkevers. Deze soort is niet beschermd in het kader van de Flora- en faunawetgeving. Uit onderzoek is wel gebleken dat deze soort sterk in aantal afneemt in Nederland;
- Op het terrein komen voorts algemeen voorkomende soorten broedvogels en zoogdieren voor. Vanwege het ontbreken van permanent watervoerende elementen (sloten, poelen en beken) is het voorkomen van beschermde soorten vis, amfibieën en libellen uit te sluiten;
- De planlocatie doet dienst als foerageergebied voor algemeen voorkomende soorten vlinders zoals Koninginnepage, Klein koolwitje en Atalanta.

3.3 ARCHEOLOGISCHE WAARDEN

Roermond maakt deel uit van een van de oudste cultuurgebieden van Nederland. De aanwezigheid van de Maas, de Roer en de Maasnielderbeek en de daarmee samenhangende variëteit aan grondsoorten maakten het gebied al in de steentijd tot een aantrekkelijk vestigingsgebied. Vooruitlopend op de implementatie van het Verdrag van Valletta, en rekening houdende met de richtlijnen van het archeologiebeleid van de provincie in o.a. het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) en de provinciale handreiking Bestemmingsplannen, heeft de gemeente Roermond haar beleid ten aanzien van archeologie vastgesteld (o.a. in de Nota Monumentenzorg en Archeologie, terugblik en planning 1990-2008) hetgeen zijn beslag heeft gekregen in de Monumenten & Archeologieverordening

2007. Daarnaast is een concept archeologische beleidskaart voor het gehele grondgebied van de gemeente Roermond in 2007 opgesteld.

Binnen het plangebied van dit bestemmingsplan bevindt zich een grote rijkdom aan cultuurhistorische waarden in de vorm van een bodemarchief met een hoge archeologische verwachting, zoals blijkt uit de concept archeologische waardenkaart. Voor grondwerkzaamheden binnen het plangebied geldt het gestelde in de Monumenten & Archeologieverordening 2007.

Uitgangspunt voor het archeologisch onderzoek is het bureauonderzoek van het bureau ADC Archeoprojecten, dat zijn neerslag heeft gekregen in ADC ArcheoProjecten Rapport 1083. Daarin zijn de gegevens van de Indicatieve Archeologische Waardenkaart (IKAW) aangevuld met gegevensbestanden van de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM), zoals die in ARCHIS II beschikbaar zijn. Het rapport 1083 is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan toegevoegd.

De resultaten van het bureauonderzoek zijn weergegeven op het onderstaande kaartje. Voor zover het betreft de gebieden waarvan de verwachtingswaarde laag blijkt, wordt geconcludeerd dat geen verder onderzoek noodzakelijk is. Voor de gebieden waarvan de verwachtingswaarde hoog is wordt:

- voor zover het de restgeulen betreft aanbevolen om een karterend booronderzoek uit te voeren en het opgeboorde materiaal te analyseren op archeologische indicatoren.
- voor zover het de gebieden betreft die op onderstaande kaart zijn aangegeven als behorende tot de hogere terrasdelen wordt geadviseerd:
 - voor zover sprake is van een goede vondstzichtbaarheid om een oppervlaktekartering uit te voeren aangevuld met een verkennend booronderzoek ter plaatse van de vindplaatsen.
 - in gebieden met een slechte vondstzichtbaarheid wordt aanbevolen om een verkennend booronderzoek uit te voeren ter bepaling van het bodemprofiel en een karterend bodemonderzoek in combinatie met het uitzeven en analyseren van het materiaal.

Resultaten archeologisch bureauonderzoek



gebied	waardering
Walkant Maas	laag
Afgegraven terreindelen	laag
Onderzocht gebied: RAAP: Polman, 2000 Grontmij: Geraeds, 2005	laag
Onderzocht gebied: ADC: Goossens, 2003.	laag
Restgeulen	hoog:
Hoger gelegen terrasdelen	hoog:

Door het college van burgemeester en wethouders worden de conclusies van het rapport onderschreven met uitzondering van het gebied gevormd door de driehoek Solvay-Schepersweg-Rijksweg waar een vrijstelling geldt wat betreft vervolgonderzoek. De bodem ter plaatse is zwaar verstoord door de aanleg van 6000 m. kabels en leidingen.



Archeologisch vervolgonderzoek is daar, ondanks de in theorie hoge verwachting, niet zinvol.

3.4 WATER

3.4.1 ALGEMEEN

Water in de bebouwde omgeving was tot voor kort een bijna vergeten onderdeel van het watersysteem. In stedelijke gebieden biedt het watersysteem echter kansen voor een opwaardering van het leefmilieu. De aan stedelijk water gekoppelde ecologische, landschappelijke en recreatieve waarden kunnen worden gezien als basis voor een hoogwaardig woon- en leefklimaat binnen de bebouwde kom. Het watersysteem kan bovendien, samen met een groen netwerk van stadsparken en natuurterreinen, de ecologische verbinding tussen stad en ommeland vormen. Aandacht voor het water in de bebouwde omgeving werkt bovendien positief uit voor het regionale watersysteem, bijvoorbeeld waar het gaat om waterkwaliteit, verdroging, retentie en watergebruik. Door specifieke aandacht te geven aan duurzaam waterbeheer in de bebouwde omgeving wordt, conform de Vierde nota waterhuishouding van het Rijk, het belang van de watersysteembenadering benadrukt.

3.4.2 WATERTOETS

De Watertoets is een procesinstrument dat ruimtelijke plannen toetst op de mate waarin zij rekening houden met het beleid om water in Nederland meer ruimte geven. De Watertoets is sinds 1 november 2003 verplicht bij onder andere het opstellen van bestemmingsplannen. Bij de Watertoets gaat het om vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten, zo ook in het op te stellen bestemmingsplan Zuidelijke Stadsrand. Leidraad van het te voeren overleg met het waterschap is het provinciale document "Plaats voor water", waarin wordt ingegaan op diverse wateraspecten die een rol spelen bij ruimtelijke plannen. Daarnaast is het document van de Limburgse waterbeheerders "Regenwater schoon naar beek en bodem", gebruikt bij het opstellen van de waterparagraaf.

Over het plan Zuidelijke stadsrand is twee maal overleg geweest met de waterbeheerders. De verslagen van de overleggen op 2 december 2003 en 10 juli 2007 en de wateradviezen van het Waterschap en Rijkswaterstaat zijn als bijlagen toegevoegd aan de waterparagraaf die is opgenomen als bijlage 2 in deze toelichting.

3.4.3 WATERPARAGRAAF

Het resultaat van het overleg met het waterschap en de watertoets is een waterparagraaf in het kader van het bestemmingsplan. In verband met de omvang van de waterparagraaf is deze opgenomen in bijlage 2 bij deze toelichting. In de waterparagraaf wordt ingegaan op het watersysteem, het procesverloop, de wateraspecten, gevolgd door een wateradvies. Tot slot vindt er een afweging van het advies en de consequenties van het plan plaats. De belangrijkste conclusies die in de waterparagraaf zijn opgenomen kunnen als volgt worden samengevat.

- de afkoppeling van daken, overige verharde oppervlakken en wegen binnen het plangebied is mogelijk;



- ook de infiltratie van neerslag in de bodem is te realiseren;
- de totale hoeveelheid afgekoppelde neerslag die binnen het plangebied geïnfiltreerd moet worden bedraagt ongeveer 3500 m³ voor een neerslaggebeurtenis met een overschrijdingsfrequentie van T=25 jaar en een neerslag hoeveelheid van 31 mm in 45 minuten;
- voor een neerslaggebeurtenis met een overschrijdingsfrequentie van T=100 jaar en een neerslaghoeveelheid van 35 mm in 30 minuten bedraagt dan de hoeveelheid afgekoppelde neerslag binnen het plangebied ongeveer 3900 m³.

Gezien de toekomstige inrichting van het plangebied wordt gekozen voor een gesegmenteerde aanpak in verband met de hoogteverschillen. Daartoe zal het plangebied in segmenten of clusters worden opgesplitst. Omdat geen primair water beschikbaar is zal het overtollige water in een regenwaterriool van een gescheiden rioolstelsel moeten worden geloosd. Is dit niet mogelijk of niet aanwezig dan kan de noodoverloop op een gemengd stelsel worden aangesloten.

3.5 CIVIELTECHNISCHE ASPECTEN

Gas-, water- en elektriciteitstransport vindt meestal ondergronds plaats. Ten behoeve van de bescherming van bepaalde ondergrondse kabels en leidingen worden in een bestemmingsplan beschermingszones geregeld. In de voorschriften en op de plankaart worden deze zones opgenomen voor de grotere kabels en leidingen, die door het plangebied lopen.

Voor het plangebied Zuidelijke Stadsrand gaat het om de volgende kabels en leidingen:

- een hogedrukgastransportleiding van de Gasunie (beschermingszone 2 x 4 meter), die vanaf de Rijksweg grotendeels langs de Schepersweg loopt en nabij de Merumerbroekweg afbuigt richting de Maas;
- een hogedrukgasvoedingsleiding van Essent (beschermingszone 2x 4 meter die hetzelfde verloop heeft als de gasvoedingsleiding;
- een bovengrondse hoogspanningsleiding van Essent, die grotendeels langs de Rijksweg loopt tot aan het trafostation op de hoek met de Schepersweg (belemmerende strook is 2 x 22 meter vanaf het portaal op het schakelstation Maasbracht tot aan mast 103 en 2 x 20 meter vanaf mast 103 tot aan mast 106. Vanaf mast 106 tot aan de portalen op het 150/10 kV schakelstation Merum waaiert de belemmerende strook uit);
- een ondergrondse hoogspanningsleiding (beschermingszone 2 x 3 meter), die komend vanaf het trafostation het tracé van de Oude Trambaan volgt;
- een hoofdwaterleiding, beschermingszone 2 x 2,50 meter.

HOOFDSTUK

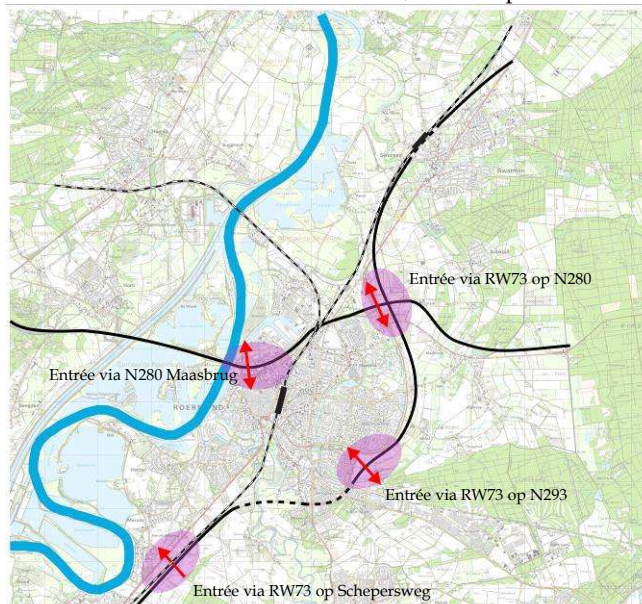
4 Planbeschrijving

4.1

ZUIDELIJKE STADSRANDZONE IN GROTER PERSPECTIEF

Roermond kent een aantal entrees naar de stad. Er kunnen een aantal toegangswegen worden onderscheiden. Via het water, via het spoor en over de weg.

Stadsentrees



De Maas

De Maas speelt een belangrijke rol bij de toegang over het water. Dit kan vrachtverkeer zijn maar vooral ook de pleziervaart, waar Roermond zeer bekend om is. Vanuit noordelijke richting is het centrum en de voorstad de eerste bebouwing die te zien is vanaf het water. Vanuit zuidelijke richting komende over de Maas is het Solvay complex het eerste waarneembaar van de gemeente Roermond.

Het spoor

Komende over het spoor vanuit noordelijke richting merk je bij de spoorbrug de entree met Roermond, vanwaar je dan ook vrij snel midden in het centrum staat. Vanuit de zuidelijke richting is de bebouwing langs de Rijksweg waarneembaar vanuit de trein en zou als een eerste kennismaking met de stad kunnen worden beschouwd. Met name hier is de entree van belang voor de invulling van de zuidelijke stadsrandzone.

De wegen

Met de aanleg van RW73 komen er een aantal belangrijke entrees bij. Veel autoverkeer zal nu via deze nieuwe weg de stad benaderen. Roermond krijgt in totaal drie afritten van de autosnelweg. In het noorden bij de kruising met de N280, nabij de noordelijke tunnelmond

met de kruising met de N293 en zuidelijk ter hoogte van de Schepersweg. Laatst genoemde speelt een belangrijke rol bij de invulling van de zuidelijke stadsrandzone. Deze zal voor een groot deel gebruikt worden door het verkeer komende vanuit het zuiden.

Aan de westzijde van Roermond bevindt zich ook een echte entree. Verkeer dat via de N280 over de Maasbrug de stad binnen komt rijden ziet de skyline van Roermond voor zich verschijnen.

Bijzonder voor de zuidelijke stadsrandzone is dat op deze plaats zowel het water, als mede het spoor en het wegverkeer een entree hebben naar de stad. Deze bijzonderheid biedt kansen en mogelijkheden voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Er zal echter wel zorgvuldig mee moeten worden omgegaan.

Maasoever



Tankstation



Garagebedrijf



Kantorenverzamelgebouw in
aanbouw



4.2

RUIMTELIJKE ANALYSE

Het plangebied van de Zuidelijke Stadsrandzone Roermond is onderverdeeld in een aantal deelgebieden. Deze deelgebieden hebben een onderlinge samenhang in functie en/of gebruik. In de navolgende pagina's wordt per deel een beschrijving gegeven. Op deze wijze worden de ruimtelijke kwaliteiten in beeld gebracht en het gehele gebied inzichtelijk gemaakt. Delen van deze beschrijving vallen buiten het plangebied.

Deelgebieden



1. Noordzijde Zuidelijke Stadsrandzone

Aan de noordzijde grenst de Zuidelijke Stadsrandzone aan de sportvelden van RFC. Vanuit hier is het Roerdal en de parken rondom kasteeltje Hattem duidelijk zichtbaar. De noordgrens wordt gevormd door de Leropperweg, die na de aanleg van de RW73 ter hoogte van de spoorlijn ietwat verlegd zal worden om voor de ingang van de Roertunnel over de autosnelweg te gaan.

Aan de noord-west zijde ligt de woonwijk Roer-Zuid. Deze wordt afgeschermd van de Rijksweg door een groene wal. De Rijksweg kent op deze hoogte dan ook een vrij groen karakter.

2. Spoorwegovergang Leropperweg

Verkeer komende vanuit de naburige gemeente Roerdalen dat via Lerop richting Roermond rijdt, komt via de Leropperweg de gemeente Roermond binnen. Via de Leropperweg worden de sportvelden van RFC ontsloten evenals het aan deze weg gelegen tuincentrum. Vanuit de weg ter hoogte van de spoorwegovergang is de gehele noordzijde van de Zuidelijke Stadsrandzone te overzien. Rondom het tuincentrum, met bijbehorende kwekerijen, bevinden zich voornamelijk akkergronden. Op dit punt is ook een duidelijke glooiing waarneembaar in het landschap.

3. Solitaire bebouwing langs de Rijksweg

Dit deel kenmerkt zich door een grote diversiteit aan bebouwing. Het betreft hier met name bebouwing die van oudsher aanwezig was langs de Rijksweg. Georiënteerd naar de Rijksweg liggen hier enkele grote vrijstaande woningen evenals een aantal rijenwoningen. Tussen de woningen bevindt zich een groot terrein waar auto's en vrachtauto's geparkeerd staan, hetgeen een enigszins rommelige indruk geeft. Aan de overzijde ligt een tweetal solitaire woningen die aan de zij- en achterkant volledig omringd zijn door boomkwekerijen. In het deelgebied bevindt zich een vestiging van de supermarkt Lidl die aan de Rijkswegzijde ontsloten wordt en alleen te bereiken is vanuit noordelijke richting. De

parkeerplaatsen van de supermarkt zijn gelegen aan de zij- en achterkant. Door de directe aansluiting van de parkeerplaats op de Rijksweg ontstaat hier een niet ideale verkeerssituatie.

4. Bedrijven aan de structuurweg

Op deze plaats ligt de enige kruising in de zuidelijke stadsrandzone die door middel van verkeerslichten wordt geregeld. Bij de kruising van de straat Musschenberg (ook wel bekend als de structuurweg) met de Rijksweg ligt een aantal representatieve bedrijven. Het betreft met name kantoorgebouwen, waaronder een bedrijfsverzamelgebouw en een aantal bedrijfsgebouwen. De bedrijven vormen als het ware een poort naar de achterliggende bebouwing. De gebouwen kennen een hoogwaardige uitstraling en passen qua beeldkwaliteit bij die van een sterke stedelijke omgeving. De weg Musschenberg is een belangrijke ontsluitingsweg van de kernen Merum Herten en Ool.

5. Omgeving Veestraat

De Veestraat was een van de straten die vroeger rechtstreeks op de Rijksweg uitkwamen. De straat loopt nu dood en alleen voor langzaam verkeer is er een verbinding met de Rijksweg. Op de hoek van de kruising van de Veestraat met de Rijksweg bevindt zich een wokrestaurant. De parkeerplaats van het restaurant wordt aan een zijde via de rijksweg ontsloten. Het parkeerterrein en de directe omgeving doen enigszins rommelig aan. Ten zuiden van de Veestraat ligt een klein driehoekig weilje met pony's. Aan de overzijde van de rijksweg ligt een outdoor sports bedrijf, hierbij ligt ook een woning. Dit deel maakt ook een rommelige indruk maar wordt door de aanwezige begroeiing ietwat afgeschermd van de rijksweg.

6. Landelijke inrichting

Een groot deel van de zuidelijke stadsrandzone bestaat uit landelijk gebied. Tussen de Rijksweg en het spoor ligt een groot gebied dat voornamelijk in gebruik is voor agrarische doeleinden. Hier en daar bevinden zich enkele bossages tussen de akkers. De bossages volgen voornamelijk de bestaande kavellijnen en bestaan uit lage en middelhoge vegetatie met hier en daar een grotere boom. Het gebied kent een lichte glooiing en wordt alleen doorsneden door enkele landwegen en oude verbindingswegen met het buitengebied.

7. Bebouwing 'Aan de Rijksweg'

Tussen de Veestraat en de weg Bosschdal bevindt zich een aantal woningen dat deel uitmaakt van het buurtschap 'Aan de Rijksweg'. Dit zijn woningen die van oudsher solitair langs de rijksweg lagen. Inmiddels zijn, met de komst van de nieuwbouwwijken Molenveld en Merum Zuid, de woningen opgegaan in het gehele bebouwde gebied van Herten. De woningen zijn erg divers qua bouwstijlen en kennen niet echt een onderlinge samenhang. Ongeveer ter hoogte van dit deelgebied begint in zuidelijke richting een van oudsher aanwezige bomenrij die de Rijksweg aan beide zijden van de weg begeleidt en een hoogwaardig laankarakter heeft.

8. Bebouwing langs de Rijksweg

De bebouwing langs dit deel van de Rijksweg kenmerkt zich door diversiteit. Veelal betreft het bebouwing die van oudsher langs de Rijksweg aanwezig is. De bebouwing bestaat voornamelijk uit woningen, waarvan enkelen een bedrijf aan huis hebben. Ook liggen er in dit deel enkele sexinrichtingen. Er is niet veel onderlinge samenhang hetgeen enigszins rommelig overkomt. Aan de achterzijde van de woningen, aan de noordzijde van de rijksweg, bevindt zich een fiets- en voetpad dat parallel ligt aan de Rijksweg en loopt van de



weg Boschdal naar de Schepersweg. Aan de zuidzijde van de Rijksweg bevinden zich nog enkele vrijstaande woningen.

9. Nieuwe bedrijvigheid Rijksweg

De bedrijven die op deze plaats liggen vormen vanuit zuidelijke richting nu de entree van Roermond. Na het Solvay terrein, dat enigszins verdekt ligt achter de bossages, zijn deze bedrijven de eersten die zich richting de Rijksweg etaleren, hoewel de beeldkwaliteit met name functioneel is, passend bij de bedrijven. De bedrijven profiteren van een optimale bereikbaarheid en zullen na de realisatie van de RW73 zelfs meteen in verbinding staan met de autosnelweg. De bedrijven zijn deels ontsloten via het bedrijventerrein Merum-zuid, deels rechtstreeks op de Rijksweg. De bedrijvigheid is voor een deel gericht op de logistieke sector en is vrij functioneel ingericht. Tevens is hier een tankstation gelegen dat via de Schepersweg en de Rijksweg bereikbaar is.

10. Ontsluiting RW73

Komende vanaf de RW73 vanuit zuidelijke richting is dit de eerste af- en toerit van de RW73 in Roermond. De afrit vormt de toegangspoort naar de zuidelijke stadsrandzone. De onlangs gerealiseerde rotonde zorgt voor de aansluiting met de bestaande Rijksweg en de Schepersweg in de richting van Merum. De afritten zijn nog gedeeltelijk verdiept gelegen (om onder het spoor en de RW73 door te kunnen) en komen pas bij de rotonde op een gelijk niveau. De weg is puur functioneel aangelegd en kent verder geen landschappelijke of ruimtelijke kwaliteiten. De weg vormt een belangrijk punt aangezien hier een eerste kennismaking plaats vindt met Roermond.

11. Landelijke inrichting

Ten zuiden van de toegangsweg naar de op- en afritten van RW73, ingeklemd tussen de Rijksweg en het spoor, ligt een landelijk ingericht gebied. Het is grotendeels in gebruik voor agrarische doeleinden maar kent ook enkele bossages, bestaande uit lage beplanting en bomen. Ook hier is een sterke glooiing in het landschap waarneembaar. Aan de Rijksweg is een sexinrichting gelegen. Dit is de enige bebouwing in deze strook. De sexinrichting wordt aan de achterzijde via een landweggetje ontsloten dat uitkomt op de Schroevenstraat. Deze weg loopt nu vanaf de Rijksweg onder het spoor door en gaat dan verder het buitengebied in richting St. Odilienberg. Echter na de realisatie van de RW73 zal op deze plaats een ecoduct worden gerealiseerd en zal de weg vervallen.

12. Bedrijventerrein Merum

Het bedrijventerrein Merum-zuid is een modern gemengd bedrijventerrein. Er is een diversiteit aan bedrijven te vinden, vooral automobielbedrijven hebben een groot aandeel. Er bevinden zich bedrijfsverzamelgebouwen, kantoren en een enkel bedrijf met beperkte detailhandel. De bedrijven hebben een hoogwaardige uitstraling en het gehele terrein is overzichtelijk en met kwaliteit ingericht. Het bedrijventerrein kent een goede ontsluiting en is via de Schepersweg in de toekomst optimaal te bereiken via de RW73. Het terrein kent nog enkele vrije kavels. In het noorden en noord-oosten grenst het terrein aan de sportvelden die een buffer vormen met de achterliggende woonbebouwing. In het noord-westen bevinden zich nog enkele woningen en een agrarisch bedrijf. Zij vormen de uiterste punt van de woonkern Merum.

13. Solvayterrein

Ten zuiden van de Schepersweg, tegen de Maas aan, ligt het terrein van Solvay. Het terrein was geheel in gebruik door de aldaar gevestigde Solvay fabrieken. Twee saneringsprojecten ten aanzien van grondwater voor het noordelijk plandeel worden in 2008 opgestart. De



sanering zal verscheidene jaren duren, in die tijd kan er geen herontwikkeling plaats vinden. In het noordelijk terreindeel wordt de bovenste grondlaag gesaneerd. Op dit moment is nog maar 6 ha in gebruik voor activiteiten van Solvay van de in totaal 17 ha waarover Solvay beschikt. Nabij de toegangsweg naar het terrein, gelegen aan de Schepersweg, ligt een kantoorgebouw dat reeds als bedrijfsverzamelgebouw wordt verhuurd. Het terrein wordt voor een groot deel begrensd door de Maas en kijkt aan deze zijde uit op het buitengebied en de Maasplassen van het zuidelijk gelegen dorp Linne. Het terrein ligt na de realisatie van de RW73 direct aan een op- en afrit van de autosnelweg, hetgeen het terrein een grote meerwaarde en potentie voor de toekomst geeft.

14. Ecologische verbindingszone

Ten zuiden van het Solvay terrein heeft de provincie Limburg een ecologische verbindingszone geprojecteerd. De zone verbindt het buitengebied rondom de Maas, “De lus van Linne”, met het buitengebied van Linne in de richting St. Odilienberg. Momenteel is het gebied voornamelijk in gebruik als akkerland en zijn er diverse bossages, en bomenrijen te vinden. Verder kent het gebied een vrij open karakter. Het gebied ligt tegen de gemeentegrens aan en is daarmee de meest zuidelijke punt van Roermond.

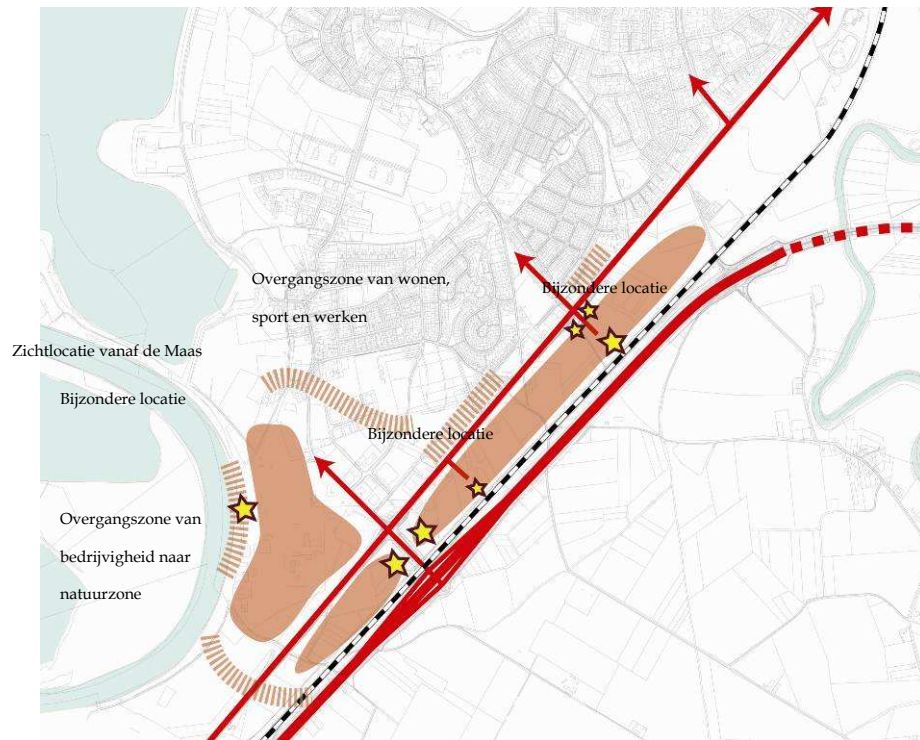
4.3

KANSEN

De kansenkaart geeft mogelijke interessante gebieden en locaties weer in het plangebied die als uitgangspunten kunnen dienen bij de visie. Een groot deel van het plangebied is met name na realisering van de RW73 interessant voor bedrijfsontwikkeling. Ook de delen van het plangebied die grenzen aan de bestaande kern zijn interessant voor verdere ontwikkeling. Er kunnen zich in deze overgangszones bijvoorbeeld interessante woon/werk milieus vormen, maar ook de combinatie van bedrijvigheid met natuur kan een mooi spanningsveld geven. Op een aantal plaatsen zijn extra accenten gelegd. Hier bevinden zich knooppunten van wegen en/of interessante zichtlocaties.

De kansenkaart moet gezien worden als een abstracte schets van waaruit zich een totale visie voor het gebied kan ontwikkelen. Afhankelijk van het ambitie- en potentie niveau kan een eindbeeld uitgewerkt worden.

Kansenkaart



4.4

VISIE

De visie is er met name op gericht de potentie van de verschillende deelgebieden binnen de Zuidelijke Stadsrandzone en de potentie van de zone in z'n geheel te benutten. Hierbij is een doorkijk gemaakt naar een mogelijke situatie in de toekomst.

Het plangebied is opgedeeld in een aantal deelgebieden. Per deelgebied wordt een kijk gegeven op de verschillende mogelijkheden en potenties. Tevens worden mogelijkheden van het gebied in groter verband beschreven. Bij de visie is de vastgestelde visie van Satijn plus architecten als uitgangspunt genomen.

Solvay en omgeving

Voor de Solvay terreinen wordt uitgegaan van een voortzetting van de huidige activiteiten. Op het terrein kunnen enkele nieuwe bedrijfsgebouwen gerealiseerd worden, al dan niet in relatie tot de Solvay. Met name het deel van het terrein dat nabij de rotonde ligt, krijgt een invulling die meer gericht is op kantoren.

Het terrein krijgt daarmee een representatieve entree in de richting van de afritten van de RW73. Ten zuiden van het Solvay terrein worden de bestaande groenwaarden gehandhaafd en indien nodig op enkele plaatsen versterkt om een goede ecologische verbindingszone te realiseren. De zone zal een minimale breedte moeten hebben om goed te functioneren.

Bedrijventerrein Merum

De nog beschikbare kavels worden opgevuld en daarmee wordt het terrein afgerond als hoogwaardig modern bedrijventerrein. Ten noorden van het bedrijventerrein kan de woonbebouwing afgerond worden.

Gebied tussen de Rijksweg en het spoor ten zuiden van de afritten

De strook wordt ontsloten via een nieuw te realiseren aansluiting op de Rijksweg en kan verder ingericht volgens randvoorwaarden zoals deze geformuleerd zijn in de vastgestelde visie van Satijn plus architecten en de door de gemeente vastgestelde aanvullende stedenbouwkundige uitgangspunten. De locatie nabij de afritten is vooral interessant als

zichtlocatie. De zuidpunt van de strook valt in de ecologische verbingszone en zal als zodanig moeten worden ingericht. Hierbij kan de confrontatie gezocht worden tussen de stedelijkheid van een bedrijventerrein en de natuurlijke inrichting van de verbingszone. Dit kan leiden tot een interessant spanningsveld.

Gebied ten zuiden van de ecologische verbingszone

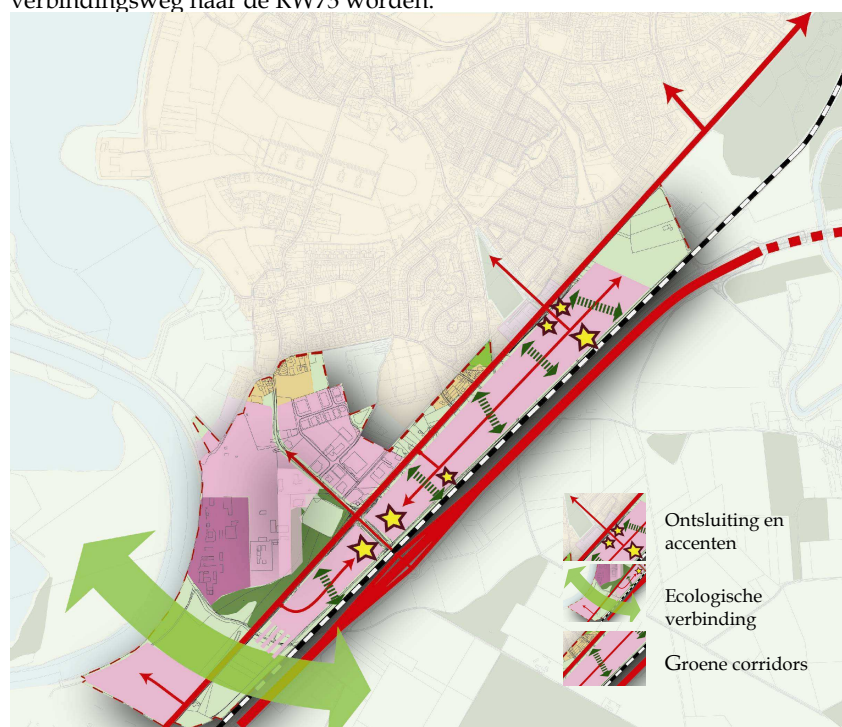
Het gebied bestaat uit twee delen die gescheiden worden door de bestaande Rijksweg. Het gebied ten zuiden van de Rijksweg blijft gehandhaafd als landbouwgrond. Het gebied ten noorden richting de Maas wordt ingericht als bedrijventerrein. Met name richting de Maas en de Rijksweg kunnen bedrijven zich optimaal profileren. Tevens zal in het gebied een fietspad gerealiseerd worden dat aansluit op een groter fietsnetwerk. Het gebied zelf wordt ontsloten via een te realiseren aansluiting op de Rijksweg.

Gebied tussen de Rijksweg en het spoor ten noorden van de afritten tot aan de Leropperweg

In deze strook ligt een aantal bedrijven en woningen, deze zullen ingepast worden in de toekomstige inrichting van het gebied. Het gebied kan door een lusstructuur ontsloten worden en daarmee aan één kant aansluiten op de kruising nabij de structuurweg en aan één kant zal een nieuwe aansluiting moeten worden gemaakt. Vanuit deze weg kan dan de verdere zone ontsloten worden.

Ter hoogte van de afritten kan een extra accent gerealiseerd worden. Met een goede ontsluiting en goede zichtlocatie is de zone een toplocatie voor de stad. De zone rondom de afritten wordt dé zuid-entree van Roermond. In het noordelijk deel van de zone ligt een aantal boomkwekerijen, deze sluiten aan op de groene zone rondom het Roerdal. In de gehele strook worden op enkele plekken 'groene' dwarsverbindingen gerealiseerd. Dit mede voortkomend uit de visie van Satijnplus architecten waar reeds een vijftal van deze verbindingen in een mogelijke verkaveling zijn opgenomen. De huidige Rijksweg zal meer een functie krijgen van ontsluitingsweg en zal ook qua maximum snelheid omlaag gaan. De weg behoudt z'n karakteristieke laanbeplanting en zal voor Roermond-zuid de belangrijkste verbindingsweg naar de RW73 worden.

Ontwikkelingsvisie
zuidelijke stadsrand





4.5

VISIE SATIJN PLUS ARCHITECTEN

Op 6 december 2006 heeft het college de stedenbouwkundige visie van Satijnplus architecten vastgesteld. Deze visie is in opdracht van REO Midden-Limburg BV gemaakt. Het plan behelst een kleiner gebied dan het plangebied zoals dit in dit bestemmingsplan is weergegeven. Het plan richt zich voornamelijk op de zone tussen het spoor en de Rijksweg. Zo is de ecologische verbindingszone niet meegenomen en is er van het Solvayterrein maar een klein gedeelte meegenomen. Ook het bestaande bedrijventerrein Merum-zuid en de bebouwing ten noorden van de Rijksweg zijn buiten beschouwing gelaten. De noordgrens van het plan ligt ietwat lager dan de grens die in deze visie wordt aangehouden. De visie van Satijnplus geeft een aantal concepten voor de inrichting van de stadsrandzone, met name op het niveau van verkavelingsvormen, eerder is reeds diep ingegaan op mogelijke oplossingen. De uitgangspunten van het plan zijn echter allemaal nog erg flexibel. Er kan nog geschoven worden met perceelsgrenzen, ontsluiting, groenstructuren enz., alle afhankelijk van mogelijke toekomstige gebruikers en te handhaven waarden in het gebied. Het plan geeft dan ook een mogelijke uitwerking weer en heeft een sterk indicatief karakter.

4.6

VISIE OP DE INVULLING STADSRAND-ZUID

Functioneel

Het college heeft op 10-01-2006 de Visie op de functionele invulling Stadsrand-Zuid vastgesteld. Deze notitie dient als toetsingskader voor de toekomstige bedrijvigheid van de stadsrand. Het doel is met name om het juiste soort bedrijvigheid op de juiste plaats te krijgen. Tevens zijn aanvullende stedenbouwkundige uitgangspunten opgenomen bijvoorbeeld ten aanzien van het hoogteaccent nabij de afrit.

De Zuidelijke Stadsrand zone is verdeeld in 4 deelgebieden, die als volgt omschreven en benoemd zijn:

1. Bedrijventerrein Merum-Zuid: vrijwel alle bedrijfskavels zijn uitgegeven. Er is nog ruimte voor enkele woon-werkkavels.
2. Solvay: Solvay is bezig met revitalisering van haar terrein. Gebouwen in het noordelijk deel worden gesloopt. De risicocontour externe veiligheid voor Solvay wordt een stuk verkleind en komt waarschijnlijk binnen het gebied van Solvay te liggen.
3. Ecozone e.o.: Er is een globaal inrichtingsplan voor de aan te leggen verbindingszone. Dit wordt getoetst op haalbaarheid en vertaald naar definitief inrichtingsplan. Ten zuiden is dan nog beperkt ruimte voor gronduitgifte.
4. Ontwikkelingszone: Deze zone is ca 20 ha bruto groot. Over deze zone zal een uitspraak over de functionele invulling moeten worden gedaan.

Uit bestaande beleidsnota's blijkt dat de Zuidelijke Stadsrandzone zich tot bedrijvenpark/modern gemengd bedrijventerrein zonder perifere detailhandel zou moeten ontwikkelen.

Voor het stedelijk gebied van Roermond moet 60 ha aan stedelijke terreinen tot 2015 worden gevonden. Voor de regio Midden Limburg moet er 60 ha aan logistiek/industriële terreinen worden gevonden. Voor de stedelijke terreinen en voor de regio kan de Zuidelijke Stadsrandzone 12 ha voor haar rekening nemen. Met betrekking tot perifere detailhandel kan het volgende gezegd worden. Uit het distributieplanologisch onderzoek van het E'til



blijkt dat Roermond al veel m² winkelruimte in de perifere branches heeft. Het toestaan van perifere detailhandel in de Zuidelijke Stadsrand zet de slagingskansen van initiatieven elders in de stad onder druk. Er is daar voldoende ontwikkelingsruimte voor de perifere detailhandel. Een ontwikkeling in de Zuidelijke Stadrandzone is ongewenst. De Zuidelijke Stadsrandzone dient te worden ontwikkeld als een stedelijk bedrijventerrein (bedrijvenpark / modern gemengd) met beperkte kantoorfunctie waar geen detailhandelsfuncties mogelijk zijn.

Verschijningsvorm

In de zone tussen het spoor en de A73 geldt, voor zover het de bestemming Bedrijfsdoeleinden B (2) betreft, een maximale bouwhoogte van 15 meter. De hoogte wordt voldoende geacht om in het geval van dienstverlenende bedrijven 5 bouwlagen en in andere gevallen 4 bouwlagen mogelijk te maken waarbij in het laatste geval de begane grondlaag een hoogte kan krijgen van 4-5 meter.

In de bestemming Bedrijfsdoeleinden B (3) is ten oosten van de N271 is in een beperkt deel een maximale hoogte toegestaan van 45 meter. In deze verbindingszone tussen N271 en de A73 is een krachtiger accent gewenst en mogelijk. Aan de westzijde van de N271 is een maximale hoogte toegestaan van 15 meter voldoende voor een gebouw van 3/5 bouwlagen.

4.7

HUIDIGE ONTWIKKELINGEN

In het gebied zijn verschillende ontwikkelingen gaande, deze worden in deze paragraaf kort behandeld. Het gaat om:

- sanering en herontwikkeling Solvayterrein;
- afronding bedrijvenpark;
- ontwikkeling ecologische verbindingszone;
- verplaatsing, sanering en concentratie kalkopslag;
- woningbouwlocatie Tramweg;
- afronden kern Merum.

Sanering en herontwikkeling Solvayterrein

Op het Solvayterrein ontstaat - als gevolg van het afstoten van een deel van de chloorproductie - ruimte voor nieuwe bedrijvigheid. Een deel van het terrein zal gesaneerd worden teneinde hier categorie 4 en 5 bedrijvigheid mogelijk te maken. De gebouwen in het noordelijk deel zijn inmiddels gesloopt.

Afronding bedrijvenpark

Het bedrijvenpark dat de bedrijven langs de Schepersweg omvat en die ten noorden van deze weg, zal in de nabije toekomst worden afgerond. Momenteel is er nog een aantal kavels dat braak ligt.

Ontwikkeling ecologische verbindingszone

De ontwikkeling van de ecologische verbindingszone Maasdal-Linnerheide kwam reeds in paragraaf 2.4.2. over de Natuurvisie Roermond-West aan bod. Deze zone ligt tussen het oostelijk buitengebied van de gemeente Roermond en het Maasdal en moet met name voor grote grazers, reewild en kleine zoogdieren uitstekende migratiemogelijkheden gaan bieden. Om invulling te geven aan de verbindingfunctie wordt het gebied voorzien van houtsingels en kruidenrijke bermen langs de bestaande perceelsgrenzen. Aanvullend worden in het gebied enkele bosjes aangeplant.



Verplaatsing, sanering en concentratie kalkopslag

Op het Solvayterrein zijn op dit moment drie kalkputten gelegen. Het is de bedoeling deze te saneren zodat deze gronden beschikbaar zullen komen voor de ecologische verbindingszone. Om de sanering mogelijk te maken zal de verontreinigde grond naar het eigen terrein van Solvay worden over gebracht en daar worden opgeslagen in een nieuw depot. Hiervoor dient een grondruiltransactie plaats te vinden tussen Solvay en REO.

Woningbouwlocatie Tramweg

Nieuwe Borg Projectmanagement BV te Elsoo is voornemens een 16 tal patiowoningen te ontwikkelen nabij het buurtschap 'Aan de Rijksweg' te Roermond. De locatie staat ook bekend onder de naam Tramweg. In 2003 is t.b.v. een vergelijkbaar voornemen een voorontwerpbestemmingsplan opgesteld. Dit plan is echter nooit in procedure gebracht. Het huidige initiatief bestaat uit 10 woningen die hun entree hebben naar de Tramweg, 4 woningen die ontsloten worden via de Tramweg, maar dwars op eerstgenoemde woningen en 2 woningen worden via de Veestraat ontsloten. Het project omvat woningen met verschillende plattegronden waarbij de hoofdbouw in sommige gevallen van een tweede bouwlaag is voorzien. De patiowoningen hebben een plat dak. Aan de zuidzijde van de nieuwe woningen zijn 15 parkeerplaatsen geprojecteerd.



HOOFDSTUK

5

Juridische regeling

5.1

ALGEMEEN

Dit bestemmingsplan bestaat naast voorliggende toelichting uit de juridische regeling (voorschriften en plankkaart). De voorschriften bij een bestemmingsplan bevatten regels omtrent het gebruik van de in het plan begrepen gronden en bebouwing. Per onderscheiden bestemming is een apart artikel gemaakt.

Per bestemming is in de doeleindenomschrijving aangegeven welke doeleinden binnen die bestemming zijn toegestaan. In de bouwvoorschriften wordt aangegeven welke bebouwing mogelijk is binnen de betreffende bestemming. Per bestemming zijn een algemene vrijstellingsbevoegdheid en een algemene wijzigingsbevoegdheid voor Burgemeester en Wethouders opgenomen om voldoende flexibiliteit aan het bestemmingsplan te geven. Daarnaast is in een aantal bestemmingen een flexibiliteitsbepaling in de vorm van een bijzondere vrijstellings- of wijzigingsbevoegdheid opgenomen om in nader aangegeven gevallen van de voorschriften te kunnen afwijken. Tevens kunnen Burgemeester en Wethouders nadere eisen stellen aan de situering van gebouwen en de inrichting van gronden.

De voorschriften bestaan uit vier hoofdstukken. In hoofdstuk 1 zijn de inleidende bepalingen opgenomen, hoofdstuk 2 omvat de bestemmingsvoorschriften, hoofdstuk 3 bevat de dubbelbestemmingen en hoofdstuk vier omvat de algemene voorschriften.

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE VOORSCHRIFTEN

- | | |
|------------|---|
| Artikel 1: | begripsbepalingen; de in de voorschriften gebezigde begrippen worden hierin omschreven ter voorkoming van misverstanden of verschil in interpretatie. |
| Artikel 2: | wijze van meten; een omschrijving van de wijze waarop het meten dient plaats te vinden. |
| Artikel 3 | Algemene bepalingen waarin enkele bepalingen zijn opgenomen o.a. met betrekking tot parkeren, archeologie en de boringsvrije zone Roerdalslenk. |



HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSBEPALINGEN

Artikel 4 t/m 29: de bestemmingen. Iedere bestemming is opgebouwd uit:

- een doeleindenomschrijving;
- bouwvoorschriften,

en, indien nodig een aanlegvergunningstelsel, een vrijstellingsbevoegdheid en/of een wijzigingsbevoegdheid.

Artikel 4	Bedrijfsdoeleinden B (1)
Artikel 5	Bedrijfsdoeleinden B (2)
Artikel 6	Bedrijfsdoeleinden B (3)
Artikel 7	Woondoeleinden W
Artikel 8	Seksinrichting Si
Artikel 9	Agrarische doeleinden A
Artikel 10	Agrarische gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarden Aln
Artikel 11	Natuurgebied N
Artikel 12	Groenvoorzieningen G
Artikel 13	Nutsvoorzieningen Nd
Artikel 14	Verkeersdoeleinden V
Artikel 15	Spoorwegdoeleinden S
Artikel 16	50 dB(A) geluidcontour industrielawaai (dubbelbestemming)
Artikel 17	Beschermingszone verkeersdoeleinden (dubbelbestemming)
Artikel 18	Beschermingszone spoorwegdoeleinden (dubbelbestemming)
Artikel 19	10 ⁻⁶ risicocontour plaatsgebonden risico Spoorlijn (dubbelbestemming)
Artikel 20	LPG-risicocontour (dubbelbestemming)
Artikel 21	Invloedgebied groepsrisico
Artikel 22	Ondergrondse energieleiding met beschermingszone (dubbelbestemming)
Artikel 23	Bovengrondse energieleiding met beschermingszone (dubbelbestemming)
Artikel 24	Ondergrondse gasleiding met beschermingszone (dubbelbestemming)
Artikel 25	Ondergrondse hoofdwaterleiding met beschermingszone (dubbelbestemming)
Artikel 26	Stroomvoierend regime (dubbelbestemming)
Artikel 27	Bergend regime (dubbelbestemming)
Artikel 28	Waterkering met beschermingszone (dubbelbestemming)



HOOFDSTUK 3 OVERIGE BEPALINGEN

- Artikel 29 Verboden gebruik van gronden en opstallen
algemene bepalingen met betrekking tot het gebruik van gronden en
bouwwerken; bepalingen omtrent strijdig gebruik en een
vrijstellingsbevoegdheid voor Burgemeester en Wethouders.
- Artikel 30 Anti-dubbeltelbepaling Het doel van de anti-dubbeltelbepaling is te
voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde
gebouwen niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen
beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan
van een ander gebouw, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.
- Artikel 31 Algemene vrijstellingsbevoegdheid voor Burgemeester en Wethouders
om:
- van de in de voorschriften genoemde maten met maximaal 10% af te
wijken;
 - bouwwerken van openbaar nut, waterretentiebekkens en
evenementen te kunnen realiseren;
 - geringe afwijkingen ten behoeve van ruimtelijk of technisch beter
verantwoorde plaatsing van bouwwerken mogelijk te maken om in te
kunnen spelen op de werkelijke toestand in het terrein;
 - het in geringe mate van het dwarsprofiel van straat of plein of
bouwvlakken mogelijk te maken of in te kunnen spelen op de
werkelijke toestand in het terrein;
 - de bebouwingsgrenzen in geringe mate te overschrijden;
 - het oprichten van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogelijk te
maken.
- Artikel 32 Algemene wijzigingbevoegdheid voor Burgemeester en Wethouders om:
- het wijzigen van de voorgeschreven maatvoering voor bouwwerken
met ten hoogste 20%, indien in verband met ingekomen
bouwaanvragen deze wijzigingen nodig zijn;
 - de bestemmingsgrenzen te wijzigen.
- Artikel 33 Uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening waarin wordt
aangegeven
voor welke onderwerpen de bouwverordening geldig blijft.
- Artikel 34 Procedureregels: voorzover naar dit artikel wordt verwezen is afdeling 3.4
van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing,
- Artikel 35 Overgangsbepalingen overgangsbepaling; overgangsbepalingen met betrekking
tot bebouwing resp. het gebruik van gronden en opstallen.
- Artikel 36 Strafbaarheid en overtredingen: op grond van artikel 1a onder 2 van de
Wet op de economische delicten kan afwijkend handelen ten aanzien van
bepaalde voorschriften van het plan als een strafbaar feit worden
aangemerkt. Overtreding van deze voorschriften kan gestraft worden met
een hechtenis van maximaal 6 maanden dan wel een geldboete.
- Artikel 37 Slotbepaling: dit artikel geeft de titel van de voorschriften aan.



5.2

VIGERENDE EN NIEUWE REGELING

Bestemmingsplan “Natronchemie” (vml. gemeente Herten)

Het bestemmingsplan Natronchemie van de voormalige gemeente Herten is van toepassing op het Solvayterrein (destijds Natron-Chemie) en is hoofdzakelijk bestemd voor “Industrie”. In deze bestemming is de chloorfabriek gesitueerd, die inmiddels is opgeheven. Er geldt een voorbereidingsbesluit om de vestiging van nieuwe bedrijven ter vervanging van de opgeheven chloorfabriek tegen te kunnen houden, in afwachting van het nieuwe bestemmingsplan. In het bestemmingsplan Natronchemie is de zone waar de zwaarste bedrijven kunnen komen, bestemd voor B-A en B-B waar behalve de chloorfabriek bedrijven in de categorieën 1-5 zijn toegestaan tot een maximale hoogte van 40 meter, daarom heen ligt de bestemming B-C waar bedrijven in de milieucategorie 1-4 zijn toegestaan met een maximale hoogte van 20 meter. Tevens ligt er een bestemming Nutsvoorzieningen N. Deze laatste bestemming is gehandhaafd. In de nu opgestelde regeling gelden voor het plangebied van het bestemmingsplan Natronchemie de bestemmingen Bedrijfsdoeleinden B(1), B(2), B(3) en Nutsvoorzieningen N. De achterliggende gedachte is om de zware bedrijven zoveel mogelijk tot het binnengebied te beperken en daarom heen de wat lichtere bedrijven mogelijk te maken, deels al gebaseerd op de bestaande situatie.

Bestemmingsplan “Buitengebied” (vml. gemeente Herten)

Het bestemmingsplan Buitengebied van de voormalige gemeente Herten is van toepassing op een deel van het gebied tussen de oude rijksweg en de spoorlijn Sittard-Roermond dat bestemd is tot “Agrarische doeleinden, gebied met landschappelijke waarden A1”. Aan dit gebied is in het voorliggende bestemmingsplan merendeels de bestemming Bedrijfsdoeleinden B(2) toegekend. Op de noordelijke punt is de bestemming Agrarische doeleinden A gelegd, het zuidelijke deel heeft de bestemming Agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarden gekregen. De twee vlakken voor de aanwezige agrarische bedrijven zijn vervallen. De varkenswegerij is opgenomen in de bestemming bedrijfsdoeleinden B(2), het andere agrarische bouwvlak is omgezet in de bestemming Woondoeleinden W. Tevens is het bestemmingsplan Buitengebied Herten van toepassing op het gebied ten noorden van het Solvay-terrein bestemd als “Bedrijven B (2-3)” en “Bedrijven B(2)” waarvoor de nu de bestemming Bedrijfsdoeleinden B(2) is opgenomen. De woonbestemming direct ten noorden van Solvay is vervallen.

Bestemmingsplan “Buitengebied” (vml. gemeente Linne)

Het bestemmingsplan Buitengebied van de voormalige gemeente Linne is van toepassing op het zuidelijke gedeelte van de gronden van het plangebied voor het bestemmingsplan Zuidelijke Stadsrand. De gronden zijn hoofdzakelijk bestemd voor “Industrie”. Er is sprake van een zonering van het bedrijventerrein in drie klassen A, B en C met aan de zuid- en oostrand een bestemming Houtopstand. In het voorliggende bestemmingsplan is aan deze gronden de bestemming Bedrijfsdoeleinden B (2) gegeven deels met bebouwingsvlak deels zonder. De bestemming Houtopstand is opgenomen onder de bestemming Groenvoorzieningen maar minder breed omdat in plaats daarvan een ecologische zone van 200 meter breed in het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt. Voor dit laatst genoemde deel geldt een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van het realiseren van een ecologische verbindingzone en voor een beperkt deel de bestemming Bedrijfsdoeleinden B(2). Het gebied tussen de spoorlijn Sittard-Roermond en de oude rijksweg is bestemd als “agrarisch gebied”. Die bestemming is omgezet in de bestemming Agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarden A1n.



Bestemmingsplan “Buitengebied Roerdal”

Het bestemmingsplan Buitengebied Roerdal is van toepassing op een klein gedeelte van de in de noordpunt van het plangebied. Deze gronden zijn voornamelijk bestemd als ‘Agrarische doeleinden A’, met een aanduiding ‘Agrarisch bouwblok Ab’ ligt. Verder komen er een woonbestemming en de bestemming “Spoorlijn” voor. Die bestemmingen blijven gehandhaafd met dien verstande dat een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen voor een deel van het plangebied ten behoeve van een uitbreiding van de bestemming Bedrijfsdoeleinden B(2).

Bestemmingsplan Tramweg

Het bestemmingsplan Tramweg regelt zoals eerder vastgesteld de toen bestaande functies in het gebied waarin behalve wonen, enkele bedrijven en horeca voorkomen. De huidige functies zijn conform de huidige situatie geregeld.

Bestemmingsplan Rijksweg 73-zuid wegvak H en wegvak G

Het bestemmingsplan Rijksweg 73-zuid wegvak H en wegvak G geeft de bestemmingen verkeersdoeleinden aan de gronden die nodig zijn voor de aanleg van de A 73 en de aansluitingspunten daarvan. Voor het overige zijn alle bestemmingen en de bijbehorende voorschriften uit de toen vigerende bestemmingsplannen onverkort overgenomen. Indien in de huidige regeling sprake is van wijzigingen dan is dat ten aanzien van de onderliggende bestemmingen in de bestemmingsplannen buitengebied die overgenomen zijn in het bestemmingsplan Rijksweg 73-Zuid. Deze regelingen zijn eerder besproken naar aanleiding van de betreffende plannen.

Bestemmingsplan Prostitutie.

Met het oog op de per 1 oktober 2000 in werking getreden wijziging van het Wetboek van Strafrecht op het punt van de (afschaffing van) het bordeelverbod is een gemeentelijk prostitutiebeleid ontwikkeld. Op de vijf op dat moment bestaande locaties in Roermond mag exploitatie van prostitutiebedrijven plaatsvinden. In dat beleid is het maximum voor Roermond tevens op vijf bedrijven gesteld. Aanleiding tot deze aanwijzing was het feit, dat deze bedrijven al jarenlang bestaan en er vanwege de plaatselijke ligging geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat heeft plaats gevonden. Naast een uitwerking van dit beleid in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is ook een juridische regelgeving in bestemmingsplannen nodig, waarmee deze bestemmingsplannen een regulerings- en handhavinginstrument vormen. Regulering betekent, dat alleen op de vijf aangewezen locaties prostitutiebedrijven mogen worden geëxploiteerd en op geen andere locatie in onze gemeente. Handhaving betekent, dat mede op basis van het bestemmingsplan kan worden opgetreden tegen ontwikkelingen buiten de aangewezen locaties. Een en ander heeft geleid tot een bestemmingsplan dat in 2001 is vastgesteld. In het plangebied zijn verschillende van deze bedrijven gelegen die alle positief bestemd zijn.



HOOFDSTUK

6 Uitvoerbaarheid

6.1 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Het onderhavige bestemmingsplan onderwerp zal zes weken ter inzage worden gelegd, gedurende welke termijn een ieder reacties naar voren kan brengen. Reacties en de beantwoording ervan worden in een verslag na afloop van de periode van ter inzage legging door de gemeente Roermond als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

6.2 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De uitvoering van het plan is in handen van derden. REO Midden Limburg is bezig met de aankoop van gronden in het gebied. Er is een exploitatieopzet overlegd aan de gemeente waaruit blijkt dat het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is. Deze zal als vertrouwelijke bijlage bij de aanbidding van het bestemmingsplan ter goedkeuring worden gevoegd.



HOOFDSTUK 7 Overleg

Overleg ex artikel 10 Bro

In het kader van het overleg ex artikel 10 Bro is een reactie ontvangen van de volgende instanties:

- Het Waterschapsbedrijf Limburg
- De Gasunie
- De WML
- LLTB:
- ProRail
- Regio Noord-en Midden Limburg Sector Veiligheid:
- Kamer van Koophandel Limburg Noord:
- Boekel en Nerée namens Solvay Chemie B.V. Schepersweg 1 6049 CV Roermond
- Rijkswaterstaat

Advies afdeling Ruimtelijke ontwikkeling

Met betrekking tot het bestemmingsplan Zuidelijke Stadsrand is d.d. 02-07-2007 een advies uitgebracht door de afdeling Ruimtelijke ontwikkeling.

De reacties, het advies van de afdeling Ruimtelijke ontwikkeling van de provincie en de beantwoording van reacties en advies zijn opgenomen in bijlage 1 bij dit bestemmingsplan.



BIJLAGE 1

Nota vooroverleg artikel 10 Bro

Nota Vooroverleg artikel 10 Bro

Voorontwerp bestemmingsplan Zuidelijke Stadsrand



23 oktober 2007,

Afdeling Plannen & Projecten
Sector Ruimte
Gemeente Roermond



Nota Vooroverleg artikel 10 Bro Bestemmingsplan Zuidelijke Stadsrand

Inleiding

Op 22 mei 2007 is het voorontwerpbestemmingsplan Zuidelijke Stadsrand in het kader van artikel 10 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) toegezonden aan diverse instanties met verzoek te reageren voor 4 juli 2007.

De reacties zijn samengevat en van commentaar voorzien. Deze reactienotitie is vastgesteld door het college en de wijzigingen zijn doorgevoerd in het ontwerpbestemmingsplan. Gelet op de strakke planning is het plan niet voor inspraak ter inzage gelegd. Dit wordt gecombineerd met de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan.

Advies afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling, provincie Limburg, 2 juli 2007

De afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling van de provincie Limburg heeft per brief d.d. 2 juli 2007 haar standpunt afgegeven ten aanzien van het bestemmingsplan Zuidelijke Stadsrand. Met in achtneming van de opmerkingen die in het advies geplaatst zijn stemt de provincie in met het plan. De opmerkingen en de wijze waarop hiermee in het plan wordt omgegaan zijn hierna weergegeven.

1. Algemene beleidsaspecten

Er heeft intensief overleg plaatsgevonden betreffende het realiseren van een ecologische verbindingszone ten zuiden van het huidige Solvay-terrein in combinatie met de aanleg van nieuw bedrijventerrein. In de toelichting komt naar voren dat de gemeente het realiseren hiervan van groot belang acht door het opnemen van deze zone in de betreffende gemeentelijke plannen. De realisering van deze verbindingszone is financieel gekoppeld aan de realisering van het bedrijventerrein B(2) zoals in het bestemmingsplan opgenomen voor het gebied ten noorden van en aansluitend aan het bedrijventerrein van Linne en het gebied tussen de N271 en de spoorlijn. De huidige regeling biedt niet voldoende rechtszekerheid dat zowel het bedrijventerrein als de ecologische verbindingszone gerealiseerd kunnen worden. In het vastgestelde plan dient zowel het bedrijventerrein als de ecologische verbindingszone rechtstreeks geregeld te zijn. Daarbij moet aangegeven zijn in hoeverre de realisering van beide bestemmingen financieel haalbaar is.

Een alternatief is de van toepassing verklaring van de vigerende bestemmingen in genoemde gebieden gekoppeld aan een wijzigingsbevoegdheid om zowel het bedrijventerrein als de ecologische verbindingszone te kunnen realiseren. In de huidige regeling schuilt echter



het gevaar dat wel het bedrijventerrein wordt gerealiseerd, maar niet de ecologische verbindingszone.

Voorgesteld wordt om in de periode tussen het ontwerp en het vastgestelde bestemmingsplan met betrekking tot het bovenstaande overleg te voeren met de rayonplanoloog. Het provinciale standpunt is dat de ecologische verbindingszone inclusief een smal fietspad een minimale breedte van 200 m dient te hebben. Het plan dient hierop aangepast te worden.

De uiterwaard langs de Maas heeft in het plan de bestemming groenvoorziening G gekregen. Dit gebied maakt deel uit van de EHS. Binnen de bestemming wordt niet voldoende basisbescherming geboden om de hier voorkomende waarden te kunnen behouden. Ook in andere delen van het gebied ten westen van de N271 komt de EHS en POG voor. Voor de vaststelling van het plan dient met de provincie overeenstemming te zijn over de toekomstige invulling van het gebied met rode en groene functies.

Reactie gemeente

Conform het advies is de tweede mogelijkheid gevolgd waarbij met een wijzigingsbevoegdheid de vigerende bestemmingen omgezet kunnen worden in natuurontwikkeling ten behoeve van de ecologische verbindingszone. De uiterwaard van de Maas zal worden belegd met de bestemming Natuurgebied in plaats van de bestemming Groen.

2. Natuur en landschap

Uit recente waarnemingen is gebleken dat bij het zijspoor aan de noordzijde van Linne de Levendbarende Hagedis voorkomt. Dit leefgebied geniet daarom extra bescherming door middel van de Flora- en faunawet. Ook komt hier de Blauwvleugelsprinkhaan voor en op de beboste steilrand van de Maasuitervlaan de Voorjaarshelmbloem. Er wordt verzocht in de juridische regeling van het vastgestelde plan de in dit gebied voorkomende waarden voldoende bescherming te geven. Er wordt vanuit gegaan dat de inrichting van de ecologische verbindingszone voldoende garantie biedt voor de migratie van de beschermde vleermuizen van Maas naar Linnerheide ter plekke.

Daarnaast wordt erop gewezen dat indien overeenstemming is bereikt over de ecologische verbindingszone, herbegrenzing van de EHS dient plaats te vinden. Voor vaststelling van het bestemmingsplan dient het besluit hierover door GS te hebben plaatsgevonden.

Reactie gemeente

Aan de zuidzijde van het plangebied, dus ten noorden van Linne, is in het ontwerpbestemmingsplan een strook van 10 meter bestemd als natuur. Daarnaast is zoals aangegeven de bestemming van de Maasoever veranderd van groen in natuur. Tevens is de quickscan flora en fauna toegevoegd.



3. Archeologie

Archeologie heeft in de voorschriften een plaats gekregen. Echter de onderzoeken binnen het plangebied zijn niet volledig. Van het gebied tussen de N271 en de spoorlijn, op de plankaart aangeduid als B2, is slechts het centrale deel onderzocht. Onderzoek van het gebied ten noorden van de landweg in het verlengde van de Mussenbergweg ontbreekt. Dit geldt ook voor het terrein ten zuiden van de af- en toerit van de RW73 richting rotonde, het gebied ten noorden van het bedrijventerrein van Linne en een klein deel van het gebied aangeduid als B2, direct ten zuidoosten van wijzigingsgebied 3. De wijzigingsgebieden zijn niet of slechts ten dele onderzocht. Voor de vaststelling van het plan dient archeologisch onderzoek te zijn uitgevoerd. Er wordt geadviseerd voor de wijzigingsgebieden in verband met kosten en tijdsduur het archeologisch onderzoek nu reeds uit te voeren.

Reactie gemeente

Een dekkend archeologisch onderzoek is toegevoegd aan het bestemmingsplan.

4. Luchtkwaliteit

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt verwezen naar een in opdracht van REO Midden-Limburg uitgevoerd Luchtkwaliteitonderzoek. Dit onderzoek is niet aangetroffen bij de planstukken. Er wordt verzocht het plan op dit onderdeel aan te vullen.

Reactie gemeente

Het luchtkwaliteitonderzoek is toegevoegd aan het bestemmingsplan.

5. Externe veiligheid

Het onderdeel externe veiligheid is binnen het plan niet voldoende onderzocht en/of uitgewerkt. In de toelichting ontbreekt bij het onderdeel buisleidingen de stand van zaken van het beleid op dit moment. Voor het transport over de weg en spoor dient de contour voor het persoonlijke risico op de plankaart te worden opgenomen en te worden aangegeven wat de consequenties zijn voor de ontwikkeling van het plangebied. Er dient te worden nagegaan of de geplande ontwikkeling invloed heeft op het groepsrisico en indien nodig dient de verantwoordingsplicht te worden uitgewerkt. Bij het LPG tankstation ontbreekt informatie over het groepsrisico. In de toelichting over Solvay wordt vanuit de vergunning geredeneerd. In dit geval dient gekeken te worden wat de effecten van het bedrijf zijn op de geplande bestemmingswijziging. Er wordt verzocht het plan op dit onderdeel aan te vullen.



Reactie gemeente

Het onderzoek ten aanzien van externe veiligheid is uitgewerkt en gecompleteerd. Voor de spoorweg is een 10^{-6} contour in de voorschriften opgenomen, ten aanzien van het groepsrisico is vastgelegd dat de dichtheid op het bedrijfsterrein in de bestemming Bedrijfsdoeleinden B(2) de 80 personen per ha niet mag overschrijden, ook voor Solvay is vastgelegd dat de bestemmingsgrens van de bestemming Bedrijfsdoeleinden B(1) tegelijk de grens van de 10^{-6} risicocontour is. Wat betreft het LPG tankstation is een bepaling opgenomen dat zich binnen 45 m zone geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogen bevinden. Ten aanzien van de 150 m zone is de bouwgrens van de bestemming Bedrijfsdoeleinden (B3) aangepast zodanig dat deze buiten die zone ligt. Het complete rapport Externe Veiligheid is als separate bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

6. Water

In de toelichting van het plan is aangegeven dat er overleg met het Waterschap heeft plaatsgevonden. Het genoemde verslag hiervan, de waterparagraaf en het advies van het Waterschap zijn niet aangetroffen. Er wordt verzocht het plan hierop aan te vullen.

Reactie gemeente

Het bestemmingsplan is op dat punt aangevuld. Het verslag, de waterparagraaf en het advies van het Waterschap zijn als bijlage opgenomen bij het bestemmingsplan.

7. Geluid

Binnen het plan zijn mogelijkheden opgenomen om met een rechtstreekse bouwtitel geluidhindergevoelige bestemmingen te realiseren. Bij het plan ontbreekt een akoestisch onderzoek waaruit blijkt dat er sprake is van een akoestische situatie die aan de normen voldoet. Er wordt verzocht het plan hierop aan te vullen.

Reactie gemeente

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat nieuwbouw ter plekke niet mogelijk is in verband met te hoge geluidsbelasting. Het bestemmingsplan is aangepast en de vigerende bestemmingen zijn in het plan opgenomen. Het akoestisch onderzoek is als bijlage toegevoegd.

8. Bodemkwaliteit

In de toelichting is aangegeven dat er binnen het plangebied een aantal te saneren locaties aanwezig is, dat er op andere plaatsen gebruikbeperkingen ten gevolge van de bodemsituatie zijn en dat wellicht nieuw bodemonderzoek dient te worden uitgevoerd. Voor een aantal percelen ontbreekt nog bodemonderzoek.

Uit recent overleg met Solvay blijkt dat er sprake is van wijziging van een saneringsplan waarover GS een besluit zal nemen (12 juni 2006). Voor vaststelling van het plan dient er duidelijkheid te zijn over de bodemgeschiktheid van de gebieden waar het middels de bestemming mogelijk is rechtstreeks te bouwen. Voor gebieden waar het mogelijk is om de bestemming te wijzigen dient in elk geval op basis van historisch



bodemonderzoek duidelijk te zijn dat de bodem geschikt is voor de nieuwe bestemming en functie. Er wordt verzocht het plan hierop aan te passen.

Reactie gemeente

Het bodemonderzoek is aangevuld en als separate bijlage toegevoegd.

9. Overige aspecten

Er wordt verzocht te bezien of het vastgestelde plan te zijner tijd ook in digitaal uitwisselbare vorm bij de Provincie Limburg kan worden aangeleverd, conform de afspraken die zijn vastgelegd in de technische paragraaf van het “Convenant digitalisering en standaardisatie bestemmingsplannen Limburg”.

Reactie gemeente

Het plan wordt te zijner tijd ook digitaal aangeleverd.

10. Economische uitvoerbaarheid

De paragraaf economische uitvoerbaarheid ontbreekt. Mede omdat de ontwikkeling van de ecologische verbindingszone samenhangt met de aanleg van bedrijventerrein dient hierin duidelijkheid te worden geboden. Er wordt verzocht het plan hierop aan te passen.

Reactie gemeente

De paragraaf economische uitvoerbaarheid is aangevuld.

11. Plankaart en voorschriften

Op de plankaart is een aantal zoneplichtige wegen opgenomen. Op de plankaart ontbreekt voor deze wegen een dwarsprofiel. Er wordt verzocht deze op de plankaart op te nemen dan wel in de voorschriften het aantal rijstroken van de betreffende wegen te regelen.

Op de plankaart is wat betreft de wijzigingsbevoegdheid naar de ecologische verbindingszone niet de juiste legenda-eenheid gebruikt. Overigens is in genoemde legenda geen koppeling gelegd met de voorschriften wat betreft de wijziging van Agrarische doeleinden A naar Woondoeleinden W. In meerdere artikelen van de voorschriften wordt verwezen naar een Staat van Bedrijfsactiviteiten. Deze is echter niet aangetroffen.

In artikel 5 lid 5.2.1. wordt onder c een minimaal aantal bouwlagen van 8 verplicht gesteld. Er wordt verzocht ook een maximum aantal op te nemen. In artikel 5.4.1. onder 2 wordt aangegeven dat recreatief medegebruik in de vorm van fietspaden is toegestaan. Het realiseren van fietspaden binnen de ecologische verbindingszone doet afbreuk aan het functioneren hiervan. Er wordt verzocht in de voorschriften op te nemen dat dit fietspad zal worden gerealiseerd tussen het bedrijventerrein en de ecologische verbindingszone. In artikel 5 lid 5.4.1. onder 3 wordt de mogelijkheid geboden om bebouwing te realiseren en infrastructuur aan te leggen. Een en ander kan ter plekke in strijd zijn met het optimaal functioneren van de ecologische verbindingszone. Er wordt verzocht het plan op dit punt aan te passen.



Artikel 5 onder lid 5.4.2. lijkt niet toegesneden te zijn op een wijzigingsbevoegdheid naar een ecologische verbindingszone. Er wordt verzocht het plan op dit punt aan te passen.

In artikel 9 onder 9.6 is aangegeven dat in de zone natuurontwikkeling recreatief medegebruik in de vorm van fietspaden is toegestaan. Teneinde deze zone optimaal te kunnen laten functioneren is in elk geval het aanleggen en benutten van fietspaden niet gewenst. Er wordt verzocht het plan op dit onderdeel aan te passen.

Bijlage 2 van de voorschriften ontbreekt.

Reactie gemeente

De opmerkingen van de provincie betreffende de voorschriften en de plankaart zijn verwerkt in het plan. Het aantal rijstroken is opgenomen op de plankaart. De legenda is aangepast. Staat van bedrijfsactiviteiten is aan het bestemmingsplan toegevoegd. Er is een minimale bouwhoogte van 24 meter en een maximum bouwhoogte van 40 meter opgenomen in de voorschriften. Hiermee is het minimale en maximale aantal bouwlagen geclausuleerd. De bouwmogelijkheden en de recreatieve medebestemming zijn uit de wijzigingsbevoegdheden verwijderd. Het fietspad kan gerealiseerd worden in de aangrenzende bedrijfsbestemming (B2). De voorwaarden voor wijziging zijn afgestemd op de bedoelde wijzigingsbevoegdheid. De bijlage met parkeernomen is toegevoegd.



In het kader van het artikel 10 Bro zijn van de volgende instanties reacties ontvangen:

Het Waterschapsbedrijf Limburg, d.d. 22 mei 2007, ingekomen 8 juni 2007
geen opmerkingen.

Gasunie, d.d. 8 juni 2007, ingekomen 11 juni 2007
geen opmerkingen.

WML, d.d. 24 mei 2007, ingekomen 25 mei 2007
geen opmerkingen.

LLTB d.d. 25 juni 2007, ingekomen 26 juni 2007
geen opmerkingen.

Essent d.d. 19 juli 2007, ingekomen 23 juli 2007

In het bestemmingsplan is een bovengrondse 150 kV hoogspanningsverbinding, een ondergrondse 150 kV hoogspanningsverbinding en een 150/10 kV schakelstation aanwezig. De bovengrondse verbinding is niet geheel correct op de plankaart aangegeven. De juiste situatie is meegezonden. De belemmerende strook is 2 x 22 meter vanaf het portaal op het schakelstation Maasbracht tot aan mast 103 en 2 x 20 meter vanaf mast 103 tot aan mast 106. Vanaf mast 106 tot aan de portalen op het 150/10 KV schakelstation Merum waaiert de belemmerende strook uit.

De ondergrondse verbinding heeft een belemmerende strook van 2 x 3 meter. Het beleid van Essent is erop gericht in de belemmerende strook alle activiteiten te voorkomen die gevaar kunnen opleveren voor die continuïteit van het transport van elektriciteit. Hiertoe zijn model bestemmingsplanvoorschriften opgesteld. Er wordt verzocht deze voorschriften integraal in het bestemmingsplan Zuidelijke Stadsrand op te nemen.

Op het 150/10 kV schakelstation, op de plankaart aangeduid met Nutsvoorzieningen N zijn gebouwen aanwezig tot een hoogte van 8 meter en portalen met een hoogte tot 17,5 meter. In artikel 11 wordt hierin niet voorzien. Er wordt verzocht het plan hierop aan te passen.

Reactie gemeente

De juiste situatie van de bovengrondse verbinding is overgenomen op de plankaart. De modelvoorschriften zijn verwerkt in de voorschriften van het bestemmingsplan. De bebouwing bij het schakelstation is vastgelegd in de voorschriften en plankaart.



ProRail, d.d. 7 juni 2007, ingekomen 8 juni 2007

Bouwhoogte ten aanzien van artikel 13 Spoorwegdoeleinden dient gemeten te worden vanaf bovenkant spoorstaaf en niet vanaf het peil tot aan het hoogste punt van het bouwwerk zoals is aangegeven in artikel 2 van de voorschriften.

Met betrekking tot externe veiligheid wordt aangegeven dat het aspect groepsrisico nog niet is uitgewerkt en in de verdere procedure uitgewerkt dient te worden ten einde het te kunnen beoordelen.

Reactie gemeente

De aanpassing van de definitie van peil voor zover het de bestemming Spoorwegdoeleinden S betreft is aangepast. Met betrekking tot de externe veiligheid kan gesteld worden dat een dekkend onderzoek als bijlage bij het plan is gevoegd.

Regio Noord-en Midden Limburg Sect. Veiligheid d.d. 11 juni 2007, ingekomen 14 juni 2007

Er wordt vastgesteld dat er ten aanzien van het aspect externe veiligheid te weinig gegevens bekend zijn om tot een advies te kunnen komen.

Reactie gemeente

Inmiddels is een hernieuwd onderzoek externe veiligheid uitgevoerd. De rapportage is aan het ontwerpbestemmingsplan toegevoegd, de resultaten zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Hierover is contact geweest met de Sector Veiligheid.

Kamer van Koophandel Limburg Noord d.d. 19 juni 2007, ingekomen 21 juni 2007

Er wordt vastgesteld dat de Kamer van Koophandel zich kan vinden in de uitgangspunten van het plan. Wel wordt er aandacht gevraagd voor een voorstadhalte zoals dat reeds besproken wordt in de Structuurvisie Roermond 2002. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de toekomstige ontsluiting van de bestaande bedrijven aan de N271.

Er wordt ingestemd met de confrontatie van stedelijkheid en de natuurlijke inrichting en het realiseren van groene dwarsverbindingen met dien verstande dat rekening gehouden wordt met uitbreidingsmogelijkheden voor bedrijven.

Er wordt aandacht gevraagd voor het reserveren van ruimte voor de ontwikkeling van watersportgebonden bedrijvigheid tussen de kern van Linne en Solvay. Het uitsluiten van perifere detailhandel wordt onderschreven. Tenslotte wordt geadviseerd om de mogelijkheden.

Reactie gemeente

De opmerkingen van de Kamer van koophandel richten zich ten dele op de concrete inrichting van het bedrijventerrein. Het bestemmingsplan is echter globaal opgezet. De concrete invulling zal op een later moment nader worden uitgewerkt. Pas dan kunnen deze opmerkingen verwerkt worden.



**Boekel de Nerée, namens Solvay Chemie B.V. d.d. 2 juli 2007
ingekomen 3 juli 2007**

Ten aanzien van het voorliggende bestemmingsplan heeft Solvay de volgende opmerkingen:

1. Ten aanzien van de toelichting wordt verzocht enkele onderdelen te actualiseren. Het gaat om:
 - a. discussie sanering kalkputten nog niet afgerond, -
 - b. bodemgegevens, inzage bijlage bij Bodembeheerplan,
 - c. externe veiligheid, alleen de vergunde situatie wordt genoemd in het bestemmingsplan,
 - d. ondanks dat milieucategorie 5 bedrijvigheid wordt toegestaan, twijfelt Solvay aan de haalbaarheid van deze bestemming, nu op minder dan 300 meter van deze bestemming de bouw van woningen wordt mogelijk gemaakt met een wijzigingsbevoegdheid (van agrarisch naar wonen, wijzigingsbevoegdheid 3),
 - e. de gemeente wil bij het toelaten van nieuwe bedrijven teruggaan van categorie 6 naar 5 en lager. Een motivering waarom zwaarwegende maatschappelijke belangen een lagere maximum milieucategorie rechtvaardigen ontbreekt.
 - f. Het is nooit de opzet geweest van Solvay het bedrijfsterrein onderdeel uit te laten maken van de ecologische verbindingzone. De tekst op pagina 28 en 29 past niet bij de huidige gedachten omtrent sanering van de bergbezinkbassins.
 - g. De tekst onder paragraaf 4.2 nr. 13, over Solvay klopt niet, het terrein is bijvoorbeeld nog niet gesaneerd.
 - h. Solvay vraagt of, in het kader van externe veiligheid, het huidige fietspad tussen het Solvayterrein en de toekomstige ecologische verbindingzone verplaatst wordt,
 - i. In paragraaf 4.6 wordt geconstateerd dat de risicocontour externe veiligheid voor Solvay verkleind wordt. Dit is alleen gebaseerd op het huidige gebruik van het terrein. Er wordt geen rekening gehouden met ontwikkeling van noordelijk terreindeel als categorie 5 locatie en de bijbehorende risicocontour, die waarschijnlijk de eigen grenzen zal overschrijden. Solvay verwijst naar de regeling van de LPG - installatie. Op deze manier zou ook voor Solvay een regeling moeten worden opgenomen.
 - j. De term "Solvayterrein" wordt vaak gebruikt en lijkt niet altijd dezelfde lading te hebben.
 - k. In verband met de sanering van de kalkputten/bergebezinkbassins wordt een terp van 15 meter opgeworpen op eigen terrein waar materiaal in wordt opgeslagen.

2. Voorschriften

- a. In art 4.1 gronddepots toevoegen aan kalkdepots.
- b. De nu opgenomen maximale bouwhoogte van 15 meter strookt niet met de bestaande bebouwing, de maximale bebouwingshoogte zou 40 meter moeten zijn. Er wordt verzocht een gedifferentieerde hoogte op te nemen



die recht doet aan de bestaande situatie. Ook de afstand tot de zijdelingse perceelgrens dient te worden aangepast omdat een deel van de gebouwen dichter dan 6 meter bij de zijdelingse perceelgrens staan.

- c. Er dient in het bestemmingsplan ruimte te zijn voor bedrijfsactiviteiten tot en met de milieucategorie 5 waarvoor een afstand geldt van 500-1000 meter tot milieugevoelige functies zoals wonen. Die ruimte komt in het gedrang nu op een afstand van 300 meter met behulp van een wijzigingsbevoegdheid woningbouw mogelijk wordt gemaakt.

De wijzigingsbevoegdheid maakt het mogelijk het bestemmingsplan op essentiële punten eenvoudig te herzien. Daar is een wijzigingsbevoegdheid niet voor bedoeld. Dit is vanuit het oogpunt van rechtszekerheid niet aanvaardbaar. Bovendien is de wijzigingsbevoegdheid niet, althans onvoldoende objectief begrensd.

3. Plankaart

Vraag naar de betekenis van de cijferaanduiding 2 op de plankaart in de bestemming woondoeleinden.

Reactie gemeente

1 Toelichting

- a. kalkputten: de beschrijving van het proces van sanering is aangepast;
- b. de bijlage bij het Bodembeheerplan is beschikbaar bij de gemeente, in overleg kan een kopie worden toegestuurd;
- c. de gemeente kan niet ingaan op de toekomstige situatie bij Solvay, die is immers nog niet bekend. Voor de beschrijving van effecten in het kader van externe veiligheid moeten wij afgaan op de vergunde situatie.
- d. De huidige activiteiten van Solvay vallen onder categorie 5 bedrijvigheid. Solvay heeft eveneens te kennen gegeven hier dergelijke activiteiten te willen blijven ontplooien. Indien het college van Burgemeester en Wethouders gebruik wenst te maken van de wijzigingsbevoegdheid dient zij aan te tonen dat er voor de woningen een gunstig woon- en leefklimaat aanwezig is. Verder mag de ontwikkeling omliggende bedrijven niet in hun bedrijfsvoering belemmeren.
- e. Solvay heeft geen productieprocessen in categorie 6 bedrijvigheid meer. In de reactie wordt ook aangegeven dat het bedrijf met de toegekende categorie 5 uit de voeten kan. In de loop van de tijd is steeds meer bebouwing van gevoelige bestemmingen in de nabijheid van Solvay geplaatst. Het gaat dan om woningen en kantoren. Gelet op de steeds grotere nabijheid van gevoelige bestemmingen is het niet langer maatschappelijk te verantwoorden weer hogere categorieën bedrijvigheid toe te staan. Het college is zich er terdege van bewust dat categorie 5 bedrijven steeds moeilijker zijn in te passen in tijden van grote ruimteclaims. Er is ook bewust voor gekozen om de bestaande categorie 5 bestemming voor Solvay te handhaven. Deze bestemming is ook zoveel mogelijk afgestemd op de wensen van Solvay. Deze motivering is toegevoegd aan het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast zijn in het vigerende bestemmingsplan categorie 5 c.q. 6 bedrijven ook niet in de hele bestemming toegelaten. In het vigerende bestemmingsplan Natronchemie is nu al sprake van een differentiatie waar in de bestemmingen B-A en B-B, behalve de chloorfabriek, bedrijven in de categorieën 1-5 zijn toegestaan tot een maximale hoogte van 40 meter, daarom heet de bestemming B-C waar



- bedrijven in de milieucategorie 1-4 zijn toegestaan met een maximale hoogte van 20 meter. Van een inperking van aanwezige mogelijkheden lijkt ons dan ook geen sprake. Bovendien er is in een gecompliceerd gebied als het onderhavige, geen enkel belangen mee gemoeid een hinderruimte toe te staan die overbodig is.*
- f. Het vastgestelde bestemmingsplan zal geactualiseerd zijn op het onderdeel van de sanering van de bergbezinkbassins en de aanleg van de ecologische verbindingszone.*
- g. De tekst uit de reactie is verwerkt in de toelichting in paragraaf 4.2 in het ontwerpbestemmingsplan.*
- h. Het fietspad is niet ingetekend op de plankaart maar zal inderdaad worden verplaatst. De ecologische verbindingszone zal direct aan het Solvayterrein grenzen, het fietspad wordt aan de zuidkant ervan gerealiseerd, in de bestemming Bedrijven B2.*
- i. Ook in dit geval moet uitgegaan worden van de bestaande en nu vergunde situatie. Er is geen zicht op de aard van de toekomstige bedrijvigheid, er kan dus geen contour voor worden opgenomen. De 10-6 risicocontour externe veiligheid van het plaatsgebonden risico is in het bestemmingsplan vastgelegd op de grens van de bestemming Bedrijfsdoeleinden B(1). dat wil zeggen dat het bedrijf zelf de maatregelen moet treffen die noodzakelijk zijn om aan die norm te kunnen voldoen. Een contour buiten de bestemmingsplangrenzen zou in feite elke andere ontwikkeling in de omgeving uitsluiten. Het lijkt ons niet te leiden tot een goede weging van belangen. De vergelijking met LPG die wordt getrokken in de reactie gaat niet op. LPG heeft een heel eigen problematiek en wettelijk kader. Solvay valt onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI).*
- j. De terminologie is gelijkgetrokken.*
- k. Het ontwerpbestemmingsplan is aangepast zodat de terp en wallen van 15 resp. 3 a 4 meter mogelijk zijn.*

2. Voorschriften

- a. De terminologie is aangepast in het ontwerpbestemmingsplan.*
- b. Er wordt in de voorschriften een bepaling opgenomen waarmee afwijkingen van de regels wordt toegelaten voor de bestaande bebouwing om te voorkomen dat die daarmee onder het overgangsrecht zullen gaan vallen. Daarnaast is in het ontwerpbestemmingsplan de bouwregeling aangepast: bebouwing moet plaatsvinden op min 3 meter van de erfgrans. Dit is een eis van de brandweer, en daarmee van zwaarwegend maatschappelijk belang.*
- c. Bij het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid zal rekening moeten worden gehouden met de noodzaak een goed woonmilieu te realiseren. De op het moment van het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid vergunde bedrijfsactiviteiten van Solvay komen dan ook niet in de knel.*
- Een wijzigingsbevoegdheid biedt de mogelijkheid om van de bepalingen in het bestemmingsplan af te wijken. Een wijzigingsbevoegdheid moet daartoe voldoende objectief zijn. Het bestemmingsplan mag daarbij inderdaad niet op essentiële punten worden herzien. Het toevoegen van woningbouw gekoppeld aan de voorwaarden die zijn opgenomen in de artikel 9.7. en 9.8 kan niet worden beschouwd als een afwijking in essentiële zin. Aan de wijzigingsbevoegdheid zijn een aantal concrete eisen gekoppeld, zoals het maximum aan te bouwen woningen, het type woningen en de maatvoering van de woningen. Voorts zijn diverse andere criteria opgenomen die een extra afweging met zich meebrengen en die diverse*



belangen behartigen, zoals het gegeven dat belangen van derden niet onevenredig mogen worden geschaad en dat uit onderzoeken moet blijken dat de diverse waarden niet in het geding komen (zoals archeologie, flora en fauna, geluid, luchtkwaliteit). Ook het hanteren van minder concrete normen is aanvaardbaar indien de wijzigingsbevoegdheid in haar totaliteit maar voldoende objectieveerbaar is. De gemeente is van oordeel dat zulks het geval is.

3. Plankaart

a. De omcirkelde 2 in de bestemming woondoeleinden betrof inderdaad een nieuwbouwlocatie voor woningbouw die rechtstreeks geregeld is in het bestemmingsplan in artikel 7.2.1 sub a.

Echter in verband met een te hoge geluidsbelasting kan deze bestemming ter plekke niet worden gerealiseerd en is deze van uit het bestemmingsplan verwijderd. De vigerende bestemmingen zijn hier overgenomen.

Rijkswaterstaat Limburg, dd. 31 juli 2007

1. Het rooilijnenbeleid van Rijkswaterstaat is niet juist opgenomen. De bebouwingsvrije zone van de Rijksweg 73 zuid valt geheel samen met de aangrenzende spoorbestemming. Deze zone hoeft daarom niet opgenomen te worden.
2. De rooilijnen die horen bij de N271 zijn niet opgenomen in het plan.
3. Gezien het feit dat de Rijksweg 73 zuid en de spoorlijn verhoogd liggen, er drie bomenrijen langs het gehele plangebied worden geplaatst en langs een deel van het plangebied dichte geluidsschermen komen, kan de overlegzone (50-100m) ter hoogte van de B2 bestemming komen te vervallen. Voor het gebied aan weerszijden van de toerit dient de overlegzone wel opgenomen te worden in verband met de hogere maximale hoogte die daar is toegestaan. In B2 moet rekening gehouden worden met het voorkomen van eventuele verkeersafleidende effecten (verlichting, reclame enz.).
4. geluidscontouren ontbreken op de plankaart.
5. Ecovoorzieningen zijn niet eenduidig opgenomen in het plan.
6. Om de in het kader van de Rijksweg 73 zuid aangelegde ecovoorzieningen van nut te laten zijn moeten de natuurwaarden en inrichting van omliggende gronden gegarandeerd worden in het bestemmingsplan.
7. Er staan enkele onjuistheden op de plankaart/legenda.
8. Het bestemmingsplan voor de Rijksweg 73 zuid ontbreekt in de opsomming in de toelichting.
9. Verzoek de paragraaf over externe veiligheid te actualiseren. Daarnaast vindt er transport over het water plaats.

Reactie gemeente

1. *De bebouwingsvrije zone (0-50 m) zal uit het plan worden verwijderd.*
2. *Per 1 januari 2008 gaat de N271 over naar de gemeente. Dan is niet langer het rooilijnenbeleid van Rijkswaterstaat van toepassing op deze weg. De gemeente hanteert andere uitgangspunten. De situering van de bouwvlakken in de bestemmingen die grenzen aan de N271 sluit hierbij aan.*
3. *In aanvullend overleg op 31 juli 2007 is de voorgestelde regeling*



overeengekomen. In de voorschriften zal worden opgenomen dat verkeersafleidende effecten voorkomen dienen te worden. De overlegzone wordt deels van de plankaart verwijderd.

- 4. geluidscontour 50 dB(A) wordt alsnog opgenomen.*
- 5. De ecoduikers, tunnels en passages zullen alle "ecovoorziening" worden genoemd, op de plankaart en in de voorschriften.*
- 6. De strook tussen de snelweg/spoorlijn en N271 in het zuiden van het plangebied, ter hoogte van de ecovoorzieningen zal de bestemming agrarische doeleinden met landschappelijke en natuurwaarden (ALN) krijgen. Hierin zijn bestaande natuurwaarden geborgd. Bovendien maakt het de aanleg van de ecologische verbindingszone mogelijk. In het aanlegvergunningstelsel is opgenomen dat de houtwallen niet zondermeer aangetast mogen worden. Tot slot is er een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de gronden met ALN te wijzigen naar Natuur.*
- 7. De onjuistheden zijn hersteld.*
- 8. Het bestemmingsplan is aan de lijst toegevoegd.*
- 9. Er is inmiddels een nieuw rapport opgesteld over externe veiligheid. De paragraaf in het bestemmingsplan is op basis van het nieuwe rapport geactualiseerd. In het overleg in het kader van de watertoets, op 10 juli jl. is door Rijkswaterstaat aangegeven dat het vervoer over water zich vooral concentreert op het kanaal, en dat er nauwelijks nog scheepvaart zit op de oude Maasarm. De tekst in het verslag en in de toelichting zullen op elkaar worden afgestemd.*



BIJLAGE 2 Waterparagraaf