



Bestemmingsplan

- Toelichting -

Stationsomgeving Simpelveld - Spoorpark fase 2

Gemeente Simpelveld



Bestemmingsplan

Stationsomgeving Simpelveld - Spoorpark fase 2

Gemeente Simpelveld

Onderdeel:	Toelichting
IDN-nummer:	NL.IMRO.0965.BPspoorpark2-ON01
Projectnummer:	M222411
Status:	ontwerp
Datum:	14-12-2023

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Ligging plangebied	5
1.3 Geldend bestemmingsplan	7
1.4 Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2 Bestaande situatie	11
2.1 Ruimtelijke structuur	11
2.2 Functionele structuur	13
Hoofdstuk 3 Beleid & regelgeving	15
3.1 Nationaal beleid	15
3.2 Provinciaal beleid	17
3.3 Gemeentelijk beleid	22
Hoofdstuk 4 Planbeschrijving	25
4.1 Spoorpark fase 2	25
4.2 Parkeerplaats Vroenkuilerweg	30
4.3 Parkstadroute	30
4.4 Borging planregels	31
Hoofdstuk 5 Milieuaspecten	33
5.1 Bodem	33
5.2 Geluid	33
5.3 Milieuzonering	34
5.4 Luchtkwaliteit	35
5.5 Externe veiligheid	36
Hoofdstuk 6 Overige ruimtelijke aspecten	39
6.1 Archeologie	39
6.2 Kabels en leidingen	41
6.3 Verkeer en parkeren	42
6.4 Waterhuishouding	44
6.5 Natuurbescherming	45
Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid	49
7.1 Grondexploitatie	49
7.2 Planschade	49
Hoofdstuk 8 Juridische aspecten	51
8.1 Algemene plansystematiek en juridische opbouw	51

8.2	Toelichting, regels en verbeelding	51
8.3	Toelichting gehanteerde planologisch-juridische regeling	53
8.4	Formele procedure	53

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Simpelveld is voornemens om de stationsomgeving te gaan herinrichten. Het doel is om de stationsomgeving te laten fungeren als een recreatieve hub in een groter toeristisch netwerk dat aantrekkelijk is voor toeristen, recreanten en inwoners. Het voornemen is om dit proces uit te voeren in 3 fasen.

Fase 1: herinrichting van de openbare ruimte Stationstraat inclusief de nieuwe ZLSM parkeerplaats, de herinrichting van de stationsomgeving bestaande uit de perrons, het stationsplein, de POI Spoorlijn en het overpad van de sporen.

Fase 2: het spoorpark emplacement gedeelte zal aansluitend ontworpen en ingericht worden waarbij het ontwerp wordt afgestemd op de lokale ecologie. Het gebied botanisch en recreatief aantrekkelijk maken, vormt hier het uitgangspunt. Daarnaast wordt beoogd om een nieuwe parkeergelegenheid te realiseren aan de Vroenkuilerweg.

Fase 3: herontwikkeling van de gronden rondom de werkplaats ZLSM.

Voorliggende ontwikkeling is gericht op het planologisch-juridisch faciliteren van fase 2 waarmee wordt beoogd om het spoorpark om te vormen tot een recreatief transferium waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van het museaal erfgoed van de ZLSM. Dat heeft tot gevolg dat museumstukken van de ZLSM ruimtelijk functioneel worden ingezet zodat deze beleefd kunnen worden door bezoekers. Daarnaast ziet het voornemen op het opwaarderen van het aspect ecologie door ter plekke een botanische corridor te creëren.

Het doel hiervan is om het terrein passend herin te richten zodat jong en oud, bewoners en passanten kennis kunnen maken met de rijke geschiedenis van de ZLSM en kunnen genieten van de omgeving en spelenderwijs kunnen leren van de natuur en cultuurhistorie.

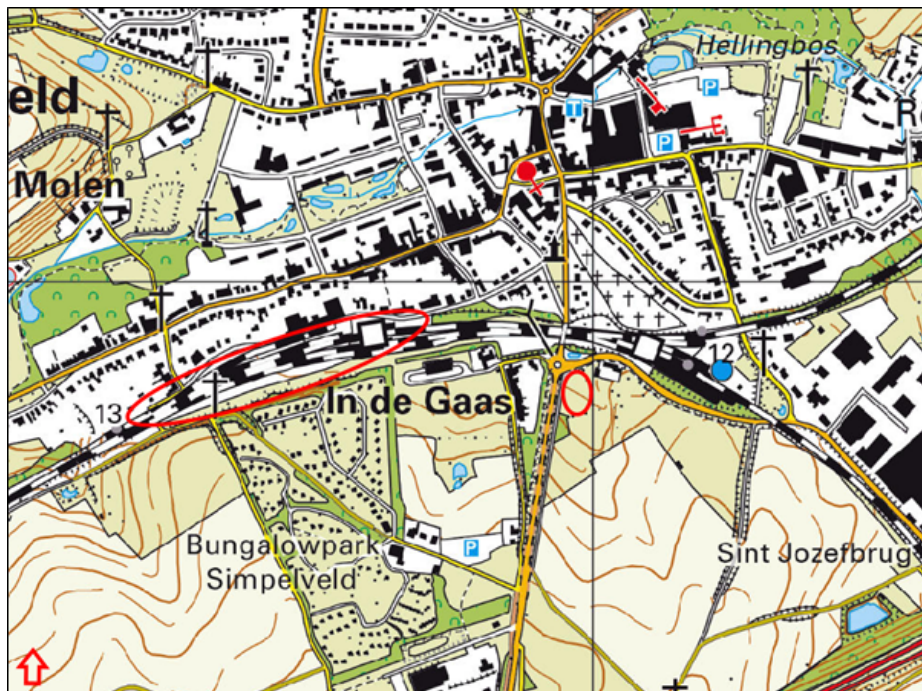
Bovendien wordt ten behoeve van deze ontwikkeling beoogd om parkeergelegenheid te realiseren aan de Vroenkuilerweg te Simpelveld. De gronden waarop het parkeerterrein wordt voorzien, zijn kadastraal bekend als gemeente Simpelveld - sectie M - nummer 190. Ter plekke wordt beoogd om een groen ingepast parkeerterrein te realiseren dat plaats biedt aan 63 auto's.

1.2 Ligging plangebied

Onderhavig plangebied bestaat uit een tweetal deelgebieden, namelijk de gronden aan de Stationstraat te Simpelveld en een agrarisch perceel aan de Vroenkuilerweg. Beide deelgebieden zijn gelegen aan de zuidzijde van Simpelveld.

De gronden aan de Stationstraat zijn gelegen op de overgang van de kern Simpelveld naar het achtergelegen agrarisch gebied. Daarnaast wordt dit deelgebied aan de zuidzijde begrensd door een bungalowpark en aan de noordzijde door reguliere burgerwoningen en enkele bedrijven.

De gronden aan de Nijswillerweg bevinden zich op korte afstand van het ter plekke gevestigde bedrijventerrein en daarnaast is aan de noordoostzijde van deze locatie een reguliere burgerwoning aanwezig.



Topografische kaart met aanduiding deelgebieden



Luchtfoto met ligging meest westelijk gelegen plangebied



Kadastraal betreft onderhavig plangebied de percelen gemeente Simpelveld - sectie C - nummers 2246, 2271, 2272 (gedeeltelijk) en 2283 (gedeeltelijk) en het perceel gemeente Simpelveld - sectie M - nummer 190.

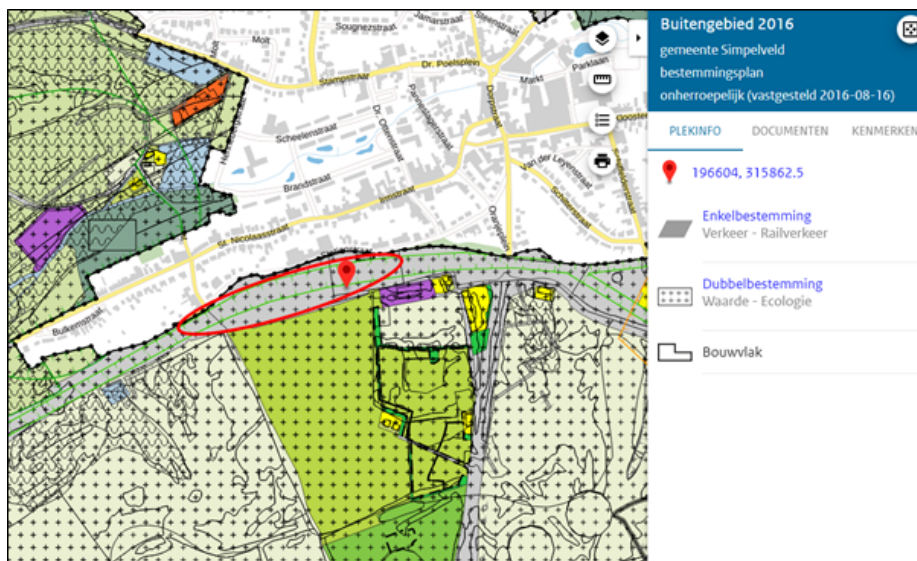


Kadastrale kaart met aanduiding plangebied

1.3 Geldend bestemmingsplan

Ter plekke van het plangebied is het bestemmingsplan 'Buitengebied 2016', vastgesteld door de gemeenteraad van Simpelveld op 16 augustus 2016, van toepassing. Het plangebied bestaat uit een tweetal deelgebieden. Hieronder wordt nader uiteengezet welk planologisch kader van toepassing is in elk deelgebied.

Westelijk deel plangebied

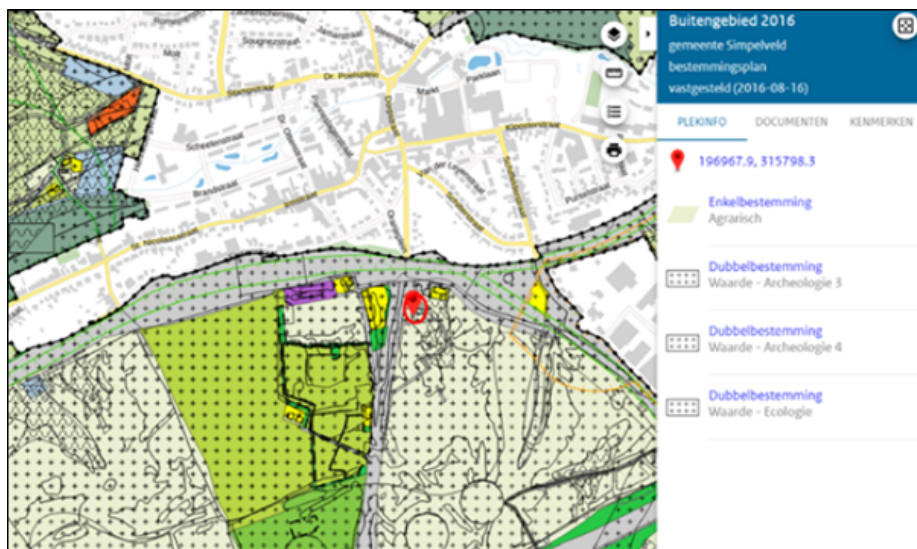


Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Buitengebied 2016' met schetsmatige aanduiding westelijk deel plangebied

Op grond van dit bestemmingsplan geldt ter plaatse van onderhavige gronden de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'. Tevens zijn de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 5', en 'Waarde - Ecologie' van toepassing evenals de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - spoor'.

De voor 'Verkeer - Railverkeer' bestemde gronden zijn in z'n algemeenheid bestemd voor spoorwegdoeleinden, spoorwegovergangen, -onderdoorgangen en viaducten voor het wegverkeer. Daarnaast is recreatief railverkeer en de daarbij behorende voorzieningen in de vorm van een station, inclusief stationsrestaurantie en kantoorruimte, werkplaatsen en stallingsruimten toegestaan. Het recreatief herinrichten van het spoorpark is niet toegestaan op grond van de regels.

Oostelijk deel plangebied



Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Buitengebied 2016' met schetsmatige aanduiding oostelijk deel plangebied

Het oostelijk deel van het plangebied is op basis van het bestemmingsplan 'Buitengebied 2016' bestemd tot 'Agrarisch'. Daarnaast zijn ter plaatse de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 3', 'Waarde - Archeologie 4', 'Waarde - Archeologie 5', 'Waterstaat - Erosie' en 'Waarde - Ecologie' van toepassing. Tot slot

geldt de gebiedsaanduiding 'overige zone - kleinschalige landschapselementen'.

De voor 'Agrarisch' aangewezen gronden zijn in hoofdzaak bestemd voor agrarisch bedrijfsmatig gebruik en het bestrijden en voorkomen van bodemerosie en wateroverlast. Het inzetten van onderhavig perceel als parkeergelegenheid ten behoeve van de stationsomgeving is niet in overeenstemming met het geldend planologisch-juridisch kader. Er zijn geen binnenplanse afwijkings- en/of wijzigingbevoegdheden voor het college van burgemeester om het planvoornemen alsnog mogelijk te maken.

Er zijn geen binnenplanse afwijkings- en/of wijzigingbevoegdheden voor het college van burgemeester om het planvoornemen alsnog mogelijk te maken. Er dient buitenplans te worden afgeweken te worden van het bestemmingsplan. Ten behoeve van voorliggende planontwikkeling is gekozen voor het opstellen van een postzegelbestemmingsplan voor de totale herinrichting van spoorpark fase 2.

1.4 Leeswijzer

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. De toelichting is als volgt opgebouwd:

- in hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie in het plangebied beschreven;
- in hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het ruimtelijke beleidskader dat van toepassing is op het bestemmingsplan;
- in hoofdstuk 4 wordt het voorgenomen plan beschreven;
- in hoofdstuk 5 komen de relevante milieuaspecten aan bod;
- in hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de overige ruimtelijke aspecten;
- in hoofdstuk 7 komt de uitvoerbaarheid aan bod;
- in hoofdstuk 8 tenslotte wordt ten slotte ingegaan op de juridische aspecten van het plan.

Hoofdstuk 2 Bestaande situatie

2.1 Ruimtelijke structuur

Momenteel is ter plekke van het meest westelijk gelegen deel van het plangebied het bestaande emplacement van de Zuid Limburgse Stoomtreinmaatschappij (ZLSM) aanwezig met een aantal sporen. Aan de noordzijde van het plangebied bevindt zich een ruime parkeerplaats waar bezoekers van de ZLSM kunnen parkeren. Bovendien wordt het plangebied aan de zuidzijde begrensd door opgaande beplanting.





Foto's bestaande situatie spoorpark emplacement

Het meest oostelijk gelegen deelgebied is momenteel in gebruik als grasland. Ter plaatse is geen bebouwing aanwezig.



Foto's bestaande situatie agrarisch perceel Vroenkuilerweg

2.2 Functionele structuur

Het meest westelijk deelgebied van het plangebied is bestemd tot 'Verkeer - Railverkeer' en is ook als zodanig in gebruik. Ter plekke is namelijk het emplacement van de Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij aanwezig met bijbehorende sporen. Het meest oostelijk gelegen deelgebied betreft een agrarisch perceel dat momenteel in gebruik is als grasland.

Hoofdstuk 3 **Beleid & regelgeving**

3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Voorsortierend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet is op 11 september 2021 de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. Met de NOVI biedt het Rijk een duurzaam toekomstperspectief voor onze leefomgeving. Met ruim 17 miljoen mensen op ruim 41.000 m² is het belangrijk goede keuzes te maken ten aanzien van ruimtebeslag, om Nederland over 30 jaar nog steeds een plek te laten zijn waar het goed wonen, werken en recreëren is.

De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen de 21 nationale belangen die in de NOVI worden onderscheiden. De belangrijkste keuzes zijn:

- De inpassing van duurzame energie(opwekking) met oog voor omgevingskwaliteit.
- Het bieden van ruimte voor een overgang naar een circulaire economie.
- Woningbouw faciliteren in een stedelijk netwerk van gezonde en groene steden.
- Landgebruik meer in balans laten zijn met natuurlijke systemen.

Het realiseren van deze wensen, het benutten van kansen en het oplossen van knelpunten vraagt om samenwerking tussen overheden. Zowel bij nationale vraagstukken als bij gebiedsgerichte regionale opgaven.

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) richt zich op onderstaande vier prioriteiten. Deze onderwerpen hebben onderling veel met elkaar te maken en ze hebben gevolgen voor hoe de fysieke leefomgeving wordt ingericht. De Nationale Omgevingsvisie helpt bij het maken van de noodzakelijke keuzes.

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie

- Nederland is in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust. We reserveren voldoende ruimte voor toekomstige waterveiligheidsmaatregelen.
- We maken de energie-infrastructuur geschikt voor duurzame energiebronnen en reserveren daarvoor ruimte.
- We passen duurzame energie in met oog voor de kwaliteit van de omgeving en combineren deze zo veel mogelijk met andere functies, zoals zonnepanelen op daken en clustering van windmolens. Voor de inpassing van duurzame energie op land worden regionale energiestrategieën opgesteld.

2. Duurzaam economisch groeipotentieel

- De Nederlandse economie verandert van karakter en is in 2050 geheel circulair en de broeikasgasemissies zijn dan met 95% gereduceerd, met 55% reductie als beoogd tussendoel in 2030.
- We zetten in op optimale (inter)nationale bereikbaarheid van steden en economische kerngebieden in het Stedelijk Netwerk Nederland.
- Overheden investeren in een aantrekkelijke, gezonde en veilige leefomgeving in steden en regio's en bevorderen een aantrekkelijk vestigingsklimaat.

3. Sterke en gezonde steden en regio's

- We versterken het Stedelijk Netwerk Nederland door de ontwikkeling van de stedelijke regio's te ondersteunen en te zorgen voor goede onderlinge en externe verbindingen. Verstedelijking koppelen we

aan de ontwikkeling van de (ov-) infrastructuur en vindt plaats in de regio's waar er vraag is.

- Het Rijk hanteert een integrale verstedelijkingsstrategie. Dit is een samenhangende aanpak van wonen, werken, mobiliteit, gezondheid, veiligheid en leefomgevingskwaliteit. Zo kunnen steden zich duurzaam ontwikkelen.
- Verstedelijking vindt geconcentreerd plaats in de regio. Toe te voegen nieuwe woon- en werklocaties worden zorgvuldig en op efficiënte wijze ingepast met oog voor beschikbare ruimte en mobiliteit. Het woningaanbod in de regio's sluit aan bij de vraag naar aantallen en typen woningen, woonmilieus en prijsklasse.
- We richten de leefomgeving zo in dat deze een actieve, gezonde leefstijl en maatschappelijke participatie bevordert. We verbeteren de luchtkwaliteit, zodat in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie.
- We versterken het aanbod en de kwaliteit van het groen in de stad en verbeteren de aansluiting op het groene gebied buiten de stad. Een natuurinclusieve ontwikkeling van de stedelijke regio's en natuurinclusief bouwen zijn het uitgangspunt.
- We richten steden en regio's klimaatbestendig in.
- Het stedelijke mobiliteitssysteem levert een goede bereikbaarheid op. De auto, het ov, fietsen en lopen zijn onderling verknoot. Het systeem draagt zo bij aan een gezonde leefomgeving en een gezonde leefstijl.
- Voor gebieden buiten het Stedelijk Netwerk Nederland, die liggen aan de grens van het land en/of waar vraagstukken rond bevolkingsdaling spelen, ontwikkelen de overheden gezamenlijk een integrale gebiedsgerichte aanpak.

4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

- Unieke landschappelijke kwaliteiten worden versterkt en beschermd. Nieuwe ontwikkelingen in het landelijk gebied voegen landschapskwaliteit toe. Omgevingsbeleid wordt landschapsinclusief.

Conclusie

Met betrekking tot het planvoornemen zijn weinig directe en concrete raakvlakken tussen deze visies en onderhavig plan, anders dan de meer algemene uitgangspunten ten aanzien van een veilige en gezonde leefomgeving, duurzaam ruimtegebruik, etc. Op deze onderwerpen wordt in navolgende paragrafen en hoofdstukken nader ingegaan.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Barro voorziet in de juridische borging van het nationale ruimtelijke beleid. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. Navolgende onderwerpen met nationaal belang zijn opgenomen in het Barro en de eerste aanvulling (Stb. 2012, nr. 388):

- project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- kustfundament en de daarbuiten gelegen primaire waterkeringen;
- grote rivieren en rijkswaagen en de veiligheid daarom heen;
- toekomstige rivierverruiming van de Maastakken;
- Waddenzee en Waddengebied, en IJsselmeergebied;
- verstedelijking in het IJsselmeer;
- defensie;
- erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
- hoofdwegen en landelijke spoorwegen;
- Elektriciteitsvoorziening;
- ecologische hoofdstructuur.

3.1.3 Ladder duurzame verstedelijking

De zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' is opgenomen in artikel 3.1.6, tweede lid, Besluit ruimtelijke ordening en luidt als volgt:

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Uitgangspunt voor toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking is dat sprake dient te zijn van een stedelijke ontwikkeling. Conform artikel 1.1.1, eerste lid aanhef onder i, Bro is de definitie van een stedelijke ontwikkeling een *'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'*.

Onderhavige herinrichting wordt niet gezien als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, Bro. Dit omdat de ontwikkeling kleinschalig van aard is en daarnaast weinig verharding wordt toegevoegd waardoor sprake is van weinig ruimtelijke impact.

Voorliggend project wordt gelet op vorenstaande niet aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in deze bepaling van het Bro, zodat artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro niet van toepassing is.

3.1.4 Conclusie Rijksbeleid

In het plangebied zijn geen nationale belangen in het geding. Geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Het Rijksbeleid vormt geen belemmeringen voor het planvoornemen.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Limburg (POVI)

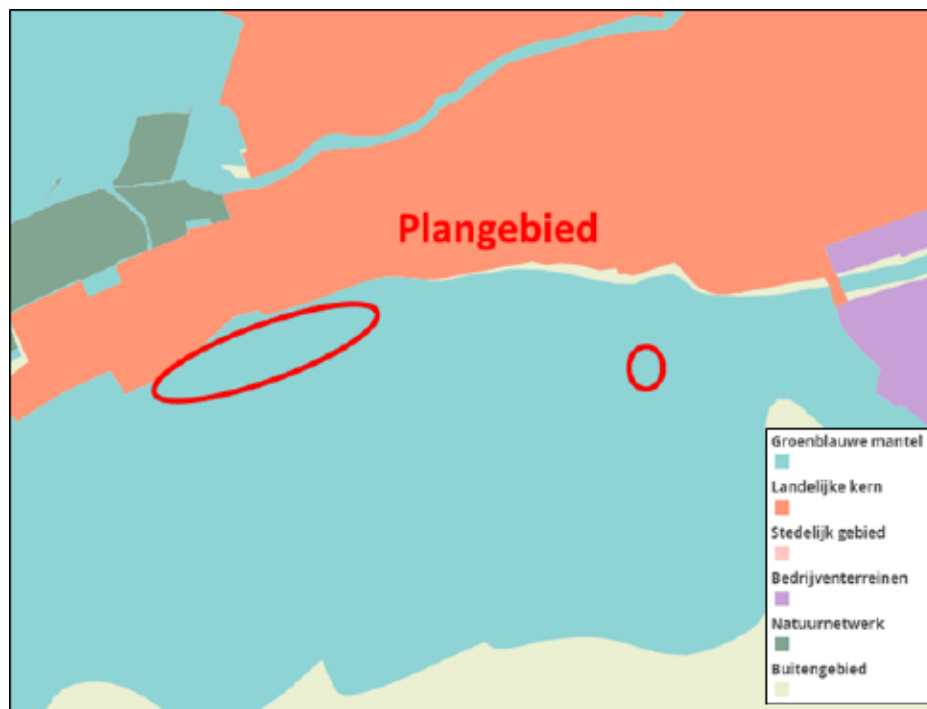
Op 1 oktober 2021 hebben Provinciale Staten van Limburg de Omgevingsvisie Limburg vastgesteld, met inachtneming van de aanvaarde amendementen. De Omgevingsvisie Limburg vervangt de Omgevingsvisie POL 2014. De Omgevingsvisie is een strategische en lange termijn (2030-2050) visie op de fysieke leefomgeving en beschrijft onderwerpen zoals wonen, infrastructuur, milieu, water, natuur, landschap, bodem, ruimtelijke economie, luchtkwaliteit en cultureel erfgoed. Daarnaast worden ook de aspecten gezondheid, veiligheid en een gezonde leefomgeving in de Omgevingsvisie meegenomen.

In het POVI is onderhavig projectgebied gelegen in de zone 'Groenblauwe mantel'. Vanuit beleidsmatig oogpunt in relatie tot voorliggende planontwikkeling is geen sprake van relevante wijzigingen. Over 'Groenblauwe mantel' is in het POVI het volgende opgenomen.

Groenblauwe mantel

In de zone 'Groenblauwe mantel' worden goede combinatiemogelijkheden gezien van duurzame vormen van land- en tuinbouw en meer ruimte voor de beken en de Maas, de biodiversiteit en de kernkwaliteiten van het landschap. Deze kernkwaliteiten betreffen het groene karakter, het visueel-ruimtelijk karakter, het cultuurhistorisch erfgoed, het reliëf en ruimte voor water en waterberging in laagten en beekdaelen.

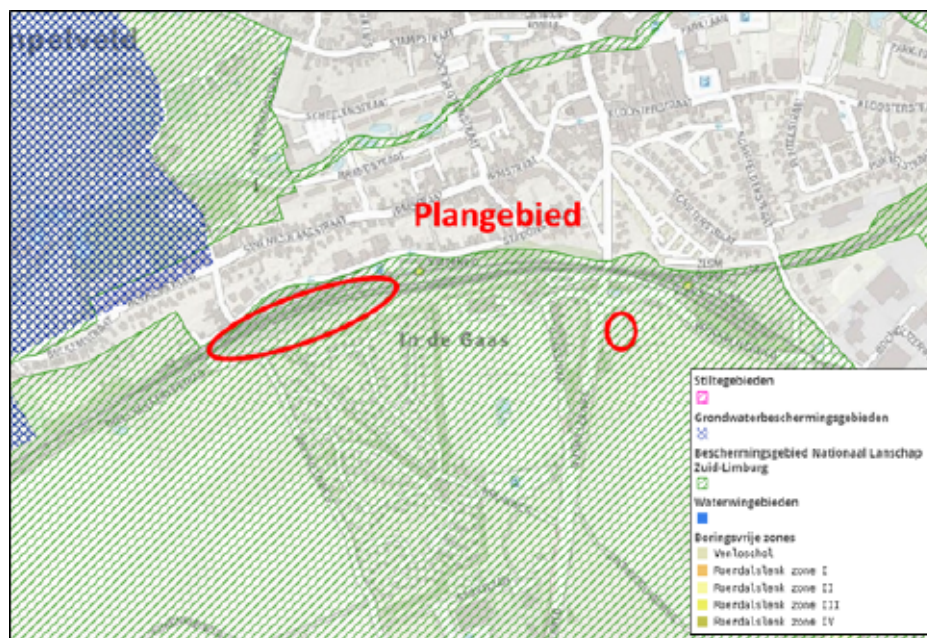
Voorliggende planontwikkeling wordt niet belemmerd door de beleidsuitgangspunten van de provincie Limburg.



Uitsnede kaart 'Limburgse principes' POVI met ligging plangebied

3.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2014 (OvL2014)

Naast de indeling in zoneringen is tevens sprake van diverse provinciale beschermingsgebieden, waartoe op grond van de Omgevingsverordening Limburg 2014 specifieke regelgeving geldt. Onderhavig plangebied is gelegen binnen het 'Beschermingsgebied Nationaal Landschap Zuid-Limburg'.



Uitsnede kaart 'milieubeschermingsgebieden' met aanduiding plangebied

Onderhavig plangebied is blijkens de kaart 'milieubeschermingsgebieden' gelegen in het beschermingsgebied Nationaal Landschap Zuid-Limburg.

In Nederland zijn in totaal 20 zogenaamde nationale landschappen aangewezen. Dit zijn landschappen met

elk een unieke combinatie van cultuurhistorische en natuurlijke elementen. De Nationale Landschappen kenmerken zich door de specifieke samenhang tussen de verschillende onderdelen van het landschap, zoals natuur, reliëf, grondgebruik en bebouwing.

De kernkwaliteiten zijn voor het Nationaal Landschap Zuid-Limburg betreffen: 'schaalcontrast van zeer open naar besloten', 'het groene karakter', 'reliëf en ondergrond' en 'rijk en gevarieerd cultuurhistorisch erfgoed'. Bij (ruimtelijke) ontwikkelingen binnen een nationaal landschap dienen de geformuleerde kernkwaliteiten in acht te worden genomen.

Op grond van de omgevingsverordening geldt primair een verbod op het verrichten van handelen in beekdalen, bronnen of bronzones, graften en holle wegen. Hiervan is ter plekke van onderhavig plangebied wel/geen sprake.

In paragraaf 6.5.1 wordt nader ingegaan op de kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap Zuid-Limburg in relatie tot voorliggende planontwikkeling.

3.2.3 Limburgs Kwaliteitsmenu

Voor (ruimtelijke) ontwikkelingen buiten de zogenaamde 'rode contouren' is het Limburgs Kwaliteitsmenu van kracht. In dit Kwaliteitsmenu geeft de provincie de Limburgse gemeenten een handreiking op welke wijze deze om moeten gaan met ontwikkelingen in het buitengebied. Gemeenten dienen in een structuurvisie dit provinciale beleidskader te verwerken en aan te geven op welke wijze zij toepassing geven aan het Limburgs Kwaliteitsmenu.

In z'n algemeenheid betreft het Limburgs Kwaliteitsmenu een beleidsregel die onder voorwaarden ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied van Limburg toestaat. Daarbij dient sprake te zijn van 'kwaliteitswinst'. Deze kwaliteitswinst kan op diverse wijze tot stand komen, zoals bijvoorbeeld het realiseren van een landschappelijke inpassing, het slopen van bedrijfsbebouwing of glasopstanden, het realiseren van natuur of het leveren van een financiële bijdrage in een (gemeentelijk) 'groenfonds'. De provincie geeft in het Limburgs Kwaliteitsmenu richtlijnen en drempelwaarden voor het bepalen van de hoogte van de tegenprestatie bij verschillende soorten ruimtelijke ontwikkelingen.

De gemeente Simpelveld heeft het Limburgs Kwaliteitsmenu publiekrechtelijk verankerd in het bestemmingsplan 'Buitengebied 2016'. Vanwege de ligging van onderhavig plangebied in het buitengebied, dient voor de beoogde ontwikkelingen toepassing te worden gegeven aan het Limburgs Kwaliteitsmenu. In verband met de herinrichting van het plangebied aan de Stationsomgeving is een inrichtingsplan vervaardigd door LOLA Landschape Architects. Dit plan voorziet in de aanplant en het behoud van (nieuwe) landschapselementen. Dit inrichtingsplan is bijgevoegd als Bijlage 1. Wat betreft het parkeerterrein aan de Vroenkuilerweg is eveneens een inrichtingsplan opgesteld, hetgeen is bijgevoegd als Bijlage 2.

3.2.4 Visie Vrijetijdseconomie 2030

In december 2019 is de Visie Vrijetijdseconomie 2030 van de Zuid-Limburgse gemeenten en de provincie Limburg aangeboden aan de diverse gemeenten. Hierin wordt verwoord op welke wijze de gemeenten gezamenlijk willen werken aan een toekomstbestendige toeristisch-recreatieve bestemming Zuid-Limburg.

De geformuleerde ambities voor de vrijetijdseconomie in Zuid-Limburg in 2030 zijn als volgt:

- toerisme blijft bijdragen aan duurzame economische structuurversterking van de regio;
- kwalitatieve groei gaat boven kwantitatieve groei gaat;
- landschappelijke en stedelijke kwaliteiten moeten elkaar versterken;
- de vrijetijdseconomie helpt om natuur en landschap te ontwikkelen;
- inwoners en gasten kunnen heel Zuid-Limburg beleven.

De strategie om de geformuleerde ambities ook daadwerkelijk te gaan realiseren is opgebouwd uit vijf pijlers:

1. Kwaliteit

De focus van de vrijetijdseconomie ligt op groei in kwaliteit. Bescherming en verbetering van landschappelijke kwaliteiten, toeristisch-recreatieve voorzieningen en erfgoed staat hierbij centraal.

2. Verleiden

De wens is om inwoners en gasten te verleiden om ook de minder bekende locaties in de regio te bezoeken. Het doel hiervan is langer te verblijven en vaker terug te komen.

3. Beleving van Zuid-Limburgse Grote Verhalen

Om ervoor te zorgen dat inwoners en gasten geraakt worden door de bijzondere verhalen van Zuid-Limburg en zich daarmee verbonden voelen, zet de regio in op het ontwikkelen, ontsluiten en vervolgens promoten van de belangrijke Zuid-Limburgse verhalen.

4. Duurzame vernieuwing

Om nieuwe doelgroepen aan te (blijven) trekken en economisch vitaal te blijven, richt deze pijler zich op continue vernieuwing van het toeristisch-recreatief product.

5. Ondernemerschap en innovatie

Deze pijler richt zich o.a. op het stimuleren van innovatie en cross-overs, thema- en doelgroepgericht werken, het opleiden van geschikt personeel en het verbinden van ondernemers met de streekidentiteit.

Om te toetsen of recreatieve ontwikkelingen voldoen aan uitgangspunten en ambities van de Visie Vrijetijdseconomie 2030 is de themagroep Vrijetijdseconomie Zuid-Limburg in het leven geroepen. Voorliggende ontwikkeling maakt nieuwe (vormen van) verblijfsrecreatie (nachtverblijf) mogelijk. In de 'Tabel regionale afstemming initiatieven vrijetijdseconomie Zuid-Limburg' is inzichtelijk gemaakt wanneer regionale afstemming dient plaats te vinden over een initiatief op het gebied van vrijetijdseconomie.

TYPE INITIATIEF	GEEN AFSTEMMING; WEL MELDING	AFSTEMMING KLEINSCHALIGE INITIATIEVEN		AFSTEMMING GROOTSCHALIGE INITIATIEVEN	
Verblijfsrecreatie	Omvang onder ondergrens	Omvang tussen onder- en bovengrens	Bestuurlijk gremium	Omvang boven bovengrens	Bestuurlijk gremium
Kampeerplekken, caravan- plaatsen, camperplaatsen e.d.	Max. 7 plaatsen	8 – 25 plaatsen	BO NLZL	> 25 plaatsen	BO NLZL en BO RE
Vakantiewoningen, vakantie- appartementen, stacaravans, chalets, trekkershutten e.d.	Max. 7 eenheden en slaapplaatsen voor max. 30 personen*	8 - 25 eenheden en slaapplaatsen voor 31 - 100 personen	BO NLZL	> 25 eenheden en/of slaapplaatsen voor > 100 personen	BO NLZL en BO RE
Hotels, pensions, groepsaccommodaties e.d.	Slaapplaatsen voor max. 30 personen	Slaapplaatsen voor 31 - 100 personen	BO NLZL	Slaapplaatsen voor > 100 personen	BO NLZL en BO RE
Bed & breakfast*	Alle initiatieven	Niet van toepassing		Niet van toepassing	
Dagrecreatie	Gericht op bezoekers uit de eigen gemeente	Gericht op bezoekers uit de eigen subregio*	BO NLZL	(Ook) gericht op bezoekers van buiten eigen subregio	BO RE

Tabel regionale afstemming initiatieven vrijetijdseconomie Zuid-Limburg

Voorliggend voornemen ziet op het realiseren van een bed & breakfast in voormalige wagons met in totaal maximaal 12 slaapplaatsen. Aangezien voor het realiseren van een bed & breakfast enkel een meldingsplicht geldt, behoeft geen afstemming plaats te vinden met de Themagroep Vrijetijdseconomie Zuid-Limburg.

3.2.5 Klimaatadaptatie

In artikel 2.19.1 van de Omgevingsverordening Limburg 2014 wordt nader ingegaan op het aspect klimaatadaptatie. Er dient bij het mogelijk maken van nieuwe ontwikkelingen namelijk rekening te worden gehouden met risico's ten aanzien van klimaatverandering en het toepassen van mogelijke adaptatiemaatregelen.

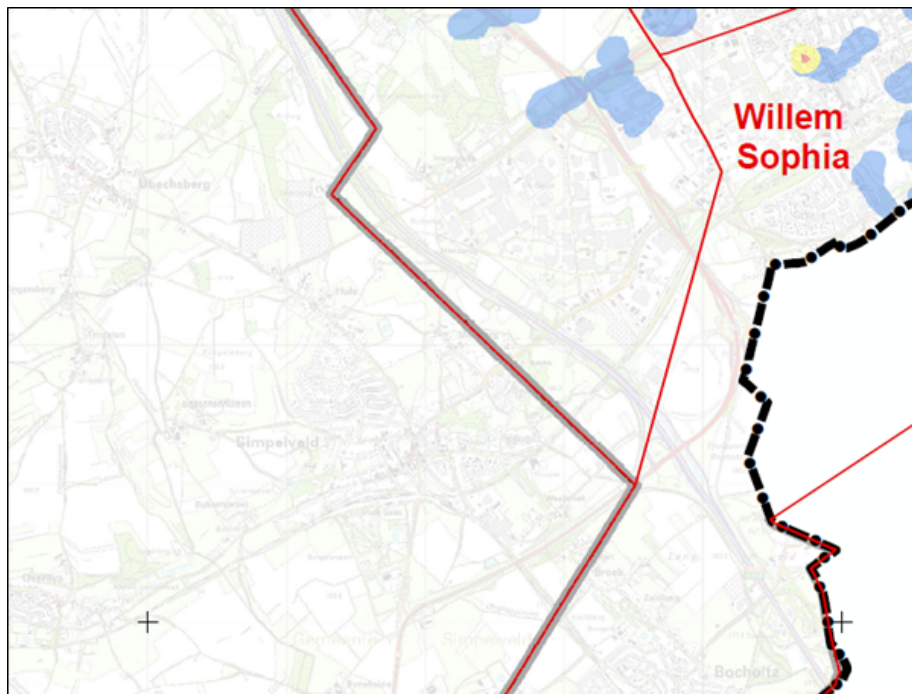
Klimaatverandering vergroot de kans op onder andere overstromingen, wateroverlast en langdurige perioden van droogte. Alle overheden hebben in het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie afgesproken klimaatadaptief te handelen en ernaar te streven de inrichting van Nederland in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust te laten zijn. Door middel van stresstesten die diverse overheden hebben uitgevoerd is inzicht beschikbaar in de gevoeligheid van locaties voor onder andere wateroverlast, overstroming en droogte. De resultaten van de stresstesten in Limburg laten zien dat er opgaven liggen om de ruimtelijke inrichting aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering.

Onderhavig planvoornemen ziet op het plaatsen van een aantal wagons nabij het spoorpark. In de beoogde situatie worden de gronden rondom de wagons groen ingericht waardoor het hemelwater ter plekke rechtstreeks kan infiltreren in de bodem. Daarmee wordt wateroverlast zoveel mogelijk voorkomen.

3.2.6 Na-ijlende effecten steenkoolwinning

De voormalige steenkoolwinning in Zuid-Limburg leidt tot na-ijlende effecten, met name in de vorm van bodembeweging. Deze brengen mogelijk belemmeringen met zich mee in het gebruik van de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld in geval van verzakkingen. Het is van belang goed met deze risico's om te gaan. In de Provinciale Omgevingsvisie Limburg is daarom de ambitie opgenomen dat de Provincie Limburg ernaar streeft negatieve effecten als gevolg van voormalige steenkoolwinning samen met haar partners te voorkomen, en daar waar deze optreden adequaat te handelen. Om hier mede invulling aan te geven is een instructieregel opgenomen voor de gemeenten in de voormalige mijnbouwregio die bepaalt dat de motivering van een omgevingsplan dat het bouwen van een nieuw bouwwerk in deze gemeenten mogelijk maakt, beschrijft op welke wijze rekening is gehouden met de na-ijlende effecten van de voormalige steenkoolwinning.

Uit de rapportage Na-ijlende gevolgen steenkoolwinning Zuid-Limburg, d.d. 31 augustus 2016, opgesteld door Ingenieurbüro Heitfeld Schetelig GmbH (IHS), volgt dat onderhavig plangebied niet gelegen is binnen de concessiegrens van een mijn. In onderstaande figuur wordt dit nader inzichtelijk gemaakt.



Uitsnede kaart risicogebieden

3.2.7 Detailhandel

In artikel 2.4.3 van de Omgevingsverordening Limburg 2014 is bepaald dat een ruimtelijk plan voor een gebied gelegen in de regio Zuid-Limburg niet voorziet in de toevoeging van vestigingsmogelijkheden voor detailhandel aan de bestaande voorraad detailhandel alsmede aan de bestaande planvoorraad detailhandel anders dan hetgeen in overeenstemming is met de thematische principes zoals beschreven in paragraaf 6.3 van het POL2014, de Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg en de bestuursafspraken regionale uitwerking POL2014 voor de regio Zuid-Limburg.

In bovenstaande stukken komt onder andere naar voren dat in Limburg te veel winkels zijn. Daar komt bij dat de verwachting is dat het aantal winkels de komende jaren nog flink terug gaat lopen. Er ligt dan ook een grote kwalitatieve opgave omdat winkels moeten inspelen op het snel veranderende winkellandschap en op ontwikkelingen als de snelle groei van het internetwinkelen en de toenemende vraag om beleving. De centrale opgave is dan ook een groei in kwaliteit bij een afnemende kwantiteit zodat de kwaliteit van winkelgebieden wordt behouden of versterkt.

In de structuurvisie 'Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg' staat een procesboom welke de spelregels weergeeft voor uitbreidingen, nieuwe initiatieven en initiatieven voor gebruikswijzigingen wat betreft detailhandel. Rekening houdend met onderhavig initiatief, zijnde het creëren van mogelijkheden ten behoeve van detailhandel (< 100 m² WVO) geldt als uitgangspunt dat het voornemen moet worden gemeld bij de subregio.

In voorliggend bestemmingsplan wordt een kleinschalige detailhandelsfunctie mogelijk gemaakt. Hierbij is van belang dat deze specifiek gerelateerd dient te zijn aan de toeristische functie van de stationsomgeving. De detailhandelsactiviteiten en de activiteiten bij Stationsomgeving Simpelveld zijn dan ook onlosmakelijk aan elkaar gekoppeld.

3.2.8 Conclusie provinciaal beleid

Gelet op vorenstaande uiteenzetting van het relevante provinciale beleid vormt dit geen belemmeringen voor de gewenste ontwikkelingen ter plekke van onderhavig planvoornemen.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Strategische visie 2013-2023

De gemeente Simpelveld beschikt over de 'Strategische visie 2013-2023'. Deze visie is gebaseerd op een herijking van de in februari 2006 door de gemeenteraad van Simpelveld vastgestelde is de strategische visie 'Duurzaam leven in Simpelveld'.

Eén van de speerpunten van de gemeente Simpelveld is 'toerisme en recreatie'. De speerpunten zijn in de strategische visie uitgewerkt aan de hand van een afwegingskader. Dit kader wordt gevormd door de drie trends te weten schaalvergroting, decentralisaties en bezuinigingen plus de kernwaarden die gekozen zijn. Het afwegingskader vormt tevens de meetlat waartegen alle nieuwe ontwikkelingen worden afgezet. De uitwerking van het speerpunt 'toerisme en recreatie' wordt in de volgende matrix overzichtelijk weergegeven.

SPEERPUNTEN	UITWERKING ADHV AFWEGINGSKADER
Toerisme en recreatie	- De gemeente behoort tot één van de mooiste plekjes in Zuid-Limburg; - De gemeente ontwikkelt en profileert zich als toeristische gemeente; - Voor de regio Parkstad is de gemeente dé uitvalsbasis (slapen in Simpelveld, dagattracties in Parkstad); - Voor het Heuvelland zijn we een goede aanvulling en geen concurrent: we werken nauw samen met deze gemeenten en stemmen elkaars aanbod goed af met behoud van eigen identiteit en zelfstandigheid; - We zetten in op het behoud van de ZLSM als uniek toeristisch element; - We leggen een verbinding tussen de toeristische elementen en het centrum van beide kernen; - We zetten in op het creëren van een unieke camping / verblijfsrecreatie in Bocholtz met een verwijzing naar het Romeins verleden; - Beide kernen hebben ieder een toeristisch thema: Bocholtz = Romeins Simpelveld = Stoomtrein

3.3.2 Verder stoom afblazen in toeristisch Simpelveld, toeristische nota 29-09-2012

Deze nota is een actualisering en doorontwikkeling van de nota 'Stoom afblazen in Simpelveld' zoals die in 2004 door de gemeenteraad is vastgesteld. In de nota 'Verder stoom afblazen in toeristisch Simpelveld' wordt zowel teruggeblikt als vooruit gekeken en zijn de (te verwachte) ontwikkelingen in de sector toerisme en recreatie, de gemeente en de regio opgenomen.

In de nota is opgenomen dat de gemeente Simpelveld zich de komende jaren verder wil gaan profileren als een verpoosgemeente waar het voor toeristen, recreanten en dagjesmensen goed vertoeven is. De gemeente blijft zich inzetten voor de stimulering van het dagtoerisme. Onderdeel daarvan is het stimuleren en promoten van de stationsomgeving.

3.3.3 Conclusie gemeentelijk beleid

Gelet op vorenstaande uiteenzetting van het gemeentelijke beleid past onderhavige herinrichting van het plangebied binnen het door de gemeente gevoerde beleid.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

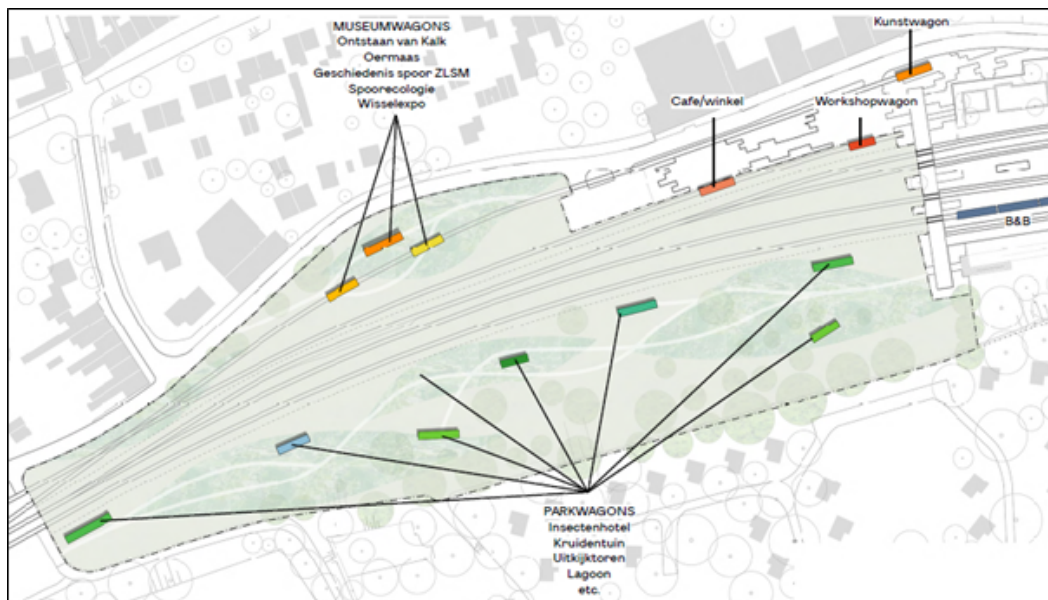
Gemeente Simpelveld heeft de ambitie om op en rondom de Stationsomgeving Simpelveld een volwaardig verblijfsgebied te creëren, waar stad, heuvelland en buitenland elkaar ontmoeten en waar cultuur en natuur samen worden beleefd. Deze gebiedsontwikkeling betreft één van de 15 sleutelprojecten van IBA Parkstad. Met deze herontwikkeling wordt beoogd om de directe leefomgeving te verbeteren en de recreatieve tak van Simpelveld te versterken. Het voornemen is om de regio toeristisch op de kaart te zetten. Rond het station, een gebied dat nu vooral braakliggend terrein is, moet een parkachtige omgeving ontstaan. Een plek om even uit blazen en te genieten van het landschap. Dat zogenoemde spoorpark biedt toegang tot wandel- en fietsroutes in de wijde omgeving. Bovendien wordt een deel van de stationsomgeving ingericht als groene corridor, hetgeen ten goede komt aan de biodiversiteit.

Daarnaast hebben andere initiatieven aansluiting gezocht bij de herontwikkeling van de Stationsomgeving. Dit betreft de Parkstad Route, zijnde een langzaamverkeersverbinding vanaf de Stationsstraat in Schinnen tot aan het spooreplacement in Simpelveld. Deze route voert recreanten langs het unieke landschap van Parkstad en laat hen kennis maken met verschillende tijdperken die de regio tekenen.

4.1 Spoorpark fase 2

Ten aanzien van fase 2 wordt beoogd om het spoorpark om te vormen tot een recreatief transferium waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van het museaal erfgoed van de ZLSM. Dat heeft tot gevolg dat museumstukken van de ZLSM ruimtelijk functioneel worden ingezet zodat deze beleefd kunnen worden door bezoekers. Daarnaast ziet het voornemen op het opwaarderen van het aspect ecologie door ter plekke een botanische corridor te creëren.

De museumstukken van de ZLSM zullen een nieuwe functie gaan vervullen in het plangebied. Daarbij wordt onder andere onderscheid gemaakt tussen museumwagons, een wagon met daarin een café/winkel gevestigd, bed&breakfast, een workshopwagon, een kunstwagon en een aantal parkwagons.



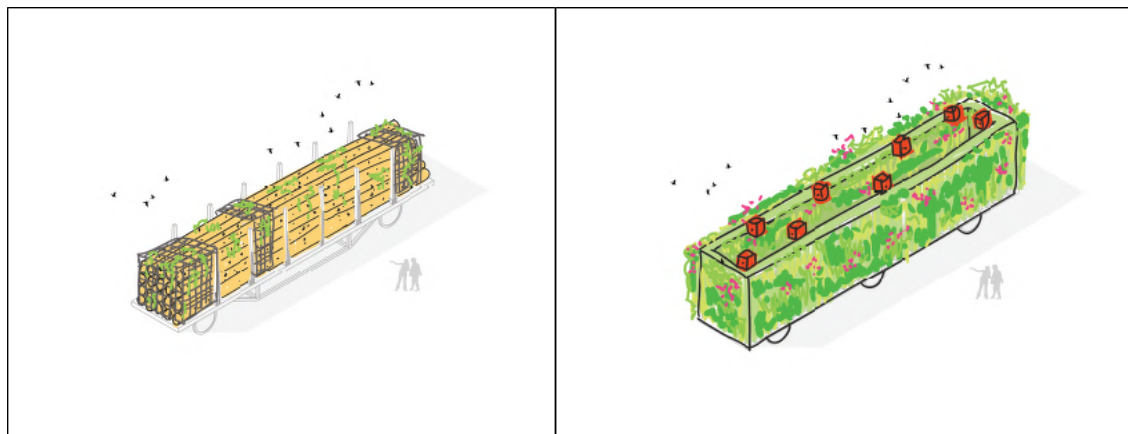
Visualisatie beoogde situering wagons

Hieronder wordt een nadere omschrijving gegeven van het type wagons.

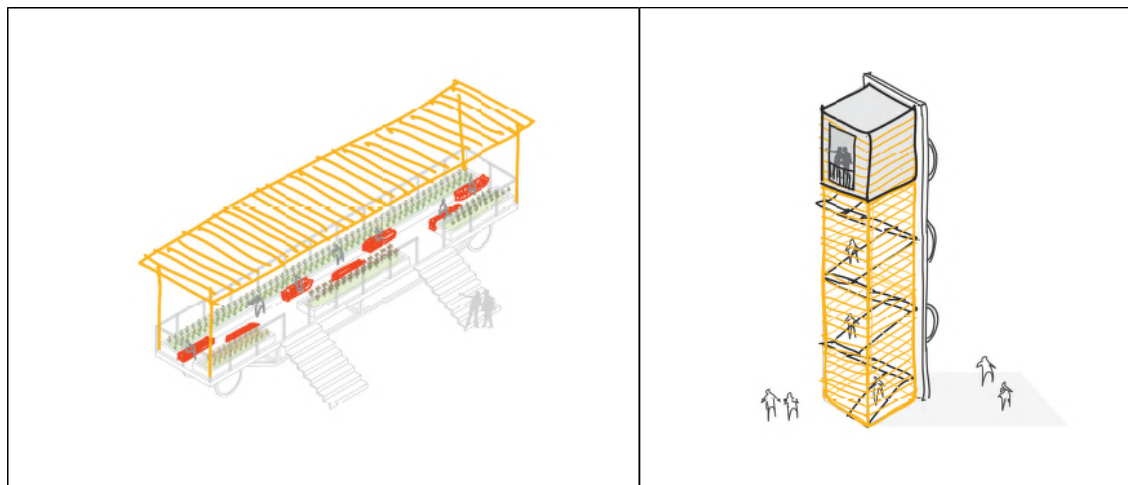
Parkwagons

Bij dit type wagons kan worden gedacht aan een insectenwagon, levende wagon, kruidenwagon, een wagon met een uitkijkpunt, een kweekwagon, een lagoon wagon en een speelwagon. Dit type wagons wordt aan de zuidzijde van het terrein beoogd waarbij het versterken van ecologie en biodiversiteit voorop staat evenals het bieden van een educatief spelelement voor kinderen. Daarnaast wordt met dit type wagons beoogd om een ontmoetingsplek te realiseren voor parkbezoekers.

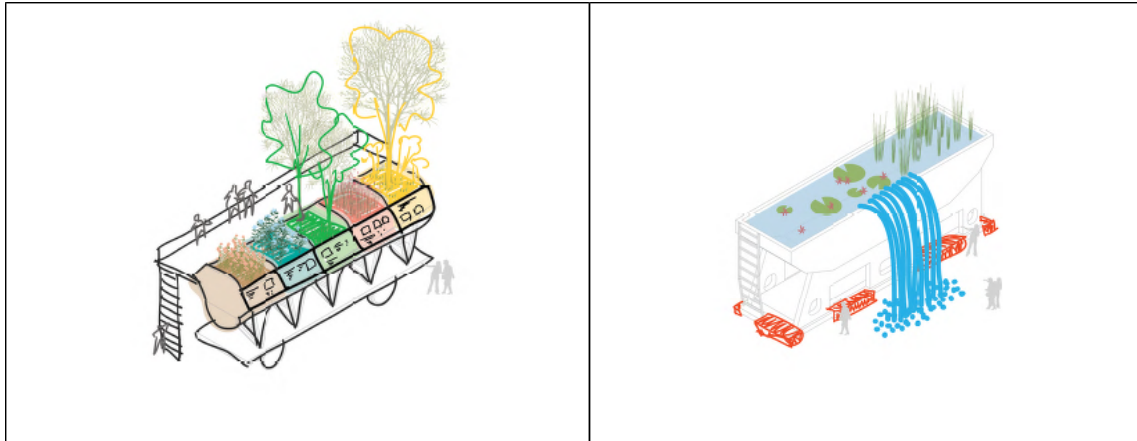
In onderstaande figuren wordt inzichtelijk gemaakt op welke wijze men voornemens is om dit type wagons vorm te geven.



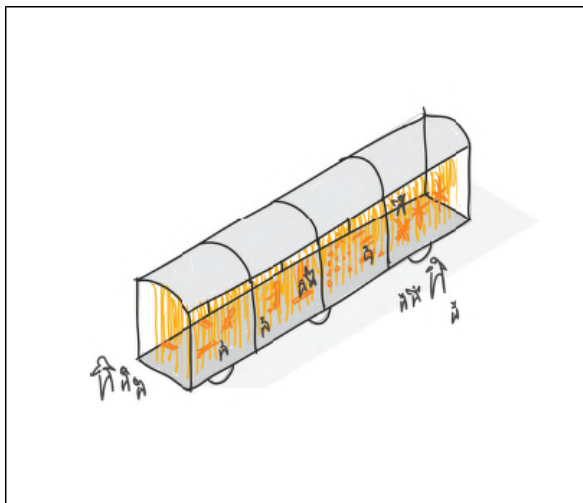
Insectenwagon (links) en levende wagon (rechts)



Kruidenwagon (links) en wagon met uitkijkpunt (rechts)



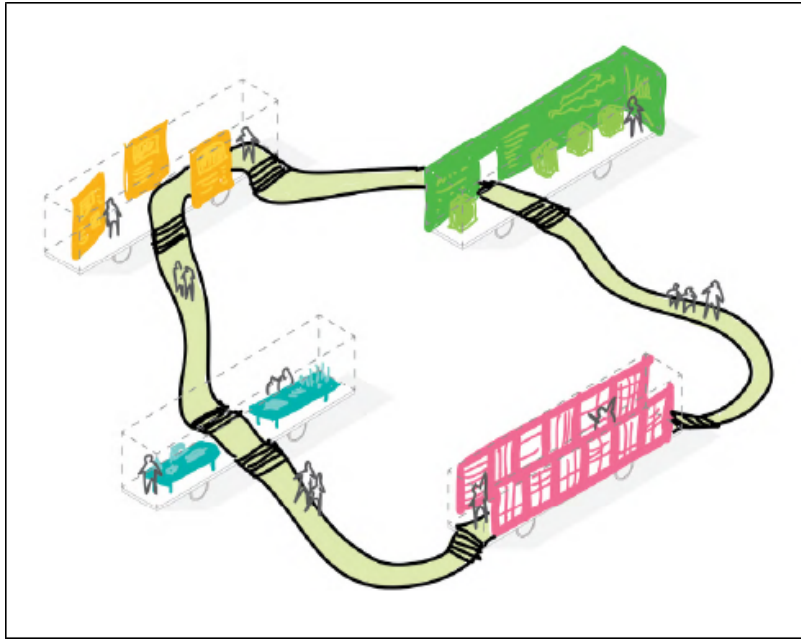
Kweekwagon (links) en lagoon wagon (rechts)



Speelwagon

Museumwagons

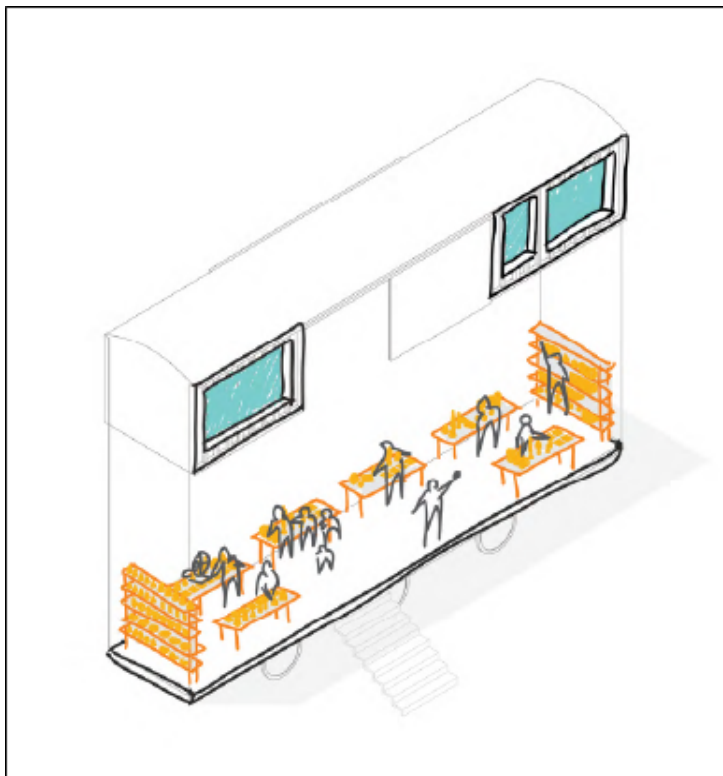
In de museumwagons kunnen bezoekers kennis maken met de historie en de verhaallijnen van het gebied en de geschiedenis van de Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij. De ontwikkeling van het spoor door de jaren heen in samenspraak met de ZLSM komen daar uitdrukkelijk naar voren.



Museumwagons

Workshop wagon

In de workshop wagon worden workshops gegeven aan groepen of kinderen. Daarbij staat centraal dat zij kennis kunnen maken met producten uit de regio, zoals met het bewerken van mergelsteen. Beleving en educatie is daarbij van belang.

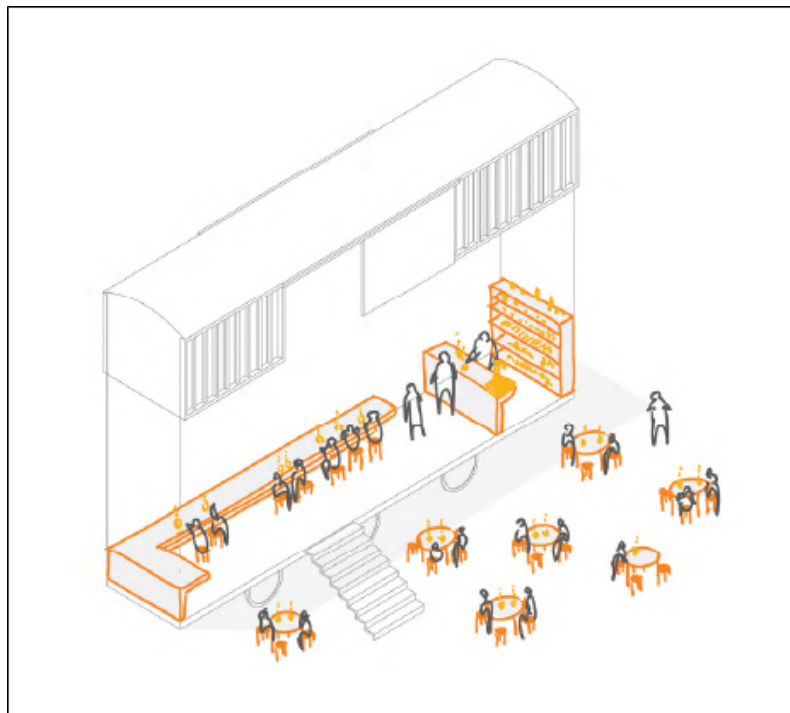


Workshop wagon

Café wagon

De wagon met horeca wordt gelinkt aan het expeditieplein met uitzicht over het park. Daarnaast wordt

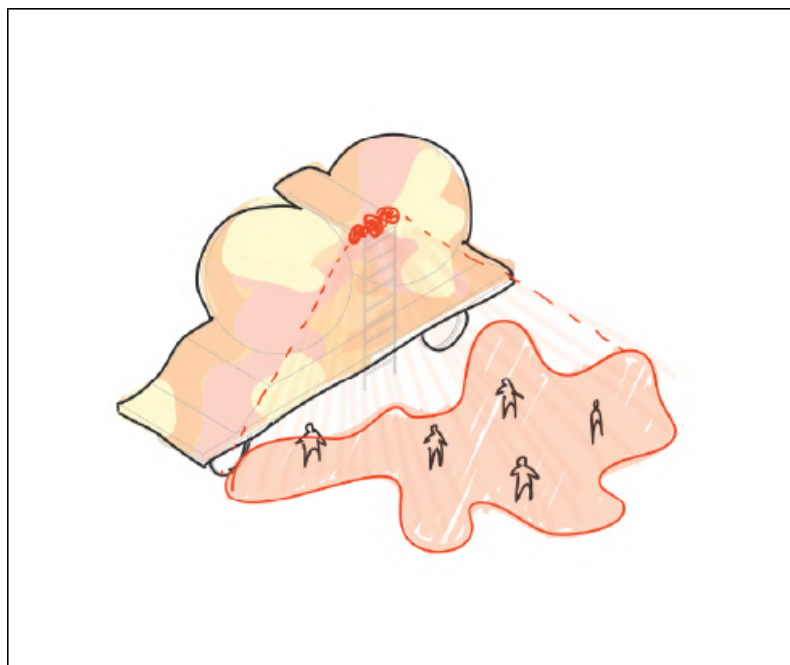
rondom de wagon voorzien in verplaatsbaar meubiliair.



Café wagon

Kunstwagon

Bij de kunstwagon kan men een wagon beschilderen. Daarnaast wordt met lichteffecten een kunstwerk gerealiseerd.



Kunstwagon

Het volledige voorlopige ontwerp van spoorpark fase 2 is bijgevoegd als Bijlage 1.

4.2 Parkeerplaats Vroenkuilerweg

De ontwikkeling 'Spoorpark fase 2' ziet op het omvormen van het spoorpark in een recreatief transferium waarbij gebruik wordt gemaakt van het museaal erfgoed van de ZLSM. Ten behoeve van deze ontwikkeling wordt onder andere beoogd parkeergelegenheid te realiseren aan de Vroenkuilerweg te Simpelveld. De gronden waarop het parkeerterrein wordt voorzien, zijn kadastraal bekend als gemeente Simpelveld - sectie M - nummer 190. Ter plekke wordt beoogd om een groen ingepast parkeerterrein te realiseren dat plaats biedt aan 78 auto's.

In onderstaande figuur wordt de beoogde inrichting van het parkeerterrein gevisualiseerd aangegeven. Volledigheidshalve is dit inrichtingsplan bijgevoegd als Bijlage 2.



Schetsontwerp parkeerterrein

De realisatie van het parkeerterrein aan de Vroenkuilerweg is niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied 2016'. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken dient middels een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3° jo. artikel 2.1, lid 1, onder c Wabo te worden afgeweken van het geldende bestemmingsplan. Ten behoeve van deze afwijkingsprocedure is een ruimtelijke onderbouwing opgesteld en in procedure gebracht.

Aangezien de ontwikkeling van Stationsomgeving Simpelveld en het parkeerterrein aan de Vroenkuilerweg nauw met elkaar verweven zijn, maken de gronden van het parkeerterrein ook onderdeel uit van voorliggend bestemmingsplan.

4.3 Parkstadroute

Bovendien wenst de gemeente gemeente Simpelveld samen met de gemeenten Beekdaelen, Heerlen, Brunssum, Landgraaf en Kerkrade een fietsverbinding te realiseren die deze gemeenten onderling met elkaar verbindt, genaamd de Parkstadroute. De Parkstadroute betreft een langzaamverkeersverbinding over een lengte van circa 34 kilometer vanaf de Stationsstraat in Schinnen tot aan het spooreplacement in Simpelveld. Deze route voert recreanten langs het unieke landschap van Parkstad en laat hen kennis maken met verschillende tijdperken die de regio tekenen. Daarmee wordt de regio toeristisch op de kaart gezet.

De Parkstadroute sluit aan op het stationsemplacement ZLSM. De ontwikkeling van Spoorpark fase 2 haakt daar op aan waardoor beide ontwikkelingen op elkaar aansluiten.

4.4 Borging planregels

In de planregels van voorliggend bestemmingsplan is de op basis van het bestemmingsplan 'Buitengebied 2016' van toepassing zijnde bestemming 'Verkeer - Railverkeer' overgenomen. De als zodanig aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor spoorwegdoeleinden, spoorwegovergangen, -onderdoorgangen en viaducten voor het wegverkeer. Om de ontwikkelingen ten behoeve van de Stationsomgeving Simpelveld mogelijk te kunnen maken, wordt in de planregels van voorliggend bestemmingsplan gewerkt met specifieke functieaanduidingen.

In hoofdzaak wordt in de planregels onderscheid gemaakt tussen voormalige wagons die mogen worden ingezet voor maatschappelijke voorzieningen, workshops, educatie en kleinschalige bedrijfsactiviteiten. Deze activiteiten mogen uitsluitend plaatsvinden bij voormalige wagons die ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - voormalige wagons 1' zijn geplaatst.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - voormalige wagons 2' mogen de voormalige wagons enkel worden ingezet voor educatie en natuur.

Bovendien mogen enkele wagons worden ingezet voor detailhandel, horeca van categorie 1 en 2 en/of 3 respectievelijk bed & breakfast. Het is gewenst om deze activiteiten enkel in specifieke voormalige wagons mogelijk te maken. Ter plekke van de gronden waar deze activiteiten mogen plaatsvinden, zijn de functieaanduidingen 'specifieke vorm van verkeer - voormalige wagon, detailhandel' respectievelijk 'specifieke vorm van verkeer - voormalige wagon, horeca' dan wel 'specifieke vorm van verkeer - bed & breakfast' opgenomen.

Tot slot zijn ter plekke van het plangebied de functieaanduidingen 'specifieke vorm van verkeer - multifunctioneel expeditieterrein' en 'specifieke vorm van verkeer - parkeerterrein' opgenomen.

Wat betreft de borging van het beoogd parkeerterrein aan de Vroenkuilerweg is van belang dat de bestemming 'Agrarisch' zal worden gewijzigd in de bestemming 'Verkeer'.

Hoofdstuk 5 Milieuaspecten

In Hoofdstuk 5 en Hoofdstuk 6 van voorliggende toelichting wordt nader ingegaan op de omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op de herontwikkeling van het gebied Stationsomgeving Simpelveld. De realisatie van het parkeerterrein wordt in deze buiten beschouwing gelaten omdat deze ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt middels een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3° jo. artikel 2.1, lid 1, onder c Wabo. Een afweging van relevante omgevingsaspecten heeft in dat kader reeds plaatsgevonden.

Bij de realisering van een planontwikkeling moet in de eerste plaats rekening worden gehouden met aspecten uit de omgeving die een negatieve invloed kunnen hebben op het plangebied. Dit geldt omgekeerd ook voor de uitwerking die het project heeft op zijn omgeving. Voor de locatie zijn in dit hoofdstuk de milieuaspecten bodem, geluid, milieuzonering, luchtkwaliteit en externe veiligheid onderzocht.

5.1 Bodem

5.1.1 Algemeen

Indien sprake is van een planologische functiewijziging, dient te worden bezien of de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse geschikt is voor het voorgenomen gebruik. Bij voorliggende planontwikkeling is geen sprake van een planologische functiewijziging omdat de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' wordt gehandhaafd.

Rekening houdend met onderhavige ontwikkeling is van belang dat onder andere wordt voorzien in het plaatsen van wagons waar een bed & breakfast in wordt gerealiseerd. In dat kader staat voorop dat ten behoeve van deze ontwikkeling geen bodemvergraving of contact met de grond plaatsvindt. Derhalve is het uitvoeren van een verkennend bodem- en asbestonderzoek niet aan de orde.

5.1.2 Conclusie bodem

Gelet op vorenstaande vormt het aspect bodem geen belemmeringen voor de beoogde planontwikkeling.

5.2 Geluid

5.2.1 Algemeen

Met betrekking tot het aspect geluid (van externe komaf) kan sprake zijn van geluidbelasting als gevolg van wegverkeerslawaai, industrielawaai en spoorweglawaai. Onderhavig plangebied is gelegen binnen de wettelijke geluidzone van de Irmstraat, alwaar een maximum snelheidsregime geldt van 50 km/u. Van industrielawaai en/of spoorweglawaai is geen sprake.

5.2.2 Geluidgevoelige objecten en terreinen

In het kader van de Wet geluidhinder worden de volgende objecten beschermd tegen geluid:

- woningen;
- andere geluidsgevoelige gebouwen;
- geluidsgevoelige terreinen.

Een 'ander geluidsgevoelig gebouw' is conform artikel 1 van de Wet geluidhinder aangewezen in het Besluit geluidhinder (Bgh). Als 'ander geluidsgevoelig gebouw' zijn in artikel 1.2 Bgh aangewezen:

- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen en verpleeghuizen;

- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- kinderdagverblijven.

Een 'geluidsgevoelig terrein' is conform artikel 1 Wet geluidhinder aangewezen in het Besluit geluidhinder (Bgh). Als 'geluidsgevoelig terrein' zijn in artikel 1.2 Bgh aangewezen:

- woonwagenstandplaatsen;
- ligplaatsen voor woonschepen.

Gelet op vorenstaande (limitatieve) lijst is bij voorliggende planontwikkeling geen sprake van het realiseren van een (nieuw) geluidsgevoelig object/gebouw/terrein. Er behoeft dan ook gelet op de Wet geluidhinder geen akoestisch onderzoek te worden verricht.

5.2.3 Conclusie geluid

Gelet op vorenstaande vormt het aspect geluid geen belemmeringen voor de beoogde planontwikkeling.

5.3 Milieuzonering

5.3.1 Algemeen

Milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen en dat (andersom) nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden. Het waar mogelijk scheiden van bedrijven en woningen bij nieuwe ontwikkelingen dient twee doelen:

- het reeds in het ruimtelijke spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor woningen;
- het tegelijk daarmee aan de bedrijven voldoende zekerheid bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

De gemeente beslist zelf of zij op een bepaalde locatie bedrijven of woningen wil mogelijk maken. Dit besluit dient echter wel zorgvuldig te worden afgewogen en te worden verantwoord.

5.3.2 Nieuwe bedrijvigheid

Voorliggende planontwikkeling maakt nieuwe activiteiten mogelijk die een gemengd en divers karakter hebben. Dit betreft onder andere horeca, recreatie en musea. Met betrekking tot de geluidbelasting van onderhavige ontwikkeling op geluidsgevoelige objecten in de omgeving (woningen) dient te worden aangetoond dat de ontwikkeling geen onevenredige toename van de geluidbelasting op gevoelige objecten met zich meebrengt.

In dit verband is de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering 2009' geraadpleegd. De beoogde activiteiten kunnen in een aantal categorieën worden ondergebracht, namelijk 'restaurants, cafetaria's, snackbars, ijssalons met eigen ijsbereiding, viskramen e.d.' (SBI-2008: 561). Voor deze bedrijfsactiviteiten dient een minimale richtafstand van 10 meter in acht te worden genomen vanwege de aspecten geur, geluid en gevaar. Aan deze richtafstand wordt voldaan.

Voor de beoogde recreatieve activiteiten in het plangebied is in de VNG-brochure niet direct een geschikte categorie opgenomen. Dat neemt niet weg dat de beoogde activiteiten enigszins vergelijkbaar zijn met een hotel of pension. Op basis van de categorie 'hotels en pensions met keuken, conferentie-oorden en congrescentra' dient een minimale richtafstand van 10 meter in acht te worden genomen vanwege de aspecten geur, geluid en gevaar. Aan deze richtafstand wordt voldaan.

Tot slot bestaat het voornemen uit het realiseren van een museumwagon waar bezoekers kennis kunnen maken met de rijke historie van het gebied en de ZLSM. Dit type activiteit kan niet worden vergeleken met de aard en omvang van een regulier museum. Dat neemt niet weg dat in de VNG-brochure niet direct wordt voorzien in de door de gemeente voorgenomen activiteiten waardoor alsnog wordt aangesloten bij de categorie 'bibliotheken, musea, ateliers, e.d.' (SBI-2008: 9101, 9102). Voor deze bedrijfsactiviteiten dient een minimale richtafstand van 10 meter te worden aangehouden voor het aspect geluid. Aan deze afstand wordt voldaan.

5.3.3 Conclusie milieuzonering

Gelet op vorenstaande vormt het aspect milieuzonering geen belemmering voor de voorgenomen planontwikkeling.

5.4 Luchtkwaliteit

5.4.1 Algemeen

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen inzake de luchtkwaliteit opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (hierna ook: Wmb). Omdat de luchtkwaliteitseisen op zijn genomen in titel 5.2 van de Wmb, staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Met de inwerkingtreding van de Wet luchtkwaliteit is het Besluit luchtkwaliteit 2005 komen te vervallen.

Het doel van titel 5.2 Wm is om de mensen te beschermen tegen de negatieve gevolgen van luchtverontreiniging op hun gezondheid. In de wet- en regelgeving zijn de richtlijnen uit de Europese regelgeving opgenomen, waaraan voorgenomen ontwikkelingen dienen te voldoen.

Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen de luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid van een bestuursorgaan ex. artikel 5.16 Wm:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde;
- een project leidt, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) of een regionaal programma van maatregelen.

5.4.2 Het besluit NIBM

Deze Algemene maatregel van Bestuur (AmvB) legt vast wanneer een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de toename van concentraties van bepaalde stoffen in de lucht. Een project is NIBM wanneer het aannemelijk is dat het een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel PM10 als NO2. Het NSL is vanaf augustus 2009 van kracht, zodat de 3% grens aangehouden dient te worden.

In de regeling NIBM is (onder andere) aangegeven dat een plan tot 1.500 woningen niet in betekenende mate bijdraagt aan de toename van de concentratie fijn stof en stikstofdioxide in de lucht. Voorliggend plan voorziet niet in een planontwikkeling die qua omvang vergelijkbaar is met het realiseren van 1.500 woningen. Op basis hiervan mag worden geconcludeerd dat voorliggende planontwikkeling NIBM is.

NIBM-tool InfoMil

Ook zal het plan niet leiden tot een dusdanig aantal toenemende verkeersbewegingen dat de grenswaarde van de luchtkwaliteit daarmee wordt overschreden. InfoMil heeft een NIBM-tool ontwikkeld waarmee een 'worst-case' berekening kan worden verricht voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit. Dit rekenmodel toont aan dat tot 2.278 extra voertuigen (weekdaggemiddelde) niet in

beteknende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Hierbij wordt uitgegaan van 0% vrachtverkeer. Bij het invoeren van 5% vrachtverkeer bedraagt het genoemde aantal 1.119 voertuigen.

5.4.3 Besluit gevoelige bestemmingen

Dit besluit is gericht op de beperking van de vestiging in de nabijheid van provinciale en rijkswegen van gevoelige bestemmingen, zoals gebouwen voor kinderopvang, scholen, verzorgings- of verpleegtehuizen. Het besluit is gericht op de bescherming van mensen die verhoogd gevoelig zijn voor fijn stof en stikstofdioxide (m.n. kinderen, ouderen en zieken).

Dit besluit is niet van toepassing op onderhavig planvoornemen.

5.4.4 Conclusie luchtkwaliteit

Gelet op vorenstaande uiteenzetting met betrekking tot het aspect luchtkwaliteit leidt voorliggende planontwikkeling, binnen de daartoe gestelde wettelijke (onder)grenzen, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit

5.5 Externe veiligheid

Bij onderhavige planontwikkeling is sprake van het realiseren van een zogenaamd (beperkt) kwetsbaar object in het kader van externe veiligheid omdat wordt voorzien in een wagon met horeca-activiteiten en in een wagon waar recreatieve activiteiten mogelijk zijn. Zodoende wordt hierna het beleid omtrent externe veiligheid beschouwd en wordt een afweging gemaakt of de planontwikkeling ertoe leidt dat er een onaanvaardbaar risico ontstaat in het kader van de externe veiligheid.

5.5.1 Beleid

Het beleid in het kader van de externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving voor wat betreft handelingen met gevaarlijke stoffen. Deze handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen, als op het vervoer van deze stoffen.

Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) vloeit de verplichting voort om in het kader van ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen. Deze risico's worden beoordeeld op twee soorten risico: het groepsrisico en het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen tegelijkertijd komt te overlijden als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek. In het Bevi is een verantwoordingsplicht binnen het invloedsgebied opgelegd, i.c. het gebied binnen de zogenaamde 1%-letaliteitsgrens, zijnde de afstand vanaf een risicobedrijf waarop nog slechts 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving overlijdt bij een ongeval op het risicobedrijf.

Voor elke verandering van het groepsrisico, dit kan een af- of toename zijn, in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd. Deze verantwoording ziet toe op de wijze waarop de toelaatbaarheid van de verandering van het groepsrisico in de besluitvorming is betrokken.

Samen met de hoogte van het groepsrisico, worden ook andere aspecten meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Hieronder vallen onder meer de zelfredzaamheid en de bestrijdbaarheid van een calamiteit.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans dat een onbeschermd individu in een jaar komt te overlijden als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron. Voorbeelden van risicobronnen zijn bedrijven, wegen en spoorlijnen.

De 10-6-contour is de maatgevende grenswaarde. Dit houdt in dat er een kans van 1 op 1 miljoen is op overlijden.

5.5.2 Risicovollebronnen

Ten behoeve van de beoordeling van de voor onderhavige (beperkt) kwetsbaar object mogelijke externe veiligheidsrisico's, is de Risicokaart Limburg geraadpleegd. Op de risicokaart is informatie opgenomen over transportroutes, buisleidingen, en risicovolle inrichtingen.



Risicokaart Limburg met aanduiding plangebied

Transportleidingengevaarlijke stoffen (Bevb)

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Deze AMvB regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen, zoals aardgas.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan, op grond waarvan de bouw van een kwetsbaar object bij een buisleiding wordt toegelaten:

- wordt een waarde in acht genomen van 10-6 per jaar met betrekking tot het plaatsgebonden risico voor kwetsbare objecten ofwel binnen de PR-contour is de bouw van een kwetsbaar object niet toegestaan;
- wordt tevens het groepsrisico in het invloedsgebied van de buisleiding verantwoord (invloedsgebied: het gebied waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico van de buisleiding tot de grens waarbinnen de letaliteit van die personen 1% is).

Op circa 770 meter ten zuidoosten van onderhavig plangebied is een ondergrondse buisleiding gelegen in beheer van I&M Transport.

Onderhavig plangebied valt buiten de plaatsgebonden risicocontouren en is niet gelegen binnen het invloedsgebied van de betreffende leiding.

5.5.3 Conclusie externe veiligheid

Als gevolg van onderhavige planontwikkeling ontstaan er geen (extra) risico's in het kader van externe veiligheid. Daarbij kan worden gesteld dat de zelfredzaamheid in casu goed te noemen is. Ook is de bereikbaarheid van de locatie bij een eventuele calamiteit goed. Hierdoor is de planontwikkeling in het kader van de externe veiligheid verantwoord te noemen.

Gelet op vorenstaande vormt het aspect externe veiligheid geen belemmeringen voor onderhavige planontwikkeling.

Hoofdstuk 6 Overige ruimtelijke aspecten

Naast de diverse milieutechnische aspecten, zoals uiteengezet in Hoofdstuk 5 dient tevens te worden gekeken naar de overige ruimtelijke aspecten. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de aspecten archeologie, kabels en leidingen, verkeer en parkeren, waterhuishouding, natuur- en landschap, flora en fauna en duurzaamheid.

6.1 Archeologie

6.1.1 Algemeen

Archeologische waarden zijn bij wet beschermd (Monumentenwet 1988, hoofdstuk vijf 'Archeologische monumentenzorg'). Gemeenten zijn verantwoordelijk voor hun eigen bodemarchief. De gemeente is dus het bevoegde gezag indien het gaat om het toetsen van de archeologische onderzoeken en Programma's van Eisen. Voorheen werd dit door de provincie gedaan, maar deze beperkt zich momenteel tot zaken die van provinciaal belang zijn.

Voor (gemeentelijke) bestemmingsplannen betekent dit concreet het volgende:

- de gemeenteraad dient bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden en monumenten;
- in een bestemmingsplan kan in het belang van de archeologie een vergunningstelsel worden opgenomen. Zowel de aanvrager van een vergunning, waarbij bodemverstoring plaats vindt, kunnen langs de weg van het bestemmingsplan de verplichting krijgen tot het laten uitvoeren van een archeologisch (voor)onderzoek. Zo nodig kunnen aan dergelijke vergunningen regels worden verbonden ter bescherming van de archeologische waarden en monumenten.

6.1.2 Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Erfgoedwet)

Sinds 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. Deze wet is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta uit 1992. In de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is een raamwerk gegeven dat regelt hoe Rijk, provincies en gemeenten om moeten gaan met het aspect 'archeologie' in ruimtelijke plannen.

In de wet wordt het culturele erfgoed, en dan met name het archeologische erfgoed, beschermd. Onder archeologisch erfgoed worden alle fysieke overblijfselen verstaan, die bijdragen aan het verkrijgen van inzicht in menselijke samenlevingen uit het verleden. De fysieke overblijfselen kunnen zich zowel in als boven de grond bevinden.

De uitgangspunten van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg zijn als volgt:

- de archeologische waarden dienen zoveel mogelijk in de bodem te worden bewaard. Opgravingen vinden alleen plaats indien behoud in situ (dus in de bodem) niet mogelijk is;
- er dient vroeg in het proces van de ruimtelijke ordening al rekening te worden gehouden met het aspect 'archeologie'. In een vroegtijdig stadium moeten initiatiefnemers aangeven hoe met eventuele archeologische waarden wordt omgegaan in geval van bodemverstorende activiteiten. In beginsel dient er dus een verkennend vooronderzoek plaats te vinden bij dergelijke activiteiten. Er kan een uitzondering worden gemaakt, indien het plangebied kleiner is dan 2.500 m² en er binnen een straal van 50 meter geen vondsten zijn gedaan in het verleden;
- de initiatiefnemer tot ruimtelijke plannen betaalt het archeologisch onderzoek en mogelijke opgravingen.

In de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is bepaald dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor hun eigen bodemarchief. De gemeente is dus het bevoegde gezag indien het gaat om het toetsen van de archeologische onderzoeken en Programma's van Eisen. Voorheen werd dit door de provincie gedaan, maar

deze beperkt zich momenteel tot zaken die van provinciaal belang zijn.

Gemeenten dienen in beginsel te beschikken over een archeologische basiskaart. Daarnaast beschikt de provincie Limburg over de Cultuurhistorische Waarden Kaart, waarin binnen diverse kaartlagen bijvoorbeeld de archeologische verwachtingswaarde kan worden bekeken en de in het verleden gedane vondsten.

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

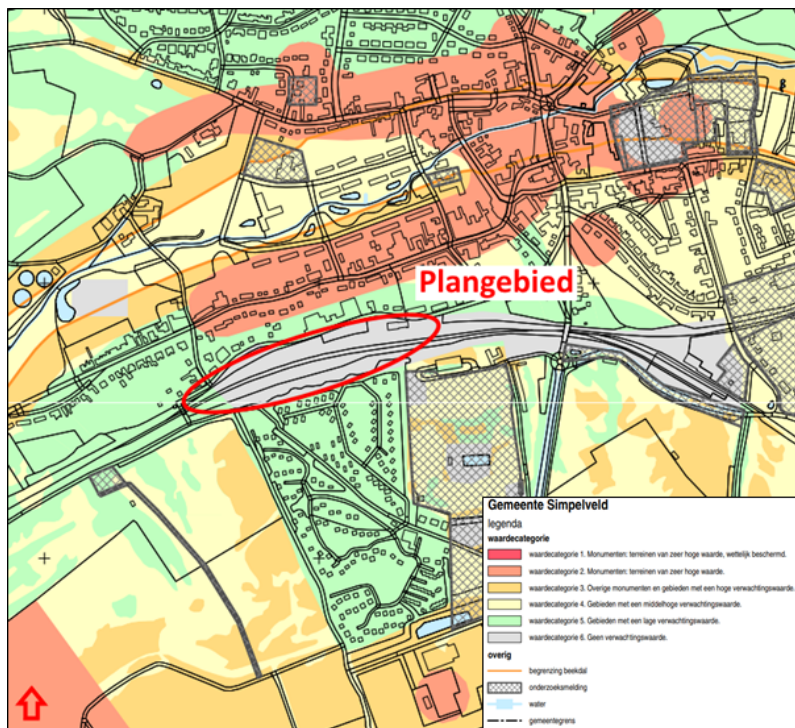
Ten behoeve van het gemeentelijk archeologiebeleid is een archeologische verwachtingskaart opgesteld. De verschillende archeologische verwachtingskaarten geven inzicht in de aanwezigheid en verwachte aanwezigheid van archeologische resten in de gemeente.

6.1.3 Archeologische verwachtingswaarden

Stationsomgeving

De gemeente Simpelveld beschikt over een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart. Gelet op deze kaart is het meest westelijk deelgebied (Stationsomgeving) gelegen binnen 'Waardecategorie 6: Geen verwachtingswaarde' en gedeeltelijk binnen 'Waardecategorie 5: Gebieden met een lage verwachtingswaarde'.

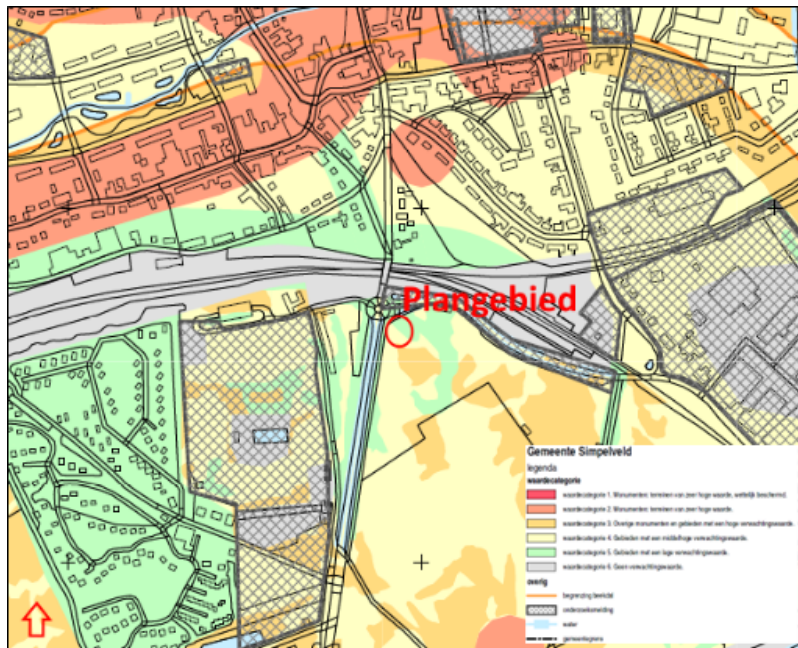
Met inachtneming van 'Waardecategorie 5' is het uitvoeren van een archeologisch onderzoek noodzakelijk indien bodemversturende activiteiten bij een diepte groter dan 40 cm plaatsvinden en als de oppervlakte meer bedraagt dan 10.000 m². Rekening houdend met de ontwikkelingen in dit deelgebied staat voorop dat de ontwikkeling niet gepaard gaat met grote bodemwerkzaamheden. De maximale te verstoren oppervlakten/diepte worden vanwege de beoogde ontwikkeling niet overschreden.



Uitsnede archeologische verwachtingskaart met aanduiding plangebied

Vroenkuijlerweg

Gelet op de archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart is onderhavig plangebied aan de Vroenkuilerweg gelegen in 'Waardecategorie 5: Gebieden met een lage verwachtingswaarde' en gedeeltelijk in 'Waardecategorie 4: Gebieden met een middelhoge verwachtingswaarde'.



Uitsnede archeologische verwachtingskaart met aanduiding plangebied

Op basis van 'Waardecategorie 4' dient archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden indien bodemversturende activiteiten plaatsvinden bij een diepte groter dan 40 cm en als de oppervlakte meer bedraagt dan 2.500 m². Het projectgebied zal worden ingericht als parkeergelegenheid ten behoeve van de stationsomgeving. Ten behoeve van onderhavige ontwikkeling is een archeologisch onderzoek uitgevoerd. De rapportage van het archeologisch onderzoek is bijgevoegd als Bijlage 3.

Op basis van de resultaten van het uitgevoerde vooronderzoek wordt vanwege de lage archeologische verwachting geadviseerd om geen verder archeologisch vervolgonderzoek meer uit voeren. In alle gevallen geldt dat indien bij toekomstig graafwerk archeologische vondsten worden gedaan of archeologische grondsporen worden aangetroffen, deze direct gemeld dienen te worden bij de minister conform de Erfgoedwet 2016, artikel 5.10 & 5.11 en de gemeente Simpelveld.

6.1.4 Conclusie archeologie

Gelet op vorenstaande vormt het aspect archeologie geen belemmeringen voor voorliggende planontwikkeling. In alle gevallen geldt dat indien bij toekomstig graafwerk archeologische vondsten worden gedaan of archeologische grondsporen worden aangetroffen, deze direct gemeld dienen te worden bij de minister conform de Erfgoedwet 2015, artikel 5.10 & 5.11.

6.2 Kabels en leidingen

6.2.1 Boven en/of ondergrondse leidingen

Door het plangebied lopen geen boven- en/of ondergrondse leidingen. Er is op dat gebied derhalve geen sprake van bijbehorende (planologische) beschermingszones en/of belangen van derden op dit punt.

6.2.2 Nutsvoorzieningen

De aanwezigheid van kabels en leidingen met betrekking tot de nutsvoorzieningen in de omgeving is evident. Bij het nader uitwerken van de aansluitingen, dient met de verschillende netwerkbeheerders contact te worden opgenomen.

6.2.3 Conclusie kabels en leidingen

Het aspect kabels en leidingen vormt geen belemmeringen voor voorliggende planontwikkeling.

6.3 Verkeer en parkeren

Met betrekking tot onderhavige planontwikkeling dienen de (eventuele) verkeerskundige gevolgen alsmede het parkeren inzichtelijk te worden gemaakt.

6.3.1 Ontsluiting

De bestaande ontsluiting aan de Stationstraat te Simpelveld blijft in stand. Ter plekke wordt - net als in de bestaande situatie - parkeergelegenheid voorzien dat plaats biedt aan 90 auto's. Daar kunnen onder andere de vrijwilligers van de ZLSM evenals bezoekers parkeren.

Bovendien wordt aan de Vroenkuilerweg een nieuw parkeerterrein gerealiseerd waar eveneens bezoekers van Stationsomgeving Simpelveld kunnen parkeren. Vanuit dit deelgebied kunnen bezoekers gemakkelijk hun weg te voet vervolgen richting de stationsomgeving. Daarmee worden parkeerproblemen in de openbare ruimte opgeheven. Het betreffende perceel aan de Vroenkuilerweg te Simpelveld zal worden ontsloten via een te realiseren inrit- en uitrit aan de oostzijde van de Nijswillerweg. Daar kunnen bezoekers veilig het terrein in- en uit rijden.

Daarnaast worden in de stationsomgeving wandelpaden aangelegd zodat bezoekers het park op eigen gelegenheid kunnen verkennen en bezoeken.

6.3.2 Verkeersgeneratie en parkeren

Het voornemen is om het spoorpark in Simpelveld om te vormen tot een recreatief transferium waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van het museaal erfgoed van de ZLSM. Dat heeft tot gevolg dat museumstukken van de ZLSM ruimtelijk functioneel worden ingezet zodat deze beleefd kunnen worden door bezoekers. De museumstukken van de ZLSM zullen een nieuwe functie gaan vervullen in het plangebied. Daarbij wordt onder andere onderscheid gemaakt tussen museumwagons, een wagon met daarin een café/winkel gevestigd, bed&breakfast, een workshopwagon, een kunstwagon en een aantal parkwagons.

Om de parkeerbehoefte van onderhavige ontwikkeling in beeld te brengen, wordt onderscheid gemaakt tussen de functies die de diverse wagons bekleden. Deze verkeersaantrekkende werking en bijbehorende parkeerbehoefte komt namelijk bovenop de parkeerbehoefte die het station van de ZLSM momenteel al genereert. In onderstaande tabel wordt onderscheid gemaakt tussen het museum/kunst, café, bed & breakfast, lichte bedrijfsactiviteiten en detailhandel.

In onderstaande tabel wordt er vanuit gegaan dat onderhavige locatie is gelegen in 'weinig stedelijk gebied' en 'rest bebouwde kom'.

Parkeren

Functie	Categorie CROW	Min. parkeer-norm	Max. parkeer-norm	Eenheid CROW	Eenheid ontwikkeling	Min. parkeer-behoefte	Max. parkeer-behoefte

Museum / kunst	Museum	1,0 pp	1,2 pp	per 100 m ² bvo	4 wagons 60 m ² per wagon	2,4 pp	2,88 pp
Café	Café/bar/cafetaria	6,0 pp	8,0 pp	per 100 m ² bvo	60 m ²	3,6 pp	4,8 pp
B&B	Bungalow park / huisjes-complex	1,6 pp	1,8 pp	per bungalow	3 b&b kamers met in totaal 12 slaapplekken	4,8 pp	5,4 pp
Lichte bedrijfsactiviteiten	Bedrijf arbeids- extensief/ bezoekers extensief	0,8 pp	1,3 pp	per 100 m ² bvo	60 m ²	0,48 pp	0,78 pp
Detailhandel	Kringloop winkel	1,7 pp	2,2 pp	per 100 m ² bvo	60 m ²	1,02 pp	1,32 pp
Totale parkeer- behoefte						12,3 pp	15,2 pp

Onderhavige ontwikkeling ziet op het verbreden van de activiteiten rondom het ZLSM-terrein. De bestaande activiteiten van de ZLSM blijven dan ook in stand. De ontwikkeling ziet enkel op een verbreding aan activiteiten ter plaatse met de functies die hierboven nader uiteen zijn gezet. In dat verband is van belang dat de overige wagons een belevend en informerend karakter krijgen. Deze trekken bezoekers die het terrein op eigen gelegenheid willen bezoeken en beleven. Ook deze activiteiten gaan gepaard met een parkeerbehoefte. Het voornemen is om de parkeerbehoefte op te vangen op het parkeerterrein aan de Stationsomgeving dat plaats biedt aan 90 auto's en het parkeerterrein aan de Vroenkuilerweg/Nijswillerweg dat plaats biedt aan 78 auto's.

Aanvullend op de parkeerbehoefte die onderhavige ontwikkeling genereert, wordt in onderstaande tabel nader ingegaan op het aantal verkeersbewegingen welke de diverse functies genereren.

Verkeersbewegingen

Functie	Categorie CROW	Minimale verkeersbewegingen CROW	Maximale verkeersbewegingen CROW	Eenheid CROW	Eenheid ontwikkeling	Min. verkeersbewegingen	Max. verkeersbewegingen
Museum/kunst	Museum						
Café	Café/bar/cafetaria						
B&B	Bungalow - park/ huisjes-complex	2,1	2,3	per bungalow	3 b&b kamers	6,3	6,9
Lichte bedrijfsactiviteiten	Bedrijf arbeids- extensief/ bezoekers extensief	3,9	5,7	per 100 m ² bvo	60 m ²	2,34	3,42

Detail-handel	Kringloop winkel	17,7	23	per 100 m ² bvo	60 m ²	10,6	13,8
Totale verkeersbewegingen							

Voor de categorieën 'Museum' en 'Café/bar/cafetaria' is in de CROW-publicatie geen minimum dan wel maximum aantal verkeersbewegingen opgenomen. In dat verband wordt in het kader van voorliggende ontwikkeling per categorie - uitgaande van een worse case situatie - uitgegaan van maximaal 15 verkeersbewegingen per dag.

Zoals hierboven reeds aangegeven, krijgen de overige wagons een belevend en informerend karakter. Deze trekken bezoekers die het terrein op eigen gelegenheid willen bezoeken en beleven. Ook deze activiteiten gaan gepaard met een parkeerbehoefte.

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat onderhavige planontwikkeling voorziet in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Zowel aan de Vroenkuilerweg respectievelijk de Stationsomgeving wordt parkeergelegenheid voorzien waar onder andere bezoekers van de Stationsomgeving kunnen parkeren.

6.3.3 Conclusieverkeer en parkeren

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmeringen voor voorliggende planontwikkeling.

6.4 Waterhuishouding

6.4.1 Nationaal waterplan

In het Nationaal waterplan is het (strategische) waterbeleid van het Rijk vastgelegd. De hoofdlijnen van het Nationaal waterplan luiden als volgt (artikel 4.1, lid 2 Waterwet):

- een aanduiding, in het licht van de wettelijke doelstellingen en normen, van de gewenste ontwikkeling, werking en bescherming van de watersystemen, alsmede van de bijbehorende termijnen;
- een uiteenzetting van de maatregelen en voorzieningen, die met het oog op die ontwikkeling, werking en bescherming nodig zijn;
- een aanduiding van de redelijkerwijze te verwachten financiële en economische gevolgen van het te voeren beleid;
- een visie op de gewenste ontwikkelingen in verband met de voorkoming en waar nodig beperking van overstromingen en waterschaarste, voor een periode van ten minste veertig jaren mede in verband met de verwachte klimaatveranderingen.

Het Nationaal waterplan kent een looptijd van 2016 tot 2021 en vormt het kader voor de regionale waterplannen en de beheerplannen.

6.4.2 Provinciaal beleid

De provincie Limburg kent ook als uitgangspunt dat verdroging zo veel mogelijk moet worden tegengegaan en dat de waterkwaliteit, met het oog op een duurzaam gebruik in de toekomst, erg belangrijk is. Verder sluit de provincie aan bij het beleid van de Vierde Nota Waterhuishouding om infiltratie van water in de bodem te bevorderen en water meer terug te brengen in stedelijk gebied.

Binnen de waterbeheersplannen van Limburg is integraal waterbeheer een belangrijk begrip. Ook hier speelt verdroging en waterkwaliteit een belangrijke rol in het beleidsproces. Ter invulling van (specifiek) ecologische functies stelt het Waterschap onder andere dat, ter voorkoming van verdroging, grondwaterstanden (daar waar dat mogelijk is) verhoogd moeten worden door peilbeheer. Ook dient het

rioleringsbeheer door gemeenten op en aan de aan watergangen en -plassen toegekende functies, afgestemd te worden. Naast die ecologische functie dienen er ook mensgerichte hoofdfuncties ten behoeve van industrie of drinkwater ingepast te worden. Tevens dient er plaats te zijn voor mensgerichte nevenfuncties.

6.4.3 Afhandeling afval- en hemelwater

Op welke wijze wordt omgegaan met het afval- en hemelwater binnen het onderhavige plangebied wordt hierna uiteengezet.

Afvalwater

Het afvalwater als gevolg van onderhavige planontwikkeling zal worden geloosd op de gemeentelijke riolering van de gemeente. Vanuit milieuhygiënisch oogpunt is het afvoeren van afvalwater via de gemeentelijke riolering vereist en daarmee tevens de beste optie.

Hemelwater van onverhard en semi-verhard terrein

Het hemelwater dat valt op de onverharde en semi-verharde terreindelen binnen het plangebied zal, zo nodig na beperkte oppervlakkige afstroming, rechtstreeks infiltreren in de bodem.

Planontwikkeling

Het voornemen is om ter plekke van het meest westelijk gelegen deelgebied een aantal wagons te plaatsen waar diverse activiteiten mogelijk zijn. Gelet op het feit dat de gronden rondom de wagons groen worden ingericht, wordt beoogd om het hemelwater ter plekke rechtstreeks te laten infiltreren in de bodem. Het realiseren van een hemelwatervoorziening is gelet op de verhouding tussen het verhard oppervlak en de onverharde gronden rondom de wagons, niet noodzakelijk.

Daarnaast wordt beoogd om in het meest oostelijk gelegen deelgebied een parkeerterrein te realiseren. De rijpaden op dit parkeerterrein zullen worden uitgevoerd in volledige verharding. Ook tussen de parkeervakken wordt volledige verharding voorzien. Het hemelwater dat op deze gronden valt, wordt opgevangen in een noordelijk gelegen wadi. Daar kan het hemelwater rechtstreeks infiltreren in de bodem. Het overige deel van het plangebied wordt uitgevoerd in groen dan wel in grasbetontegels. Op deze gronden kan het hemelwater rechtstreeks infiltreren in de bodem.

Voorkomen van wateroverlast

Door bij het bepalen van het bouwpeil en afschot hiermee rekening te houden, wordt voorkomen dat water in de te realiseren gebouwen kan vloeien.

6.4.4 Conclusie waterhuishouding

Gelet op vorenstaande vormt het aspect waterhuishouding geen belemmeringen voor onderhavige planontwikkeling.

6.5 Natuurbescherming

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet.

6.5.1 Kernkwaliteiten

Zoals reeds eerder geconstateerd in paragraaf 3.2.2 is het plangebied gelegen in het beschermingsgebied 'Nationaal Landschap Zuid-Limburg'.

In de Omgevingsverordening Limburg 2014 wordt ten aanzien van het beschermingsgebied 'Nationaal Landschap Zuid-Limburg' voorgeschreven dat de toelichting bij een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op een gebied gelegen in deze gebieden – waarvan in casu sprake is – een beschrijving bevat van de in het plangebied voorkomende kernkwaliteiten, de wijze waarop met de bescherming en versterking van de kernkwaliteiten is

omgegaan en hoe de negatieve effecten zijn gecompenseerd.

De kernkwaliteiten zijn voor het Nationaal Landschap Zuid-Limburg betreffen: 'schaalcontrast van zeer open naar besloten', 'het groene karakter', 'reliëf en ondergrond' en 'rijk en gevarieerd cultuurhistorisch erfgoed'. Bij (ruimtelijke) ontwikkelingen binnen een nationaal landschap dienen de geformuleerde kernkwaliteiten in acht te worden genomen. Dienaangaande het volgende.

Schaalcontrast van zeer open naar besloten

Het plangebied aan de Stationsomgeving is gelegen op de rand van de kern van Simpelveld en het achtergelegen open agrarisch gebied. Met de diverse functies die binnen dit deelgebied worden beoogd en de groen in te richten stationsomgeving, staat voorop dat de ontwikkeling een passende overgang vormt tussen de kern het agrarisch gebied.

Wat betreft het parkeerterrein aan de Vroenkuilerweg is van belang dat deze gronden zijn gelegen op de overgang naar agrarisch gebied. In dat kader wordt beoogd om het parkeerterrein groen in te passen en daarmee de overgang naar het agrarisch gebied te verzachten. In dat kader zal waar mogelijk worden gewerkt met grasbetontegels en zullen bloemenmengsels en bermen worden ingezaaid. Daarnaast zal nieuwe groenaanplant worden gerealiseerd.

Het groene karakter

Ten aanzien van deze kernkwaliteit wordt verwezen naar het hiervoor gestelde onder kernkwaliteit 'schaalcontrast van zeer open naar besloten'. Met onderhavige ontwikkeling is geen sprake van aantasting van het groene karakter.

Wat betreft de parkeerplaats aan de Vroenkuilerweg wordt verwezen naar het hierboven gestelde.

Reliëf en ondergrond

Het bestaande reliëf en de bestaande ondergrond blijft in hoofdzaak onaangeroerd. Bij het plaatsen van de wagons en de inrichting van het terrein blijft afdoende aandacht voor het bestaand reliëf en ondergrond.

Ook ter plaatse van het beoogd parkeerterrein aan de Vroenkuilerweg zal het bestaand reliëf zoveel mogelijk worden gerespecteerd.

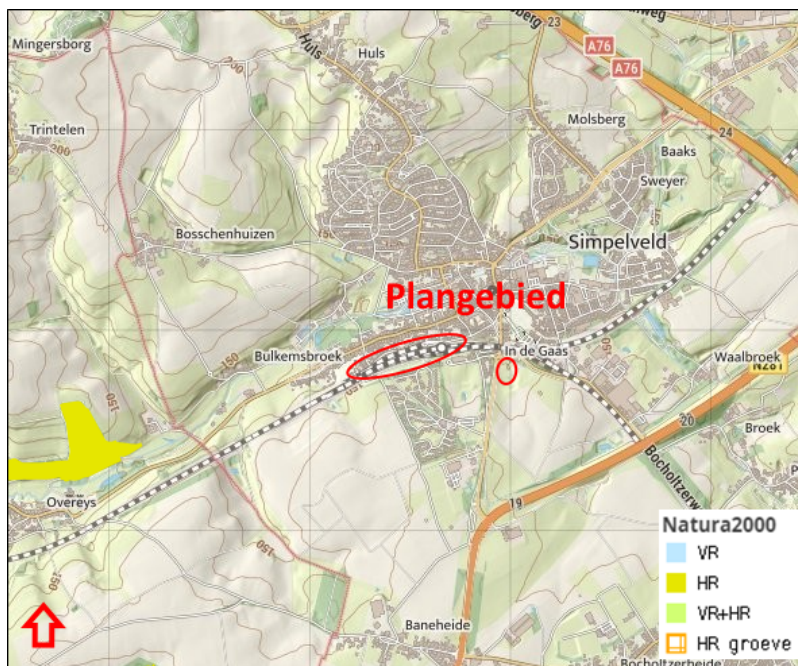
Rijken gevarieerd cultuurhistorisch erfgoed

Van deze kernkwaliteit is ter plekke van onderhavig plangebied geen sprake.

6.5.2 Natura2000

De Wet natuurbescherming (Wnb) vormt in Nederland het wettelijke kader voor o.a. de aanwijzing en bescherming van Natura 2000-gebieden. Projecten en andere handelingen die de kwaliteit van natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied kunnen verslechteren of die een significant verstorend effect kunnen hebben op soorten waarvoor het gebied is aangewezen, mogen niet plaatsvinden zonder vergunning (artikelen 2.7 en 5.6 Wet-Nb).

Onderhavige ontwikkeling ziet op het realiseren van een parkeerterrein aan de Vroenkuilerweg/Nijswillerweg. Daarnaast wordt parkeergelegenheid voorzien bij de Stationsomgeving. Vanwege de in de omgeving gelegen Natura2000-gebieden zijn ten behoeve van het aspect parkeren stikstofberekeningen uitgevoerd om na te gaan of voorliggend voornemen significant negatieve effecten kan hebben op gevoelige habitattypen in deze Natura2000-gebieden of overige natuurgebieden.



Uitsnede kaart 'Natuur' met aanduiding plangebied

De parkeerbehoefte die de herontwikkeling Stationsomgeving Simpelveld genereert, zal worden afgewikkeld op het parkeerterrein aan de Vroenkuilerweg/Nijswillerweg respectievelijk het parkeerterrein dat wordt voorzien bij de Stationsomgeving.

Vanuit de parkeerplaats aan de Vroenkuilerweg/Nijswillerweg kunnen bezoekers te voet hun weg vervolgen richting Stationsomgeving Simpelveld. Dit parkeerterrein biedt plaats aan 78 auto's. Uitgaande van een worst case situatie wordt rekening gehouden met een verkeersgeneratie van maximaal 500 verkeersbewegingen per dag. De rapportage van het stikstofonderzoek is bijgevoegd in Bijlage 4. Uit de berekening met AERIUS blijkt dat er geen sprake is van stikstofdepositie op een of voor stikstof gevoelige natuurgebieden. De depositie bedraagt 0,00 mol potentieel zuur/ha/jaar.

De parkeergelegenheid aan de Stationsomgeving biedt plaats aan circa 90 auto's. Uitgaande van een worst case situatie wordt rekening gehouden met een verkeersgeneratie van maximaal 450 verkeersbewegingen per dag. Ten behoeve van onderhavige ontwikkeling is een stikstofonderzoek uitgevoerd, hetgeen is bijgevoegd als Bijlage 5. In dit stikstofonderzoek is ook de herontwikkeling van de Stationstraat meegenomen, maar daar ziet voorliggend bestemmingsplan niet op. Uit de berekening met AERIUS blijkt dat er geen sprake is van stikstofdepositie op een of voor stikstof gevoelige natuurgebieden. De depositie bedraagt 0,00 mol potentieel zuur/ha/jaar. Negatieve effecten op instandhoudingsdoelen van N2000 gebieden ten gevolge van stikstof kunnen met zekerheid worden uitgesloten.

6.5.3 Flora en fauna

In de Wet natuurbescherming zijn de onderdelen uit de Europese Habitatrichtlijn en onder meer de Vogelrichtlijn, die de bescherming van soorten betreft, geïmplementeerd. De wet biedt ook het kader voor de bescherming van inheemse dier- en plantensoorten die geen bescherming genieten op grond van de Habitatrichtlijn. Er geldt een aantal verboden ter bescherming van beschermde dier- en plantensoorten.

Artikel 1.11 Wet natuurbescherming voorziet in een algemene verplichting voor een ieder om voldoende zorg te dragen voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving.

Wat betreft de Stationsomgeving is van belang dat het groene karakter van de Stationsomgeving behouden blijft. Wel wordt aan de noordzijde van het plangebied een multifunctioneel expeditie terrein voorzien,

hetgeen op de bestaande verharding wordt beoogd. Deze gronden kunnen ook als parkeerterrein worden ingezet. Op de verbeelding van onderhavig bestemmingsplan zijn de gronden die als multifunctioneel expeditieterrein respectievelijk als parkeerterrein mogen worden ingezet, begrensd tot de aanduidingen 'multifunctioneel expeditieterrein' en 'parkeerterrein'. Gelet op het verharde karakter van deze gronden is het niet aannemelijk dat ter plekke beschermde soorten flora en fauna aanwezig zijn.

Bovendien is van belang dat in het westelijk deelgebied nieuwe aanplant wordt voorzien waarmee een groene corridor wordt gecreëerd, hetgeen de biodiversiteit in het plangebied positief beïnvloedt.

Ten behoeve van de ontwikkeling aan de Vroenkuilerweg is een quickscan flora en fauna uitgevoerd, hetgeen is bijgevoegd als Bijlage 6. Daaruit blijkt dat de omgeving van het plangebied naar verwachting deel uit maakt van het leefgebied van algemene beschermde soorten. Bij ruimtelijke ontwikkelingen geldt voor de algemeen voorkomende soorten vaak een vrijstelling voor het beschadigen van vaste voortplantingsplaatsen en rustplaatsen en het vangen van deze soorten. Wel geldt de zorgplicht.

Bovendien is het plangebied geschikt als broedgebied voor enkele soorten broedvogels. Werkzaamheden worden bij voorkeur buiten de broedtijd (buiten 15 maart - 15 juli) uitgevoerd.

Voor de hazelworm geldt voor de uitvoering van ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling van ontheffing in de maanden juli tot en met september. Indien uitvoering in deze periode niet mogelijk is, dient geschikt leefgebied (de hagen en aanwezige opgaande begroeiing) zo veel mogelijk te worden gespaard. Bij het aantreffen van eventueel aanwezige dieren dienen deze te worden verplaatst naar een in de omgeving geschikte locatie.

6.5.4 Conclusie natuurbescherming

Gelet op vorenstaande vormt het aspect natuurbescherming geen belemmeringen voor voorliggende planontwikkeling.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Grondexploitatie

7.1.1 Algemeen

Afdeling 6.2 van de Wet ruimtelijke ordening draagt de titel 'Grondexploitatie'. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de mogelijkheden voor gemeenten (en ook provincie en Rijk indien deze als planwetgever optreden) om langs publiekrechtelijke weg eisen te stellen aan het in exploitatie brengen van gronden. Het gaat dan onder andere om eisen op het gebied van kostenverhaal, sociale woningbouw, particulier opdrachtgeverschap en fasering van de invulling van den openbare ruimte. Ook zijn in afdeling 6.2 Wro twee bepalingen opgenomen over de wijze waarop langs privaatrechtelijke weg eisen gesteld kunnen worden aan het in exploitatie brengen van gronden.

7.1.2 Exploitatieplan

Afdeling 6.4 Wro beschrijft een publiekrechtelijk stelsel waarbinnen door gemeenten (en in voorkomend geval provincie of Rijk) eisen gesteld kunnen worden aan de grondexploitatie. Dit publiekrechtelijk instrumentarium is aanvullend van aard. Het primaat ligt bij vrijwillige civielrechtelijke afspraken. Deze civielrechtelijke afspraken worden gemaakt in hetzij een anterieure overeenkomst (er is nog geen exploitatieplan vastgesteld) hetzij een posterieure overeenkomst (er is al een exploitatieplan vastgesteld).

Artikel 6.12, lid 1 Wro bepaalt dat de gemeenteraad wordt verplicht om de gronden, waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen, een exploitatieplan op te stellen. Artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan om welke bouwplannen het gaat. Onder artikel 6.2.1, sub a, zijn vervolgens gevallen opgenomen waarvoor geen exploitatieplan behoeft te worden opgesteld.

Voorliggende planontwikkeling betreft een initiatief van de gemeente zelf waarmee rekening is gehouden in de gemeentelijke begroting.

7.2 Planschade

Artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening biedt de grondslag voor de vergoeding van zogenoemde planschade. Deze schadevergoeding wordt (in beginsel) door het college van burgemeester en wethouders van de betreffende gemeente toegekend aan degene die als gevolg van een planontwikkeling schade lijdt.

Artikel 6.4a Wro bepaalt dat de gemeente de mogelijkheid heeft om met een initiatiefnemer van een planontwikkeling een overeenkomst te sluiten. De strekking van dergelijke planschadeovereenkomst is dat de door derden geleden schade geheel (of gedeeltelijk) voor rekening komt van de initiatiefnemer, omdat de schade voortvloeit uit het op zijn of haar verzoek ten behoeve van een planontwikkeling wijzigen van het bestemmingsplan of verlenen van een omgevingsvergunning.

Voorliggende planontwikkeling betreft een initiatief van de gemeente zelf waarmee rekening is gehouden in de gemeentelijke begroting, waarbij tevens het verhaal van planschade is betrokken.

Hoofdstuk 8 Juridische aspecten

8.1 Algemene plansystematiek en juridische opbouw

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Behalve een vernieuwd stelsel voor processen voor de ruimtelijke ordening in Nederland, zijn met de inwerkingtreding van de Wro ook de resultaten van DURP (Digitale Uitwisseling in Ruimtelijke Processen) wettelijk verankerd. Dit houdt in dat nagenoeg alle instrumenten uit de Wro door bronhouders digitaal beschikbaar zijn, waardoor de bestemmingsplannen onderling vergelijkbaar worden. Hiervoor is het pakket 'RO Standaarden 2012' ontwikkeld, dat wettelijk is vastgelegd in de bij de Wro behorende 'Regeling standaarden ruimtelijke ordening'.

Vergelijkbaarheid van bestemmings-, wijzigings- en inpassingsplannen wordt door de SVBP2012 (Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012) op drie manieren gerealiseerd:

- er is een begrippenkader gegeven dat in de plannen toegepast moet worden. Het gaat dan bijvoorbeeld om lijsten van bestemmingshoofdgroepen met mogelijke gebruiksdoelen, dubbelbestemmingen, aanduidingen, indeling van regels etc. Voor het hanteren van het begrippenkader is geen specifieke software vereist;
- er is een verplichte 'analoge verbeelding' voorgeschreven, hetgeen inhoudt de manier waarop het plan op papieren kaarten moet worden getoond. Er zijn dwingende regels inzake de opmaak van het plan. Voor het opmaken van plannen is in de praktijk speciale software benodigd;
- er is een verplichte 'digitale verbeelding' voorgeschreven, waarmee wordt bedoeld op het tonen van het plan in een digitale omgeving (website).

Vanaf 1 januari 2010 dient een bestemmingsplan digitaal raadpleegbaar en uitwisselbaar te zijn. Voorliggend bestemmingsplan voldoet aan deze digitaliseringverplichting.

8.2 Toelichting, regels en verbeelding

Een bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, regels en een verbeelding. De regels en verbeelding vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het plan. Beide planonderdelen dienen in onderling verband te worden gezien. De regels en de verbeelding zijn namelijk onlosmakelijk met elkaar verbonden, aangezien op de verbeelding de bestemmingen visueel zijn weergegeven en de regels onder andere het gebruik en de bouw mogelijkheden bij deze bestemmingen geven.

8.2.1 Toelichting

De toelichting van het bestemmingsplan is niet juridisch bindend, maar is wel een belangrijk onderdeel van het totale plan. De toelichting geeft namelijk een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten zoals deze aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting een belangrijk hulpmiddel bij de interpretatie van het plan.

8.2.2 Regels

Conform de SVBP2012 dienen de regels van een bestemmingsplan volgens een bepaalde opbouw te worden opgesteld, waarbij opgemerkt dient te worden dat niet elk bestemmingsplan alle elementen van navolgende opbouw bevat:

Hoofdstuk 1: Inleidende regels

- Begrippen

- Wijze van meten

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

- Bestemmingen
- Voorlopige bestemmingen
- Uit te werken bestemmingen
- Dubbelbestemmingen

Hoofdstuk 3: Algemene regels

- Anti-dubbeltelregel
- Algemene bouwregels
- Algemene gebruiksregels
- Algemene aanduidingsregels
- Algemene afwijkingsregels
- Algemene wijzigingsregels
- Verwerkelijking in de naaste toekomst
- Algemene procedureregels
- Overige regels

Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels

- Overgangsrecht
- Slotregel

De regels van de verschillende bestemmingen worden als volgt opgebouwd, waarbij eveneens geldt dat een bestemmingsregel niet alle elementen hoeft te bevatten:

- Bestemmingsomschrijving
- Bouwregels
- Nadere eisen
- Afwijken van de bouwregels
- Specifieke gebruiksregels
- Afwijken van de gebruiksregels
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden
- Omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk
- Wijzigingsbevoegdheid

Vorenstaande gestandaardiseerde opbouw is gehanteerd bij het opstellen van de regels behorende bij voorliggend bestemmingsplan. Daarbij hebben verder de regels van het bestemmingsplan 'Buitengebied 2016' het uitgangspunt gevormd.

8.2.3 Verbeelding

De 'vroegere' plankaart wordt in het kader van het huidige planologische regime aangeduid als 'verbeelding'. Op een verbeelding wordt de grens van het plangebied weergegeven waarbinnen onder meer de verschillende (dubbel)bestemmingen, bouwvlakken en bouw-/functie-/maatvoeringsaanduidingen (en de ligging daarvan) visueel zijn weergegeven.

Verder voorziet een verbeelding in de naam van het van toepassing zijnde bestemmingsplan en een IDN-nummer, conform het 'Handboek gebiedsgerichte besluiten gemeente Simpelveld'. Dit zijn verplichtingen

in het kader van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

De verbeelding is direct (juridisch) verbonden met de bijbehorende regels. In deze regels worden de condities en voorwaarden gesteld behorende bij de verschillende bestemmingen.

8.3 Toelichting gehanteerde planologisch-juridische regeling

Hierna wordt een toelichting gegeven op de in voorliggend bestemmingsplan gehanteerde planologisch-juridische regeling en de daaromtrent gemaakte keuzen.

8.3.1 Bestemming 'Verkeer'

Ter plaatse van het beoogd parkeerterrein aan de Vroenkuilerweg/Nijswillerweg is op basis van het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied 2016' de bestemming 'Agrarisch' van toepassing. In voorliggend bestemmingsplan 'Stationsomgeving Simpelveld - Spoorpark fase 2' wordt deze bestemming gewijzigd naar de bestemming 'Verkeer'. Daarmee wordt in planologisch-juridisch oogpunt geborgd dat ter plekke een parkeerterrein aanwezig mag zijn.

8.3.2 Bestemming 'Verkeer - Railverkeer'

Op basis van het bestemmingsplan 'Buitengebied 2016' is ter plekke van het plangebied de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' van toepassing. In voorliggend bestemmingsplan 'Stationsomgeving Simpelveld - Spoorpark fase 2' is de bestemmingsomschrijving in hoofdzaak overgenomen, aangevuld met specifieke aanduidingen om specifieke functies in het plangebied mogelijk te maken. Met deze regeling kunnen wagons, die voorheen werden ingezet ten behoeve van de ZLSM, worden ingezet ten behoeve van diverse educatieve, maatschappelijke en horecagerelateerde activiteiten.

8.3.3 Dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5'

In voorliggend bestemmingsplan is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5' opgenomen, conform het bestemmingsplan 'Buitengebied 2016', om een kader te bieden voor toekomstige bodemingrepen.

8.3.4 Dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie'

In voorliggend bestemmingsplan is de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie' opgenomen, conform het bestemmingsplan 'Buitengebied 2016', om een kader te bieden voor de instandhouding en versterking van de aanwezige cultuurhistorisch waardevolle elementen.

8.3.5 Dubbelbestemming 'Waarde - Ecologie'

In voorliggend bestemmingsplan is voorts de dubbelbestemming 'Waarde - Ecologie' opgenomen, conform het bestemmingsplan 'Buitengebied 2016', om een kader te bieden voor de instandhouding, versterking en ontwikkeling van natuurlijke en landschappelijke waarden.

8.4 Formele procedure

8.4.1 Algemeen

De wettelijke (formele) bestemmingsplanprocedure, die circa 26 weken in beslag neemt, bestaat uit navolgende stappen:

1. Openbare kennisgeving van het ontwerp bestemmingsplan.
2. Ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan met alle bijbehorende stukken gedurende 6 weken. Tevens wordt de bekendmaking toegezonden aan Gedeputeerde Staten, belanghebbenden en betrokken Rijksdiensten.
3. Gedurende de termijn van ter inzage legging kan een ieder zienswijzen naar voren brengen.

4. Vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad binnen 12 weken.
5. Algemene bekendmaking van het bestemmingsplan door ter inzage legging met voorafgaande kennisgeving en toezending van het besluit tot vaststelling aan Gedeputeerde Staten en betrokken Rijksdiensten, Waterschappen en gemeenten: binnen 2 weken dan wel, indien Gedeputeerde Staten of de inspecteur zienswijzen hebben ingebracht of het bestemmingsplan gewijzigd is vastgesteld, binnen 6 weken na vaststelling.
6. Mogelijkheid tot beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen 6 weken na bekendmaking voor belanghebbenden.
7. Inwerkingtreding op de dag na afloop van de beroepstermijn, zijnde 6 weken na de bekendmaking, tenzij binnen deze termijn een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

8.4.2 Zienswijzen

Het ontwerp van voorliggend bestemmingsplan heeft met ingang van ...-...-2023 tot en met ...-...2023 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn wel/geen zienswijzen ingekomen.

Onze missie:

U helpen bij het realiseren van de ambities van morgen!

Omgeving

Oplossingsgericht denken over Ruimtelijke Ontwikkeling

Milieu

Betrouwbare oplossingen voor bodem en asbest

Vastgoed

Specialist voor alle facetten van wonen, werken en commercieel vastgoed

Agro

Een stevig gewortelde kennis en visie op de land- en tuinbouw

Bouw

Praktisch en gefundeerd van ontwerp tot uitvoering

Ubachsberg (045) 575 32 55
 Voerendaal (045) 30 30 600
 Baexem (0475) 45 92 60
 Margraten (043) 30 30 117
 Vught (073) 303 27 00
 Nijmegen (024) 322 45 79
 Panningen (077) 208 31 66

www.aelmans.com