Spoorsingel 42-46C

Inhoudsopgave

Toelichting **3**

Hoofdstuk 1 Inleiding **3**
1.1 Aanleiding 3
1.2 Situering plangebied 3
1.3 Juridische status 5
1.4 Planvorm 7
1.5 Leeswijzer 8

Hoofdstuk 2 Planologisch beleidskader **9**
2.1 Rijksbeleid 9
2.2 Provinciaal beleid 11
2.3 Regionaal beleid 13
2.4 Gemeentelijk beleid 17

Hoofdstuk 3 Gebiedsbeschrijving **20**
3.1 Ruimtelijke en functionele structuur 20

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving **22**
4.1 Het programmatisch kader 22
4.2 De bebouwingsmogelijkheden 22

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten **24**
5.1 Milieueffectrapportage 24
5.2 Akoestiek 30
5.3 Water 36
5.4 Bodem 39
5.5 Natuurwaarden 42
5.6 Verkeer en parkeren 44
5.7 Luchtkwaliteit 45
5.8 Externe veiligheid 47
5.9 Technische infrastructuur 52
5.10 Bedrijfshinder 52
5.11 Archeologie 55
5.12 Cultuurhistorie 57
5.13 Trillingen 57
5.14 Niet gesprongen explosieven 58

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet **60**
6.1 Inleiding 60
6.2 Opbouw van de regels 60
6.3 Toelichting van de bestemmingsregels 62
6.4 Bijzondere regelingen 63

Hoofdstuk 7 Handhaving en uitvoerbaarheid **65**
7.1 Handhavingsbeleid 65
7.2 Financiële uitvoerbaarheid 65

Hoofdstuk 8 Procedure en overleg **66**
8.1 Procedurestappen 66
8.2 Vooroverleg 66
8.3 Overleg omgeving 67
8.4 Zienswijzen 67

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het kader van de herhuisvesting van basisschool Tarcisius en andere onderwijs- en ondersteunende voorzieningen in de voormalige HTS aan het Bekkerveld te Heerlen, heeft een vastgoedoverdracht met woningcorporatie Wonen Limburg plaatsgevonden. De gemeente heeft de voormalige HTS gekocht van Wonen Limburg. Wonen Limburg heeft op haar beurt twee locaties gekocht van de gemeente Heerlen. Te weten twee percelen aan de Spoorsingel 42-46C kadastraal bekend als Heerlen, sectie D, nr.s 7707 en 9908 (het voormalige sporthotel) en een locatie gelegen aan de burgemeester Gijzelslaan te Heerlen.

Met Wonen Limburg is overeengekomen dat de gronden aan Spoorsingel bouwrijp worden opgeleverd en voorzien van een passend bestemmingsplan voor maximaal 20 woningen. Wonen Limburg draagt zorg voor de benodigde vergunningaanvraag en realisatie van de woningen.

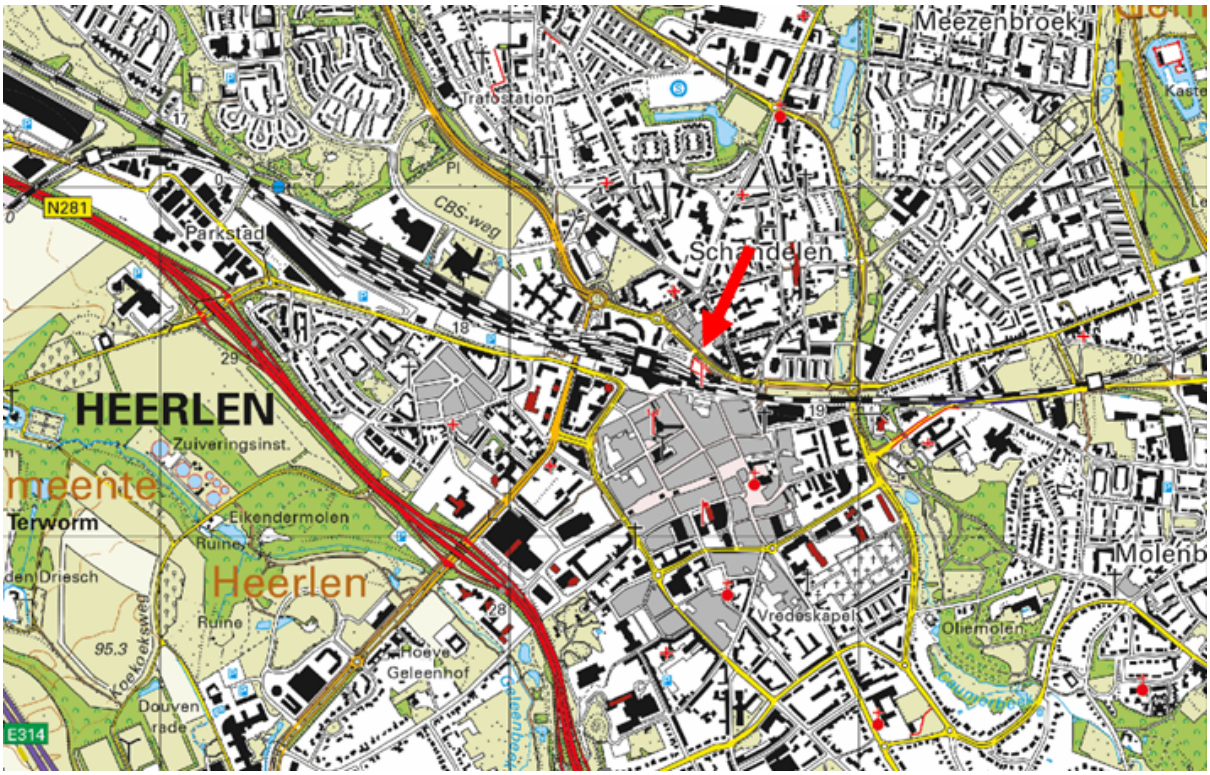
Ter plaatse van deze locatie zijn al sedert jaren woningbouwtitels op de regionale programmering opgenomen. Ook is het mogelijk om ter plekke woningen te bouwen. Deze mogelijkheden zijn echter nooit gerealiseerd. Daardoor was tot voor kort sprake van leegstand en verpaupering van de aanwezige bebouwing. In het kader van de herontwikkeling van de percelen is deze bebouwing en de bijbehorende parkeerplaats geamoveerd.

Onderhavig bestemmingsplan is nodig, omdat de bouwplannen ter plekke niet passen binnen de bestaande bestemmingsplanregeling qua situering van de woningen. Dit bestemmingsplan creëert passende en meer flexibele bouwmogelijkheden. Middels dit bestemmingsplan wordt voor het plangebied en de beoogde herontwikkeling een actueel juridisch-planologisch kader gevormd.

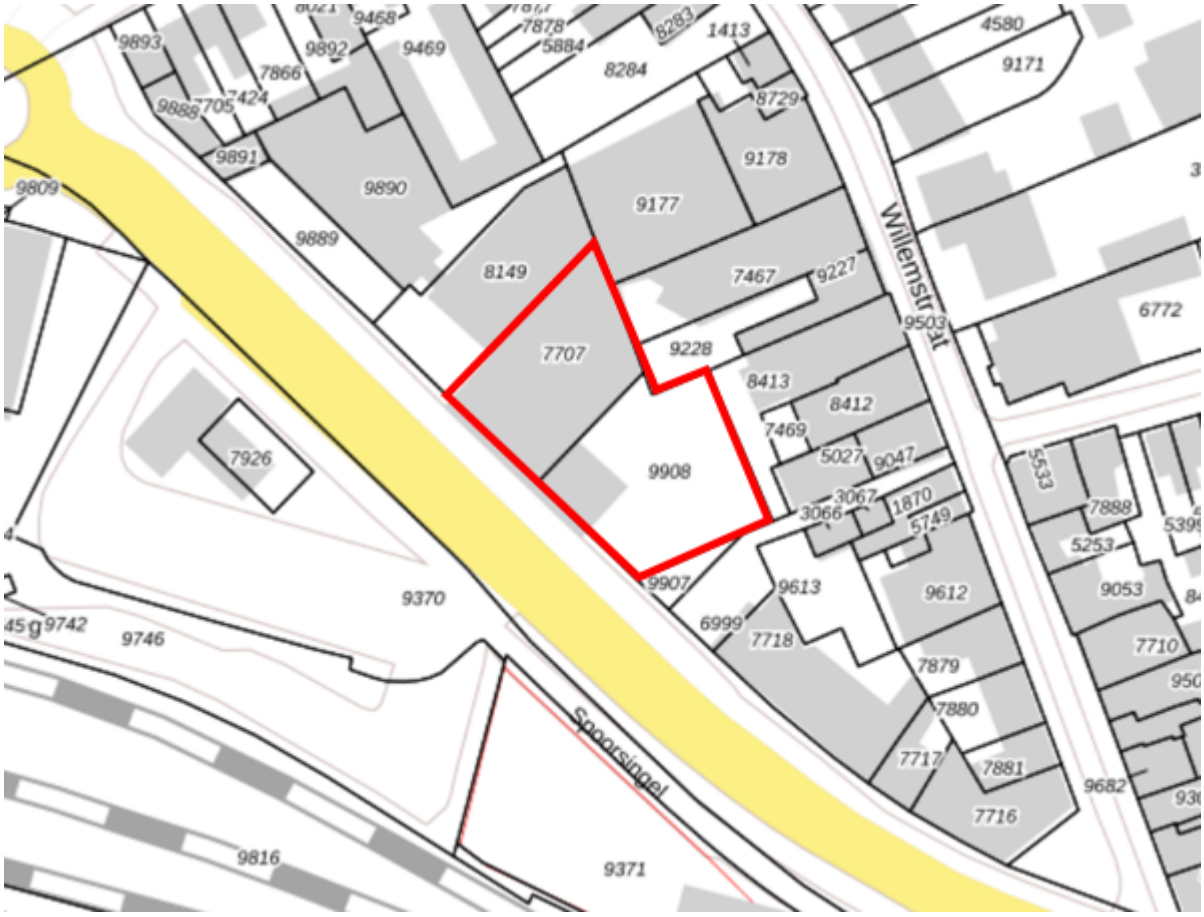
1.2 Situering plangebied

Het plangebied 'Spoorsingel 42-46C' grenst in noord-, oost- en westelijke richting aan verschillende percelen met een gemengde bestemming. Deze percelen waren in het verleden in gebruik voor detailhandel, horeca en woondoeleinden. In zuidelijke richting grenst het plangebied direct aan de Spoorsingel. In de directe omgeving van het plangebied zijn onder meer het 'Maankwartier' (aan de zuidwestelijke zijde) en politiebureau Heerlen (zuidoostelijke zijde) gelegen.

Op de navolgende afbeeldingen is de ligging van het plangebied weergegeven op een topografische kaart en is de exacte begrenzing van het plangebied weergegeven op een kadastrale ondergrond.



Topografische kaart met ligging plangebied (rode pijl).



Kadastrale kaart met begrenzing plangebied.

1.3 Juridische status

1.3.1 Bestemmingsplan 'Heerlen-Stad Noord'

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Heerlen-Stad Noord' zoals dit op 29 september 2015 door de gemeenteraad van Heerlen is vastgesteld. Binnen dit bestemmingsplan is voor het plangebied de bestemming 'Gemengd - 3' van toepassing. Verder geldt voor het grootste gedeelte van het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5' en voor een kleiner gedeelte 'Waarde - Archeologie 2'. Daarnaast geldt voor een gedeelte van het plangebied de gebiedsaanduiding 'overige zone - ondergrondse parkeergarage' en de functieaanduiding 'wonen uitgesloten'. Tot slot geldt voor een gedeelte van het plangebied de maatvoering 'maximum bouwhoogte: 18 meter' en 'maximum bouwhoogte: 6 meter'.

Bestemming 'Gemengd - 3'

De voor 'Gemengd - 3' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

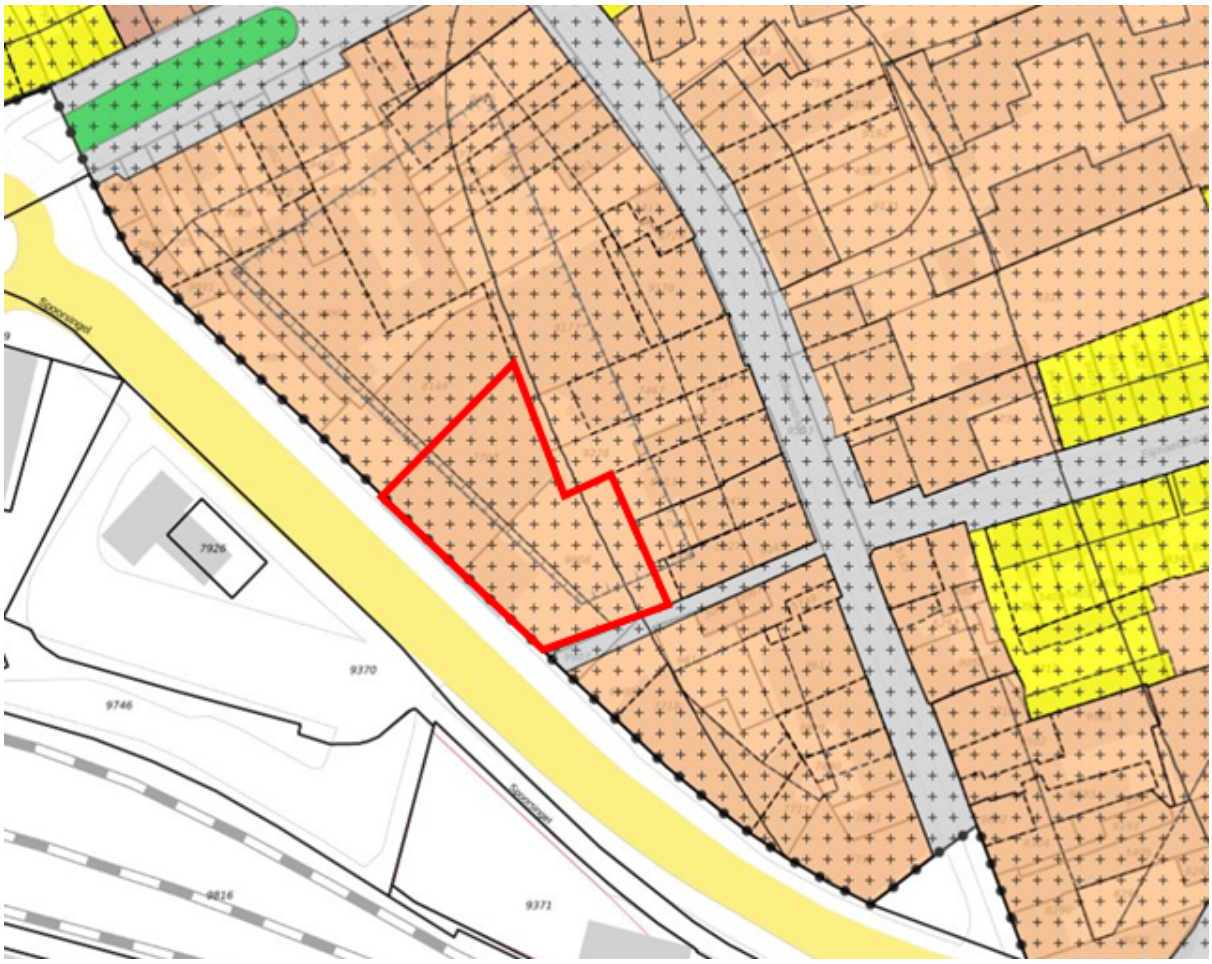
a. dienstverlening, uitsluitend op de begane grond;
b. ambachtelijke bedrijvigheid, uitsluitend op de begane grond;
c. ateliers, uitsluitend op de begane grond;
d. wonen in de vorm van woningen ;

en daarnaast geldt dat:

e. ter plaatse van de aanduiding 'wonen uitgesloten' wonen niet is toegestaan.

Ten aanzien van het bouwen van gebouwen gelden binnen de bestemming 'Gemengd - 3' de volgende eisen:

a. gebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak;
b. de bouwhoogte bedraagt maximaal de hoogte zoals aangegeven ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)';
c. het bebouwingspercentage bedraagt maximaal 100% van het bouwvlak, tenzij ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage (%)' een ander percentage is aangegeven.



Verbeelding vigerend bestemmingsplan 'Heerlen-Stad Noord' (plangebied rood omlijnd)

Bestemming 'Waarde - Archeologie 2'

De voor 'Waarde - Archeologie 2 (zeer hoge waarde)' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), tevens bestemd voor het behoud en bescherming van de archeologische waarden van de gronden. In deze dubbelbestemming is de voorwaarde opgenomen dat voor het bouwen overeenkomstig de regels voor de andere op deze gronden voorkomende bestemmingen, de aanvrager van een omgevingsvergunning ten behoeve van het bouwen, voor bouwwerken met een oppervlakte groter dan 100 m² en dieper dan 40 centimeter, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag zullen worden verstoord, naar oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn vastgesteld.

Bestemming 'Waarde - Archeologie 5'

De voor 'Waarde - Archeologie 5 (lage waarde)' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), tevens bestemd voor het behoud en bescherming van de archeologische waarden van de gronden. In deze dubbelbestemming is de voorwaarde opgenomen dat voor het bouwen overeenkomstig de regels voor de andere op deze gronden voorkomende bestemmingen, de aanvrager van een omgevingsvergunning ten behoeve van het bouwen, voor bouwwerken met een oppervlakte groter dan 10.000 m² en dieper dan 40 centimeter, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag zullen worden verstoord, naar oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn vastgesteld.

Gebiedsaanduiding 'overige zone - ondergrondse parkeergarage'

De gronden ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - ondergrondse parkeergarage' zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede aangewezen voor een ondergrondse parkeergarage.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling is op basis van het vigerende bestemmingsplan niet geheel mogelijk. De beoogde ontwikkeling vindt namelijk deels plaats op gronden met de functieaanduiding 'wonen uitgesloten', waardoor het functioneel gebruik van de gronden voor woondoeleinden niet is toegestaan. Daarnaast geldt voor een gedeelte van het plangebied de maatvoering 'maximum bouwhoogte: 6 meter'. De beoogde bebouwing is echter hoger dan deze maximum bouwhoogte.

1.4 Planvorm

De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende onderdelen van het bestemmingsplan. De toelichting geeft een nadere uitleg van de gemaakte beleidskeuzen en invulling van het bestemmingsplan. De toelichting heeft geen juridische status.

Elk bestemmingsplan is te onderscheiden door een landelijk uniek identificatienummer. Dit bestemmingsplan is geregistreerd en vindbaar op het landelijke portaal onder www.ruimtelijkeplannen.nl nummer NL.IMRO.0917.BP031200W000004-0401.

1.4.1 Toelichting

In de toelichting wordt de opzet van het plan beschreven en zijn de aan het plan ten grondslag liggende gedachten vermeld. Ook wordt verslag gedaan van de resultaten van het over het plan gevoerde overleg en inspraak.

1.4.2 Regels

Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening worden aan de gronden, die in het plan zijn gelegen, bestemmingen toegewezen met bijbehorende doeleinden of functies. Aan deze bestemmingen zijn regels gekoppeld, die regelingen bevatten over het gebruik van deze gronden en van de opstallen die zich daarop bevinden.

Met het oog op de vergelijkbaarheid van bestemmingsplannen schrijft de SVBP de wijze waarop een planregel is opgebouwd voor en hoe de regels worden ingedeeld (vaste hoofdstukindeling).

1.4.3 Verbeelding

De verbeelding geeft een grafische weergave van het plangebied. In de verbeelding zijn de plangrens, bestemmingen en aanduidingen weergegeven. Het bestemmingsplan onderscheidt een digitale en een analoge verbeelding. Beide verbeeldingen zijn rechtsgeldig, echter bij interpretatieverschillen is de digitale verbeelding beslissend.

De digitale verbeelding is een interactieve raadpleegomgeving via het internet die de gehele inhoud van het bestemmingplan (grafische weergave, regels en toelichting) toont. Door een muisklik op de kaart te geven, verschijnen de bijbehorende regels voor die locatie in beeld. Tevens is het mogelijk om te meten op de kaart en door middel van coördinaten (het Rijksdriehoekscoördinatenstelsel) de exacte locatie te bepalen.

De analoge verbeelding bestaat uit 1 blad en heeft een schaal van 1:500. De legenda legt een verbinding tussen de bestemmingen, de aanduidingen en de regels en geeft een verklaring van de maatvoering, de symbolen en de topografische ondergrond(en).

1.4.4 Ondergrond

De ondergrond is een samenstelling van de Grootschalige Basiskaart Nederland (landmeetkundig ingemeten topografie) en kadastrale begrenzingen.

Na vaststelling van het bestemmingsplan is de gehanteerde ondergrond onlosmakelijk met het bestemmingplan verbonden. De ondergrond is zichtbaar op de analoge verbeelding, echter deze wordt niet standaard getoond in combinatie met de digitale verbeelding. De topografische kaarten en luchtfoto's die worden getoond op www.ruimtelijkeplannen.nl zijn niet altijd up to date en slechts bedoeld als oriëntatiemiddel. Bij interpretatieverschillen is de

vastgestelde ondergrond bepalend.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een opsomming van de planologische beleidskaders bestaande uit rijksbeleid, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. In **hoofdstuk 3** is het plangebied beschreven. In **Hoofdstuk 4** wordt ingegaan op de gewenste ontwikkeling van het plangebied. **Hoofdstuk 5** gaat in op de verschillende omgevingsaspecten. **Hoofdstuk 6** beschrijft de juridische opzet van het bestemmingsplan. In **hoofdstuk 7** is de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan beschreven en **hoofdstuk 8** geeft een beeld van de doorlopen bestemmingsplanprocedure en het gevoerde overleg.

Hoofdstuk 2 Planologisch beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader voor het rijksbeleid, het provinciaal en regionaal beleid en het gemeentelijk beleid, van toepassing voor het bestemmingsplan Spoorsingel 42-46C, toegelicht.

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vormt de overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, door middel van een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Om dit doel te bereiken, werkt het Rijk samen met andere overheden. De SVIR is op 13 maart 2012 vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu.

Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen. Het Rijk heeft drie hoofddoelen geformuleerd:

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

In totaal zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van de drie hoofddoelen. Het betreft onder meer het borgen van ruimte voor de hoofdnetwerken (weg, spoor, vaarwegen, energievoorziening, buisleidingen), het verbeteren van de milieukwaliteit, ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en een klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling, ruimte voor behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten, ruimte voor een nationaal netwerk voor natuur en ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.

Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', over aan provincies en gemeenten. Voor Parkstad Limburg geeft het Rijk in de SVIR wel aan dat het aanpakken van de krimpopgave noodzakelijk is om leegstand en verpaupering te voorkomen. Dit beleid is op regionaal niveau verder uitgewerkt.

Voor het plangebied geldt dat sprake is van een lokale ontwikkeling, waarbij geen nationale belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte direct in het geding zijn.

2.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd. Deze ladder is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen, zodat de ruimte in stedelijke gebieden optimaal wordt benut. De ladder is per 1 oktober 2012 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, tweede lid Bro).

Per 1 juli 2017 is een nieuwe versie van de ladder van kracht. Het tweede lid van art. 3.1.6 luidt met de inwerkingtreding van de aangepaste ladder 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.*"

De ladder is van toepassing op stedelijke ontwikkelingen. Hieronder wordt de ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein, zeehaventerrein, kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen verstaan. Deze laatste categorie is in de handreiking bij de ladder voor duurzame verstedelijking (ministerie van Infrastructuur en Milieu) nader gespecificeerd in accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure. Voorliggend bestemmingsplan betreft een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening.

In het voorliggende geval worden 20 woningen mogelijk gemaakt. Het toevoegen van meer dan 11 woningen is in lijn met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 28 juni 2017 een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro. Dit betekent dat artikel 3.1.6, lid 2 Bro van toepassing is. Het beoogde initiatief voorziet in de realisatie van 20 woningen, hetgeen een toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking vereist.

Ten aanzien van onderhavig plan is een laddertoets uitgevoerd. Het volledig onderzoek is als Bijlage 1 opgenomen bij deze toelichting. Onderstaand wordt kort ingegaan op de conclusies.

Uit dit onderzoek blijkt dat de laddertoets beperkt kan blijven tot een beschrijving van de behoefte, aangezien er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in het bestaand stedelijk gebied.

Onderstaand worden eerst de conclusies gegeven vanuit de kwantitatieve behoefte, vervolgens zal ingegaan worden op de kwalitatieve behoefte.

De komende jaren neemt de bevolking en het aantal huishoudens in de gemeente Heerlen af met respectievelijk -7% en -6%. Een soortgelijk beeld geldt voor de regio Parkstad als geheel. Dit betekent dat er in de gemeente Heerlen (primaire verzorgingsgebied) in kwantitatieve zin geen behoefte is aan extra woningen. In de gemeente Heerlen ligt voor de komende jaren een planvoorraad van circa 1.806 woningen, waarvan 844 met de status hard. De locatie aan de Spoorsingel in Heerlen is voor 60 woningen reeds opgenomen in de woningbouwprogrammering (zachte plancapaciteit). Vanuit de bestaande bestemming 'gemengd-3' is er op de planlocatie ook al deels sprake van harde plancapaciteit. Geconstateerd wordt dat de woningbouwopgave in de gemeente Heerlen niet kwantitatief, maar kwalitatief van aard is. Immers, ook zonder huishoudensgroei kunnen woningbouwontwikkelingen om kwalitatieve redenen nodig zijn.

Ondanks het ontbreken van een kwantitatieve woningbehoefte zijn er in het centrum van Heerlen in kwalitatieve zin aanvullingen gewenst ten aanzien van woningbouw. Enerzijds gaat het om levensloopgeschikte woningen (met name goedkope/betaalbare huur), anderzijds om grotere sociale huurappartementen. Daarnaast heeft de gemeente de ambitie om in het centrum van Heerlen woningen te realiseren in een stedelijk woonmilieu die aantrekkelijk zijn voor de Urban Heerlen-doelgroepen. Voor het deelgebied 'Urban Living', waarbinnen de planlocatie Spoorsingel gelegen is, gaat het specifiek om jongvolwassenen en jonge gezinnen. De goede bereikbaarheid (station Heerlen, N281) en de nabijheid van stedelijke voorzieningen maken dat de locatie inspeelt op de behoefte van de Urban Heerlen-doelgroep, maar daarnaast ook aantrekkelijk is voor andere doelgroepen (bijvoorbeeld oudere huishoudens). Tot slot zorgt onderhavig initiatief voor de realisatie van (sociale) huurwoningen, waarmee voorzien wordt in een behoefte aan dit type woningen in Heerlen centrum. Bovendien geeft het initiatief invulling aan de wens van de gemeente om het centrum stedelijk woonmilieu in Heerlen te versterken en verder uit te breiden. Op dit moment zijn er onvoldoende harde plannen om in de behoefte aan centrum-stedelijk wonen in Heerlen te voorzien.

Er is geen sprake van onaanvaardbare effecten. Op de locatie aan de Spoorsingel mogen al 60 woningen gebouwd worden, waarbij reeds voldaan is aan het gemeentelijk en regionaal beleidskader. Onderhavig plan voorziet enkel in de realisatie van 20 woningen op deze locatie.

De ontwikkeling voldoet aan de uitgangspunten van de ladder voor duurzame verstedelijking. Er is namelijk sprake van een ontwikkeling, waarbij binnen bestaand stedelijk gebied invulling wordt gegeven aan de bestaande woningbouwbehoefte binnen de regio Parkstad-Limburg in z'n algemeenheid en de gemeente Heerlen in het bijzonder. Voor de verdere onderbouwing van deze behoefte wordt volledigheidshalve verwezen naar paragraaf 2.3.2 en 2.3.3.

Conclusie

Binnen de voorgenomen ontwikkeling is sprake van een ontwikkeling die voorziet in een actuele woningbouwbehoefte en die bijdraagt aan een optimale benutting van de beschikbare ruimte in het stedelijk gebied (het principe van inbreiding voor uitbreiding).

2.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Ter bescherming van de nationale belangen is door het Rijk het "Besluit algemene regels ruimtelijke ordening" (Barro) opgesteld. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen en bestemmingsplannen.

In het Barro zijn regels opgenomen voor de volgende nationale belangen:

- Rijksvaarwegen;
- mainportontwikkeling Rotterdam;
- kustfundament;
- grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- defensie;
- hoofdwegen en landelijke spoorwegen;
- elektriciteitsvoorziening;
- buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Nationaal Natuurnetwerk;
- primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

De bovenstaande onderwerpen hebben geen betrekking op het gestelde in dit bestemmingsplan.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014

Op 12 december 2014 hebben Provinciale Staten het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2014, de Omgevingsverordening Limburg 2014 en het Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma 2014 vastgesteld. Gezamenlijk vormen deze beleidsdocumenten een integrale omgevingsvisie, die vier wettelijke functies vervult: structuurvisie (Wet ruimtelijke ordening), provinciaal milieubeleidsplan (Wet milieubeheer), regionaal waterplan (Waterwet), Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (Planwet verkeer en vervoer).

In het POL staan de fysieke kanten van het leef- en vestigingsklimaat centraal. Belangrijke uitdagingen zijn het faciliteren van innovatie, het aantrekkelijk houden van de regio voor jongeren en arbeidskrachten, de fundamenteel veranderde opgaven op het gebied van wonen en voorzieningen, de leefbaarheid van kernen en buurten en het inspelen op de klimaatverandering.

De centrale ambitie komt voort uit de Limburgagenda: een voortreffelijk grensoverschrijdend leef- en vestigingsklimaat, dat eraan bijdraagt dat burgers en bedrijven kiezen voor Limburg: om er naartoe te gaan en vooral ook om hier te blijven.

Verder staat in het POL kwaliteit centraal. Dat komt tot uiting in het koesteren van de gevarieerdheid van Limburg onder het motto 'meer stad, meer land', het bieden van ruimte voor verweving van functies, in kwaliteitsbewustzijn, en in dynamisch voorraadbeheer dat moet resulteren in een nieuwe vorm van groeien. Algemene principes voor duurzame verstedelijking sluiten hierop aan, zoals de Ladder van duurzame verstedelijking en de prioriteit voor herbenutting van cultuurhistorische en beeldbepalende gebouwen.

Visie Zuid-Limburg

De aantrekkelijkheid van Zuid-Limburg wordt in sterke mate bepaald door de aanwezigheid van relatief op korte afstand van elkaar gelegen, dichtbevolkte stedelijke gebieden (vergelijkbaar met de dichtheid in de Randstad) en het daartussen gelegen unieke Nationaal Landschap Zuid-Limburg. Dit heuvellandschap geeft samen met de historische binnenstad van Maastricht een bijzondere kwaliteit aan deze regio. In Zuid-Limburg wonen ruim 600.000 mensen, meer dan de helft van alle inwoners in Limburg. Het maakt onderdeel uit van een Europese regio met een rijk palet van economische topsectoren.

Tegelijkertijd is Zuid-Limburg in economisch opzicht te typeren als een 'tussenregio', tussen de metropoolregio's Randstad, Vlaamse Ruit en Ruhrgebied. Er zijn relatief weinig bereikbare banen binnen de landsgrenzen en daarmee is sprake van een beperkte veerkracht van de regionale en lokale economie. Daarbij kampt Zuid-Limburg met leegstandsproblematiek op het gebied van woningen, kantoren, verblijfsrecreatie, bedrijventerreinen en detailhandel: er is van alles te veel, en dat vraagt om een heldere visie en bovenal sturing.



Uitsnede kaart 'Zonering Limburg' van het POL2014.

Op basis van de kaart 'Zonering Limburg' ligt het plangebied volledig binnen de zone 'overig bebouwd gebied'. Dit zijn de gemengde woon/werkgebieden met voorzieningen, deels met een stedelijk karakter, deels met een dorps karakter. Het accent binnen deze gebieden ligt op de transformatie van de regionale woningvoorraad, bereikbaarheid, balans tussen voorzieningen en detailhandel, stedelijk groen en water en de kwaliteit van de leefomgeving.

In het POL2014 wordt specifiek met betrekking tot 'wonen' gesteld dat er in Zuid-Limburg grofweg drie woonsferen zijn te onderscheiden: stedelijk, landelijk en suburbaan. Elk van deze woonsferen is in te delen in meerdere woonmilieus. De stedelijke woonsfeer is te vinden in Heerlen, Maastricht en Sittard, en vlak over de grens in Aken. Deze gebieden, waarvan het plangebied deel uitmaakt, zijn bij uitstek het domein van burgers die de nabijheid van de binnenstad (o.a. cultuur, ontmoeting, voorzieningen en ontspanning) belangrijk vinden. De belangstelling voor de woonmilieus in en bij de stedelijke centra is en blijft groot. Beleidsopgaven die hierbij horen zijn: concentratie en verdichting, functiemenging en hergebruik van bestaand (karakteristiek en cultuurhistorisch) vastgoed. Aan deze beleidsopgaven wordt met de voorgenomen ontwikkeling invulling gegeven, waarmee deze geheel in lijn is met deze algemene beleidsopgaven uit het POL2014.

Ten aanzien van wonen wordt verder aangegeven dat in de regionale Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg de keuzes verder uitgewerkt worden die op regionale schaal noodzakelijk zijn. Hierin wordt rekening gehouden met sterke en zwakke kanten, kansen en bedreigingen van de verschillende woonmilieus en gebaseerd op een gedeelde analyse in de woonmilieukaart op Zuid-Limburgse schaal. Langs deze, meer kwalitatieve weg, vindt de vertaling plaats van het beginsel 'meer stad, meer land´ en van de onderliggende, harde transformatieopgave. De kwalitatieve opgave wordt op deze manier sturend, met de kwantitatieve opgave als hard uitgangspunt. Voor meer informatie over de Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.

Conclusie
Het voorliggende initiatief betreft de herontwikkeling van het plangebied tot een centrumstedelijk woonmilieu. Hiermee wordt volledig aangesloten bij het provinciale beleid voor het stedelijk centrum van Heerlen. Het plan is kortom in lijn met de uitgangspunten van het POL2014 voor de zone 'overig bebouwd gebied'.

2.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2014

De Omgevingsverordening Limburg 2014 bevat de regels die nodig zijn om het omgevingsbeleid van POL2014 juridische binding te geven. Specifiek voor de doorwerking van het ruimtelijk beleid is in de verordening een hoofdstuk Ruimte opgenomen. Dit hoofdstuk bevat uitsluitend instructiebepalingen die zijn gericht tot gemeentebesturen. Zij moeten deze regels in acht nemen bij het vaststellen van bestemmingsplannen, beheersverordeningen en bij het verlenen van omgevingsvergunningen.

In het hoofdstuk Ruimte zijn voor een beperkt aantal onderdelen van het POL-beleid regels opgenomen. Daarnaast zijn regelingen opgenomen die naar de mening van het Rijk door de Provincies nader moeten, dan wel kunnen worden uitgewerkt in een provinciale ruimteverordening. Met name gaat het dan om de regels voor de voormalige ecologische hoofdstructuur, die zijn ondergebracht in het onderdeel Goudgroene natuurzone.

In de verordening is onder andere bepaald dat nieuwe stedelijke ontwikkelingen in beginsel een plaats moeten krijgen binnen het bestaande stedelijk gebied (overeenkomstig de Ladder voor duurzame verstedelijking). Herbenutting van leegstaande monumentale en beeldbepalende gebouwen krijgt hierbij bijzondere aandacht.

De Omgevingsverordening bepaalt dat een ruimtelijk plan voor een gebied gelegen in de regio Zuid-Limburg niet voorziet in de toevoeging van woningen aan de bestaande voorraad woningen alsmede aan de bestaande planvoorraad woningen. Deze bepaling is niet van toepassing indien sprake is van een door de gemeenteraad vastgestelde Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg; en het ruimtelijk plan voldoet aan het bepaalde in de vastgestelde Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg.

Uit onderzoek (Bijlage 1) blijkt dat het voorliggende plan rekening houdt met het bepaalde in artikel 3.1.6 lid 2 van het Bro. De ontwikkeling kan vanwege de locatiegebonden vraagstukken en de omvang van de ontwikkeling niet worden gerealiseerd in monumentale gebouwen.

De structuurvisie Wonen Zuid Limburg is d.d. 23 november 2016 door gemeenteraad van Heerlen vastgesteld en het voorliggende plan voldoet aan het bepaalde in deze structuurvisie. De beoogde woningbouw binnen het plangebied past binnen de regionale woningbouwprogrammering (het initiatief is regionaal afgestemd). Met de realisatie van maximaal 20 woningen (sociale sector) past het plan binnen de structuurvisie Wonen Zuid Limburg en wordt tevens invulling gegeven aan de behoefte naar woningen binnen de sociale sector.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Structuurvisie Parkstad Limburg

De regio Parkstad Limburg heeft een eigen intergemeentelijke structuurvisie vastgesteld: 'Ruimte voor park & stad' (2009). De visie beoogt de missie van de regio, 'het in duurzame samenhang ruimtelijk-economisch ontwikkelen van de regio en het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit', te verwezenlijken. Als alle partijen hun krachten bundelen, moet het mogelijk zijn om in 2030 deze kwaliteiten in Parkstad Limburg te ervaren:

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

De intergemeentelijke structuurvisie zet de toekomstlijnen uit voor twee structuurdragers: ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit en de economisch-maatschappelijke ontwikkeling. Deze dragers zijn uitgewerkt door middel van vier hoofdthema's:

Ruimtelijke identiteit - regionale ontwikkeling met de natuur als goede buur

Natuur en landschap, inclusief het rijke erfgoed, beek- en rivierdalen vormen de basis voor een duurzame versterking van identiteit en vitaliteit. De stad krimpt, verdicht en laat zo de natuur ruimte voor groen en waterstructuren.

Economie - meer vitaliteit vanuit historische en huidige kracht

Hoofdambitie is economische structuurversterking met als strategie ruimtelijke concentratie en revitaliseren van locaties die niet aan moderne eisen voldoen, onder toepassing van de SER-ladder. Bij revitalisering van bestaande locaties krijgt kleinschalige bedrijvigheid nadrukkelijk de ruimte.

Wonen - meer kwaliteit voor een veranderende bevolking

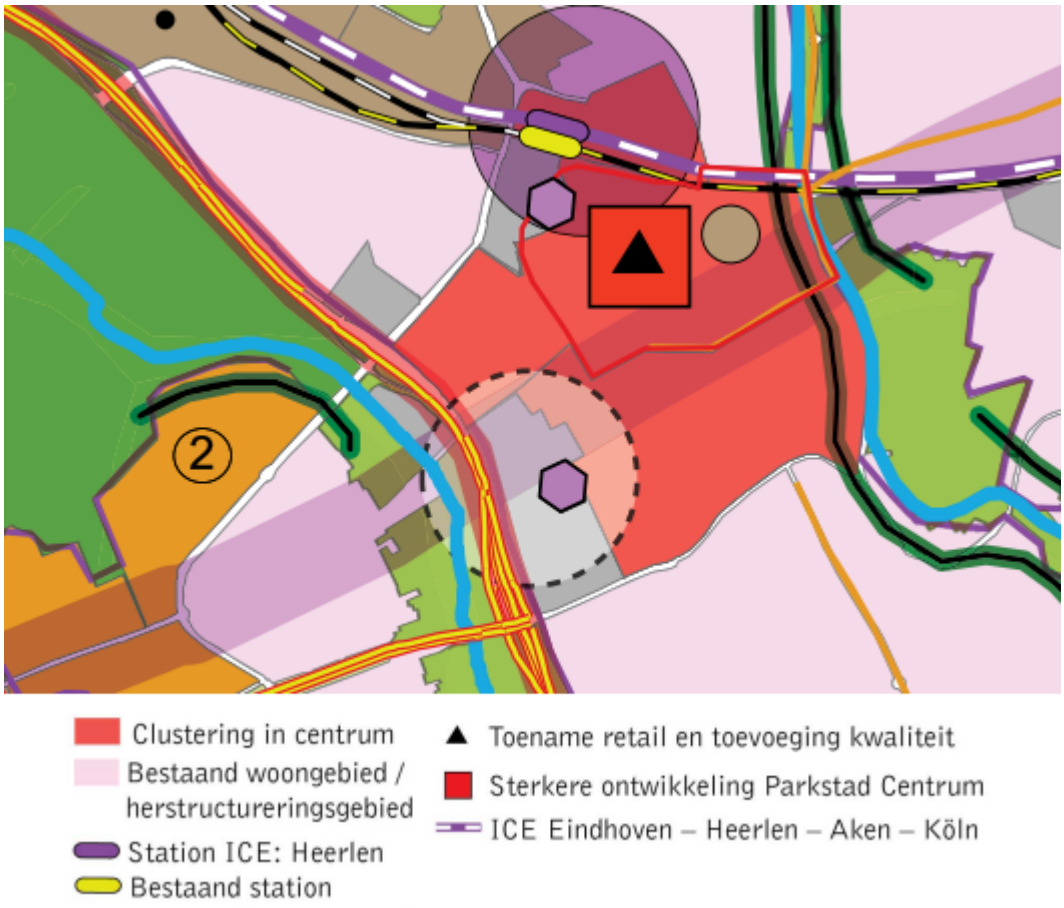
Herstructurering gaat voor uitbreiding: het bedienen van de veranderende wensen van bestaande en nieuwe doelgroepen verloopt dus vooral via een kwalitatieve vervangingsopgave. In principe geen uitbreiding buiten huidige stedelijke contour.

Mobiliteit - meer samenhang, betere bereikbaarheid

De ambitie is een betere bereikbaarheid via weg en spoor, zowel regionaal als internationaal. De nieuwe ringstructuur ontlast de oude radiale wegenstructuur. Hierbij hoort een heldere, eenduidige categorisering van wegen naar hun functie. Dit is in de structuurvisie vertaald naar een XL t/m S-aanduiding.

Binnen het plangebied is sprake van herstructurering binnen het centrumgebied van Heerlen als Parkstad Centrum, waarbij stedelijk wonen wordt gerealiseerd, zoals nader omschreven in hoofdstuk 4. Voor dit gebied is in de structuurvisie voorzien in een sterkere ontwikkeling van Parkstad Centrum en tevens in clustering in het centrum. Middels de voorgenomen herontwikkeling van het plangebied tot stedelijk wonen wordt invulling gegeven aan deze ambities. De ontwikkeling past daarmee binnen de algemene beleidslijnen van de Structuurvisie Parkstad Limburg.

De vier hoofdthema's uit de structuurvisie zijn concreet uitgewerkt in diverse beleidsnota's, op zowel regionaal als gemeentelijk niveau. Deze komen in de volgende paragrafen aan bod, waarbij tevens wordt aangegeven hoe deze hun uitwerking hebben op bestemmingsplan Spoorsingel 42-46C.



Uitsnede ontwikkelingskaart Structuurvisie Parkstad Limburg

2.3.2 Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg

De Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg (SVWZL) is een gezamenlijke, Zuid-Limburgse ruimtelijke visie op de woningmarkt, opgesteld door de 18 Zuid-Limburgse gemeenten Beek, Brunssum, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem, Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Maastricht, Meerssen, Nuth, Onderbanken, Schinnen, Simpelveld, Sittard-Geleen, Stein, Vaals, Valkenburg aan de Geul en Voerendaal, vanuit het besef dat ruimtelijke ontwikkelingen in één gemeente directe invloed hebben op andere gemeenten. Het doel van de structuurvisie is het creëren van een excellent woon- en leefklimaat in Zuid-Limburg door een goed functionerende woningmarkt met aantrekkelijke, elkaar aanvullende woonmilieus. Een excellent woon- en vestigingsklimaat is een belangrijke voorwaarde voor de economische ontwikkeling van Zuid-Limburg en benutting van de geografische posities van Zuid-Limburg in het hart van de Euregio Maas-Rijn.

In de structuurvisie worden drie woonsferen onderscheiden: stedelijk (Heerlen, Maastricht, Sittard-Geleen), suburbaan (delen van de stedelijke gebieden en grotere kernen) en landelijk (buitengebied en kleine kernen). Het plangebied maakt deel uit van het stedelijk gebied. Ten aanzien van het afstemmen van vraag en aanbod wordt geconstateerd, dat alleen voor de stedelijke woonsfeer de vraag groter is dan het aanbod. Dit heeft echter gevolgen voor de opgave elders in de gemeente.

Vanuit ruimtelijk oogpunt wordt aanbevolen om te kiezen voor 'gestructureerde concentratie'. Dat wil zeggen concentratie van ontwikkelingen binnen de centra en de centrumkernen. Hierdoor kan ook de voorzieningenstructuur beter in stand worden gehouden, in combinatie met een gerichte strategie om ook voorzieningen en andere ontwikkelingen te concentreren in de grote kernen. Hier hebben ook kleinere kernen zonder eigen voorzieningen baat bij, aangezien er binnen een redelijke straal ruim voldoende voorzieningen overeind kunnen blijven. Uitbreidingslocaties zijn schadelijk voor steden en dorpen om diezelfde reden.

In de structuurvisie wordt geconcludeerd dat sprake is van een driedelige opgave voor gemeenten, namelijk het verdunnen van de bestaande voorraad waar sprake is van een

overschot, het terugdringen van de (ongewenste) planvoorraad tot het niveau van de transformatieopgave en het toevoegen van woonproducten waar een tekort van is, passend binnen de uitgangspunten van de structuurvisie. Deze drie opgaven kunnen echter niet altijd één-op-één in de tijd gelijk lopen.

Om invulling te geven aan deze opgave hebben de 18 Zuid-Limburgse gemeenten diverse beleidsafspraken gemaakt. De veranderende bevolkingssamenstelling en het veranderende voorzieningenlandschap leiden ertoe dat ook de Zuid-Limburgse gemeenten hun ruimtelijke ontwikkelingsstrategie gaan richten op het versterken van de bestaande stads- en dorpscentra, om zo voldoende draagkracht te organiseren en de voorzieningenstructuur in kernen te behouden. Dit betekent: geen nieuwe uitleglocaties meer, maar juist focus op herstructurering, inbreiding, herbestemming van (waardevol) leegstaand vastgoed, de invulling van rotte plekken en functiemenging. Binnen onderhavig plan is sprake van de herinvulling van een locatie waar voorheen bebouwing aanwezig was met een vervallen uitstraling. Het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied, hetgeen aansluit op inbreiding voor nieuwe uitleglocaties.

2.3.3 Regionale Woonvisie Parkstad Limburg

Eind juni 2017 zijn de Regionale Woonvisies van alle 8 Parkstad gemeenten vastgesteld. Elke gemeente heeft deze regionale visie vertaald naar de lokale situatie. De documenten geven daarom niet alleen inzicht in de regionale Woonvisie Parkstad Limburg, maar tevens in de lokale woonvisies. Daar waar de Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg vooral Zuid-Limburgse spelregels geeft over de toevoegingen en onttrekkingen in de woningvoorraad, gaan de regionale woonvisies veel meer over kwalitatieve opgaven in de woningvoorraad. De woonvisies geven richting aan de actuele ontwikkelingen op de woningmarkt; het in balans brengen van vraag en aanbod (zowel kwalitatief als kwantitatief), zodat rekening wordt gehouden met de veranderende bevolkingsontwikkeling- en veranderende woonwensen. Daarnaast geeft een woonvisie invulling aan de nieuwe samenwerking tussen gemeente, woningcorporaties en huurdersorganisaties, ingegeven door de herziene Woningwet.

Op regionaal niveau is het versterken van aanwezige woonmilieus in Parkstad het vertrekpunt om de woonaantrekkelijkheid van zowel de regio als de gemeenten te verbeteren. Dit wel met ruimte om meer variatie binnen de bestaande woonmilieus te creëren.

Gemeenten werken samen aan een goede match van vraag en aanbod, door:

1. het onttrekken van woningen waar de vraag achter blijft;
2. het intrekken van ongewenste plancapaciteit;
3. het toevoegen van woningen/woonmilieus waar veel vraag naar is.

Op gemeentelijk niveau is een aantrekkelijk woonklimaat een van de randvoorwaarden voor het vestigingsklimaat in de regio. Wonen ondersteunt ontwikkelingen rondom de Campussen, RWTH, etc. Het centrum van Heerlen biedt binnen de regio een uniek centrumstedelijk woonmilieu. De gemeente wil dit woonmilieu versterken door cultureel aanbod, kwaliteit van de openbare ruimte en goede voorzieningen. De woonfunctie moet in het centrum meer ruimte krijgen. Bij de woonmilieus op afstand van het centrum kiest de gemeente juist voor 'verdunnen' en 'vergroenen' van wijken, zodat hier aantrekkelijke woonmilieus ontstaan.

De belangrijkste volkshuisvestelijke opgave van de gemeente Heerlen is gericht op de afstemming van wonen en zorg voor de verschillende doelgroepen. Daarnaast is het belangrijk voor de gemeente Heerlen dat de betaalbare huurwoningvoorraad op peil blijft en er voldoende aanbod levensloopgeschikte woningen zijn. Om de woonaantrekkelijkheid te verbeteren wil de gemeente Heerlen enerzijds het centrumgebied verder ontwikkelen als regionaal stedelijk centrum, en anderzijds in de woonwijken een kwaliteitsslag maken: naar meer ruime parkachtige woonmilieus. Met de realisatie van de woningen binnen het plangebied wordt geheel in lijn met de bovengenoemde uitgangspunten gehandeld, aangezien sprake is van de realisatie van woningen in het centrumgebied van Heerlen, waarmee een aanzienlijke versterking van het stedelijk woonmilieu plaatsvindt.

Verder past het initiatief, zoals reeds beschreven in paragraaf 2.3.2, binnen de regionale woningbouwprogrammering.

2.3.4 Structuurvisiebesluit wonen

Op 31 oktober 2011 heeft het Parkstadbestuur een structuurvisiebesluit genomen, dat ingaat op het thema wonen. Zoals geschetst in het regionale woonbeleid (o.a. Herstructureringsvisie voor de woningvoorraad, Parkstad Limburg) is het, mede uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, gezien de voorziene ontwikkelingen van het aantal huishoudens in Parkstad Limburg, niet gewenst om de regionale woningvoorraad verder te laten toenemen om het (toekomstige) overschot aan woningen niet nog verder te laten toenemen. Wel blijft de noodzaak aanwezig om de samenstelling van de woningvoorraad aan te passen aan de veranderende woonwensen. Daarvoor zullen nieuwe woningen moeten worden gerealiseerd die dienen als vervanging van bestaande voorraad.

Geen verdere toename van de omvang van de regionale woningvoorraad betekent dat het wenselijk is dat nog beschikbare vigerende plancapaciteiten die leiden tot een toename van de regionale woningvoorraad niet per definitie moeten worden gerealiseerd en dat in voorbereiding zijnde uitbreidingen van de regionale woningvoorraad niet altijd worden omgezet in daadwerkelijke additionele plancapaciteit.

Beleidsbesluit

In haar regionaal woonbeleid, gepubliceerd als eigen beleid door de Parkstadgemeenten, geeft de Stadsregio aan wat de opgave in de regionale woningvoorraad t/m 2020 is (regionale kaders). Uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening dient de woningvoorraad binnen de gemeenten in Parkstad Limburg zich te bewegen binnen deze gestelde kaders.

Vigerende bestemmingen woningbouw, waarvan op 1 januari 2013 nog geen gebruik is gemaakt, zullen daartoe bij actualisatie van het bestemmingsplan worden herzien tenzij de locatie is opgenomen / past binnen de regionale afsprakenkaders (o.a. de woningbouw-programmering).

Conclusie
In het voorliggende geval is sprake van een ontwikkeling in lijn met het 'Structuurvisiebesluit Wonen'. Er worden immers uitsluitend woningen mogelijk gemaakt die passen binnen de regionale afsprakenkaders.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Structuurvisie Heerlen 2035

Op 7 juli 2015 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Heerlen 2035 vastgesteld. Met dit planologisch instrument kan de gemeente de ruimtelijke sturing beter afstemmen op de toekomstige ruimtelijke opgaven.

De structuurvisie is opgesteld op basis van een belangrijk kantelpunt in de historie van de ruimtelijke ontwikkeling in Nederland. De grenzen van de groei zijn bereikt. Er is een eind gekomen aan een onafgebroken periode van vraag naar ruimte en vastgoed.
Nieuwe ontwikkelvraagstukken hebben nu vooral te maken met de vraag hoe om te gaan met bestaand vastgoed en vrijkomende ruimte. De ruimtelijke opgaven voor de toekomst hebben veel vaker betrekking op bestaand vastgoed in plaats van nieuwbouw en zullen gekenmerkt worden door termen als: flexibel, tijdelijk, duurzaam en kleinschalig. Ook de rol van de gemeente verandert. Heerlen moet de slag maken van een toetsende naar een faciliterende overheid. Niet alles zelf herontwikkelen, maar vooral ook initiatieven van ondernemers, marktpartijen en inwoners mogelijk maken, met de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in deze structuurvisie als uitgangspunt.

Deze transitieopgaven lopen als een rode draad door de structuurvisie. In de structuurvisie staan inhoudelijk vier thema's centraal: Vitale stad, Centrale stad, Innovatieve stad en Verrassende stad.

Vitale stad

In het thema Vitale stad wordt een beeld geschetst van woonwijken in 2035. Aan de ene kant willen we inzetten op minder woningen, maar vooral ook op woningen met meer kwaliteit en

variatie. Dus geen grootschalige uitbreidingsnieuwbouw meer, maar inzetten op het doorbreken van de eentonigheid van sommige woonbuurten. Aan de andere kant willen we goede voorzieningen blijven aanbieden. Dat kan soms betekenen dat een voorziening uit de buurt verdwijnt als het verzorgingsgebied voor die voorziening te klein wordt. In die gevallen zetten we in op het vormen van sterke voorzieningenclusters in buurten en stadsdelen.

Centrale stad

In het thema Centrale stad beschrijven we hoe we de rol van Heerlen als centrumgemeente in de regio kunnen versterken. Belangrijke speerpunten daarbij zijn een compact kernwinkelgebied met een compleet en gevarieerd winkelaanbod, het realiseren van een Smart Services Campus en het versterken van het stedelijk woonmilieu. Cultuur in al zijn facetten is daarbij een belangrijke bindende factor.

Innovatieve stad

In het thema Innovatieve stad geven we aan hoe we anders kunnen omgaan met stedelijke ontwikkelopgaven bij veranderende omstandigheden. Het hergebruiken van bestaand vastgoed en vrijkomen van ruimte na sloop spelen daarbij een belangrijke rol. Bovendien willen we mondiale duurzaamheidsvraagstukken verbinden met lokale transitieopgaven. Heerlen heeft de ambitie om in 2040 een klimaat-neutrale stad te zijn. Dat is een stad waarin processen rond wonen, werken en leven, niet op negatieve wijze bijdragen aan klimaatverandering.

Verrassende stad

In het thema Verrassende stad wordt beschreven hoe we bestaande cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten beter zichtbaar en tastbaar kunnen maken in de stad. Door het behoud van deze waarden te integreren in de lokale transitieopgaven, krijgen plekken en panden waarmee mensen zich verbonden voelen nieuwe betekenis. Het resultaat van deze transitie is een verrassende stad, waarin het “Verhaal van Heerlen” tot uitdrukking komt.

Conclusie

Binnen plangebied zijn er kansen voor 'Stedelijk wonen'. Stedelijk wonen betreft wonen aangrenzend aan Heerlen Centrum, waarbij wonen de hoofdfunctie is. Het stedelijk wonen betreft buurten met overwegend grondgebonden woningen en gestapeld wonen in hoge woningdichtheden met een mix tussen koop en huur. In voorliggende geval is sprake van de realisatie van maximaal 20 woningen (sociale huur), in een gebied dat is aangeduid voor het ontwikkelen van stedelijk wonen. De beoogde ontwikkeling is dan ook in overeenstemming de uitgangspunten voor het plangebied, zoals geformuleerd binnen de 'Structuurvisie Heerlen 2035'.

2.4.2 Facetbestemmingsplan 'Stedenbouwkundige bepalingen Heerlen'

De Reparatiewet BZK is 29 november 2014 in werking getreden. Deze wet neemt onder meet de wettelijke grondslag weg voor de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening. Dit betekent dat de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening geleidelijk via overgangsrecht zullen verdwijnen. Daarmee zal de bouwverordening als instrument op termijn (per 1 juli 2018) verdwijnen.

Door de Reparatiewet zijn artikel 8 lid 5, artikel 9 en artikel 10 van de Woningwet vervallen en is tevens artikel 8.17 onder B van de Invoeringswet Wro komen te vervallen. Hiermee is de wettelijke grondslag weggenomen voor de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening. Daarbij wordt conform artikel 133 onder 1 van de Woningwet, een overgangstermijn gehanteerd die loopt tot 1 juli 2018. Na deze datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun werking ten aanzien van bestaande bestemmingsplannen. Deze bepalingen moeten derhalve zijn ondergebracht in het bestemmingsplan.

De gemeente Heerlen wil derhalve de nog van toepassing zijnde resterende stedenbouwkundige bepalingen vastleggen middels het facetbestemmingsplan 'Stedenbouwkundige bepalingen Heerlen'. Daarbij worden tevens actuele gemeentebrede regels inzake woningsplitsing, bouw in de nabijheid van leidingen en parkeren/laden en lossen vastgelegd.

Conclusie

Conform artikel 3 uit het facetbestemmingsplan 'Stedenbouwkundige bepalingen Heerlen' geldt dat het facetbestemmingsplan alleen van toepassing is op plannen die gelden voordat het facetbestemmingsplan is vastgesteld (30 mei 2018). Bestemmingsplannen die daarna worden vastgesteld, vallen niet meer onder de werking van het facetbestemmingsplan. De regeling van het facetbestemmingsplan zal in deze worden ingebed. Zodoende zal dit ook plaatsvinden binnen onderhavig bestemmingsplan.

2.4.3 Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid van de gemeente Heerlen is geregeld in de 'Parkeernota Visie- en Ambitiedocument' zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 20 april 2016. Voor wat betreft parkeernormen is de op 2 november 2010 door de gemeenteraad vastgestelde 'Parkeernota Heerlen 2010' van toepassing.

In de 'Parkeernota Visie- en Ambitiedocument' wordt gesteld dat het nieuwe parkeerbeleid op hoofdlijnen dient te zorgen voor een betere afstemming tussen de vraag naar en het aanbod van parkeren, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare buitenruimte. Het anticiperen op nieuwe ontwikkelingen en het bieden van een gastvrij en klantvriendelijk parkeersysteem maken hier onderdeel van uit.

Aan de hand van de 'Parkeernota Heerlen 2010' zet de gemeente Heerlen onder meer in op een bruisend en levendig stadscentrum, aantrekkelijke leefbare woonmilieus, een goede bereikbaarheid, een krachtig ondernemersklimaat en hoogwaardig onderwijs. Het parkeerbeleid moet bijdragen aan de totstandkoming van deze speerpunten. De visie op parkeren is dan ook als volgt geformuleerd:

'Heerlen streeft naar een evenwichtige balans tussen parkeervraag en -aanbod waarbij aan de parkeerbehoefte van diverse doelgroepen (bewoners, bezoekers en bedrijven) zoveel mogelijk wordt voldaan, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid in de wijk en de kwaliteit van de openbare buitenruimte.'

De parkeerbalans is in evenwicht op het moment dat de parkeerbezetting ligt tussen de 50 en de 80 procent. Per gebied kan het moment waarop deze parkeerbezetting wordt gemeten, verschillen. Uitgangspunt is dat de parkeerbezetting gemeten dient te worden als de gemiddelde parkeerbehoefte het hoogst is.

Voor een optimaal parkeerbeleid is het van belang dat er sprake is van een adequaat openbaar vervoer, dat de bereikbaarheid per fiets optimaal is en (zo nodig) de omliggende woonbuurten afgeschermd worden middels parkeren voor vergunninghouders.

Conclusie
In paragraaf 5.6.3 wordt nader ingegaan op de wijze waarop invulling wordt gegeven aan parkeren binnen het plangebied.

Hoofdstuk 3 Gebiedsbeschrijving

Voor het opstellen van een bestemmingsplan is het van belang dat de uitgangssituatie, de bestaande situatie in het plangebied, goed in beeld wordt gebracht. In dit hoofdstuk is een beschrijving opgenomen van het plangebied Spoorsingel 42-46C en zijn directe omgeving.

3.1 Ruimtelijke en functionele structuur

De locatie Spoorsingel 42-46C is gelegen in het centrum van Heerlen en wordt omsloten door een menging van functies, waaronder detailhandel, horeca en woondoeleinden. De locatie grenst direct ten zuiden aan de Spoorsingel. In de directe omgeving ligt zuidwesten van het plangebied het station Heerlen en het 'Maankwartier'. De locatie is globaal gezien ten noorden van het winkelgebied van Heerlen centrum gelegen.

Recent is de bebouwing die oorspronkelijk aanwezig was binnen het plangebied gesloopt. De oorspronkelijk aanwezige bebouwing stond reeds al enkele jaren leeg en raakte in verval. Binnen het oostelijk gedeelte van het plangebied waren enkele parkeervoorzieningen aanwezig (deze parkeerplaatsen waren tijdelijk aangelegd in verband met de behoefte voor het overloopgebied, inmiddels zijn deze parkeerplaatsen al elders voorzien). Voor een overzicht van de oorspronkelijke invulling van het plangebied zie de navolgende luchtfoto uit 2019 (voorafgaand aan de recentelijke sloop).



Luchtfoto plangebied en directe omgeving (2019).

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Het programmatisch kader

Algemeen

Het voornemen bestaat tot herontwikkeling van de locatie Spoorsingel 42-46C in Heerlen. Oorspronkelijk bevond zich op deze locatie bebouwing die reeds enkele jaren leeg stond en een vervallen uitstraling had. Het planvoornemen voorziet in de realisatie van maximaal 20 woningen (sector huur) binnen het plangebied. De gemeente Heerlen zal de percelen binnen het plangebied bouwrijp opleveren (en mede voorzien van een bruikbaar bestemmingsplan), waarna Wonen Limburg de woningen zal realiseren binnen het plangebied.

De toekomstige functies binnen het plangebied

Binnen het plangebied Spoorsingel 42-46C is voorzien in maximaal 20 woningen (sociale huur). De bestaande wegen rondom het plangebied (wegen, fietspaden en voetpaden) worden gehandhaafd in de toekomstige situatie. Binnen het plangebied worden geen openbare wegen of ruimten voorzien.

Het autoverkeer zal via een inrit aan de westelijke zijde van het plangebied de locatie achter de bebouwing kunnen bereiken.

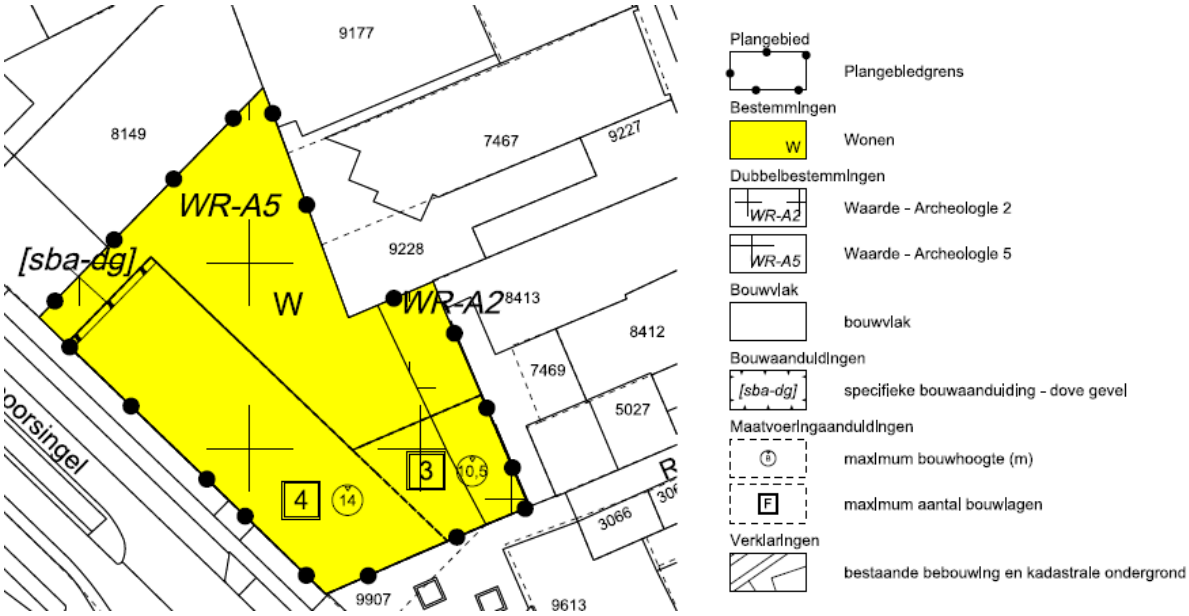
Specifiek voor het plangebied gelden verder de volgende kaders:

- Maximaal 20 woningen;
- De gehele rooilijn (= perceelgrens) langs de Spoorsingel en Robroekergats kan worden bebouwd, in maximaal 4 bouwlagen (maximaal 14 meter hoog);
- Langs de Robroekergats ter overgang naar de achterliggende bebouwing mag tot maximaal 3 bouwlagen hoog gebouwd worden (maximaal 10,5 meter);
- Het bouwvlak mag volledig bebouwd worden;
- Buiten het bouwvlak mag maximaal 150 m^2 aan bijgebouwen gerealiseerd worden;
- De bestaande wegen rondom het plangebied worden gehandhaafd;
- De inrit aan de westelijke zijde van het plangebied zal tenminste 5 meter breed zijn;
- Maximaal één bouwlaag ondergronds binnen het bouwvlak.

4.2 De bebouwingsmogelijkheden

Voor wat betreft de nieuwbouw binnen het plangebied is op de onderstaande afbeelding weergegeven binnen welke vlakken (zwart omlijnd) bebouwing is toegestaan. Tevens is aangegeven wat de maximaal toegestane hoogte is en het maximum aantal bouwlagen ter plaatse van de beoogde nieuwbouw.

De gehele rooilijn (= perceelgrens) langs de Spoorsingel en Robroekergats mag worden bebouwd, in maximaal 4 bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 14 meter hoog. Langs de Robroekergats ter overgang naar de achterliggende bebouwing mag tot maximaal 3 bouwlagen hoog gebouwd worden met een maximale bouwhoogte van 10,5 meter.



Kaart met bouwvlak, maatvoeringaanduiding 'maximum aantal bouwlagen' en 'maximum bouwhoogte' en bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dove gevel'

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk worden de diverse relevante omgevingsaspecten aangehaald en wordt aangegeven hoe deze in het bestemmingsplan zijn ingepast.

5.1 Milieueffectrapportage

5.1.1 M.e.r.-plicht

Beoordeling directe m.e.r.-plicht

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van woningbouw mogelijk. Dit kan leiden tot een m.e.r.-plicht. De beoogde ontwikkeling en de hiervan deel uitmakende onderdelen komen in lijst C van de bijlage van het Besluit m.e.r. niet als activiteit voor. Met betrekking tot de ontwikkeling is in onderdeel D (11.2) van de bijlage van het Besluit milieueffectrapport (Besluit m.e.r.) het volgende opgenomen: "de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen." De voorgenomen ontwikkeling ligt ver onder de drempelwaarde die is opgenomen in kolom 2, namelijk een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 woningen of meer of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Er is voor de activiteit derhalve geen sprake van een directe m.e.r.-beoordelingsplicht. Er dient wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd.

Wet natuurbescherming (passende beoordeling en plan-m.e.r.-plicht)

Naast het Besluit m.e.r. is de Wet natuurbescherming van belang om te bepalen of een plan-MER noodzakelijk is. In de Wet natuurbescherming is opgenomen dat wanneer significante effecten op Natura 2000-gebieden niet zijn uit te sluiten een plan-MER in procedure dient te worden gebracht. Wanneer aangetoond kan worden dat er geen significante effecten zijn te verwachten is een plan-MER niet noodzakelijk. Uit paragraaf 5.5 Natuurwaarden blijkt dat van significante effecten die kunnen leiden tot een noodzaak tot het uitvoeren van een passende beoordeling of plan-m.e.r.-plicht geen sprake is.

Conclusie
De omvang van de ontwikkeling ligt ver onder de drempelwaarden die zijn opgenomen in kolom 2, namelijk een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 woningen of meer of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Er is voor de activiteit derhalve geen sprake van een directe m.e.r.-(beoordelings)plicht. Er dient wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd. Het bestemmingplan heeft geen significante gevolgen op een Natura 2000-gebied.

Er hoeft derhalve geen passende beoordeling te worden uitgevoerd en vanuit de Wet natuurbescherming geldt geen m.e.r.-plicht.

5.1.2 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Op basis van paragraaf 7.6 van de Wet milieubeheer (Wm), dient degene die een activiteit wil ondernemen, aangewezen krachtens artikel 7.2, eerste lid, onder b, en voornemens is een verzoek in te dienen tot het nemen van een besluit als bedoeld in het vierde lid van dat artikel, dit voornemen schriftelijk mee te delen aan het bevoegd gezag. Bij de mededeling dient in ieder geval de informatie te worden verstrekt zoals omschreven in artikel 7.16 lid 2 tot en met 4 Wm. Op basis van artikel 7.17 Wm, dient het bevoegd gezag uiterlijk zes weken na de datum van ontvangst een beslissing te nemen omtrent de vraag of bij de voorbereiding van het betrokken besluit voor de activiteit, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die zij voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport moet worden gemaakt. Middels deze paragraaf wordt invulling gegeven aan de vereisten van artikel 7.16 Wm, op basis waarvan het bevoegd gezag op grond van artikel 7.17 Wm een beslissing kan nemen.

Indien het bevoegd gezag degene is die een activiteit wil ondernemen, aangewezen

krachtens artikel 7.2, eerste lid, onder b (besluiten waarvoor het bevoegd gezag een beslissing dient te nemen inzake de noodzaak tot het opstellen van een milieueffectrapport), dient zij in een zo vroeg mogelijk stadium en uiterlijk voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerp-besluit deze beslissing te nemen (artikel 7.19, lid 1 en 2 Wm).

De achterliggende gedachte bij de vormvrije m.e.r.-beoordeling is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk;
- Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.(-beoordeling) plaatsvinden.

In deze paragraaf wordt getoetst of op basis van de criteria die genoemd zijn in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moet worden. Het gaat hierbij om de volgende criteria (zie ook onderstaande tabel):

- De kenmerken van het project;
- De plaats van het project;
- De kenmerken van het potentiële effect.

Kenmerken van het project
- Omvang van het project - Cumulatie met andere projecten - Gebruik van natuurlijke grondstoffen - Productie van afvalstoffen - Verontreiniging en hinder - Risico van ongevallen, mede gelet op de gebruikte stoffen en technologieën
Plaats van het project
- Bestaand grondgebruik - Relatieve rijkdom aan kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied - Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor gevoelige gebieden (wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden), gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden, gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid, landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang
Kenmerken van het potentiële effect
- Bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking) - Grensoverschrijdende karakter van het effect - Waarschijnlijkheid van het effect - Duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect

Criteria EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling.

Omdat het plan voorziet in de bouw van woningen, maar ruimschoots onder de drempelwaarden valt zoals aangegeven in categorie D.11.2 van het Besluit m.e.r., volgt hierna een toets of op basis van de hiervoor genoemde criteria een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moet worden. De vormvrije m.e.r.-beoordeling is mede opgesteld op basis van de onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van het bestemmingsplan.

Kenmerken van het project

Criteria	**Toets**
Omvang van het project	Het project heeft betrekking op de realisatie van maximaal 20 woningen. De totale oppervlakte van het plangebied is circa 2.020 m^2.
Cumulatie met andere projecten	Nee, er is geen sprake van cumulatie met andere projecten.

Gebruik van natuurlijke grondstoffen	Bij de ontwikkeling wordt niet permanent gebruik gemaakt van natuurlijke hulpbronnen.
Productie van afvalstoffen	Naast het reguliere afval van de toekomstige bebouwing en functies zal geen sprake zijn van de productie van andere afvalstoffen.
Verontreiniging en hinder	De ontwikkeling vindt plaats in stedelijk gebied. Tijdens de aanlegfase is er mogelijk sprake van tijdelijke hinder als gevolg van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden, maar dit betreft geen hinder groter dan bij reguliere bouwwerkzaamheden. Dit zal geen permanente nadelige gevolgen hebben aangezien het slechts om een tijdelijke situatie gaat. Er is geen sprake van een activiteit die leidt tot onevenredige verontreiniging of hinder voor het milieu. Zie hiervoor mede paragraaf 5.2 Akoestiek tot en met 5.14 Niet gesprongen explosieven in deze toelichting.

Risico van ongevallen	Het plangebied bevindt zich buiten plaatsgebonden risicocontouren 10^{-6} van risicobronnen. Echter is het plangebied wel gelegen binnen het invloedsgebied van de 'spoorlijn Sittard – Heerlen'. In het kader van de ligging binnen het invloedsgebied heeft een berekening van het groepsrisico plaatsgevonden. Uit deze berekening (zie Bijlage 10) is gebleken dat het gesommeerd groepsrisico veroorzaakt door het spoor hoger is dan de oriëntatiewaarde. De realisatie van de woningen heeft geen invloed op het aantal te verwachten slachtoffers. Omdat het groepsrisico hoger is dan de oriëntatiewaarde kan niet worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Derhalve zijn maatregelen aangedragen die getroffen kunnen worden om de risico's te verkleinen. Aangezien onderhavig plan niet specifiek voorziet in de bouw van appartementen voor zorg of senioren wordt verondersteld dat de aanwezigen overwegend goed zelfredzaam zijn. Het feit dat op meerdere bouwlagen appartementen worden voorzien, vermindert die zelfredzaamheid echter. De zelfredzaamheid en mobiliteit van de bewoners van de appartementen kan in beginsel als goed worden beoordeeld. De verantwoording zal gericht zijn op mogelijkheden ter bestrijding van calamiteiten, zelfredzaamheid en maatregelen. In paragraaf 5.8.5 wordt per scenario aangegeven welke maatregelen getroffen kunnen worden. Gelet op het feit dat ook zonder realisatie van het plan sprake is van een hoog groepsrisico, wordt gesteld dat de primaire voorzieningen (primair bluswater, opstelplaatsen voor hulpdiensten, calamiteitenplan) in de omgeving van het plangebied op orde zijn. Het plan voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen waardoor er een verdere overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico ontstaat. Door het toepassen van (bouwkundige) maatregelen kan de kans op slachtoffers worden gereduceerd. Hiertoe zijn de effectbeperkende maatregelen (uit paragraaf 5.8.6) die zijn aangedragen door de Brandweer Zuid-Limburg als een voorwaardelijke verplichting opgenomen binnen de bestemmingsplanregels. Deze voorwaardelijke verplichting ziet erop toe dat bij het gebruik van de gronden binnen het plangebied voor woondoeleinden (alsmede bij de oprichting van bebouwing) voldaan dient te worden aan de effectbeperkende maatregelen, zoals aangedragen door de Brandweer Zuid-Limburg. Deze maatregelen zullen verder worden uitgewerkt in het kader van de aanvraag van de Omgevingsvergunning. Met de te nemen maatregelen zullen de risico’s zoveel mogelijk worden beperkt en wordt de ontwikkeling van het plan uit oogpunt van externe veiligheid verantwoord geacht.

Conclusie: Vanuit de kenmerken van het project zijn er geen negatieve effecten op het milieu te verwachten.

Plaats van het object

Criteria	Toets
Bestaand grondgebruik	In de huidige situatie zijn de gronden binnen het plangebied bestemd als 'Gemengd - 3'. Ter plaatse van het plangebied was in het verleden reeds jarenlang sprake van leegstand en verpaupering van de daar aanwezige bebouwing. In het kader van de herontwikkeling van de percelen is deze bebouwing en de bijbehorende parkeerplaats geamoveerd. Het plangebied betreft derhalve nu een braakliggend terrein.
Relatieve rijkdom aan kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied	n.v.t.
Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor: - gevoelige gebieden (wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden) - gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden	 Het plangebied ligt niet binnen de invloedssfeer van door Wet natuurbescherming beschermde gebieden. Zie ook paragraaf 5.5. Uit de stikstofdepositie berekeningen voor de aanleg- en gebruiksfase van onderhavig plan blijkt dat de rekenresultaten niet hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j. In lijn met de recente uitspraak van de Raad van State geldt derhalve dat de ontwikkeling in het kader van de aanleg- en gebruiksfase aanvaardbaar wordt geacht. Nee.
gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid	Nee
landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang	Archeologie In het kader van onderhavig bestemmingsplan worden de reeds aanwezige dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 2' en 'Waarde - Archeologie 5' binnen het plangebied gehandhaafd (conform het vigerend bestemmingsplan 'Heerlen-Stad Noord'). De grenswaarden ten aanzien van de archeologische dubbelbestemmingen worden binnen onderhavig plan niet overschreden. Een nader archeologisch onderzoek is derhalve niet aan de orde. Mogelijk aanwezige archeologische resten worden zodoende in voldoende mate beschermd binnen het plangebied. Mochten tijdens graafwerkzaamheden archeologische resten of sporen aangetroffen worden binnen het plangebied, moet hiervan conform paragraaf 5.4, 5.10 en 5.11 van de Erfgoedwet terstond melding worden gemaakt bij de gemeente Heerlen of de regioarcheoloog. Voor een verdere uitwerking zie paragraaf 5.11. Cultuurhistorie In de directe omgeving van het plangebied zijn geen panden of objecten gelegen met een hoge cultuurhistorische waarde. Ook binnen het plangebied zijn geen panden of objecten gelegen met een hoge cultuurhistorische waarde. Voor een verdere uitwerking zie paragraaf 5.12.

Conclusie: Vanuit de plaats van het project zijn er geen negatieve effecten op het milieu te verwachten.

In onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r is bepaald wat verstaan wordt onder een

gevoelig gebied. Als gevoelig gebied zijn gebieden aangewezen die beschermd worden op basis van de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en waterwingebieden.

Gevoelig gebied (conform onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r.)

Gevoelig gebied	**Toets**
Beschermd natuurmonument	Nee
Habitat en vogelrichtlijngebieden	Nee
Watergebied van internationale betekenis	Nee
Natuurnetwerk Nederland	Het plangebied ligt niet binnen of in de directe nabijheid van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De dichtstbijzijnde goudgroene natuurzone (Limburgse deel van het Nationale Natuurnetwerk) ligt op ongeveer 680 meter ten zuidoosten van het plangebied.
Landschappelijk waardevol gebied	Het plangebied maakt geen onderdeel uit van landschappelijk waardevol gebied. Het gaat reeds om een bestaand bebouwd gebied.
Waterwinlocaties, waterwingebieden, en grondwaterbeschermingsgebieden	Nee
Beschermd monument	Nee
Belvédère-gebied	Nee

Conclusie: Het plangebied is niet gelegen binnen een gevoelig gebied en op een zodanige afstand van gevoelige gebieden dat er geen negatieve effecten te verwachten zijn.

Kenmerken van het potentiële effect

Criteria	**Toets**
Bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking)	Er zijn geen effecten te verwachten die uit te drukken zijn in geografische zone en/of grootte van de getroffen bevolking.
Grensoverschrijdende karakter van het effect	Nee
Waarschijnlijkheid van het effect	Van onevenredige effecten voor de omgeving is geen sprake. Gezien de berekende verkeersgeneratie van de toekomstige woningen van maximaal 68 mvt/etmaal blijft de verkeersgeneratie theoretisch gezien nagenoeg gelijk ten aanzien van de voorgaande verkeersgeneratie op basis van de oorspronkelijke functies binnen het plangebied. Vanwege de status van de Spoorsingel (direct grenzend aan de zuidzijde van het plangebied) als gebiedsontsluitingsweg heeft de gemeente Heerlen in haar programma van eisen opgenomen dat uitritten hier in principe niet wenselijk zijn. Praktisch gezien wordt dit vertaald naar maximaal 1 uitrit voor de gehele ontwikkeling, mits deze aansluit op de Spoorsingel. In de oorspronkelijke situatie binnen het plangebied lag er een uitrit ter hoogte van Spoorsingel 42. In de toekomstige situatie is een nieuw uitrit voorzien aan de westzijde van het plangebied. Het aantal uitritten op de Spoorsingel zal derhalve gelijk blijven.

Duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect	Er is sprake van een braakliggend terrein (sloop van de oorspronkelijk bebouwing heeft reeds plaatsgevonden). Er wordt voorzien in de realisatie van 20 woningen. Het bouwvlak binnen het plangebied mag volledig bebouwd worden, maar omvat niet het gehele plangebied. De gehele rooilijn (= perceelgrens) langs de Spoorsingel en Robroekergats mag worden bebouwd, in maximaal 4 bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 14 meter hoog. Langs de Robroekergats ter overgang naar de achterliggende bebouwing mag tot maximaal 3 bouwlagen hoog gebouwd worden met een maximale bouwhoogte van 10,5 meter. De effecten zijn blijvend. Zoals echter al verwoord in het voorgaande, zijn deze effecten niet van dien aard dat sprake is van een onevenredige aantasting.

5.1.3 Conclusie vormvrije m.e.r.-beoordeling

De beoogde ontwikkeling komt niet voor in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r.. Er hoeft dus geen MER te worden opgesteld. De activiteit valt wel onder categorie D11.2 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r.. Er geldt echter geen m.e.r.-beoordelingsplicht omdat de in kolom 2 bij categorie D11.2 genoemde 'drempelwaarden' bij lange na niet worden overschreden.

Omdat de activiteiten wel worden genoemd in één van de categorieën in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. maar de drempelwaarden niet worden overschreden, is voor dit plan wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd.

Gezien het vorenstaande en indien het plan wordt vergeleken met de drempelwaarden uit onderdeel D van het Besluit m.e.r. kan worden geconcludeerd dat er, rekening houdend met:

1. De kenmerken van het project;
2. De plaats van het project; en
3. De kenmerken van het potentiële effect;

sprake is van een wezenlijk ander schaalniveau en een activiteit die vele malen kleinschaliger is. Bij elk plan is sprake van invloed op het milieu, maar deze is niet zodanig dat normen worden overschreden. Bij m.e.r.-beoordelingsbesluit van 26 mei 2020 is uitgesproken dat de potentiële effecten van het plan, in relatie tot de kenmerken en de plaats van het plan, zijn dusdanig beperkt van aard en omvang dat dit geen significant nadelige milieugevolgen tot gevolg heeft die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

Op 26 mei 2020 heeft het bevoegd gezag op basis van de aanmeldingsnotitie (Bijlage 15) besloten om geen milieueffectrapport op te stellen voor onderhavige ontwikkeling.

5.2 Akoestiek

De Wet geluidhinder, als ook een goede ruimtelijke ordening, bepaalt dat bij de voorbereiding van de vaststelling van een bestemmingsplan akoestisch onderzoek moet plaatsvinden naar de geluidsbelasting van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen of terreinen vanwege de invloed van wegverkeerslawaai. Tevens dient daarbij onderzoek te worden gedaan naar de doeltreffendheid van verkeersmaatregelen en andere maatregelen om te voorkomen dat eventueel optredende geluidsbelasting vanwege het wegverkeerslawaai de wettelijke waarden te boven gaat. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moeten immers de ten hoogst toelaatbare waarden voor woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en terreinen vanwege het wegverkeerslawaai in acht worden genomen (artikel 76, eerste lid, Wet geluidhinder).

5.2.1 Onderzoek

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door Econsultancy een akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaai uitgevoerd (Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaai, Econsultancy, rapportnummer 9815.003, d.d. 16 april 2020).

Onderstaand worden kort de resultaten van het onderzoek beschreven. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige onderzoeksrapport dat als Bijlage 2 bij deze toelichting is opgenomen. Onderstaand wordt achtereenvolgens ingegaan op de onderzoeksresultaten in relatie tot wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai.

Weg- en railverkeerslawaai

Bij de projectie van een nieuwe geluidgevoelige bestemming binnen de zone van een (spoor)weg is een akoestisch onderzoek verkeerslawaai noodzakelijk. De beoogde woningen binnen onderhavig plan worden geprojecteerd in de geluidszone van de spoorlijn Sittard-Kerkrade en de wegen Spoorsingel, en Stationstraat en segmenten van de Willemstraat. Derhalve dient voor deze (spoor)wegen een akoestisch onderzoek plaats te vinden. In het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing worden tevens de nabijgelegen 30 km/uur wegen (Kempkensweg en segmenten van de Willemstraat) in het onderzoek betrokken. In het onderzoek wordt de geluidbelasting op de woningen inzichtelijk gemaakt en beoordeeld op basis van het onderstaande toetsingskader.

geluidsbron	zone-breedte [m]	ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting [dB]	maximaal te ontheffen geluidsbelasting [dB]	maximaal binnenniveau [dB]
doorgaand spoor	100 (52 dB)	55	68	33[2]
Spoorsingel	200	48	63	33
Stationstraat	200	48	63	33
Kempkensweg	-	48	-	33
Willemstraat	-	48	-	33

Samenvatting toetsingskader

In het akoestisch onderzoek wordt de geluidsbelasting op de toekomstige geluidgevoelige bestemming inzichtelijk gemaakt en getoetst. Voor onderhavig plan is vooralsnog enkel een bestemmingsplanverdeling bekend met daarin een bouwvlak en bouwhoogte. Voor elke zijde van het bouwvlak zijn toetspunten ten behoeve van maximaal 4 bouwlagen gemodelleerd. De berekeningen zijn verricht aan de hand van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en met behulp van het programma Geomilieu, versie 5.21.

Alleen als gevolg van de Spoorsingel treedt overschrijding op van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB voor wegen. De ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt met maximaal 9 dB overschreden. Hiermee wordt de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB en de plandrempel van de gemeente (eveneens 63 dB) niet overschreden. Naast de overschrijding veroorzaakt door de Spoorsingel, zorgt ook het doorgaand spoor voor een overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting voor spoorwegen. De hoogst toelaatbare geluidsbelasting van 55 dB wordt met maximaal 2 dB overschreden. De plandrempel van de gemeente van 63 dB wordt niet overschreden. Ook de maximaal te ontheffen waarde van 68 dB wordt niet overschreden. Voor de Spoorsingel en het doorgaand spoor zijn afwegingen van geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk.

Ten gevolge van de Spoorsingel wordt de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB overschreden. Conform de Wet geluidhinder dient een maatregelenonderzoek plaats te vinden. Hierbij dienen achtereenvolgens bron-, overdrachts- en gevelmaatregelen te worden overwogen. Van de maatregelen voorgesteld in het Actieplan van de gemeente Heerlen is het verlagen van de verkeersintensiteiten van de Spoorsingel onder andere vanuit verkeerskundig oogpunt geen reële maatregel. Aanpassen van snelheid van de Spoorsingel van 50 naar 30 km/uur zal een reductie van circa 3 dB betekenen voor alle appartementen, maar de woningen met een overschrijding als gevolg van deze weg zullen nog steeds overschrijding kennen. Verder is een verplaatsing van de woningen gezien de beperkte ruimte op de kavels niet efficiënt.

Op basis van de maatregelenafweging worden zowel bron- als overdrachtsmaatregelen niet

doelmatig geacht. De maatregelen stuiten op overwegende financiële of stedenbouwkundige bezwaren.

Hogere waarde

Voor de nieuw te bouwen woningen dient ten gevolge van de overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de Spoorsingel en doorgaand spoor een hogere waarde bij het college van B&W te worden aangevraagd. De gemeente kan hierbij de volgende kenmerken van het plan in overweging nemen:

- de geluidsbelasting op de woningen bedraagt ten hoogste 57 dB ten gevolge van de Spoorsingel;
- ten gevolge van doorgaand spoor hebben woningen aan de Spoorsingel een geluidsbelasting van ten hoogste 57 dB;
- de berekende geluidsbelastingen zijn lager dan de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB en 68 dB, respectievelijk voor de Spoorsingel en doorgaand spoor;
- de berekende geluidsbelastingen zijn niet hoger dan de drempelwaarden uit het Actieplan van de gemeente;
- op de achtergevels van de woningen is sprake van een geluidsluwe gevel;
- bron- en overdrachtsmaatregelen voor de Spoorsingel en doorgaand spoor niet doelmatig zijn of op overwegende bezwaren stuiten;
- met het plan wordt met de (vervangende) nieuwbouw een nieuwe invulling aan het terrein gegeven.

Voor de woningen dient het akoestisch klimaat in de woningen (het zogenaamde binnenniveau) te worden gegarandeerd. Voor de omgevingsvergunning ten behoeve van de bouw van de woningen is een nader onderzoek naar de geluidwering van de gevels noodzakelijk. Middels een voorwaardelijke verplichting is binnen de bestemmingsplanregels gewaarborgd dat bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning (ten behoeve van bouwen) een gevelonderzoek uitgevoerd dient te worden, waaruit moet blijken dat de binnenwaarde voor de geluidgevoelige ruimten binnen de woningen niet meer dan 33 dB bedraagt.

Industrielawaai

Gezien de ligging van het plangebied nabij het busstation, spoorwegemplacement en een bedrijfsperceel (verpakkingswinkel) heeft Econsultancy ook een onderzoek industielawaai uitgevoerd voor onderhavige ontwikkeling (Rapportage onderzoek industielawaai, Econsultancy, rapportnummer 9815.007, d.d. 16 april 2020).

Onderstaand worden kort de resultaten van het onderzoek beschreven. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige onderzoeksrapport dat als Bijlage 3 bij deze toelichting is opgenomen.

Bedrijfsperceel (Spoorsingel 48)

Wettelijke toetsing Wm/Wgh

Het bedrijfsperceel (Spoorsingel 48) wordt met de realisatie van het plan niet belemmerd in de activiteiten (geluidsrechten). De kopgevel waar de overschrijding optreedt wordt uitgevoerd als dove gevel. Dit heeft tot gevolg dat de gevel niet aan toetsing onderhevig is en er geen overschrijding en dus geen belemmering van activiteiten optreedt.

Afweging goed woon- en leefklimaat

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau als gevolg van de representatieve bedrijfssituatie van de verpakkingswinkel bedraagt ten hoogste 34 dB(A). Deze geluidsbelasting treedt op ter plaatse van de noordelijke kopgevel op begane grond. Hiermee wordt voldaan aan de richtwaarde uit de VNG-publicatie.

Het maximale geluidniveau bedraagt ten hoogste 70 dB(A), met uitzondering van de toetspunten op de noordelijke kopgevel. Hier treedt een maximale geluidniveau tot 73 dB(A) op en wordt de richtwaarde uit stap 2 overschreden. De overschrijding is het gevolg van sluitende autoportieren op het parkeerterrein van de verpakkingswinkel en treedt enkel in de dagperiode op. In beginsel worden hiermee de geluidsrechten van de inrichting aangetast.

Bij toepassing van stap 3 uit de VNG-publicatie wordt het geluid als gevolg van aan- en afrijdend verkeer uitgezonderd van toetsing. In dat geval treedt geen overschrijding op. Toepassing van stap 3 is mogelijk omdat uit het onderzoek naar (weg- en rail)verkeerslawaai en het emplacement blijkt dat sprake is van een rumoerige omgeving.

De betreffende kopgevel wordt als dove gevel uitgevoerd, dus zonder te openen delen. De gevel is derhalve niet onderhevig aan toetsing van de geluidsbelasting en er is geen sprake meer van aantasting van de geluidsrechten van de inrichting. Bovendien is de karakteristieke geluidwering van de gevel hoger dan gemiddeld, hetgeen een gunstig effect heeft op het geluidniveau in de woning. De realisatie van een dove gevel is binnen onderhavig plan gewaarborgd middels een voorwaardelijke verplichting in de bestemmingsplanregels. De voorwaardelijke verplichting waarborgt dat het bouwen en het gebruik van de gronden en aanwezige bebouwing (conform de bestemming 'Wonen') alleen toegestaan indien:

- de noordelijke kopgevel ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dove gevel' als dove gevel is uitgevoerd, tenzij uit onderzoek blijkt dat geen dove gevel noodzakelijk is, omdat aangetoond is dat:
  1. wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, dan wel;
  2. de geluidbelasting de maximale ontheffingswaarde niet overschrijdt.
- bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning ten behoeve van bouwen:
  1. middels een gevelonderzoek is aangetoond dat de binnenwaarde voor de geluidgevoelige ruimten binnen de woningen niet meer dan 33 dB bedraagt.

Spoorwegemplacement

Wettelijke toetsing Wm/Wgh

Het emplacement wordt met de realisatie van het plan niet belemmerd in de activiteiten (geluidsrechten).

Afweging goed woon- en leefklimaat

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op de ‘voorgevel’ (zijde Spoorsingel) hoger is dan 50 dB(A) etmaalwaarde. Hiermee wordt de richtwaarde uit stap 2 van de VNG-publicatie overschreden. Ter plaatse van 5 toetspunten wordt tevens de richtwaarde uit stap 3 overschreden.

Ter plaatse van de voorgevel blijkt de geluidsbelasting in de avondperiode maatgevend. In de nachtperiode is het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau nergens hoger dan 45 dB(A). Ook is het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau in de dagperiode nergens hoger dan 50 dB(A). De kans op (nachtelijke) slaapverstoring is aanvaardbaar klein.

Omdat uit het onderzoek naar wegverkeerslawaai is gebleken dat ter plaatse van deze toetspunten een hogere waarde moet worden vastgesteld, is een nader onderzoek naar de karakteristieke geluidwering van de gevel vereist. Daarom wordt voorgesteld in dat onderzoek ook het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau als gevolg van het emplacement in de uitgangspunten mee te nemen.

Uit de aangeleverde berekeningsresultaten volgt een maximaal geluidniveau van ten hoogste 52 dB(A) in elke periode. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de richtwaarden. In de bestaande situatie is ter plaatse van de toetspunten met de hoogste geluidsbelasting reeds sprake van een woonbestemming. Het emplacement wordt met de realisatie van het plan niet belemmerd in de activiteiten.

Busstation

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau als gevolg van de representatieve bedrijfssituatie van het busstation bedraagt ten hoogste 50 dB(A) etmaalwaarde. Deze geluidsbelasting treedt op aan de zijde van de Spoorsingel. Hiermee wordt voldaan aan de richtwaarde uit de VNG-publicatie.

Maatgevende bron qua immissieniveau is het rijden van bussen via perron A. Het immissieniveau bedraagt 58 dB(A). Het maximale geluidniveau wordt daarmee geschat op 63 dB(A). Hiermee wordt de richtwaarde in de nachtperiode overschreden. Bij toepassing van stap 3 uit de VNG-publicatie wordt het geluid als gevolg van aan- en afrijdend verkeer uitgezonderd van toetsing. In dat geval treedt geen overschrijding op. Toepassing van stap 3 is mogelijk omdat uit het onderzoek naar (weg en rail)verkeerslawaai en het emplacement blijkt dat sprake is van een rumoerige omgeving. Omdat de gevel aan de zijde van de Spoorsingel aan hoge geluidsbelastingen onderhevig is (waaronder als gevolg van het emplacement), zal hier een hogere karakteristieke geluidwering moeten worden gerealiseerd dan de standaardeis van 20 dB uit het Bouwbesluit. Dit leidt tot een aanvaardbaar inpandig woon- en leefklimaat, ook in relatie tot het maximale geluidniveau als gevolg van voorbijrijdende bussen.

De geluidsbelasting als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het busstation is berekend op 45 dB(A) etmaalwaarde. Hiermee wordt voldaan aan de richtwaarde uit de VNG-publicatie.

Parkeergeluid

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau als gevolg van voertuigbewegingen binnen het plangebied bedraagt ten hoogste 43 dB(A) etmaalwaarde op omliggende woningen. Hiermee wordt voldaan aan de richtwaarden uit de VNG-publicatie.

Wanneer op het terrein van het plangebied in het kader van komen en gaan van voertuigen autoportieren worden gesloten, kan dit leiden tot maximale geluidniveaus tot 86 dB(A) op woningen binnen het plangebied. Het hoogst berekende niveau op bestaande omliggende woningen bedraagt 81 dB(A). Dit is hoger dan de richtwaarde voor (bedrijfsmatige) maximale geluidniveaus, die in de nachtperiode ten hoogste 60 dB(A) bedraagt.

Als gevolg van bestaande parkeerbewegingen buiten het eigen terrein (parkeervakken aan de Spoorsingel uitgezonderd), treedt op bestaande woningen een maximale geluidniveau tot 82 dB(A) op. Dit is hoger dan het maximale geluidniveau als gevolg van nieuwe parkeermogelijkheden. Het maximale geluidniveau op nieuw te realiseren woningen als gevolg van reeds bestaande parkeermogelijkheden bedraagt ten hoogste 71 dB(A). In beide gevallen is de berekende waarde hoger dan de richtwaarde.

5.2.2 Conclusie

Gezien de voorgaande akoestische onderzoeken heeft Econsultancy een samenvattend document opgesteld, waarin een integrale afweging plaatsvindt ten aanzien van de uitgevoerde onderzoeken (Integrale afweging, Econsultancy, rapportnummer 9815, d.d. 24 april 2020).

Onderstaand worden kort de bevindingen uit deze rapportag beschreven. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige onderzoeksrapport dat als Bijlage 4 bij deze toelichting is opgenomen.

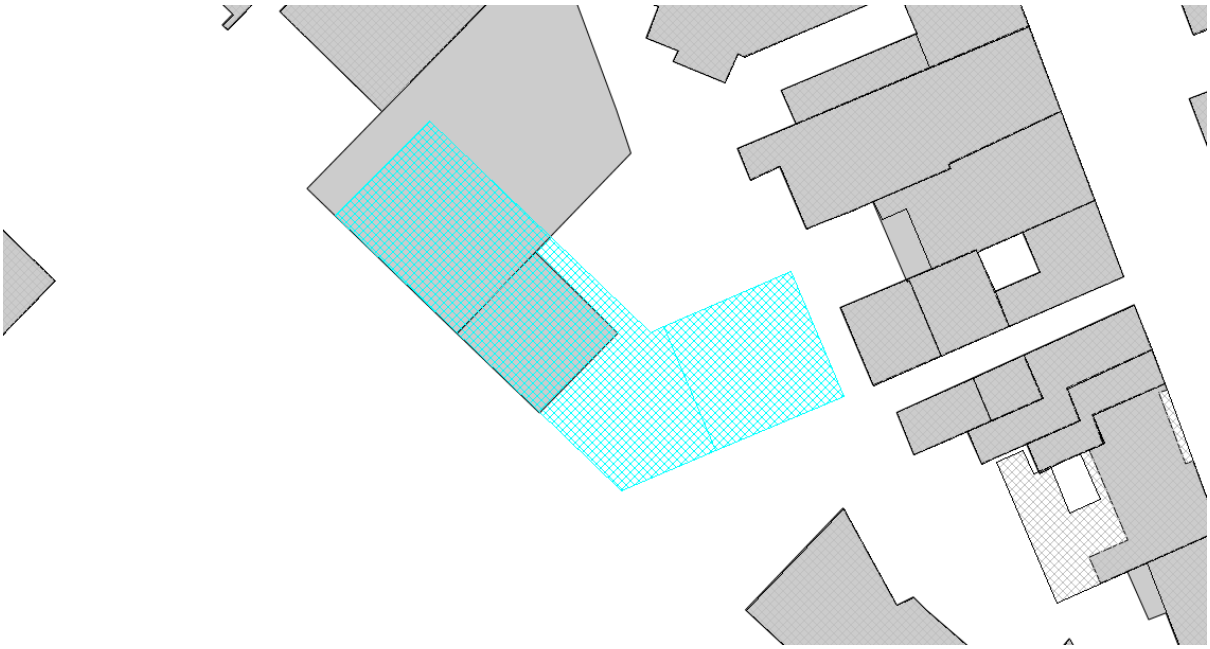
In de onderstaande tabel is een intergrale afweging zichtbaar ten aanzien van de uitgevoerde akoestische onderzoeken. Uit de tabel is op te maken dat op een aantal punten grens- en richtwaarden worden overschreden. In de integrale afweging is onderbouwd waarom ondanks de geconstateerde overschrijdingen sprake is van een aanvaardbare situatie in het kader van onderhavig plan.

weg- en railverkeer	**ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting**	**maximaal te ontheffen waarde**
doorgaand spoor	voldoet niet	voldoet
Spoorsingel	voldoet niet	voldoet
industrielawaai	**stap 2**	**stap 3**
emplacement	LAr,LT voldoet niet LA,max voldoet indirect n.v.t.	LAr,LT voldoet niet LA,max voldoet indirect n.v.t.
busstation	LAr,LT voldoet LA,max voldoet niet indirect voldoet	LAr,LT voldoet LA,max voldoet indirect voldoet
detailhandel	LAr,LT voldoet LA,max voldoet niet indirect n.v.t.	LAr,LT voldoet LA,max voldoet indirect n.v.t.
externe veiligheid	**0,1 x oriëntatiewaarde**	**oriëntatiewaarde**
Basisnet, groepsrisico	voldoet niet, maar geen noemenswaardige toename	

Toetsing aan wet- en regelgeving

Stedenbouwkundige invulling

Op de percelen binnen het plangebied was in het verleden sprake van detailhandel met bovenwoningen. In de onderstaande afbeelding is het bouwvlak geprojecteerd op de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG). Uit deze projectie is af te leiden dat het geprojecteerd bouwvlak een afschermende werking heeft voor achterliggende woningen.



Ligging bouwvlak (cyaan) ten opzichte van 'bestaande' bebouwing (grijs)

De bestaande bebouwing bestaat uit ten hoogste 3 bouwlagen. Het plan voorziet in de realisatie van 3 tot 4 bouwlagen. In de onderstaande afbeelding is het verschil in afschermende werking voor achterliggende woningen getalsmatig weergegeven. De (maatgevende) geluidsbelasting als gevolg van Spoorsingel en doorgaand spoor is weergegeven als Lden en het busstation als etmaalwaarde (langtijdgemiddeld beoorde-lingsniveau). De geluidsbelasting als gevolg van de detailhandel is zowel in de bestaande als toekomstige situatie verwaarloosbaar te noemen.

	Spoorsingel		doorgaand spoor		busstation	
woning	bestaand	toekomst	bestaand	toekomst	bestaand	toekomst
Robroekergats 77/79	42	33	45	36	41	34
Willemstraat 85	44	34	50	39	38	28
Willemstraat 91	45	36	50	38	37	29
Willemstraat 97/99	42	40	48	44	38	37

Afschermend effect plan

Het afschermend effect van het nieuw te realiseren bouwvlak ten opzichte van de bestaande afschermende bebouwing is aanzienlijk te noemen. Hoewel reeds in alle gevallen aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting en grenswaarde wordt voldaan, wordt met de realisatie van het plan een nog lagere geluidsbelasting gerealiseerd.

Bouwkundige oplossingen

De gevels aan de zijde van de Spoorsingel ondervinden de hoogste geluidsbelasting. In het kader van de aanvraag hogere waarde is nader onderzoek naar de karakteristieke geluidwering van de gevel vereist. Bovendien moet hier rekening gehouden worden met calamiteitenscenario's op het doorgaand spoor. Het is niet aan te raden om aan deze zijde buitenruimten (zoals balkons) te realiseren zonder enige mate van afscherming.

De kopgevel van het bouwvlak aan de zijde van de detailhandel ondervindt een hoog maximaal geluidniveau in de dagperiode als gevolg van parkerende voertuigen. De betreffende kopgevel wordt als dove gevel uitgevoerd (zonder te openen delen). Dit is binnen onderhavig plan gewaaborgd middels een voorwaardelijke verplichting. Omdat via voor- en achtergevel voldoende daglicht in de woning valt en ook voldoende kan worden geventileerd, is de toepassing van een dove gevel geen ernstige beperking van de bouwkundige vrijheid. Bovendien is het dan niet noodzakelijk om de detailhandel te beperken in de vorm van maatwerkvoorschriften.

Aan de indeling van de woningen kunnen nadere eisen worden gesteld om het woon- en leefklimaat te borgen. Omdat de achtergevel geluidluw is, wordt geadviseerd ten minste 1 slaapkamer aan de geluidluwe zijde te realiseren. Negatieve gezondheidseffecten als gevolg van slaapverstoring worden daarmee zoveel mogelijk voorkomen.

Cumulatie

In het onderzoek naar weg- en railverkeerslawaai is de gecumuleerde geluidsbelasting inzichtelijk gemaakt. De gecumuleerde geluidsbelasting is uitgevoerd in overeenstemming met bijlage 1 van het Reken- en meetvoorschrift geluid (2012), met uitzondering van het feit dat ook bronnen waarvoor de onderscheidenlijke grenswaarde niet wordt overschreden ook zijn meegenomen in de berekening. Dit leidt tot een gecumuleerde geluidsbelasting van ten hoogste 63 dB. De gecumuleerde geluidsbelasting is lager dan de maximaal te ontheffen waarden voor weg- en rail-verkeer. Bovendien is de achtergevel van het bouwvlak geluidluw.

5.3 Water

In het kader van de Watertoets moet elk bestemmingsplan een waterparagraaf bevatten, waarin wordt aangegeven hoe in het bestemmingsplan wordt omgegaan met water. In deze paragraaf is dit beschreven. Voordat wordt ingegaan op de locatiespecifieke kenmerken van het plangebied, is eerst het relevant beleid samengevat.

5.3.1 Europees en Rijksbeleid

Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn Water (KRW) heeft als doel om de kwaliteit van de Europese wateren te verbeteren ("goede toestand") en die kwaliteit goed te houden. Het belangrijkste middel om dit doel te bereiken is het stroomgebiedbeheersplan (SGBP). In een dergelijk plan worden de waterkwaliteitsdoelen en de daarvoor benodigde maatregelen beschreven om deze goede toestand te bereiken. Nederland maakt deel uit van vier internationale stroomgebieden, waarbij de gemeente Heerlen in het stroomgebied van de Maas is gelegen.

Stroomgebiedbeheersplan Maas is vervangen door het Stroomgebied-beheerplan 2016-2021 (14-12-2015). Dit plan beschrijft de doelen en maatregelen in het stroomgebied van de Maas voor schoon en ecologisch gezond water voor duurzaam gebruik. Het stroomgebiedbeheerplan 2015 is een actualisatie van het stroomgebiedbeheerplan 2009. Bepaalde niet-variabele informatie, zoals de bodemopbouw en -gebruik van het stroomgebied, wordt dan ook niet herhaald. Het stroomgebiedbeheerplan 2015 gaat uit van de vereisten van artikel 13 en bijlage VII KRW, de evaluaties van de stroomgebiedbeheerplannen 2010 - 2015 door de Europese Commissie (3e [4] en 4e [5]) en hetgeen al bekend is van de elektronische rapportage volgens artikel 15 KRW.

Waterwet

De Waterwet (december 2009) stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteem-benadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Denk hierbij aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. Dit komt tot uitdrukking in relaties met beleidsterreinen als natuur, milieu en ruimtelijke ordening. Met de Waterwet is de gemeente beter uitgerust om onder andere wateroverlast tegen te gaan.

Specifiek voor wat betreft de omgang met hemelwater is de perceeleigenaar primair verantwoordelijk gesteld voor de verwerking van het op zijn perceel gevallen hemelwater. Alleen in uitzonderingsgevallen kan rechtstreeks geloosd worden.

Wet ruimtelijke ordening en de Watertoets

De watertoets is per 1 november 2003 wettelijk verplicht (en vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening). De watertoets betekent dat ruimtelijke plannen die vanaf deze datum ter inzage worden gelegd, voorzien moeten zijn van een waterparagraaf. Ruimtelijke plannen van de initiatiefnemer worden overlegd met de waterbeheerder.

In de waterparagraaf geeft de initiatiefnemer aan welke afwegingen in het plan ten aanzien van water zijn gemaakt. Het is een toelichting op het doorlopen proces en maakt de besluitvorming ten aanzien van water transparant. In geval van locatiekeuzes en bij herinrichting van bestaand bebouwd gebied geeft de initiatiefnemer expliciet aan welke rol de kosten en risico's van verdroging, verzilting, overstroming en overlast hebben gespeeld bij de besluitvorming. De waterparagraaf grijpt zichtbaar terug op de afsprakennotitie en het wateradvies van de waterbeheerder.

Waterbeleid 21e eeuw: anders omgaan met water

Door de opgetreden wateroverlast heeft de regering de commissie Waterbeheer 21e eeuw in het leven geroepen. De commissie geeft advies over de problemen en hoe die in de toekomst te voorkómen zijn. Op 31 augustus 2000 bracht de commissie het advies Waterbeleid voor de 21e eeuw "Geef water de ruimte en de aandacht die het verdient" uit. De commissie concludeerde dat de manier waarop wij nu met water omgaan niet voldoende is voor de verwachte klimaatsveranderingen. De bevindingen van de commissie zijn verwoord in de hedendaagse wetgeving en beleidsnota's. In grote lijnen ligt de nadruk op de kwantiteitstrits vasthouden-bergen-afvoeren en de kwaliteitstrits schoonhouden-scheiden-schoonmaken.

Nationaal Bestuursakkoord Water

Met het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) (2011) onderstrepen het Rijk, het Interprovinciaal Overleg, de Unie van Waterschappen en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten de gezamenlijke opgave om het watersysteem op zo kort mogelijke termijn en tegen de laagste maatschappelijke kosten op orde te brengen en te houden. Samenwerken is de rode draad van het geactualiseerde Nationaal Bestuursakkoord.

Het NBW is een uitwerking van het waterbeleid 21e eeuw (WB21) en de KRW. De belangrijkste doelen en taken zijn:

- het teveel (overlast) of tekort (onderlast) aan water aanpakken;
- verbetering van de waterkwaliteit.

5.3.2 Regionaal en gemeentelijk beleid

Provinciaal Waterplan Limburg 2016-2021

Het Provinciaal Waterplan Limburg bevat de ambities, opgaven en op hoofdlijnen de maatregelen die in de periode 2016-2021 worden uitgevoerd, op gebied van de hoogwaterbescherming in de Maasvallei, de aanpak van regionale wateroverlast en watertekort, mede in het licht van de klimaatverandering en het Nationale Deltaprogramma, de inrichting van de beken en waterrijke natuurgebieden als ook de verbetering van de ecologische en chemische waterkwaliteit, en de drinkwatervoorziening en het grondwaterbeheer, mede als opdracht vanuit de Kaderrichtlijn Water.

Het Provinciaal Waterplan 2016-2021 heeft de status van een regionaal waterplan, zoals omschreven in de Waterwet én is een op zichzelf staande structuurvisie op grond van de Wet ruimtelijke ordening. Het is een uitwerking en verdere detaillering van het regionale waterbeleid in het POL2014. Het plan bevat specifieke ambities en beleidsregels gericht op de doorwerking en uitvoering van waterbeleid, waarbij wordt ingezet op de volgende inhoudelijke opgaven voor het regionale waterbeleid:

- Een veilige en aantrekkelijke Maasvallei;
- Een veerkrachtig en klimaatbestendig regionaal watersysteem;
- Behoud en herstel natte natuur en verbetering waterkwaliteit;
- Duurzame drinkwatervoorziening en grondwaterbeheer.

Bij de verdere ontwikkeling van het plangebied wordt aangesloten bij de bovengenoemde algemene uitgangspunten. Er is verder geen sprake van strijdigheid met het Provinciaal Waterplan 2016-2021.

Waterbeheersplan 2016-2021

Met het Waterbeheerplan 2016-2021 zet het Waterschap Limburg de koers uit voor een toekomstbestendig waterbeheer in Limburg; hoe men invulling wil geven aan de taak om te zorgen voor veilige dijken, droge voeten en voldoende en schoon water.

In dit plan is vastgelegd hoe het waterschap het watersysteem en waterkeringen op orde wil brengen en houden. Voorbeelden van maatregelen zijn: het aanleggen en verbeteren van dijken tegen overstromingen, het aanpakken van knelpunten van wateroverlast, herstellen

van beken en het verbeteren van de effluentkwaliteit van de rioolwaterzuiveringsinstallaties.

Uitgangspunten hemelwatervoorzieningen Waterschap Limburg

Ten aanzien van infiltratievoorzieningen hanteert het Waterschap Limburg als uitgangspunt dat hemelwaterbergende voorzieningen gedimensioneerd dienen te worden op een bui van T=25 (35 mm in 45 minuten). Tevens dienen de gevolgen van bui van T=100 (45 mm in 30 minuten) inzichtelijk te worden gemaakt en mogen de watereffecten van een dergelijke bui niet tot overlast leiden. In situaties waar echter geen goede noodoverloopvoorzieningen aangelegd kunnen worden pleit het waterschap voor de aanleg van een robuust systeem op basis van de extreme T=100 bui. De maximale leegloop/ herbeschikbaarheid van de bergende en infiltrerende voorziening(en) bedraagt 24 uur.

Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2016-2020

De gemeenteraad van Heerlen heeft op 20 oktober 2015 het verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2016-2020 vastgesteld. Hierin staan maatregelen die ervoor zorgen dat het rioolstelsel, grondwater en oppervlaktewater (vijvers) in de toekomst goed blijven functioneren. Maatregelen zoals bijvoorbeeld het herinrichten van de visvijvers, het weer herinrichten van de Caumerbeek en maatregelen die voorkomen dat tijdens regenval te veel verdund rioolwater in de beken terecht komt.

Ten aanzien van afvalwater is bepaald dat alle percelen binnen het gemeentelijke grondgebied waar afvalwater vrijkomt, moeten zijn voorzien van een aansluiting op de riolering. Binnen de bebouwde kom worden vrij vervalstelsels aangelegd, waarbij de vuiluitworp naar het oppervlaktewater (overstorten) tot een aanvaardbaar niveau wordt beperkt.

Ten aanzien van hemelwater geldt als uitgangspunt dat bui 08 (20 millimeter neerslag in 60 minuten) niet tot water op straat zal leiden, tenzij hier de openbare ruimte op is ingericht. De oppervlakkige infrastructuur van de openbare ruimte is voorbereid op de afvoer van extreme neerslaggebeurtenissen door het voorkomen van "zakken" in het lengteprofiel. Op locaties waar dit niet kan wordt ernaar gestreefd bui 10 (35,7 millimeter neerslag in 60 minuten) onder de deksel te houden.

Hinder (bij bui 8) wordt niet geaccepteerd. Overlast (bij bui 10) moet zo veel mogelijk worden vermeden. Op locaties waar regelmatig overlast of hinder voorkomt, zal de gemeente waar mogelijk maatregelen treffen om deze problemen tegen te gaan.

5.3.3 Plangebied

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door Econsultancy een watertoets uitgevoerd (Watertoets Spoorsingel te Heerlen, Econsultancy, rapportnummer 9815.001, d.d. 29 januari 2020).

Onderstaand worden kort de resultaten van het onderzoek beschreven. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige onderzoeksrapport dat als Bijlage 5 bij deze toelichting is opgenomen.

Toekomstige waterbergingsopgave

Op basis van het toekomstig verhard oppervlak (circa 1.100 m^2) en de bergingseis bedraagt de waterbergingsopgave voor het plangebied in totaal circa 39 m^3 (1.100 m2 x 0,035 m). In de toekomstige situatie zal het schone hemelwater (zogenaamde hemelwaterafvoer; HWA) niet direct op het vuilwater (zogenaamde droogweerafvoer; DWA) worden aangesloten maar separaat binnen het plangebied worden verwerkt. Dit betekent dat bij de verdere planuitwerking water expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing wordt genomen en dat hemelwater op een duurzame wijze wordt verwerkt. De ontwikkeling zal daarmee hydrologisch neutraal zijn.

Potentiële voorziening berging hemelwater

Binnen onderhavige ontwikkeling wordt beoogd om op de bebouwing een groen dak te realiseren. Ten aanzien van een groen dak kan een onderscheid worden gemaakt in extensieve- en intensieve groen daken. Extensieve groene daken hebben een dunne substraatlaag en een sedumbegroeiing, eventueel aangevuld met kruiden en grassen. Extensieve groene daken, ook wel sedum- of kruidendaken genoemd, worden vanwege het lage gewicht vaak toegepast. Bij een extensief groen dak kan, afhankelijk van de begroeiing en helling van het dak circa 25 l/m2 geborgen worden.

Een intensief groen dak, ook wel natuurdak genoemd, heeft een gevarieerdere beplanting en

kan daardoor in vergelijking met extensieve groene daken, relatief meer regenwater vasthouden. Natuurdaken zijn hoger in gewicht dan sedumdaken. Bij een intensief groen dak kan, afhankelijk van vegetatie, type substraat en helling van het dak gemiddeld 55 l/m2 geborgen worden. Bij intensieve groene daken zijn vaak extra constructieve maatregelen vereist. Vanwege de extra constructieve maatregelen en het onderhoud is het aannemelijk dat binnen onderhavig plan wordt gekozen voor een extensief groen dak. Uitgaande dat het gehele bouwvlak (circa 1.053 m^2) bebouwd wordt kan bij een extensief groendak circa 26 m^3 worden geborgen. Indien wordt gekozen voor een intensief groen dak kan circa 58 m^3 hemelwater geborgen worden. Op basis hiervan is het enkel haalbaar om de gehele wateropgave middels een intensief groendak op eigen terrein te verwerken.

De exacte wijze waarop met het hemelwater wordt omgegaan zal worden uitgewerkt in het kader van de toekomstige omgevingsvergunningaanvragen, waarbij de bovengenoemde uitgangspunten in acht genomen worden.

Afvalwater

Het vuilwater (zogenaamde droogweerafvoer; DWA) zal in de toekomstige situatie worden aangesloten op het bestaande rioleringsstelsel in de omgeving.

5.3.4 Conclusie

Op basis van de bovenstaande randvoorwaarden en uitgangspunten is onderhavige ontwikkeling in zowel ruimte als tijd waterneutraal uit te voeren. Er worden dan ook vanuit het oogpunt van de waterhuishouding geen belemmering verwacht ten aanzien van de bestemmingswijziging en de uitvoering van onderhavig plan.

5.4 Bodem

Bij een bestemmingsplanprocedure moet het bevoegde gezag voldoende inzicht hebben om de vraag te kunnen beantwoorden of de bodem geschikt is voor de in het bestemmingsplan toe te kennen functie. Daarvoor dient een bodemonderzoek. Een bodemonderzoek hoeft echter niet te worden uitgevoerd als de bodemkwaliteitskaart als bewijsmiddel kan dienen voor een bestemmingsplanwijziging. Een belangrijke voorwaarde daarbij is de vaststelling van het niet verdacht zijn van de locatie voor puntbronnen op basis van een uitgevoerd NEN 5725 vooronderzoek. Blijkt hieruit dat er geen verdachte locaties/situaties zijn, ofwel er zijn geen knelpunten, dan kan volstaan worden met dit vooronderzoek aangevuld met een veldinspectie.

Uit het vooronderzoek volgens NEN 5725 kan ook blijken dat de kwaliteit van de bodem onvoldoende zou kunnen zijn ofwel een verdachte situatie bestaat. In die gevallen moet altijd een vooronderzoek gevolgd door een verkennend onderzoek conform NEN 5740 worden uitgevoerd, aangevuld met een bodemonderzoek asbest conform NEN5707.

Onderzoeken die niet volgens de geldende normen zijn opgesteld en uitgevoerd zijn of verouderde onderzoeken gelden niet als representatief en onvoldoende.

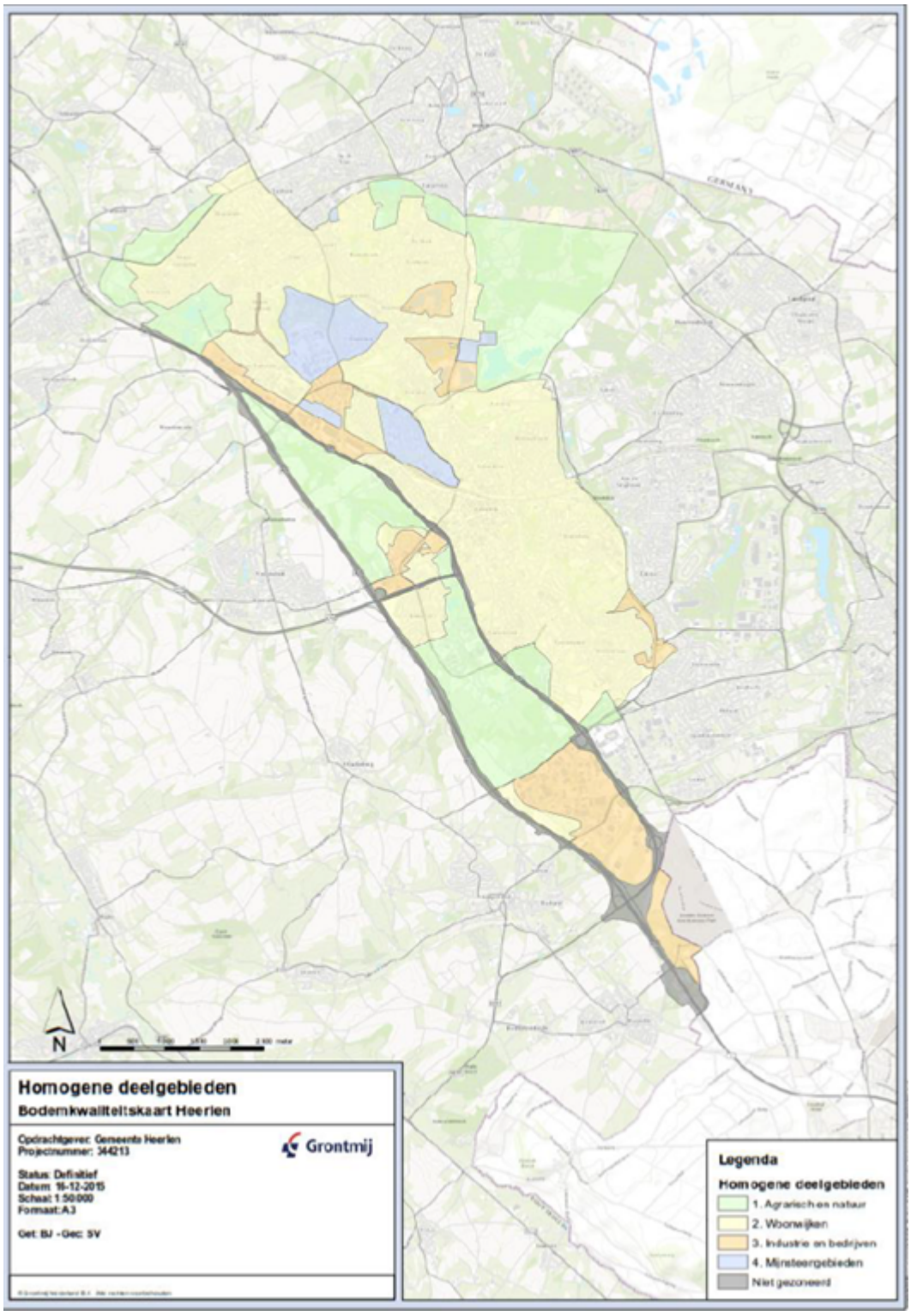
5.4.1 Beleidskader

Bodembeleidsplan

Voor de gemeente Heerlen is sinds 28 september 2016 het bodembeleidsplan Heerlen van toepassing. In dit bodembeleidsplan wordt het gemeentelijk bodembeleid beschreven en het beleidsplan is derhalve het richtinggevend kader (uiteraard naast de wettelijke regelingen) voor zowel bodembescherming als bodemsanering.

Besluit bodemkwaliteit

Het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) geeft invulling aan het op duurzaamheid gerichte bodembeleid. De nota bodembeheer beschrijft hoe de gemeente Heerlen invulling geeft aan het Bbk. In het bodembeleidsplan is de nota bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart gemeente Heerlen opgenomen. De bodem in de gemeente Heerlen is beschreven in een bodemkwaliteitskaart die conform de Richtlijn Bodemkwaliteitskaarten is vervaardigd. Er kan worden geconcludeerd dat de lokale bodemkwaliteit over het algemeen voldoende wordt beschreven door de bodemkwaliteitskaart voor alle zones.



Homogene deelgebiedenkaart.

Deelgebied	Bovengrond	Ondergrond
1 Agrarisch en natuur	<AW	<AW
2 Woonwijken	<AW	Industrie
3 Industrie	<AW	<AW
4 Mijnsteengebieden	Wonen	Wonen

AW	= Achtergrondwaarde

Wonen	= Maximale waarde klasse Wonen
Industrie	= Maximale waarde klasse Industrie

Het plangebied is gelegen in deelgebied Woonwijken, hetgeen overeenkomt met de beoogde woonfunctie binnen het plangebied.

5.4.2 Plangebied

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door Geonius een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Verkennend bodemonderzoek Slooplocatie Spoorsingel 46 te Heerlen, Geonius Milieu B.V., rapportnummer MB150152.136.R01.V1.1 , d.d. 21 november 2019).

Het bodemonderzoek is uitgevoerd volgens de NEN 5725, de NEN 5707+C2 en de NEN 5740. Onderstaand worden kort de resultaten van het onderzoek beschreven. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige onderzoeksrapport dat als Bijlage 8 bij deze toelichting is opgenomen.

Bovengrond

In de zandige bovengrond (0,0-0,5 m-mv) zijn maximaal licht verhoogde gehalten aan kobalt, zink, PAK, PCB en minerale olie aangetoond. In de lemige bovengrond (0,0-0,5 m-mv) in mengmonster BG3 zijn maximaal licht verhoogde gehalten aan kobalt, nikkel, PAK, PCB en minerale olie aangetoond. In de lemige bovengrond (0,0-0,5 m-mv) in mengmonsters BG2 en BG4 is maximaal een licht verhoogd gehalte aan minerale olie aangetoond.

Ondegrond

In de lemige ondergrond (0,5-1,0 m-mv) in mengmonster OG1 zijn maximaal licht verhoogde gehalten aan kobalt en nikkel aangetoond. In de lemige ondergrond (0,5-2,0 m-mv) in mengmonster OG2 zijn geen van de onderzochte parameters verhoogd aangetoond.

PFAS

Uit de toetsing van de analyseresultaten aan de toepassingsnormen (voor het toepassen van grond en baggerspecie) uit het Tijdelijk handelingskader blijkt dat de kwaliteit van de onderzochte bodem voor de stofgroep PFAS indicatief varieert van “achtergrondwaarde” tot “wonen”, hetgeen overeenkomt met het beoogde functionele gebruik van de gronden binnen het plangebied (woonfunctie).

Asbest

Er is zowel visueel als analytisch vastgesteld dat binnen het plangebied geen asbest in de bodem aanwezig is.

5.4.3 Conclusie

Op basis van de vastgestelde bodemkwaliteit dient de hypothese “onverdacht” voor de ondergrond binnen het plangebied te worden verworpen. Dit heeft echter geen consequenties voor de gevolgde onderzoeksstrategie. De hypothese “verdacht” voor de bovengrond dient te worden aanvaard. Op basis van de bovenstaande resultaten van onderhavig verkennend bodemonderzoek kan worden geconcludeerd dat geen milieuhygiënische belemmeringen bestaan voor het geplande gebruik van de locatie (woonfunctie). Het plangebied is daarmee vanuit milieuhygiënisch oogpunt geschikt voor het voorgenomen gebruik/functie.

5.5 Natuurwaarden

5.5.1 Gebiedsbescherming: Natura 2000 en de Wet natuurbescherming

De Europese Unie (EU) wil de biodiversiteit in Europa beschermen met Natura 2000. Dat is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. Oorspronkelijk zijn de Natura 2000-gebieden aangewezen als Habitat- of Vogelrichtlijngebied. Al deze gebieden zijn geselecteerd op grond van het voorkomen van planten- en diersoorten en habitattypen die vanuit Europees oogpunt bescherming nodig hebben. In Nederland zijn meer dan 160 natuurgebieden aangewezen. Deze liggen allemaal binnen het Natuurnetwerk Nederland.

In Nederland zijn de Europese regels voor gebiedsbescherming vertaald in de Wet natuurbescherming. De Minister van Economie, Landbouw & Innovatie (EL&I) wijst de gebieden aan. In dat traject kunnen provincies, gemeenten, eigenaren en gebruikers van het aan te wijzen gebied hun zienswijze kenbaar maken. In het aanwijzingsbesluit van het betreffende Natura 2000-gebied wordt de exacte ligging aangegeven, evenals de soorten en habitattypen die in het gebied moeten worden beschermd.

5.5.2 Soortenbescherming: Wet natuurbescherming

Het soortenbeleid uit de Vogel- en Habitatrichtlijn is in Nederland vertaald in de Wet natuurbescherming. Deze wet kent een zorgplicht voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. Dat betekent dat iedereen die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat zijn (nalaten tot) handelen nadelige gevolgen heeft voor de aanwezige natuurwaarden, verplicht is dit achterwege te laten. Men dient alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem/haar kunnen worden verwacht om nadelige gevolgen te voorkomen, zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.

Verder dient in geval van een voorgenomen ingreep tijdig vooraf te worden nagegaan of zich (mogelijk) strenger beschermde soorten in het gebied bevinden, of en welk effect de ingreep heeft op deze soorten, of mitigerende dan wel compenserende maatregelen moeten worden genomen en of bij de provincie Limburg ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming moet worden aangevraagd.

5.5.3 Quickscan flora en fauna

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling dient opgemerkt te worden dat er voor de voorheen aanwezige bebouwing een sloopmelding heeft plaatsgevonden. Bij de sloop van de bebouwing is conform de daarvoor geldende richtlijnen gehandeld. In de huidige situatie betreft het plangebied een braakliggend terrein. Binnen het plangebied zijn derhalve in de huidige situatie geen ecologisch waardevolle soorten aanwezig.

De voorgenomen plannen kunnen kortom in overeenstemming met de huidige nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid worden uitgevoerd. Wel dient ten aanzien van (incidenteel) aanwezige algemene soorten te allen tijde de zorgplicht in acht te worden genomen.

Vanuit de Wet natuurbescherming is het van belang dat geen ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt die negatieve effecten op de aangewezen soorten en habitattypen kunnen veroorzaken. Gezien de aard en omvang van de beoogde ontwikkeling en de afstanden tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Geleenbeekdal' op circa 1 kilometer afstand zijn negatieve effecten, waaronder lichthinder en geluidhinder op voorhand uitgesloten.

Volgens artikel 2.7 lid 2 van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) moet voor een project de gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied in beeld worden gebracht. Het is verboden om zonder Wnb projecten te realiseren of andere handelingen te verrichten die een significant storend effect hebben. Op basis van de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:1603) met betrekking tot stikstofdepositie is geen sprake van een significant storend effect wanneer deze niet boven de 0,00 mol/ha/jaar komt. Om de effecten

omtrent stikstofdepositie inzichtelijk te maken wordt gebruik gemaakt van het programma AERIUS calculator. De AERIUS calculator maakt de depositie van stikstofverbindingen in de vorm van ammoniak (NH_3) en stikstofoxiden (NO_x) op het oppervlak van de omliggende Natura 2000-gebied inzichtelijk. In lijn met de recente uitspraak van de Raad van State geldt derhalve dat binnen onderhavig planvoornemen een projectbijdrage van 0,00 mol/ha/jaar als aanvaardbaar wordt geacht.

Tot slot is toetsing aan het onderdeel houtopstanden (conform de Wet Natuurbescherming) bij dit plan niet aan de orde. De wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland of andere provinciaal beschermde gebieden zullen niet worden aangetast.

5.5.4 Onderzoek stikstofdepositie

In het kader van onderhavig plan is een stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd voor de gebruiks- en aanlegfase van het beoogde planvoornemen.

- Gebruiksfase woningen Spoorsingel 42-46, AERIUS Calculator, AERIUS kenmerk: S3sTYsmb54yu, d.d. 29 januari 2020.
- Aanlegfase woningen Spoorsingel 42-46, AERIUS Calculator, AERIUS kenmerk: S4gt2gZm3Da4, d.d. 17 februari 2020.

Onderstaand worden kort de resultaten van de stikstofdepositie berekening voor de aanleg- en gebruiksfase beschreven. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige berekening die als Bijlage 6 (gebruiksfase) en Bijlage 7 (aanlegfase) bij deze toelichting is opgenomen.

Gebruiksfase

Binnen het plangebied worden 20 woningen in de sociale huursector gerealiseerd. De woningen zijn gasloos en hebben derhalve geen stookinstallatie. De verkeersgeneratie in de gebruiksfase is bepaald conform CROW 2018, publicatie 381. De stedelijkheidsgraad voor de gemeente Heerlen is sterk stedelijk. De woningen zijn gelegen aan de rand van het centrum. Wanneer wordt uitgegaan van ‘Sterk stedelijk + schil centrum’ en 'huur, huis, sociale huur' bedraagt de verkeersgeneratie per woning maximaal 4,7 mvt bewegingen per etmaal. Dit resulteert in een totale verkeersgeneratie van 94 voertuigbewegingen/etmaal. De ingevoerde gegevens binnen de gebruiksfase gaan uit van een worstcase scenario.

Uit de berekeningen voor de gebruiksfase blijkt dat de rekenresultaten niet hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j. In lijn met de recente uitspraak van de Raad van State geldt derhalve dat de ontwikkeling in het kader van de gebruiksfase aanvaardbaar wordt geacht.

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase worden diverse bouwmachines gebruikt. Op basis van een worstcase scenario is een berekening uitgevoerd voor de aanlegfase, waarbij is uitgegaan van de maximale bouwmogelijkheden die zijn toegestaan op basis van de bestemmingsplanregels behorende bij onderhavig bestemmingsplan. De gebruikte invoergegens met betrekking tot de bouwmachines, alsmede het aantal verkeersbewegingen berusten derhalve op een worstcase scenario.

Uit de berekening voor de aanlegfase blijkt dat de resultaten niet hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j. In lijn met de recente uitspraak van de Raad van State geldt derhalve dat de ontwikkeling in het kader van de aanlegfase aanvaardbaar wordt geacht.

5.5.5 Conclusie

Gelet op de potentiële ecologische waarden kan het voorgenomen plan in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid worden uitgevoerd, mits voorafgaand en tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden het bepaalde in de Wet natuurbescherming, onderdeel soorten, in acht te worden genomen.

5.6 Verkeer en parkeren

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door Grenspaal12 een verkeerskundige notie opgesteld, waarin nader is ingegaan op de verkeersgeneratie van het plan, de ontsluiting van de functies en de parkeerbehoefte (Verkeersgeneratie en parkeren Spoorsingel Heerlen, Grenspaal12, rapportnummer 19-0501-01_v2, d.d. 5 juli 2019).

Onderstaand wordt kort ingegaan op de conclusies uit deze notitie. Voor meer informatie wordt verwezen naar de volledige notitie die Bijlage 9 als is opgenomen bij deze toelichting.

5.6.1 Verkeersgeneratie

Gezien de exacte functionele vormgeving van het plangebied nog onbekend is, is de verkeersgeneratie afhankelijk van de typering van het soort woningen binnen het plangebied. De verkeersgeneratie kan zodoende tussen de 45mvt/etmaal (woningtype etage, goedkoop/middel) en de 68 mvt/etmaal (huurhuis, sociale huur) komen te liggen. De exacte verkeersgeneratie is zodoende afhankelijk de toekomstige ontwikkelingen binnen het plangebied. De verkeersgeneratie is berekend met als uitgangspunt dat de ontwikkeling in het centrum van Heerlen ligt. Dit is analoog aan de in de ‘Parkeernota Heerlen 2010’ opgestelde begrenzing van het centrumgebied.

De oorspronkelijke functionele indeling van het plangebied (voor de sloop van de bebouwing) zorgde voor een verkeersgeneratie van 69 mvt/ etmaal. Ervan uitgaande dat de oorspronkelijke functionele indeling van het plangebied (situatie voor de sloop van de bebouwing) berekend is op een adequate afwikkeling van het verkeer, zal de toekomstige invulling van de locatie met 20 woningen hier niets aan veranderen. Vanuit het aspect 'verkeer' bestaan er derhalve geen belemmeringen ten aanzien van het beoogde initiatief.

5.6.2 Ontsluiting

Vanwege de status van de Spoorsingel (direct grenzend aan de zuidzijde van het plangebied) als gebiedsontsluitingsweg heeft de gemeente Heerlen in haar eerdergenoemde programma van eisen opgenomen dat uitritten hier in principe niet wenselijk zijn. Praktisch gezien wordt dit vertaald naar maximaal 1 uitrit voor de gehele ontwikkeling, mits deze aansluit op de Spoorsingel. In oorspronkelijke situatie binnen het plangebied lag er een uitrit ter hoogte van Spoorsingel 42. In de toekomstige situatie is een nieuw uitrit voorzien aan de westzijde van het plangebied. Het aantal uitritten op de Spoorsingel zal derhalve gelijk blijven. De situering van de uitrit aan de westzijde van het plangebied betekent dat de uitrit uitkomt op een gedeelte van de Spoorsingel met een verhoogde middenberm, waardoor vertrekkend verkeer fysiek verplicht wordt om rechtsaf te slaan en richting de nabijgelegen rotonde bij de Kempkensweg te rijden. Wegrijdend verkeer richting het zuiden en oosten kan vervolgens eenvoudig haar weg vervolgen door bij deze rotonde te draaien en de Spoorsingel terug te nemen. Verkeerskundig gezien is dit is de meest wenselijke situering, aangezien daarmee voorkomen wordt dat vertrekkend verkeer zowel rechts- als linksaf zou kunnen afslaan, hetgeen in relatie tot de tegenovergelegen uitrit van de busterminal tot onoverzichtelijke en daarmee verkeersonveilige situaties zou kunnen leiden.

5.6.3 Parkeren

Conform de 'Parkeernota Visie- en Ambitiedocument', zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 20 april 2016 ontstaat er binnen onderhavig plan een parkeerbehoefte van in totaal 30 parkeerplaatsen. Het is echter ruimtelijke gezien niet mogelijk om naast de beoogde bebouwing alle benodigde 30 parkeerplaatsen op grond van de parkeernota op eigen terrein te realiseren. Ook de realisatie van een parkeergarage is vanuit financieel (realisatie sociale huurwoningen) oogpunt onhaalbaar.

Omwille van de fysieke en financiële onhaalbaarheid mag er uitgeweken worden naar de (semi-)openbare ruimte, om te voldoen aan de parkeerbehoefte conform de 'Parkeernota Visie- en Ambitiedocument'. Uit een parkeeronderzoek in Heerlen-centrum (november 2019) kan afgeleid worden dat er in de nabije omgeving van het plangebied (binnen een loopafstand van 100 tot 150 meter) voldoende parkeergelegeheid aanwezig is om de resterende parkeerbehoefte (tien parkeerplaatsen) op te vangen. Ten aanzien van de parkeerplaatsen in

de openbare ruimte geldt het betaald parkeerregime. De parkeerplaatsen op het eigen terrein binnen het plangebied zijn bedoeld voor de bewoners binnen de beoogde woningen. De parkeerplaatsen in de (semi-)openbare ruimte zijn bestemd voor bezoekers. De bewoners binnen het plangebied kunnen echter geen ontheffing aanvragen om gratis te parkeren in de openbare ruimte.

5.6.4 Conclusie

Ten aanzien van de aspecten 'verkeer' en 'parkeren' bestaan er geen belemmeringen ten aanzien van onderhavig plan.

5.7 Luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn in hoofdstuk 5 onder titel 2 eisen ten aanzien van luchtkwaliteit opgenomen (ook 'Wet luchtkwaliteit' genoemd). De volgende besluiten en regelingen hangen daarmee samen:

- Besluit gevoelige bestemmingen;
- Besluit 'Niet in betekenende mate' (NIBM);
- Regeling 'Niet in betekenende mate' (NIBM).

Deze wet- en regelgeving omvat maatregelen om aan de ene kant de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken en aan de andere kant te voorkomen dat mensen langdurig worden blootgesteld aan verontreiniging.

5.7.1 Besluit gevoelige bestemmingen

Conform artikel 5.16a van de 'Wet luchtkwaliteit' kunnen bij Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) nadere regels worden gesteld om te voorkomen dat bij een (dreigende) overschrijding van één of meerdere grenswaarden projecten doorgang vinden die ertoe leiden dat het aantal blootgestelden met een verhoogde gevoeligheid toeneemt. In dit kader is het Besluit gevoelige bestemmingen opgesteld. Het Besluit gevoelige bestemmingen beperkt de mogelijkheden om ruimtelijke ontwikkelingen uit te voeren in overschrijdingssituaties voor zogenaamde 'gevoelige bestemmingen'. Tot die gevoelige bestemmingen worden scholen, kinderopvang en bejaarden-, verpleeg- of verzorgingshuizen gerekend. In het Besluit is aangegeven dat moet worden onderzocht of op een locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden, indien de locatie is gelegen binnen 300 meter vanaf Rijkswegen of binnen 50 meter vanaf provinciale wegen.

De planlocatie ligt niet binnen de 50 meter contour van de N281. Daarom is het Besluit gevoelige bestemmingen niet van toepassing en vormt het geen beperking voor de ontwikkeling.

5.7.2 Niet in betekenende mate (NIBM)

De wet stelt bij een (dreigende) grenswaardenoverschrijding aanvullende eisen en beperkingen voor ruimtelijke plannen die "in betekenende mate" (IBM) leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarnaast moet uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening afgewogen worden of het aanvaardbaar is het plan op deze plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het plan "niet in betekende mate" (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Op 1 augustus 2009 is het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) in werking getreden. Hierdoor dient bij plannen die de luchtkwaliteit beïnvloeden niet langer te worden uit gegaan van de normen uit de interim-periode. Nu het NSL in werking is getreden is een project NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%.

De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijnstof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m3 voor zowel fijnstof en NO2. Als de 3% grens voor PM10 of NO2 niet wordt overschreden, dan hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden.

5.7.3 Regeling NIBM

Binnen de getalsmatige grenzen van de Regeling NIBM draagt een project altijd niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Voor woningen gelden in de Regeling NIBM de volgende getalsmatige grenzen:

	Minimaal 1 ontsluitingsweg	minimaal 2 ontsluitingsweg
	3%-norm	3%-norm
Woningen (maximaal)	1500	3000

Bij de voorgenomen ontwikkeling is er slechts sprake van de realisatie van maximaal 20 woning, waarmee binnen het 3% criterium van de NIBM-grens gebleven wordt. De voorgenomen ontwikkeling draagt hierdoor 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtkwaliteit. Desondanks is volledigheidshalve voor de ontwikkeling de bijdrage aan een verslechtering van de luchtkwaliteit in beeld gebracht. Hiervoor is gebruikt gemaakt van de NIBM-tool van het Ministerie van Infrastructuur & Milieu. In deze tool dient het extra aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de bestaande situatie te worden ingevoerd, waarbij dient te worden uitgegaan van het weekdaggemiddelde. De verkeersgeneratie is bepaald op basis van de verkeerskundige rapportage in Bijlage 9.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

	Jaar van planrealisatie	2019
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	68
	Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	0,06
	PM_{10} in µg/m^3	0,01
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Uit deze berekening kan worden geconcludeerd dat de bijdrage van het extra verkeer in niet betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging en er geen nader onderzoek noodzakelijk is. De luchtkwaliteitseisen zoals aangegeven in artikel 5.16 lid 1 onder c Wet milieubeheer leveren derhalve geen beperkingen op voor de ontwikkeling

5.7.4 Achtergrondwaarden

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient te worden bezien of de luchtkwaliteit ter plaatse goed genoeg is om een goed woon- en leefmilieu te kunnen waarborgen. Volgens de kaarten van het planbureau voor de leefomgeving bedraagt de concentratie PM_{10} ter plaatse tussen de 18 en 20 µg/m³, de concentratie $PM_{2,5}$ tussen 12 en 14 µg/m³ en de concentratie NO_2 tussen 20 en 25 µg/m³. In de Wet milieubeheer is de jaargemiddelde grenswaarde voor PM_{10} en NO_2 40 µg/m³ en is de jaar gemiddelde grenswaarde voor $PM_{2,5}$ 25 µg/m³. Volgens de kaarten van het planbureau voor de leefomgeving is de luchtkwaliteit ter plaatse dus goed te noemen.

5.7.5 Conclusie

Met de vaststelling van dit bestemmingsplan worden geen wettelijke eisen ten aanzien van luchtkwaliteit overschreden.

5.8 Externe veiligheid

5.8.1 Landelijk beleidskader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van de opslag van of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is landelijke wet- en regelgeving van toepassing.

In de landelijke regelgeving zijn kwaliteitseisen en normen op het gebied van externe veiligheid geformuleerd. Doel is om bepaalde risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld, tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Deze bedoelde risico's hangen vooral samen met:

- activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen;
- transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- transport van gevaarlijke stoffen over de weg, spoor en water.

Ook zijn er onder meer landelijke regels voor de opslag en verkoop van vuurwerk. Verder wordt bij de plaatsing van windmolens tegenwoordig ook de externe veiligheid in ogenschouw genomen.

De risico's voor externe veiligheid komen tot uitdrukking via het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht. Afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkeling en beschikbare gegevens is deze beperkt of ruim van opzet.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans, per jaar, op overlijden van een onbeschermd individu ten gevolge van ongevallen met gevaarlijke stoffen. De aanwezigheid van een persoon is fictief. Niet wordt beoordeeld hoe groot de kans op de aanwezigheid van een persoon feitelijk is. Het PR kan op de kaart van een gebied worden weergeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Via het PR wordt een basisbeschermingsniveau gewaarborgd.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans per jaar dat een groep van bijvoorbeeld 10, 100 of 1.000 personen het slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het GR wordt ook beschouwd als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Bij het GR wordt wel beoordeeld hoeveel personen zich, redelijkerwijs, feitelijk in de omgeving kunnen bevinden. Voor het GR geldt geen grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde. Dit is een ijkwaarde waaraan veranderingen getoetst kunnen worden. Deze oriëntatiewaarde mag overschreden worden, mits goed beargumenteerd door het bevoegd gezag. Deze argumentatie is een onderdeel van de verantwoording van het groepsrisico.

Verantwoordingsplicht groepsrisico

Voor het bevoegd gezag geldt een verantwoordingsplicht, wanneer binnen het invloedsgebied van een risicobron kwetsbare en/of beperkt kwetsbare objecten via het bestemmingsplan worden toegelaten. Dit betreft ook de al bestaande (beperkt) kwetsbare objecten, zoals al gebouwde woningen.

Een risicobron is bijvoorbeeld een buisleiding die wordt gebruikt voor het transport van gevaarlijke stoffen. Met het invloedsgebied wordt gedoeld op het gebied waarbinnen minimaal 1% van de aanwezige personen overlijdt als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen ter plaatse van de risicobron. Het invloedsgebied van een risicobron is soms vastgelegd in de

wet. In de andere gevallen kan het worden berekend aan de hand van vastgelegde rekenregels.

De verantwoording van het groepsrisico is één van de onderdelen van een goede ruimtelijke ordening. De omvang en diepgang van de verantwoording is daarbij afhankelijk van de gevolgen voor het groepsrisico. Dit wordt per ruimtelijk plan beoordeeld.

Externe veiligheid inrichtingen

Het huidige beleid voor inrichtingen (bedrijven) is opgenomen in het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi). Ter uitvoering van het Bevi geldt de 'Regeling externe veiligheid inrichtingen' (Revi). Hierin zijn aan te houden afstanden opgenomen voor zogenaamde categoriale inrichtingen. Daarnaast zijn in het Revi regels opgenomen voor de berekening van de aan te houden afstanden voor de niet-categoriale inrichtingen.

Externe veiligheid buisleidingen

Voor het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen geldt het 'Besluit externe veiligheid buisleidingen' (Bevb). De aanwijzing van buisleidingen, de risicoafstanden en de aanwijzing van de rekenmethodiek zijn opgenomen in de 'Regeling externe veiligheid buisleidingen' (Revi). De toetsingssystematiek uit het Bevi wordt ook toegepast bij buisleidingen.

Externe veiligheid transport

Het beleid voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, via het spoor en via het water staat beschreven in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Hierin is het 'Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen' verankerd. Het primaire doel van dit Basisnet is het creëren van een plafond voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over Rijkswegen, hoofdvaarwegen en spoorwegen. Aan de hand van deze maximale vervoerstromen van gevaarlijke stoffen kunnen de externe veiligheidsrisico's worden bepaald.

5.8.2 Gemeentelijk beleidskader

In de nota 'Beleid externe veiligheid 2011-2015' heeft de gemeente Heerlen het beleid voor externe veiligheid geformuleerd. Dit beleid is op 1 november 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. Het doel van het externe veiligheidsbeleid van de gemeente Heerlen is het behouden van een verantwoord en aanvaardbaar veiligheidsniveau. Het beleid in deze nota leidt tot een gebiedsgerichte aanpak van externe veiligheid en het beperken van de risico's van de bronnen waar dat nodig is. Dit beleid kan worden doorgevoerd in de gemeentelijke structuurvisie en bestemmingsplannen.

Het gevolg van dit beleid is dat bepaalde bedrijven, die zijn gevestigd op locaties waar dat op grond van dit beleid ongewenst is, zullen worden beperkt in hun mogelijkheden. Ook zal de ontwikkeling van bepaalde gebieden anders moet worden beoordeeld vanwege de aanwezige risico's. Dit beleid zal ertoe leiden dat op de langere termijn in Heerlen de risico's door het gebruik en de toepassing van gevaarlijke stoffen binnen aanvaardbare grenzen kunnen blijven. Het beleid is niet bedoeld als een keurslijf. Het biedt een afwegingskader om optimaal met externe veiligheid in samenspel met andere belangen en andere instanties rekening te houden.

5.8.3 Onderzoek

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door Econsultancy een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd (Onderzoek externe veiligheid Spoorsingel te Heerlen, Econsultancy, rapportnummer 9815.004, d.d. 13 december 2019).

Onderstaand wordt kort ingegaan op de conclusies uit dit onderzoek. Voor meer informatie wordt verwezen naar de volledige notitie die als Bijlage 10 is opgenomen bij deze toelichting.

5.8.4 Beoordeling plaatsgebonden risico

Aan de hand van de risicokaart (zie: www.risicokaart.nl) zijn de plaatsgebonden externe veiligheidsrisico's beoordeeld. Deze toets heeft uitgewezen dat binnen het plangebied en de omgeving geen risicobronnen aanwezig zijn. Het plaatsgebonden risico voor externe veiligheid staat dan ook niet in de weg aan de vaststelling van dit bestemmingsplan.

5.8.5 Beoordeling groepsrisico

Transport

Op circa 80 meter ten zuiden van het plan is de spoorlijn Sittard – Heerlen gelegen. Via deze transportroute, die onderdeel uitmaakt van het Basisnet, worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Op grond van het transport van gevaarlijke stoffen moet rekening gehouden worden met een invloedsgebied van 460 meter. Gelet op de afstand tot de spoorlijn (<200 m) is het noodzakelijk een kwantitatieve risicoanalyse uit te voeren.

Op circa 900 meter afstand is de provinciale weg N281 gelegen. Via deze transportroute worden de gevaarlijke stoffen LF1, LF2 en GF3 vervoerd. Voor LF1 en LF2 bedraagt het invloedsgebied 45 meter. Het invloedsgebied van GF3 bedraagt 460 meter. Het onderzoeksgebied is op ruime afstand gelegen. De provinciale weg is derhalve niet relevant voor het onderhavig onderzoek.

Inrichtingen

Ten oosten van het onderzoeksgebied is een benzineservicestations met LPG-vulpunt aanwezig. De afstand tot de grens van het invloedsgebied bedraagt 150 meter. Het plangebied is met ruim 1,4 km op voldoende afstand gelegen.

Ten westen van het onderzoeksgebied is de inrichting Van Dooren B.V. gelegen. Het betreft een groothandel in vloeibare en gasvormige brandstoffen. De afstand tot de grens van het invloedsgebied bedraagt 150 meter. Het plangebied is met ruim 1,5 km op ruim voldoende afstand gelegen.

Buisleidingen

In de nabijheid van het plangebied zijn geen ondergrondse buisleidingen gelegen waarvan het invloedsgebied tot aan het plangebied reikt. Vanuit dit kader bestaan er dus geen belemmeringen.

Berekening groepsrisico

Voor de berekening van het groepsrisico van de spoorlijn is gebruik gemaakt van het door het RIVM beheerde rekenprogramma genaamd RBM II. De risicoberekeningen die in dit rapport zijn beschreven zijn uitgevoerd met RBM II versie 2.4. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de meteorologische gegevens van het KNMI-weerstation Beek. De populatiegegevens zijn opgevraagd via de website BAG-populatieservice. Daarbij is de Handleiding Populatieservice versie 1.0 gevolgd en zijn de gegevens uit populatiebestand 2019-07 gebruikt. Voor de toekomstige situatie is in het onderzoeksgebied rekening gehouden met 20 woningen. Conform de HaRT is per woning een aanwezigheid van 1,2 personen in de dag en 2,4 in de nacht aangehouden, hetgeen gelijk staat aan 48 aanwezigen.

Volgens het Basisnet is ter plaatse van het plangebied geen plaatsgebonden risico van 10-6/jaar of meer aanwezig. Daarom kan worden voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico.

Uit de berekening (zie Bijlage 10) volgt dat het gesommeerd groepsrisico veroorzaakt door het spoor hoger is dan de oriëntatiewaarde. De realisatie van de appartementen heeft geen invloed op het aantal te verwachten slachtoffers. Omdat het groepsrisico hoger is dan de oriëntatiewaarde kan niet worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Hieronder wordt inzicht gegeven in maatregelen die eventueel getroffen kunnen worden om de risico's te verkleinen.

Verantwoording groepsrisico

Aangezien onderhavig plan niet specifiek voorziet in de bouw van appartementen voor zorg of senioren wordt verondersteld dat de aanwezigen overwegend goed zelfredzaam zijn. Het feit dat op meerdere bouwlagen appartementen worden voorzien, vermindert die zelfredzaamheid echter. De zelfredzaamheid en mobiliteit van de bewoners van de appartementen kan in beginsel als goed worden beoordeeld. De verantwoording zal gericht zijn op mogelijkheden ter bestrijding van calamiteiten, zelfredzaamheid en maatregelen. In onderstaande paragrafen wordt per scenario aangegeven welke maatregelen getroffen kunnen worden.

Gelet op het feit dat ook zonder realisatie van het plan sprake is van een hoog groepsrisico, wordt gesteld dat de primaire voorzieningen (primair bluswater, opstelplaatsen voor hulpdiensten, calamiteitenplan) in de omgeving van het plangebied op orde zijn.

Explosie

In geval van een explosie volgens het principe van een warme of koude BLEVE zal de drukgolf ter plaatse van het plan leiden tot ruitbreuk. Bij een koude en warme BLEVE gaan binnen respectievelijk 115 en 140 meter alle brandbare materialen branden. In combinatie met ruitbreuk kan in het gebouw niet langer veilig worden geschuild. De gevelconstructie aan de zijde van het spoor wordt zodanig ontworpen dat deze voldoende weerstand biedt tegen drukgolf als gevolg van een BLEVE. Bij een afstand van 80 meter tot de appartementen treedt er lichte schade op als gevolg van overdruk. Het gevolg is ruitbreuk en schade aan deurposten. Daarnaast wordt aanbevolen brandwerende- en hittewerende geveldelen toe te passen. Door de verblijfsruimten in het gebouw gunstig in te delen kunnen de risico's als gevolg van een koude en warme BLEVE worden beperkt. In geval van een warme BLEVE kan het gebouw bij tijdige alarmering worden ontvlucht. Bij een BLEVE op grotere afstand kan wel worden geschuild, mits het gebouw bescherming biedt tegen hittestraling en overdruk. Tenslotte kunnen de risico's ook worden verminderd door het glasoppervlak aan de zijde van het spoor te beperken.

(Fakkel-)brand

Het plangebied is gelegen in de 1e ring, waarbij in geval van een fakkelbrand, alle aanwezige brandbare materialen binnen 135 meter vlam vatten en zal het gebouw normaliter moeten worden ontvlucht. Het handelingsperspectief is vluchten uit zicht van de brand richting de Willemstraat. Het toepassen van brandwerende- en hittewerende materialen geeft de bewoners meer tijd om het pand te ontvluchten. Nooduitgangen en vluchtroutes dienen van de risicobron af te zijn gericht. Aangezien pal naast het spoor ook woningen aanwezig zijn, wordt verondersteld dat de primaire voorzieningen (hydranten, voldoende opstelplaatsen en secundair bluswater) langs het spoor in orde zijn. De initiatiefnemer is niet verantwoordelijk voor deze voorzieningen.

Bereikbaarheid

Hulpdiensten kunnen binnen de gewenste aanrijtijd ter plaatse zijn. Het plan is vanaf de brandweerpost aan de Bekkerweg binnen 6 minuten bereikbaar. Ambulances vanaf het ambulancepost aan de Looierstraat zijn binnen 3 minuten ter plaatse. Bij calamiteiten op het spoor zal de eerste aandacht van hulpdiensten zich richten op de calamiteit zelf. Het plangebied is bereikbaar over twee verschillende routes vanuit tegengestelde windstreken via de Spoorsingel. Voor de bluswatervoorziening en bereikbaarheid van een nieuw ontwikkeling geldt dat ze moeten voldoen aan de eisen van de brandweer. De inzet van de brandweer zal vooral gericht zijn op blussen van eventuele secundaire branden.

Evacuatie

- Koude BLEVE

Voor een koude BLEVE zijn geen mogelijkheden voor evacuatie aangezien dit scenario geen ontwikkeltijd

kent.

- Warme BLEVE

In geval van een brand op het spoor moet een evacuatie snel en adequaat in gang worden gezet. Een vroegtijdige alarmering van de omwonenden zorgt ervoor dat zij veilig kunnen vluchten. Bewoners zullen via het waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS) worden gealarmeerd. Verder zijn in de nabijheid van het plangebied voldoende zendmasten aanwezig die NL-Alerts kunnen sturen. Bij een calamiteit kan worden ontvlucht aan de achterzijde van het plangebied via de parkeerplaatsen of de Robroekergats naar Willemstraat. Nooduitgangen en vluchtroutes in het gebouw dienen van de bron af gericht te zijn. Het is aan te bevelen in het pand duidelijke vluchtroutes aan te geven zodat bewoners het pand snel kunnen verlaten. Hiermee wordt de zelfredzaamheid verbeterd. De ontvluchting vanuit het plangebied van de spoorlijn af is goed te noemen.

Conclusie

Het plan voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen waardoor er een verdere overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico ontstaat. Door het toepassen van (bouwkundige) maatregelen kan de kans op slachtoffers worden gereduceerd. Deze maatregelen zullen verder worden uitgewerkt in het kader van de aanvraag van de Omgevingsvergunning. Met de te nemen maatregelen zullen de risico's zoveel mogelijk worden beperkt en wordt de ontwikkeling van het plan uit oogpunt van externe veiligheid verantwoord geacht.

5.8.6 Advies Veiligheidsregio

Als onderdeel van de Veiligheidsregio beoordeelt de brandweer de bereikbaarheid van het plangebied en de daaraan verbonden objecten of inrichtingen. Dit doet de brandweer aan de hand van de 'Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid'. Er wordt specifieke aandacht gevraagd voor de hoofdaanrijroutes en de wijkontsluitingswegen van de brandweer. Op grond van de Wet ruimtelijke ordening kunnen planregels opgenomen worden die aanvullende eisen stellen aan de bluswatervoorziening en/of bereikbaarheid.

Ook maakt de brandweer een inschatting van de risico's binnen het zogenaamde effectgebied. Het effectgebied wijkt af van het invloedsgebied. Het effectgebied is het gebied waar de effecten van de calamiteit merkbaar zijn, exclusief het gebied van de risicobron (brongebied). Het effectgebied is in de regel groter dan het invloedsgebied. Echter, bij de verantwoording van het groepsrisico speelt het effectgebied, in tegenstelling tot het invloedsgebied, formeel geen rol. Niettemin worden door de brandweer wel maatregelen voorgesteld om de effecten van een calamiteit binnen het effectgebied te beperken. Het is aan de gemeente om te bepalen in hoeverre hiermee redelijkerwijs rekening kan worden gehouden bij de ruimtelijke planvorming.

Advies Brandweer Zuid-Limburg

Op grond van artikel 13 lid 3 Bevi dient het bestuur van de Veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om in verband met het groepsrisico advies uit te brengen over de bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van een risicobron. De Brandweer Zuid-Limburg, als onderdeel van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg, geeft invulling aan deze bevoegdheid.

Onderhavig plan is voorgelegd aan de Brandweer Zuid-Limburg (Advies Spoorsingel 42-46C Heerlen, Brandweer Zuid-Limburg, rapportnummer 2020.1081.0008, d.d. 12 maar 2020).

In haar advies heeft de Brandweer Zuid-Limburg aangegeven (Bijlage 11) dat de ontwikkeling op circa 80 meter afstand is gelegen van het Spoortraject Heerlen-Herzogenrath (risicobron). Conform de regeling Basisnet vindt er vervoer van categorie A (brandbare gassen) plaats. In het voorbereidingstraject op de realisatie van nabijgelegen Maankwartier zijn gemeente en brandweer overeengekomen dat het maatgevend EV-scenario een koude BLEVE is op de kopse kanten van het perron, zowel aan de zuidelijke als de noordelijke kant.

De Brandweer Zuid-Limburg acht het derhalve raadzaam om in het kader van de koude BLEVE de navolgende effectbeperkende maatregelen te nemen:

- beperkte beglazing aan de zijde van het spoor, of;
- toepassen van brand- en hittewerende beglazing aan de zijde van het spoor, en;
- toepassen van houten- of stalen kozijnen aan de zijde van het spoor (in elk geval geen kunststof);
- toepassen van brandwerend metselwerk aan de zijde van het spoor, en;
- richt nooduitgangen en vluchtwegen zodanig in dat van de risicobron af kan worden gevlucht;

Daarnaast wordt geadviseerd om gebruikers binnen het plangebied middels risicocommunicatie bekend te maken met het scenario en bijbehorende handelingsperspectieven. Concreet betekent dit ten tijde van het voltrekken van de BLEVE binnen schuilen (het tijdsbestek tussen moment van impact en de daadwerkelijke BLEVE is echter dermate kort dat er weinig ruimte is voor handelen) en vluchten haaks op de risicobron nadat de vuurbal is opgetrokken.

Tot slot heeft de Brandweer Zuid-Limburg aangegeven dat er een primaire bluswatervoorziening aanwezig is op ongeveer 45 meter van het plangebied met een capaciteit van 110 m^3 p/u. Dit is voldoende voor een eerste blusinzet bij secundaire branden als gevolg van een koude BLEVE. Daarnaast geldt ten aanzien van de bereikbaarheid dat het plangebied via twee zijden ontsloten dient te worden. Een willekeurig adres moet namelijk via een tweede onafhankelijke route bereikbaar zijn. Gezien de ligging van het plangebied voldoet de huidige situatie hier reeds aan.

Conclusie

Om te waarborgen dat de aangedragen effectbeperkende maatregelen worden toegepast

binnen onderhavig plan is binnen de bestemmingsplanregels een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Deze voorwaardelijke verplichting ziet erop toe dat het gebruik van de gronden binnen het plangebied voor woondoeleinden (alsmede bij de oprichting van bebouwing) voldaan dient te worden aan de effectbeperktende maatregelen, zoals aangedragen door de Brandweer Zuid-Limburg.

5.8.7 Conclusie

Bij de totstandkoming van bestemmingsplan 'Spoorsingel 42-46C' is op voldoende wijze rekening gehouden met de externe veiligheid. De vaststelling van dit bestemmingsplan wordt niet belemmerd door externe veiligheidsaspecten.

5.9 Technische infrastructuur

Binnen het plangebied zijn geen kabels of leidingen gelegen die een planologische belemmering vormen voor de verdere planontwikkeling of waarvoor een planologische beschermingszone dient te worden opgenomen in het bestemmingsplan. Vanuit dit kader bestaan er kortom geen belemmeringen.

5.10 Bedrijfshinder

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening gehouden te worden met milieuzoneringen om zodoende de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren. Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'

Scheiding van functies versus functiemenging

Scheiding van milieubelastende en milieugevoelige functies met behulp van milieuzonering is in de omgeving van sterk milieubelastende activiteiten zonder meer noodzakelijk. Een vergaande scheiding van functies kan echter ook leiden tot inefficiënt ruimtegebruik en een verlies aan ruimtelijke kwaliteit. Een gemengd gebied met een mix van wonen en werken, winkels en horeca stimuleert een levendig straatbeeld, een hogere sociale veiligheid en extra draagvlak voor voorzieningen. Vanuit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik verdient het de voorkeur om functiescheiding niet verder door te voeren dan met het oog op een goed woon- en leefklimaat noodzakelijk is.

Richtafstandenlijsten

De twee belangrijkste bouwstenen voor milieuzonering zijn de twee richtafstandenlijsten in bijlage 1 van de VNG-publicatie. Voor een scala aan milieubelastende activiteiten (lijst 1) en opslagen en installaties (lijst 2) zijn richtafstanden aangegeven ten opzichte van een rustige woonwijk. In de lijsten wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Daarbij omvat categorie 1 de lichtste en categorie 6 de zwaarste vormen van bedrijvigheid. De richtafstanden gaan uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

Twee omgevingstypen

De richtafstanden in bijlage 1 van de VNG-publicatie zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype (zoals een rustig buitengebied, een stiltegebied of een natuurgebied). Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven of kantoren) voor.

Indien de aard van de omgeving dit rechtvaardigt, kunnen gemotiveerd kleinere richtafstanden worden aangehouden bij het omgevingstype gemengd gebied, dat gezien de aanwezige functiemenging of ligging nabij drukke wegen al een hogere milieubelasting kent. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. De richtafstanden uit bijlage 1 van de VNG-publicatie gelden ten opzichte van een rustige woonwijk. De afstanden kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd indien sprake is van omgevingstype gemengd gebied.

Milieucategorie	Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied		Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied	
1	10	m	0	m
2	30	m	10	m
3.1	50	m	30	m
3.2	100	m	50	m
4.1	200	m	100	m
4.2	300	m	200	m
5.1	500	m	300	m
5.2	700	m	500	m
5.3	1.000	m	700	m
6	1.500	m	1.000	m

De richtafstanden **ten opzichte van** de omgevingstypen rustige woonwijk, rustig buitengebied en gemengd gebied gaan uit van het principe van functiescheiding.

Binnen gemengde gebieden - hier aangeduid als gebieden met functiemenging - heeft men te maken met milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd. Voorbeelden van gebieden met functiemenging zijn horecaconcentratiegebieden, stadscentra, winkelcentra en winkelgebieden van dorpskernen, woonwerkgebieden met kleinschalige ambachtelijke bedrijvigheid, gebieden langs stadstoegangswegen met meerdere functies en lintbebouwing in het buitengebied met veel agrarische en andere bedrijvigheid.

Gemengd gebied versus gebied met functiemenging
In de VNG-publicatie wordt het begrip 'gemengd gebied' gebruikt om richtafstanden aan te geven tussen een bedrijventerrein of bedrijfslocatie en een gebied met een variatie aan functies (zoals wonen, horeca, kleine bedrijvigheid). Het begrip 'gebied met functiemenging' wordt gebruikt om aan te geven welke functies binnen een gebied met functiemenging onder welke voorwaarden toelaatbaar zijn.

In gebieden met functiemenging wordt niet gewerkt met richtafstanden. De toelaatbaarheid van milieubelastende functies in gebieden met functiemenging wordt beoordeeld aan de hand van de volgende drie ruimtelijk relevante milieucategorieën:

- categorie A: activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd;
- categorie B: activiteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden;

- categorie C: de activiteiten zoals genoemd onder B, waarbij door de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

Voor het toestaan van deze activiteiten gelden de volgende randvoorwaarden:

- het gaat om kleinschalige, ambachtelijke bedrijvigheid;
- productie en/of laad- en loswerkzaamheden vinden alleen in de dagperiode plaats;
- de activiteiten (inclusief opslag) vinden hoofdzakelijk inpandig plaats;
- activiteiten uit categorie C beschikken daarnaast over een goede aansluiting op de hoofdinfrastructuur.

Naast bovengenoemde randvoorwaarden zijn bij de keuze van de activiteiten de volgende criteria gehanteerd:

- voor categorie A gaat het om activiteiten in milieucategorie 1;
- voor categorie B betreft het activiteiten:
- in categorie 1 voor het aspect gevaar;
- in maximaal categorie 2 voor de aspecten stof en geur;
- in maximaal categorie 3.1 voor het aspect geluid;
- met een index voor verkeer van maximaal 1G (goederen) en 2P (personen);
- voor categorie C gaat het om activiteiten zoals bij categorie B, maar met een index voor verkeer van maximaal 2G (goederen) en 3P (personen).

5.10.1 Toetsing ontwikkelingen binnen het plangebied

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door Econsultancy een Quickscan bedrijven en milieuzonering uitgevoerd (Quickscan bedrijven en milieuzonering woningbouw Spoorsingel te Heerlen, rapportnummer 9815.002, d.d. 10 januari 2020).

Onderstaand worden kort de resultaten van het onderzoek beschreven. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige onderzoeksrapport dat als Bijlage 12 bij deze toelichting is opgenomen.

Het plangebied is aan te duiden als een gemengd gebied, een gebied met functiemenging. Het plangebied ligt namelijk in het centrum van Heerlen. Een stadscentrum is een gebied met functiemenging. De in de nabijheid van het plan gesitueerde gronden zijn daarnaast bestemd voor dienstverlening, ambachtelijke bedrijvigheid, ateliers, bedrijven, horeca, kantoor, maatschappelijk, sportschool en wonen. Tevens ligt op ongeveer 75 meter van het plan een spoorweg.

Het plangebied is gelegen binnen het bestemmingsplan 'Heerlen-Stad Noord'. Ten zuiden van het plangebied is het bestemmingsplan 'City-West' van kracht. Binnen beide bestemmingsplannen zijn gronden gelegen, waarvoor getoetst dient te worden of de realisatie van het plan (woningbouw) tot negatieve gevolgen kan leiden voor de bestaande bedrijfsvoering of dat het woon- en leefklimaat ter plekke van het plangebied negatief wordt beïnvloed.

<u>Bedrijf (B)</u>

Ten noorden van het plangebied zijn gronden gelegen met de functieaanduiding Bedrijf (B). Op 7 meter afstand van de beoogde appartementen is het bedrijf 'de verpakkingswinkel.nl' gelegen. De richtafstand van de desbetreffende inrichting is 10 meter voor het aspect geluid. Er dient een aanvullend akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd om de mogelijke hinder van het bedrijf te onderzoeken. Dit onderzoek is uitgevoerd in de vorm van het akoestisch onderzoek industrielawaai (Bijlage 3). Een afweging ten aanzien van het aspect 'geluid' omtrent de verpakkingswinkel heeft reeds plaatsgevonden in paragraaf 5.2.

Daarnaast zijn er binnen het bestemmingsplan 'City-West' een tweetal inrichtingen gelegen, waarvoor het plan binnen de richtafstanden valt. Dit betreft het busstation en emplacement Heerlen.

<u>Busstation</u>

Voor het busstation geldt een richtafstand van 50 meter voor geluid. Het plangebied valt binnen de richtafstand. Er dient derhalve een aanvullend akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd naar de inrichting. Dit onderzoek is uitgevoerd in de vorm van het akoestisch onderzoek industrielawaai (Bijlage 3). Een afweging ten aanzien van het aspect 'geluid' omtrent het busstation heeft reeds plaatsgevonden in paragraaf 5.2.

<u>Emplacement</u>

Daarnaast is op 70 meter van het plan het emplacement Heerlen gelegen. Voor het rangeerterrein geldt een richtafstand van 200 meter voor geluid en gevaar. Er dient een aanvullend akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd naar de inrichting. Dit onderzoek is uitgevoerd in de vorm van het akoestisch onderzoek industrielawaai (Bijlage 3). Een afweging ten aanzien van het aspect 'geluid' omtrent het emplacement heeft reeds plaatsgevonden in paragraaf 5.2. In het onderzoek externe veiligheid (Bijlage 10) heeft reeds een onderbouwing plaatsgevonden ten aanzien van het aspect 'gevaar'.

In de directe omgeving van het plan vinden verder geen activiteiten plaats waar aanvullend onderzoek noodzakelijk is.

5.10.2 Conclusie

Op basis van de bovenstaande uitgangspunten kan geconcludeerd worden dat er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen belemmeringen bestaan voor de beoogde herontwikkeling binnen het plangebied.

5.11 Archeologie

Het "Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed", kortweg het Verdrag van Malta, is op 16 januari 1992 te Valetta tot stand gekomen. Het Verdrag beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. In 1992 ondertekende Nederland het 'Verdrag van Malta' van de Raad voor Europa. In het verdrag is de omgang met het Europees archeologisch erfgoed geregeld. Het verdrag is geratificeerd door de Eerste en Tweede Kamer en sedert september 2007 is de Archeologische monumentenzorg geïmplementeerd in de Monumentenwet 1988, die vanaf 1 juli 2016 deels is overgegaan in de Erfgoedwet. De onderdelen over omgevingsrecht uit de Monumentenwet gaan (naar verwachting) in 2021 over naar de Omgevingswet. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen.

De essentie is dat voorafgaand aan de uitvoering van plannen onderzoek moet worden gedaan naar de aanwezigheid van archeologische waarden en daar in de ontwikkeling van plannen zoveel mogelijk rekening mee te houden.

Volgens de wettelijke verplichting wordt in bestemmingsplannen rekening gehouden met bekende en verwachte archeologische waarden. De Monumentenwet geeft een vrijstelling van onderzoeksplicht voor projecten kleiner dan 100 m^2, maar geeft de gemeente de vrijheid deze aan te passen. Die afwijking kan zowel naar boven als naar onder. Voor de diepte van bodemingrepen bevat de wet geen grens.

5.11.1 Gemeentelijk beleid

Voor geheel Parkstad Limburg is een archeologische waarden- en verwachtingenkaart opgesteld, de archeologische beleidskaart. Deze kaart is gebaseerd op uitgevoerd inventariserend archeologisch onderzoek. Voor de gemeente Heerlen en de overige Parkstadgemeenten is door archeologisch adviesbureau RAAP een uitgebreid onderzoek uitgevoerd. Het RAAP-rapport betreft een bureauonderzoek naar de archeologische verwachtingen waarbij een inventarisatie heeft plaatsgevonden van de bekende archeologische vindplaatsen binnen de Parkstadgemeenten en van landschappelijke (geologische en geomorfologische) en bodemkundige gegevens van het grondgebied. Daarnaast zijn de uitgevoerde archeologische onderzoeken geïnventariseerd, waarbij rekening is gehouden met vergraven of ontgronde gebieden, en heeft een literatuuronderzoek plaatsgevonden. In dit verband is onder andere ook het Actueel Hoogtebestand Nederland bestudeerd. Op basis van de genoemde inventarisaties is een archeologisch verwachtingsmodel opgesteld, dat haar neerslag heeft gevonden in een geactualiseerde archeologische verwachtingenkaart die door de gemeenteraad van Heerlen is vastgesteld op 1 oktober 2013.

Het doel van de archeologische verwachtingenkaart is het zichtbaar maken waar archeologische waarden aanwezig zijn of kunnen worden verwacht, en het daaraan koppelen van een onderzoeksplicht. Hiermee wordt tevens duidelijk bij welke werkzaamheden wel en bij welke geen archeologisch onderzoek noodzakelijk zal zijn.

In de kaart worden de volgende zes categorieën onderscheiden.

Categorie 1: beschermde Rijksmonumenten

Voor werkzaamheden is hier altijd een vergunning volgens de Erfgoedwet vereist.

Categorie 2: gebieden van zeer hoge waarde en de historische dorpskernen

Voor deze gebieden is voor de oppervlakte het wettelijk minimum van 100 m^2 genomen. Projecten die over een groter oppervlak de bodem verstoren zijn onderzoeksplichtig. De monumentenwet geeft geen minimum voor de diepte van verstoring. Voor de gemeente Heerlen is voorgesteld geen onderzoeksplicht op te leggen voor werkzaamheden minder dan 40 cm diep.

Categorie 3 en 4: gebieden met een hoge en middelhoge verwachtingswaarde

Voor deze gebieden zijn de ondergrenzen nog verder verruimd (respectievelijk 250 m^2 en 2500 m^2 oppervlakte, bij meer dan 40 cm diepte). Hierdoor zijn alleen de grotere projecten onderzoeksplichtig en geldt voor de meeste kleinere (particuliere) vergunningaanvragen geen onderzoeksplicht.

Categorie 5: gebieden met een lage verwachtingswaarde

In gebieden met een lage trefkans, geldt alleen voor grotere projecten (10.000 m^2 en meer dan 40 cm diepte) een onderzoeksplicht.

Categorie 6: gebieden zonder verwachtingswaarde

In deze gebieden geldt geen onderzoeksplicht.

In het algemeen geldt dat een ontheffing van de onderzoeksplicht mogelijk is wanneer blijkt (na archeologisch advies van een gekwalificeerde archeoloog) dat het project een gering risico vormt voor het "bodemarchief".

5.11.2 Plangebied

Volgens de Archeologische Verwachtings- en Cultuurhistorische Advieskaart voor Parkstad Limburg en de gemeente Nuth, deelkaart gemeente Heerlen (noord) geldt voor het grootste gedeelte van het plangebied een lage archeologische verwachtingswaarde. Voor een klein gedeelte aan de noordoostzijde van het plangebied geldt een hoge archeologische waarde. Dit komt overeen met de dubbelbestemmingen die conform het vigerend bestemmingsplan 'Heerlen-Stad Noord' gelden voor het plangebied in de vorm van 'Waarde - Archeologie 5' en 'Waarde - Archeologie 2' (reeds beschreven in paragraaf 1.3.1). Hieronder worden de uitgangspunten ten aanzien van deze dubbelbestemmingen beschreven.

Bestemming 'Waarde - Archeologie 2'

De voor 'Waarde - Archeologie 2 (zeer hoge waarde)' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), tevens bestemd voor het behoud en bescherming van de archeologische waarden van de gronden. In deze dubbelbestemming is de voorwaarde opgenomen dat voor het bouwen overeenkomstig de regels voor de andere op deze gronden voorkomende bestemmingen, de aanvrager van een omgevingsvergunning ten behoeve van het bouwen, voor bouwwerken met een oppervlakte groter dan 100 m² en dieper dan 40 centimeter, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag zullen worden verstoord, naar oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn vastgesteld.

Bestemming 'Waarde - Archeologie 5'

De voor 'Waarde - Archeologie 5 (lage waarde)' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), tevens bestemd voor het behoud en bescherming van de archeologische waarden van de gronden. In deze dubbelbestemming is de voorwaarde opgenomen dat voor het bouwen overeenkomstig de regels voor de andere op deze gronden voorkomende bestemmingen, de aanvrager van een omgevingsvergunning ten behoeve van het bouwen, voor bouwwerken met een oppervlakte groter dan 10.000 m² en dieper dan 40 centimeter, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarden van de

gronden die blijkens de aanvraag zullen worden verstoord, naar oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn vastgesteld.

De hierboven beschreven grenswaarden ten aanzien van de archeologische dubbelbestemmingen worden binnen onderhavig plan niet overschreden. Een nader archeologisch onderzoek is derhalve niet aan de orde.

5.11.3 Conclusie

In het kader van onderhavig bestemmingsplan worden de reeds aanwezige dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 2' en 'Waarde - Archeologie 5' binnen het plangebied gehandhaafd (conform het vigerend bestemmingsplan 'Heerlen-Stad Noord'). Mogelijk aanwezige archeologische resten worden zodoende in voldoende mate beschermd binnen het plangebied. Mochten tijdens graafwerkzaamheden archeologische resten of sporen aangetroffen worden binnen het plangebied, moet hiervan conform paragraaf 5.4, 5.10 en 5.11 van de Erfgoedwet terstond melding worden gemaakt bij de gemeente Heerlen of de regioarcheoloog.

5.12 Cultuurhistorie

Binnen het plangebied zijn geen monumenten gelegen. Wel is de 'Willemstraat' ten noorden van het plangebied op de 'Cultuur Historische Waardenkaart Limburg' aangeduid als 'weg ouder dan of gelijktijdig met middeleeuwse verkaveling'. Onderhavige ontwikkeling oefent echter geen invloed uit op het verloop en profiel van de Willemstraat.

Verder zijn er in de directe omgeving geen beeldbepalende of monumentale panden gelegen, voorzien van een beschermende regeling, die door de beoogde herontwikkeling zouden kunnen worden beïnvloed.

5.13 Trillingen

5.13.1 Onderzoek

Gezien het plangebied is gelegen in de nabijheid van een spoorweg (ten zuiden van het plangebied) en het plangebied direct grenst aan de Spoorsingel is in verband met mogelijke trillingen als gevolg van trein- en wegverkeer een quickscan trillingen uitgevoerd.

- Ontwikkelingen Spoorsingel Heerlen; quickscan trillingen, rapportnummer 05627-51533-01, d.d. 18 juli 2019.

Onderstaand worden kort de resultaten van het onderzoek beschreven. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige onderzoeksrapport dat als Bijlage 13 bij deze toelichting is opgenomen.

Trillingen treinverkeer

Ten aanzien van de potentiële trillingshinder heeft er binnen de quickscan een toetsing plaatsgevonden aan de navolgende parameters:

1. Type treinen (reizigers, goederen).
2. Afstand tot het spoor.
3. Aanwezigheid wissels en ES-lassen.
4. Rijsnelheid treinen.
5. Verdeling treinintensiteit over de dag-, avond- en nachtperiode.
6. Spoorligging.
7. Bodem.
8. Fundering gebouwen.
9. Dikte vloeren.

Uit deze toetsing is gebleken dat er in potentie het risico is op hinder door trillingen. Echter

door de lage rijsnelheid van de treinen, de afstand tot het spoor en de samenstelling van de bodem uit leem betreft dit een laag risico. Daarnaast worden de woningen binnen onderhavig plan niet te licht gebouwd, waardoor de kans op trillingshinder klein is.

Trillingen wegverkeer

Conform de bouwmogelijkheden in paragraaf 4.2 kan de gehele rooilijn langs de Spoorsingel en de Robroekergats worden bebouwd. Voor de Spoorsingel betekent dit dat de nieuwbouw gescheiden wordt van de weg door een parkeerstrook, het fietspad en de stoep. De afstand tot de rand van de weg bedraagt circa 7 m. Het wegdek bevat een enigszins verdiept liggende putdeksel maar vertoont geen duidelijk beschadigingen, kuilen of richels. De rijsnelheid van het verkeer bedraagt 50 km/uur. De weg wordt gebruikt door zowel licht als zwaar verkeer. Door de korte afstand, het putdeksel, de rijsnelheid en het gebruik van de weg door zwaar verkeer bestaat er in potentie een risico op trillingshinder. Dit risico vormt een probleem als de woningen binnen het plangebied te licht worden gebouwd. De woningen binnen onderhavig plan worden echter niet te licht gebouwd, waardoor de kans op trillingshinder klein is.

5.13.2 Conclusie

Aangezien het risico op trillingshinder door treinverkeer laag is en het risico op trillingshinder door wegverkeers beperkt heeft het aspect 'trillingshinder' geen belemmerende werking op onderhavig plan. Bij het ontwerp van de toekomstige woningen wordt rekening gehouden met het aspect trilling door de woningen niet te licht te bouwen.

5.14 Niet gesprongen explosieven

5.14.1 Onderzoek

Uit historisch vooronderzoek is gebleken dat de gronden binnen het plangebied verdacht zijn op de aanwezigheid van uit de Tweede Wereldoorlog achtergebleven conventionele explosieven (hierna: CE). Om toekomstige grondroerende werkzaamheden veilig te kunnen (laten) uitvoeren binnen het plangebied heeft euroradar derhalve een explosieven opsporingsonderzoek uitgevoerd (Proces-verbaal van oplevering explosieven opsporing Spoorsingel 40-47 te Heerlen, rapportnummer EU19-266-PVO-01, d.d. 18 december 2019).

Onderstaand worden kort de resultaten van het onderzoek beschreven. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige onderzoeksrapport dat als Bijlage 14 bij deze toelichting is opgenomen.

Oppervlaktedetectie

Het plangebied (opsporingsgebied) is realtime gedetecteerd. In en rondom het opsporingsgebied bevonden zich zodanig veel verstorende objecten, dat de verstoringen (lees: objecten) vaak niet van elkaar te onderscheiden waren. Om deze reden is besloten het opsporingsgebied grotendeels laagsgewijs te ontgraven met behulp van een beveiligde graafmachine. De ontgraving heeft plaatsgevonden tot ca. 2.0m -mv. Vanaf deze diepte kon de resterende verdachte laag handmatig worden gedetecteerd en vrijgegeven. Objecten waarvan de signaturen overeen kwamen met het zoekdoel zijn direct benaderd, zowel met de hand als ondersteund door een beveiligde graafmachine. Het benaderen van de op explosieven verdachte objecten heeft plaatsgevonden onder verantwoordelijkheid en op aanwijzing van een senior OCE-deskundige, ondersteund door assistent OCE-deskundigen.

Tijdens de benaderwerkzaamheden zijn geen (restanten van) CE aangetroffen. Aangetroffen objecten zijn geïdentificeerd, gecontroleerd en als schroot omschreven. Deze zijnmeegenomen van de projectlocatie.

5.14.2 Conclusie

Het opsporingsgebied is onderzocht op de aanwezigheid van CE. Verdachte objecten die voldoen aan de gestelde criteria zijn direct benaderd. Hierbij zijn geen (restanten van) CE aangetroffen. Met de gebruikte zoekmethodiek zijn na het verwijderen van de objecten geen overige significante objecten welke overeenkomen met die van een CE meer waargenomen en is het gebied zonder dieptebeperking vrijgegeven om toekomstige werkzaamheden veilig te kunnen uitvoeren.

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

Dit hoofdstuk beschrijft de juridische opzet van het bestemmingsplan 'Spoorsingel 42-46C'.

6.1 Inleiding

Bestemmingsplan Spoorsingel 42-46C bestaat uit een verbeelding met bijbehorende regels, vergezeld van voorliggende toelichting. De verbeelding en regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. De verbeelding is getekend op een actuele digitale ondergrond, samengesteld uit de Grootschalige Basiskaart Nederland (landmeetkundig ingemeten topografie; GBKN) en kadastrale begrenzingen.

De regels regelen de gebruiksmogelijkheden van de gronden, de bouwmogelijkheden en de gebruiksmogelijkheden van de aanwezige en/of op te richten bebouwing. De toelichting heeft weliswaar geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het bestemmingsplan en bij de uitleg van de verbeelding en regels.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) geformuleerde uitgangspunten. Het bestemmingsplan voldoet aan de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012).

Voor de opzet en inhoud van de regels is aansluiting gezocht bij het sjabloon regels dat onderdeel uit maakt van het Handboek ruimtelijke plannen van de gemeente Heerlen.

6.2 Opbouw van de regels

De regels van dit bestemmingsplan bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen.

6.2.1 Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In de begrippen worden omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze zijn opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Alleen die begripsbepalingen zijn opgenomen die gebruikt worden in de regels én die tot verwarring kunnen leiden of voor meerdere uitleg vatbaar zijn.

Om op een eenduidige manier afstanden en oppervlakten te bepalen wordt in de wijze van meten uitleg gegeven over hoe gemeten moet worden.

6.2.2 Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

De gronden van het gehele plangebied hebben een positieve bestemming. Een positieve bestemming betekent dat gebruik van de gronden voor de verschillende bestemmingen direct mogelijk is. Bovendien betekent het dat oprichting van gebouwen direct mogelijk is nadat het bevoegd gezag een omgevingsvergunning voor het bouwen heeft verleend welke dient te voldoen aan onder meer de regels van het bestemmingsplan, het Bouwbesluit en de Bouwverordening.

De opbouw van de bestemmingen ziet er in beginsel als volgt uit:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- afwijken van de bouwregels;

- specifieke gebruiksregels;
- afwijken van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, en van werkzaamheden.

Hierna volgt per bestemmingsonderdeel een korte toelichting.

Bestemmingsomschrijving
De bestemmingsomschrijving bevat de omschrijving van de doeleinden die met de bestemming aan de grond worden toegekend. Hierbij gaat het in beginsel om een beschrijving van de aan de grond toegekende functies zoals wonen, bedrijven, detailhandel, recreatie, horeca etc. De aard van de toegelaten inrichtingen van gronden (bouwwerken en werken, geen bouwwerken zijnde) vloeit dan voort uit de toegelaten functies.
De hoofdfuncties worden als eerste genoemd. Indien van toepassing worden ook de aan de hoofdfuncties ondergeschikte functies mogelijk gemaakt. Tevens wordt aangegeven welke functies bij de bestemming behoren door middel van de zin 'met daarbij behorende'. Het betreft hier meestal functies als paden, groen, erven, etc. De bestemmingsomschrijving is niet alleen functioneel, maar bevat ook inrichtingsaspecten.

Bouwregels
In de bouwregels wordt aangegeven welke bebouwingsmogelijkheden er op een perceel bestaan. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Afwijken van de bouwregels

Door het opnemen van een afwijkingsregeling bestaat de mogelijkheid af te wijken van de algemeen toegestane bouwregelingen. Voor elke afwijking wordt aangegeven waarvan afgeweken wordt, de maximale afwijking die met de afwijking kan worden toegestaan en eventueel de situaties of voorwaarden waaronder vrijstelling wordt verleend.

Het gaat hier om afwijkingbevoegdheden voor specifieke bestemmingen. Als afwijkingsbevoegdheden gelden voor meerdere bestemmingen, dan wel een algemene strekking hebben, zijn ze opgenomen in hoofdstuk 3 (de algemene regels).

Specifieke gebruiksregels

In dit onderdeel kan worden aangegeven welke vormen van gebruik men in ieder geval strijdig acht met de bestemming. Hierin worden niet alle mogelijke strijdige gebruiksvormen genoemd, maar alleen die waarvan het niet op voorhand duidelijk is dat deze in strijd zijn met de bestemming. Het gaat hierbij in feite om een aanvulling op de bestemmingsomschrijving.

Afwijken van de gebruiksregels

Een afwijking van een gebruiksregel mag niet leiden tot een feitelijke wijziging van de bestemming. Dat wil zeggen dat wel afwijking kan worden verleend ten behoeve van functies, die inherent zijn aan de in de bestemmingsomschrijving opgenomen functies. Via afwijking kunnen geen 'nieuwe' functies worden toegestaan. Met andere woorden: de afwijkingsregeling kan worden opgenomen voor kleinere, planologisch minder ingrijpende, onderwerpen.

Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, en van werkzaamheden

Specifieke inrichtingsactiviteiten, niet bestaande uit bouwen, dienen soms aan een omgevingsvergunning gebonden te worden.

6.2.3 Hoofdstuk 3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat wanneer bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein nog eens meetelt bij het beoordelen van een aanvraag voor een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene bouwregels

Met de algemene bouwregels wordt de bouw van bepaalde bouwwerken geregeld, die zijn toegestaan (of uitgesloten) binnen alle bestemmingen, voor zover daar per bestemming geen specifieke bouwregels voor zijn opgesteld.

Algemene gebruiksregels

In deze bepaling wordt aangegeven wat in ieder geval onder strijdig gebruik wordt verstaan. De specifieke gebruiksregel, zoals deze kan worden opgenomen in de afzonderlijke bestemmingen, is aanvullend op de algemene gebruiksregel van het bestemmingsplan. Daarnaast is in dit artikel geregeld dat bij het bouwen voorzien moet worden in voldoende parkeergelegenheid.

Algemene aanduidingsregels

In dit artikel zijn gebiedsaanduidingen opgenomen. Deze vallen samen met diverse bestemmingen, maar zijn niet aan te merken als dubbelbestemming.

Algemene afwijkingsregels

In deze bepaling wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om met een omgevingsvergunning af te wijken van bepaalde in het bestemmingsplan geregelde onderwerpen. Hierbij gaat het om afwijkingsbepalingen die gelden voor meerdere dan wel alle bestemmingen in het plan.

Specifieke, op de bestemmingen gerichte, afwijkingen zijn reeds opgenomen onder de betreffende bestemming.

De criteria, die bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, worden aangegeven.

Algemene wijzigingsregels

In deze bepaling wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om een gedeelte van het plan te wijzigen ten behoeve van (geringe) wijziging van bestemmingsgrenzen op perceelsniveau of de vestiging van een seksinrichting. Per wijziging zijn voorwaarden opgenomen waaraan de wijziging moet voldoen.

Overige regels

Dit sublid geeft aan hoe andere wettelijke bepalingen, waarnaar is verwezen in de regels, dienen te worden geïnterpreteerd

6.2.4 Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Overgangsbepalingen

In deze bepalingen wordt vorm en inhoud gegeven aan het overgangsrecht.

Slotregel

Als laatste wordt de slotregel opgenomen. Deze bepaling bevat de titel van het bestemmingsplan.

6.3 Toelichting van de bestemmingsregels

Deze paragraaf beschrijft hoe de verschillende bestemmingen in het plangebied zijn toegekend.

6.3.1 Wonen

Aan alle gronden binnen het plangebied is de bestemming 'Wonen' toegekend. De gronden binnen deze bestemming zijn bedoeld voor woondoeleinden, tuinen en verkeersdoeleinden. Woningen dienen binnen de bestemming 'Wonen' gerealiseerd te worden binnen het bouwvlak. Er mogen binnen het bouwvlak maximaal 20 woningen gerealiseerd worden. Daarnaast mag maximaal 150 m^2 aan bijgebouwen gerealiseerd worden buiten het bouwvlak. De bouwhoogte van woningen mag maximaal de hoogte bedragen, zoals aangegeven ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)'. Het aantal bouwlagen mag maximaal het aantal bouwlagen betreffen, zoals aangegeven ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal bouwlagen'.

Binnen het plangebied geldt ten aanzien van een gedeelte van de bebouwing de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dove gevel'. Deze bouwaanduiding ziet erop toe dat de noordelijke kopgevel als dove gevel uitgevoerd dient te worden. Het toepassen van een dove gevel is echter niet noodzakelijk indien aangetoond is dat voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde of wanneer de geluidsbelasting de maximale ontheffingswaarde niet overschrijdt.

Daarnaast geldt dat het bouwen en het gebruik van de gronden, zoals bedoeld in artikel 3.1 en 3.2 alleen toegestaan is wanneer in het kader van de aanvraag hogere waarde bij de omgevingsvergunning ten behoeve van de bouw van de woningen middels een gevelonderzoek aangetoond is dat de binnenwaarde voor de geluidgevoelige ruimten binnen de woningen niet meer dan 33 dB bedraagt.

Tot slot geldt dat het bouwen en het gebruik van de gronden, zoals bedoeld in artikel 3.1 en 3.2 alleen toegestaan is indien ten aanzien van de koude BLEVE de effectbeperkende maatregelen worden toegepast.

6.3.2 Waarde - Archeologie 2

Ter bescherming van de mogelijk aanwezige archeologische waarden binnen het plangebied is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2 (zeer hoge waarde)' opgenomen. In deze dubbelbestemming zijn specifieke voorwaarden opgenomen waaraan bij de toekomstige aanvragen voor een omgevingsvergunning voldaan dient te worden.

6.3.3 Waarde - Archeologie 5

Ter bescherming van de mogelijk aanwezige archeologische waarden binnen het plangebied is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5 (lage waarde)' opgenomen. In deze dubbelbestemming zijn specifieke voorwaarden opgenomen waaraan bij de toekomstige aanvragen voor een omgevingsvergunning voldaan dient te worden.

6.4 Bijzondere regelingen

6.4.1 Beroeps- en bedrijfsmatige activiteiten in de woonomgeving

Het komt regelmatig voor dat mensen bij de gemeente een verzoek indienen om een beroeps- of bedrijfsmatige activiteit te mogen uitoefenen in hun woning. De gemeente staat hier niet onwelwillend tegenover, mits dit binnen bepaalde kaders plaatsvindt. Een belangrijk criterium is dat de woonfunctie in overwegende mate gehandhaafd blijft. Voor een eenduidige beoordeling van dergelijke verzoeken is de beleidsregel 'beroeps- en bedrijfsmatige activiteiten in de woonomgeving' op 25 februari 2014 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

In de beleidsregel wordt bedrijvigheid in de woonomgeving in een tweetal subcategorieën onderverdeeld:

a. de vrije beroepen, beroepen aan huis, ofwel aan huis gebonden beroepen (deze begrippen worden synoniem gebruikt);
b. de consumentverzorgende bedrijfsactiviteiten.

Aan huis gebonden beroepen

Onder de aan huis gebonden beroepen worden in ieder geval begrepen: architect, advocaat, acupuncturist, beeldhouwer, belastingadviseur, fysiotherapeut, grafisch ontwerper / desktop publisher, huisarts, hypotheekadviseur, juridisch adviseur, kunstschilder, makelaar, notaris, psycholoog, tandarts, verloskundige, dierenarts (kleine huisdieren), zakelijke dienstverlener, logopedist.

Aan huis gebonden beroepen worden van oudsher geacht binnen de woonbestemming te passen. In de regels van dit bestemmingsplan zijn aan huis gebonden beroepen binnen de bestemming 'Wonen' dan ook rechtstreeks toegestaan.

Consumentverzorgende bedrijfsactiviteiten

Onder consumentverzorgende bedrijfsactiviteiten wordt dienstverlenende of ambachtelijke bedrijvigheid gericht op consumentverzorging verstaan. Dergelijke activiteiten wijken qua aard, karakter en hinder niet wezenlijk af van aan huis gebonden beroepen en kunnen dus eveneens plaatsvinden in de woonomgeving. Wel gelden hiervoor specifieke randvoorwaarden, die zijn vastgelegd in de beleidsregel.

Tot consumentverzorgende bedrijfsactiviteiten worden onder meer de volgende activiteiten/beroepen gerekend: fotograaf/videograaf, autorijschool (geen theorielessen aan huis), bloemschikker, decorateur, fietsenreparateur, goud- en zilversmid, hoedenmaker, hondentrimmer, pottenbakker, instrumentenmaker, kaarsenmaker, klompenmaker, lijstenmaker, loodgieter, meubelmaker, computerservice (o.a. systeembouw/-analyse), schoonheidsspecialist, kapsalon, traiteur, muziekinstrumentenmaker, zadelmaker, nagelstudio, reisorganisatie (kleinschalig), koeriersdienst (zonder afhalen aan huis), prothesemaker, reparatie van kleine consumentenartikelen (smartphones, radio's, tv's, horloges, antiek, etc.), glazenwasser, webshop (administratie, opslag, logistiek, zonder afhalen aan huis).

In de bestemming ' Wonen' van dit bestemmingsplan is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen, waarmee de uitoefening van consumentverzorgende bedrijfsactiviteiten mogelijk wordt gemaakt. Wanneer voldaan wordt aan de voorwaarden, zoals die ook in de beleidsregel zijn opgenomen, kan de omgevingsvergunning worden verleend.

6.4.2 Prostitutie- en seksinrichtingen

Door het verdwijnen van het algemeen bordeelverbod uit het Wetboek van Strafrecht kan de vestiging van een bordeel niet meer verboden worden. Het is derhalve noodzakelijk om middels beleid en een adequate planologische regeling de vestiging van prostitutiebedrijven te reguleren. De planologische regeling heeft betrekking op de bestemmingen die - volgens de jurisprudentie - het gebruik ten behoeve van prostitutie niet geheel uitsluiten. Gedoeld wordt op de bestemmingen die wonen, horeca, dienstverlening en bedrijven toelaten.

De gemeenten in Parkstad Limburg hebben een gezamenlijk regionale visie met betrekking tot het prostitutiebeleid ontwikkeld. Het opstellen van de “Parkstadnota regionale visie prostitutiebeleid” werd noodzakelijk geacht omdat een zeer stringent lokaal beleid kan leiden tot verplaatsing van de in de gemeenten aanwezige prostitutiebedrijven naar omringende gemeenten, die een minder stringent beleid voeren. Door regionaal beleid wordt voorkomen dat ongewenste bewegingen ontstaan in de vestiging van prostitutiebedrijven en kunnen gemeenten beargumenteerd bepaalde vormen van prostitutiebedrijven uitsluiten.

In de “Beleidsnota Seksinrichtingen, sekswinkels en escortbedrijven Heerlen” (oktober 2000) is het gemeentelijk beleid neergelegd. In deze nota is ruimtelijk beleid geïntegreerd in het totale beleid. Eén van de zes hoofddoelstellingen die ten grondslag lagen bij de opheffing van het algemeen bordeelverbod was: de beheersing en regulering van exploitatie van prostitutie.

In de huidige situatie liggen er 9 locaties voor seksinrichtingen verspreid over het gemeentelijk grondgebied. Voor deze locaties is een parapluplan opgesteld, bestemmingsplan prostitutie (onherroepelijk per 24 april 2007).

Binnen het plangebied zijn geen seksinrichtingen aanwezig en deze worden in het voorliggende bestemmingsplan ook niet mogelijk gemaakt.

Hoofdstuk 7 Handhaving en uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan heeft verscheidene functies. De belangrijkste functie betreft wellicht de normerende functie. Het bestemmingsplan geeft bindende regels voor het gebruik van de in het betreffende plan opgenomen gronden. Dit betreft gebruik in ruime zin. Niet enkel het feitelijke gebruik, maar ook de bebouwing van deze gronden en het gebruik van opstallen worden door het bestemmingsplan gereguleerd. Om recht te doen aan deze functie, is tijdens het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan ruime aandacht besteed aan de handhaafbaarheid van de opgestelde regels.

Er is sprake van een inzichtelijke en realistische juridische regeling. Dat wil zeggen, dat het plan niet onnodig beperkend of inflexibel is. De regels dienen niet meer, maar ook niet minder te regelen dan noodzakelijk is. Daarnaast is er sprake van een ondubbelzinnige en juridisch juiste regeling, die voor eenieder duidelijk is en weinig procesrisico kent.

7.1 Handhavingsbeleid

Binnen de gemeente Heerlen is handhavingsbeleid voor de Wabo-taken (bouwen, ruimtelijke ordening, brandveiligheid en milieu) vastgelegd in het Toezicht- en handhavingsbeleid 2019-2022 Wabo. In dit beleid staan de doelen en uitgangspunten voor toezicht en handhaving geformuleerd. Tevens is de beleidscyclus beschreven, ook wel de “dubbele regelkring” of “Big 8” genoemd. Er is een minimaal uitvoeringsniveau van de wettelijke taken voor toezicht en handhaving vastgesteld en er zijn bestuurlijke prioriteiten benoemd. Deze vormen de basis voor het beleid en voor het jaarlijks vast te stellen toezicht- en handhavingsprogramma. Om een goed naleefgedrag te bereiken zijn in het handhavingsbeleid verschillende toezicht- en handhavingsinstrumenten beschreven.

In de sanctiestrategie is de basisaanpak voor bestuursrechtelijk en strafrechtelijk optreden bij overtredingen vastgelegd. Bij overtredingen van de Wabo en de hieraan gerelateerde wet- en regelgeving, wordt het stappenplan uit de Landelijke Handhavingsstrategie toegepast. Wat betreft klachten over bouw- of ruimtelijke ordening, worden deze geprioriteerd opgepakt. Indien er echter sprake is van een handhavingsverzoek, dient de beslissing op het handhavingsverzoek binnen een wettelijke termijn te gebeuren en kan het besluit bestaan uit handhavend optreden, daarvan af te zien of te gedogen (alleen in bijzondere omstandigheden). Tegen dit besluit is bezwaar en beroep mogelijk.

7.2 Financiële uitvoerbaarheid

Ingevolge het bepaalde in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient in de toelichting van een bestemmingsplan inzicht te worden gegeven over de uitvoerbaarheid van het plan. Hiermee wordt mede de financiële uitvoerbaarheid bedoeld.

Er is in het kader van onderhavig plan geen sprake van verplicht kostenverhaal via een exploitatieplan. De kosten zijn anderszins verzekerd, middels de grondtransactie tussen de gemeente Heerlen en Wonen Limburg. Woningcorporatie Wonen Limburg realiseert hierbij de 20 sociale woningen.

Hoofdstuk 8 Procedure en overleg

In dit hoofdstuk is de procedure van het bestemmingsplan beschreven. In de eerste plaats is een toelichting gegeven van de verschillende stappen die in het algemeen in een bestemmingsplanprocedure onderscheiden kunnen worden. Vervolgens zijn de resultaten van de doorlopen stappen in de procedure van bestemmingsplan Spoorsingel 42-46C**.**

8.1 Procedurestappen

Een bestemmingsplan kent de volgende procedurestappen:

8.1.1 Ontwerp

Het ontwerp bestemmingsplan wordt behandeld in de vergadering van het college van burgemeester en wethouders. Een ontwerp bestemmingsplan ligt vervolgens gedurende zes weken ter inzage met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen bij de gemeenteraad.

8.1.2 Vaststelling

De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vast. De ingediende zienswijzen kunnen leiden tot een gewijzigde vaststelling ten opzichte van het ontwerp.

8.1.3 Beroep

Nadat de raad het bestemmingsplan heeft vastgesteld, wordt het besluit tot vaststelling bekend gemaakt. Daarna bestaat nog de mogelijkheid tot het indienen van een beroepsschrift bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

8.2 Vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Spoorsingel 42-46C' is in verband met het vooroverleg naar diverse instanties gestuurd, te weten de provincie Limburg, het Waterschap Limburg en de Veiligheidsregio Zuid-Limburg.

Provincie Limburg

De provincie heeft op 3 juli 2020 per mail kenbaar gemaakt dat het planvoornemen voldoet aan het woonbeleid. Echter is niet opgenomen dat het plan regionaal is afgestemd. Deze regionale aftstemming heeft echter reeds plaatsgevonden. Andere opmerkingen dan de opmerking omtrent het transparant opnemen dat er regionale afstemming heeft plaatsgevonden zijn er niet.

Waterschap Limburg

Waterschap Limburg heeft kenbaar gemaakt dat onderhavig plan niet getoetst hoeft te worden vanwege de te verwaarlozen impact (de ontwikkeling ligt niet in de buurt van een beek en heeft een relatief beperkte omvang).

Veiligheidsregio Zuid-Limburg

Ten aanzien van de afweging vanuit de Veiligheidsregio Zuid-Limburg wordt verwezen naar Bijlage 11.

Het wettelijke vooroverleg geeft geen aanleiding tot een aanpassing van de planstukken.

8.3 Overleg omgeving

Wonen Limburg heeft omwonenden (burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties) middels een brief uitgenodigd vragen te stellen omtrent het planvoornemen. Er zijn (zowel telefonisch als per mail) geen reacties binnengekomen op de infobrief over de beoogde onwikkelingen binnen het plangebied.

8.4 Zienswijzen

Het ontwerp van het bestemmingsplan 'Spoorsingel 42-46C' zal gedurende zes weken ter inzage worden gelegd. Tijdens deze periode kan eenieder een zienswijze indienen.