



Omgevingsvergunning

- Ruimtelijke onderbouwing -

Parkstad Route Simpelveld - Trajectdeel 5

Gemeente Simpelveld



Omgevingsvergunning

Parkstad Route Simpelveld - Trajectdeel 5

Gemeente Simpelveld

Onderdeel:	Ruimtelijke onderbouwing
IDN-nummer:	NL.IMRO.0965.OVParkstadroute-ON01
Projectnummer:	M222411
Status:	ontwerp
Datum:	13-12-2023

Inhoudsopgave

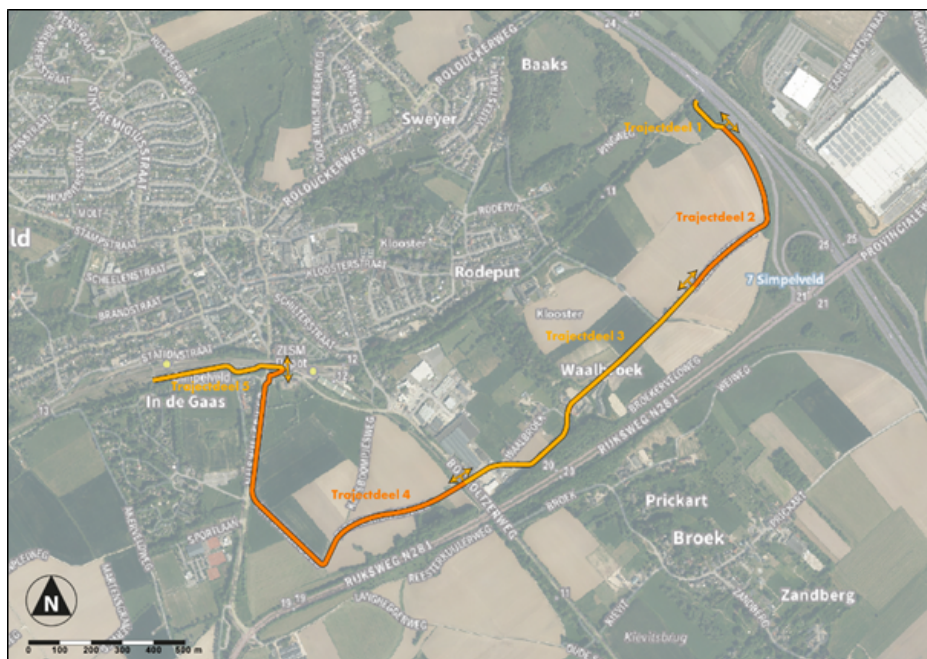
Hoofdstuk 1	Inleiding	5
Hoofdstuk 2	Projectgebied en project	7
2.1	Ligging projectgebied	7
2.2	Beoogd project	8
2.3	Ruimtelijke effecten	8
Hoofdstuk 3	Planologisch-juridische situatie	9
3.1	Bestemmingsplan 'Buitengebied 2016'	9
3.2	Strijdigheid project	9
Hoofdstuk 4	Beleid	11
4.1	Rijksbeleid	11
4.2	Provinciaal beleid	13
4.3	Gemeentelijk beleid	14
Hoofdstuk 5	Milieutechnische aspecten	17
5.1	Bodem	17
5.2	Geluid	17
5.3	Milieuzonering	17
5.4	Luchtkwaliteit	18
5.5	Externe veiligheid	19
Hoofdstuk 6	Overige ruimtelijke aspecten	21
6.1	Archeologie	21
6.2	Kabels en leidingen	22
6.3	Verkeer en parkeren	22
6.4	Waterhuishouding	22
6.5	Natuur en landschap	22
6.6	Flora en fauna	23
Hoofdstuk 7	Uitvoerbaarheid	25
7.1	Grondexploitatie	25
7.2	Planschade	25
Hoofdstuk 8	Afweging belangen en conclusies	27

Hoofdstuk 1 Inleiding

IBA Parkstad wenst in samenspraak met de Parkstadgemeenten (Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Brunssum, Voerendaal, Simpelveld, Nuth en Onderbanken) en de provincie Limburg een IBA op te starten. Daarbij wordt potentie gezien in het aanleggen van een fietsroute die de IBA evenementen, projecten, het landschap en de lokale ondernemers in de betreffende gemeenten met elkaar verbindt, genaamd de 'IBA Leisure Lane' of 'Parkstadroute'. De Parkstadroute brengt betekenis en vergroot de aandacht voor IBA Parkstad als fietsgebied en aantrekkelijk Leisure knooppunt ver buiten de regio.

De Parkstadroute betreft een langzaamverkeersverbinding over een lengte van circa 34 kilometer vanaf de Stationsstraat in Schinnen tot aan het spooreplacement in Simpelveld. Deze route voert recreanten langs het unieke landschap van Parkstad en laat hen kennis maken met verschillende tijdperken die de regio tekenen. Daarmee wordt de regio toeristisch op de kaart gezet.

Het deel van de Parkstad Route dat zich toespitst op de gemeente Simpelveld kan worden onderscheiden in vijf trajectdelen. Trajectdeel 5 ziet toe op de gronden aan de Vroenkuilerweg en de aansluiting op het stationsemplement ZLSM. In onderstaande figuur worden alle trajectdelen, waaronder trajectdeel 5, weergegeven.



Luchtfoto met aanduiding Parkstad Route binnen grondgebied gemeente Simpelveld

Het inrichten en gebruiken van het trajectdeel 5 (tussen het ZLSM-station en de aansluiting op de Vroenkuilerweg) is niet rechtstreeks vergunbaar op grond van het ter plekke vigerende bestemmingsplan. Voor dit trajectdeel dient een projectafwijkinsprocedure te worden doorlopen. In het kader van deze uitgebreide procedure dient een ruimtelijke onderbouwing te worden aangeleverd.

Voorliggend document voorziet in de benodigde ruimtelijke onderbouwing.

Hoofdstuk 2 Projectgebied en project

In dit hoofdstuk worden het projectgebied, de huidige situatie en het project beschreven. Tevens wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de ruimtelijke effecten van het project.

2.1 Ligging projectgebied

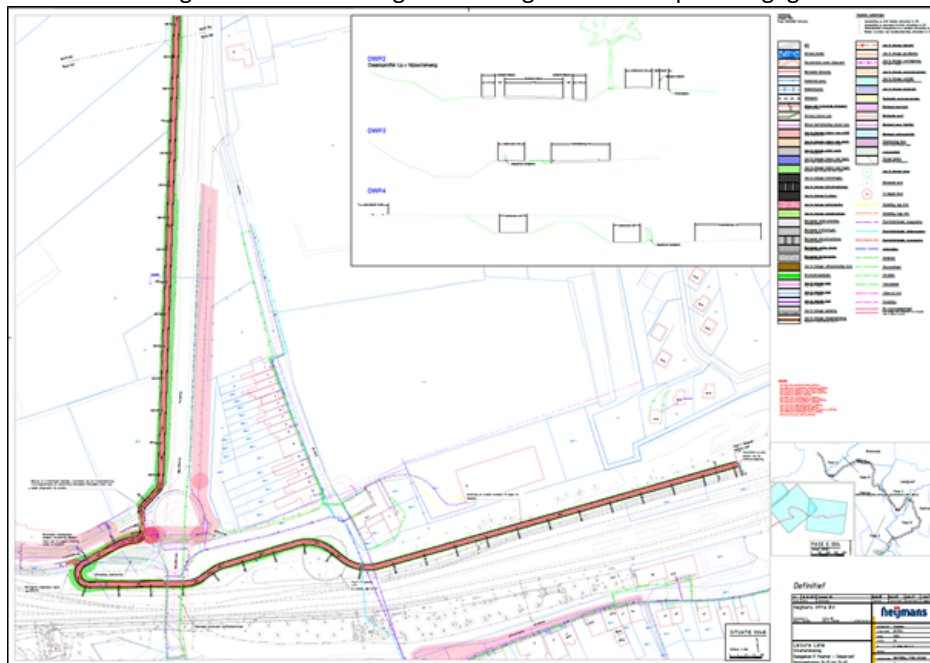
Het trajectdeel 5 van de fietsroute start bij het station van de ZLSM en loopt vervolgens parallel aan het spoor tot aan de werkplaats van de ZLSM aan de Vroenkuilerweg. Zuidelijk van het spoor is een onverhard pad dat parallel aan het spoor in oostelijke richting uitkomt op de Vroenkuilerweg.



Uitsnede luchtfoto met aanduiding trajectdeel 5

2.2 Beoogd project

Trajectdeel 5 wordt beoogd als een verhard fietspad met een asfaltlaag, welke aan de zuidzijde van het spoor tussen het ZLSM-station en de werkplaats van de ZLSM aan de Vroenkuilerweg wordt aangelegd. In onderstaande figuur wordt de beoogde situering van het fietspad aangegeven.



Projectvoornemen trajectdeel 5

2.3 Ruimtelijke effecten

Elke ruimtelijke ingreep gaat gepaard met ruimtelijke effecten. De vraag is of deze effecten aanvaardbaar zijn.

Ten behoeve van de aanleg van de fietsroute zal verharding worden aangebracht. In trajectdeel 5 zal de route worden aangelegd parallel aan het spoor en zal grotendeels gebruik worden gemaakt van het pad over het bestaande spoorwegviaduct.

Omdat sprake is van het (deels) aanleggen van verharding op reeds bestaande paden ten behoeve van een recreatieve fietsroute, zijn de ruimtelijke effecten beperkt. Daarmee worden de effecten aanvaardbaar geacht.

Hoofdstuk 3 Planologisch-juridische situatie

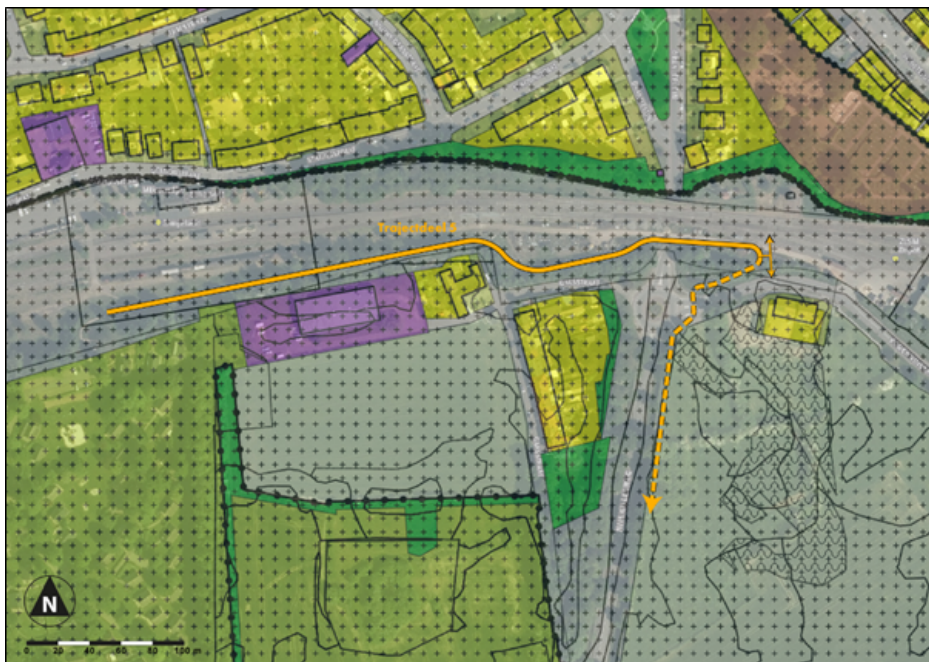
Ter plekke is het bestemmingsplan 'Buitengebied 2016', zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Simpelveld d.d. 16 augustus 2016, van kracht.

3.1 Bestemmingsplan 'Buitengebied 2016'

Ter plekke van onderhavig projectgebied is de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' van toepassing. Bovendien is aan de zijde van het stationsgebouw een bouwvlak aanwezig. De voor 'Verkeer – Railverkeer' aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor spoorwegdoeleinden, spoorwegovergangen, -onderdoorgangen en viaducten voor het wegverkeer, recreatief railverkeer en de daarbij behorende voorzieningen in de vorm van een station, inclusief stationsrestauratie en kantoorruimte, werkplaatsen en stallingsruimten, en groenvoorzieningen.

Naast de (hoofd)bestemming is de dubbelbestemming 'Waarde – Ecologie' van toepassing. Deze gronden zijn mede bestemd voor instandhouding, versterking en ontwikkeling van natuurlijke en landschappelijke waarden.

Tot slot is ter plekke van het projectgebied de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - spoor' van kracht. Ter plaatse van deze aanduiding mag niet worden gebouwd en mogen geen werken of werkzaamheden worden uitgevoerd in strijd met de Spoorwegwet, zonder vergunning of ontheffing door of vanwege de Minister van Infrastructuur en Milieu.



Uitsnede trajectdeel 5 bestemmingsplan 'Buitengebied 2016'

3.2 Strijdigheid project

Het gebruik van de gronden bestemd voor 'Verkeer – Railverkeer' als fietsroute is (strikt gezien) niet passend binnen de regels van deze bestemming. Het railverkeer en spoorwegdoeleinden staan voorop; overige vormen van verkeersdoeleinden – waaronder fietsverkeer – zijn niet (rechtstreeks) toegestaan. Het vigerende bestemmingsplan biedt binnenplannen geen afwijkings- en/of wijzigingsbevoegdheden voor het college van burgemeester en wethouders om het beoogde gebruik alsnog te vergunnen.

Een deel van het trajectdeel betreft een onverhard pad parallel aan, en ten zuiden van, het spoor. Het aanbrengen van verhardingen is (in beginsel; zie tevens de van kracht zijnde dubbelbestemming) rechtstreeks toegestaan binnen de bestemming 'Verkeer – Railverkeer', echter deze dienen in relatie te staan tot het toegestane gebruik en daarbinnen een passend doel te faciliteren. Het gebruik van de gronden bestemd voor 'Verkeer – Railverkeer' ten behoeve van (recreatief) fietsverkeer is echter strikt gezien niet toegestaan.

De voor 'Waarde – Ecologie' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor instandhouding, versterking en ontwikkeling van natuurlijke en landschappelijke waarden. Op basis van artikel 38.4.1 sub a van de planregels is het aanleggen, verbreden of verharderen van wegen, voet-, ruiters- of rijwielpaden, banen of parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde of van werkzaamheden niet toegestaan. Aangezien onderhavig voornemen gepaard gaat met het aanbrengen van verhardingen, geldt een vergunningplicht voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

Zowel het gebruik ten behoeve van fietsverkeer, als het realiseren van de verharding hiertoe, is enkel mogelijk middels een uitgebreide (voorbereidings)procedure. Dit kan door middel van het toepassen van de procedure voor het afwijken van het bestemmingsplan ex artikel 2.1, eerste lid, onder c van de Wabo, op basis van artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3 Wabo mits de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

Hoofdstuk 4 Beleid

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het Rijks-, provinciale en gemeentelijke beleid. Het Rijksbeleid wordt besproken aan de hand van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Voor de beschrijving van het provinciale beleid is gebruik gemaakt van de Provinciale Omgevingsvisie (POVI) en de Omgevingsverordening Limburg 2014 (OvL2014). Het gemeentelijke beleid is ontleend aan de Strategische Visie 2013-2023.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. In de NOVI staat de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige inrichting en ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Het versterken van de omgevingskwaliteit staat in de NOVI centraal, waarmee wordt bedoeld dat alle plannen met oog voor de natuur, gezondheid, milieu en duurzaamheid gemaakt moeten worden.

- In de NOVI wordt gebruik gemaakt van afwegingsprincipes bij het maken van keuzes:
- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies,
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal, en
- Afwentelen wordt voorkomen.

In de NOVI zijn de volgende belangrijkste keuzes opgenomen:

- een klimaatbestendige inrichting van Nederland. Dat betekent dat Nederland zodanig wordt ingericht dat het land de klimaatveranderingen aankan. Daarvoor is nodig dat functies meer in evenwicht met natuurlijke systemen (bodem en water) worden ingepast;
- de verandering van de energievoorziening. Bij de inpassing van duurzame energie dient oog te zijn voor omgevingskwaliteit;
- de overgang naar een circulaire economie, waarbij Nederland tegelijk goed kan blijven concurreren en een aantrekkelijk vestigingsklimaat kan bieden;
- de ontwikkeling van het Stedelijk Netwerk Nederland, waarmee wordt gestuurd op een goed bereikbaar netwerk van steden;
- het bij elkaar plaatsen van zogenaamde logistieke functies (bijvoorbeeld distributiecentra, datacenters) om hiermee de openheid en de kwaliteit van het landschap te behouden;
- het toekomstbestendig maken van het landelijk gebied in goed evenwicht met de natuur en landschap. Daarbij wordt bijvoorbeeld gewerkt aan de overgang naar de kringlooplandbouw zodat gebruik van de grond meer wordt afgestemd op de natuurlijke water- en bodemsystemen.

Ter uitvoering van de in de NOVI gemaakte keuzes is een Uitvoeringsagenda opgesteld. Daarin staat hoe samen met medeoverheden en de samenleving uitvoering zal moeten worden gegeven aan de NOVI. In de Uitvoeringsagenda staat een overzicht van instrumenten voor de verschillende beleidskeuzes uit de NOVI. De NOVI wordt uitgewerkt in algemene rijksregels, bestuurlijke afspraken, beleidsprogramma's, inzet van financiële middelen en kennisontwikkeling. Daarnaast wordt gebiedsgericht gewerkt met Omgevingsagenda's en NOVI-gebieden.

In de NOVI wordt ten aanzien van Zuid Limburg aangegeven dat de regio sociaaleconomische en fysieke opgaven heeft die van betekenis zijn in een bijzondere grensoverschrijdende omgeving (met regio's rond het Duitse Aken, het Waalse Luik en het Vlaamse Hasselt). De opgaven die te maken hebben met bereikbaarheid (drielandentrein), circulaire economie (Chemelot) en bevolkingsdaling (voormalige mijnstreek) zijn stuk voor stuk fors en vragen alle drie internationale afstemming en overleg. Een rijksrol is daarbij noodzakelijk.

4.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

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

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

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

Onderhavige herinrichting betreft een kleinschalig project en wordt niet gezien als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, Bro. Voorliggend project wordt derhalve niet aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in deze bepaling van het Bro, zodat artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro niet van toepassing is.

4.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

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

Op 1 december 2020 is een wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening in werking. (Staatsblad 2020, 204). Als gevolg van dit wijzigingsbesluit zijn de volgende onderdelen van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) gewijzigd:

- kustfundament;
- grote rivieren;
- radarstations;
- hoogspanningsverbindingen.

4.1.4 Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro)

Naast het Barro is ook de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) in werking getreden. In het Barro is bepaald dat bij ministeriële regeling verschillende militaire terreinen, gebieden, objecten en zones worden aangewezen, waar gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening mee moeten houden. In de Rarro wordt daar uitvoering aan gegeven.

4.1.5 Conclusie Rijksbeleid

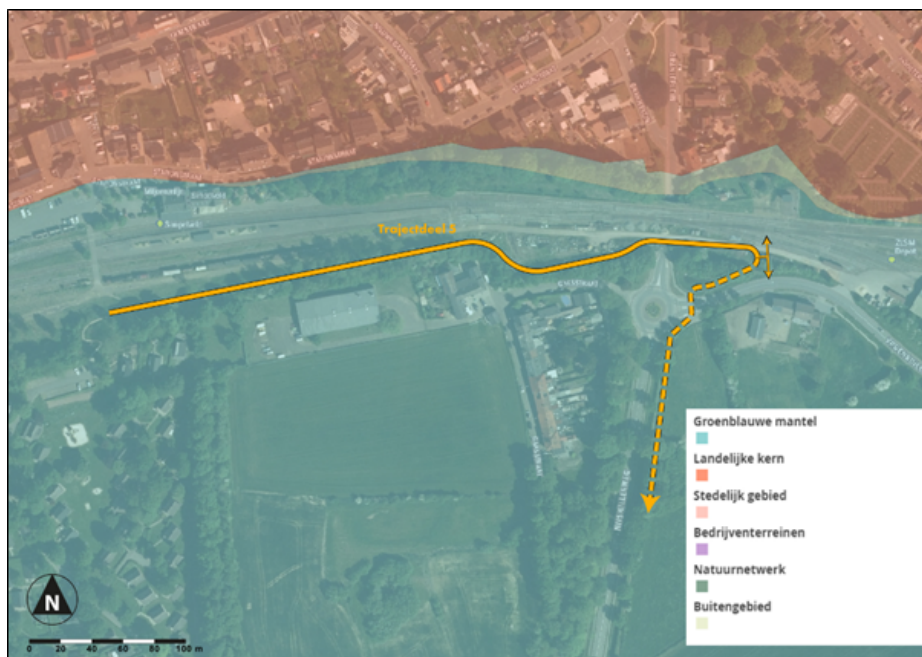
De beoogde ontwikkeling levert geen strijd op met de Nationale Omgevingsvisie, het Barro en de Rarro. Het Rijksbeleid is niet aan de orde, omdat sprake is van een kleinschalige ontwikkeling en er geen onderwerpen vanuit de NOVI en Barro op het projectgebied van toepassing zijn. Ook gelden er vanuit de Rarro geen beperkingen ten aanzien van het voornemen.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Provinciale Omgevingsvisie Limburg (POVI)

Met inwerkingtreding van de nieuwe Omgevingswet dient de provincie te beschikken over een Provinciale Omgevingsvisie en Omgevingsverordening. De provincie heeft in dat verband het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014 (OvL2014) vervangen door de Omgevingsvisie Limburg (hierna ook: de POVI). De POVI richt zich op de langere termijn (2030-2050) en beschrijft onderwerpen zoals wonen, bodem, infrastructuur, milieu, ruimtelijke economie, water, natuur, luchtkwaliteit, landschap en cultureel erfgoed. Maar ook de aspecten gezondheid en een gezonde leefomgeving worden in de Omgevingsvisie meegenomen.

De zoneringen op grond van het POL2014 zijn in de POVI overgenomen op de kaart 'Limburgse principes'. Onderhavig projectgebied is gelegen in de groenblauwe mantel.



Uitsnede kaart 'Limburgse principes' POVI met aanduiding projectgebied

Groenblauwe mantel

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

4.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2014

Naast de indeling in zoneringen is tevens sprake van diverse provinciale beschermingsgebieden, waartoe op grond van de Omgevingsverordening Limburg 2014 specifieke regelgeving geldt.

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

In Nederland zijn in totaal 20 zogenaamde nationale landschappen aangewezen. Dit zijn landschappen met elk een unieke combinatie van cultuurhistorische en natuurlijke elementen. De Nationale Landschappen kenmerken zich door de specifieke samenhang tussen de verschillende onderdelen van het landschap, zoals natuur, reliëf, grondgebruik en bebouwing.

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

Op grond van de omgevingsverordening geldt primair een verbod op het verrichten van handelen in beekdalen, bronnen of bronzones, graften en holle wegen. Hiervan is ter plekke van onderhavig projectgebied geen sprake. In paragraaf 6.5.1 wordt nader ingegaan op het Nationaal Landschap Zuid-Limburg.



Uitsnede kaart 'milieubeschermings-gebieden' Omgevings-verordening Limburg 2014 met ligging traject

4.2.3 Conclusie provinciaal beleid

Gelet op vorenstaande uiteenzetting van het vigerende provinciale beleid, bestaan er geen onoverkomelijke belemmeringen met betrekking tot voorliggende ontwikkeling.

De ter plekke op onderhavig traject van toepassing zijnde provinciale zonering 'Groenblauwe mantel' impliceert geen belemmeringen vanuit beleidsoogpunt. Voorts is geen sprake van strijdigheid met de uitgangspunten van het beschermingsgebied 'Nationaal Landschap Zuid-Limburg'.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Strategische visie 2013-2023

Binnen de strategische visie 2013-2023 heeft de gemeente Simpelveld als een van de speerpunten 'Toerisme en Recreatie' benoemd. Dat houdt onder andere in dat de gemeente Simpelveld zich ontwikkelt en profileert als toeristische gemeente.



Voorliggende fietsroute voorziet in de toeristisch-recreatieve verbinding met de andere deelnemende gemeenten. Daarmee wordt voldaan aan de bovengenoemde speerpunten in de strategische visie.

4.3.2 Conclusie gemeentelijk beleid

Gelet op het vorenstaande uiteenzetting van het gemeentelijke beleid wordt geconcludeerd dat onderhavige ontwikkeling niet strijdig is met dit beleid.

Hoofdstuk 5 Milieutechnische aspecten

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

5.1 Bodem

Indien sprake is van een planologische functiewijziging, dient te worden bezien of de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse geschikt is voor het voorgenomen gebruik.

Onderhavige ontwikkeling voorziet in de functiewijziging van 'Verkeer – Railverkeer' naar een recreatieve verkeersfunctie ten behoeve van een fietsroute. Omdat de primaire functie van 'Verkeer' blijft gehandhaafd, is geen sprake van een gevoeliger beoogde functie en is een verkennend bodemonderzoek niet aan de orde.

Conclusie bodem

Het aspect bodem vormt geen belemmeringen voor het project.

5.2 Geluid

Met betrekking tot het aspect geluid (van externe komaf) kan sprake zijn van geluidbelasting als gevolg van wegverkeerslawaai, industrielawaai en spoorweglawaai.

Bij onderhavige ontwikkeling kan sprake zijn van geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai.

Ten aanzien van alle wegen, behalve 30 km/u wegen en wegen behorende bij een woonerf, geldt een geluidszone, die ook wettelijk is vastgelegd in de Wet geluidhinder. Voor wegen die buitenstedelijk zijn gelegen en die bestaan uit één of twee rijstroken, geldt een wettelijk vastgestelde geluidzone van 250 meter aan weerszijden van de weg (gemeten vanuit de wegas).

Onderhavig planvoornemen heeft niet tot gevolg dat ter plekke van onderhavige locatie nieuwe geluidsgevoelige functies als bedoeld in de Wet geluidhinder worden gerealiseerd. De Wet geluidhinder kent namelijk een aantal geluidgevoelige gebouwen, waaronder woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verzorgingstehuizen en kinderdagverblijven. Voorliggende ontwikkeling ziet enkel op het realiseren van een trajectdeel ten behoeve van de Parkstad Route, niet op de realisatie van een geluidgevoelig gebouw.

Bovendien is van belang dat nabij trajectdeel 5 woningen zijn gelegen waar de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevel van betreffende woningen wordt overschreden. Ten gevolge van onderhavige ontwikkeling neemt de gevelbelasting op de reeds overbelaste woningen niet toe omdat sprake is van de realisatie van een fietsroute.

Het uitvoeren van een akoestisch onderzoek ten gevolge van onderhavige ontwikkeling is derhalve niet aan de orde.

Conclusie geluid

Het aspect geluid vormt geen belemmeringen voor het project.

5.3 Milieuzonering

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

- het reeds in het ruimtelijke spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor

woningen;

- het tegelijk daarmee aan de bedrijven voldoende zekerheid bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

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

Voorliggende ontwikkeling voorziet in de realisatie van een recreatieve fietsroute. Er worden geen nieuwe woningen en/of bedrijven voorzien welke worden belemmerd door de bestaande bedrijvigheid.

Tevens vormt de realisatie van de fietsroute geen belemmeringen voor bedrijvigheid in de omgeving. De voorgenomen fietsroute is geen maatgevende functie voor de uitbreidingsmogelijkheden van bedrijven in de buurt. De fietsroute betreft namelijk geen hindergevende functie die in dit kader beschouwd moet worden, mede vanwege het feit dat geen sprake is van een gevoelig object respectievelijk een hinderveroorzakende activiteit.

Conclusie milieuzonering

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmeringen voor het project.

5.4 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen inzake de luchtkwaliteit opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (hierna ook: Wm). Omdat de luchtkwaliteitseisen op zijn genomen in titel 5.2 van de Wm, staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'.

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

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

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

Regeling NIBM

Deze Algemene maatregel van Bestuur (AmvB) legt vast wanneer een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de toename van concentraties van bepaalde stoffen in de lucht. Een project is NIBM wanneer het aannemelijk is dat het een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM_{10}) of stikstofdioxide (NO_2). Dit komt overeen met 1,2 microgram/ m^3 voor zowel PM_{10} als NO_2 . Het NSL is vanaf augustus 2009 van kracht, zodat de 3% grens aangehouden dient te worden.

In de regeling NIBM is (onder andere) aangegeven dat een plan tot 1.500 woningen niet in betekenende mate bijdraagt aan de toename van de concentratie fijn stof en stikstofdioxide in de lucht.

NIBM-tool InfoMil

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

betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Hierbij wordt uitgegaan van 0% vrachtverkeer.

De realisatie van een recreatieve fietsroute zal geen extra verkeersgenererende werking van dergelijk aantal motorvoertuigen tot gevolg hebben.

Besluit gevoelige bestemmingen

Dit besluit is gericht op de beperking van de vestiging in de nabijheid van provinciale en rijkswegen van gevoelige bestemmingen, zoals gebouwen voor kinderopvang, scholen, verzorgings- of verpleegtehuizen. Omdat voorliggende ontwikkeling geen gevoelige bestemming betreft, is dit besluit niet op onderhavig voornemen van toepassing.

Conclusie luchtkwaliteit

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmeringen voor het project.

5.5 Externe veiligheid

In onderhavig geval is geen sprake van het realiseren van een zogenaamd kwetsbaar object. Er is derhalve geen sprake van een onaanvaardbaar risico in het kader van de externe veiligheid.

Conclusie externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmeringen voor het project.

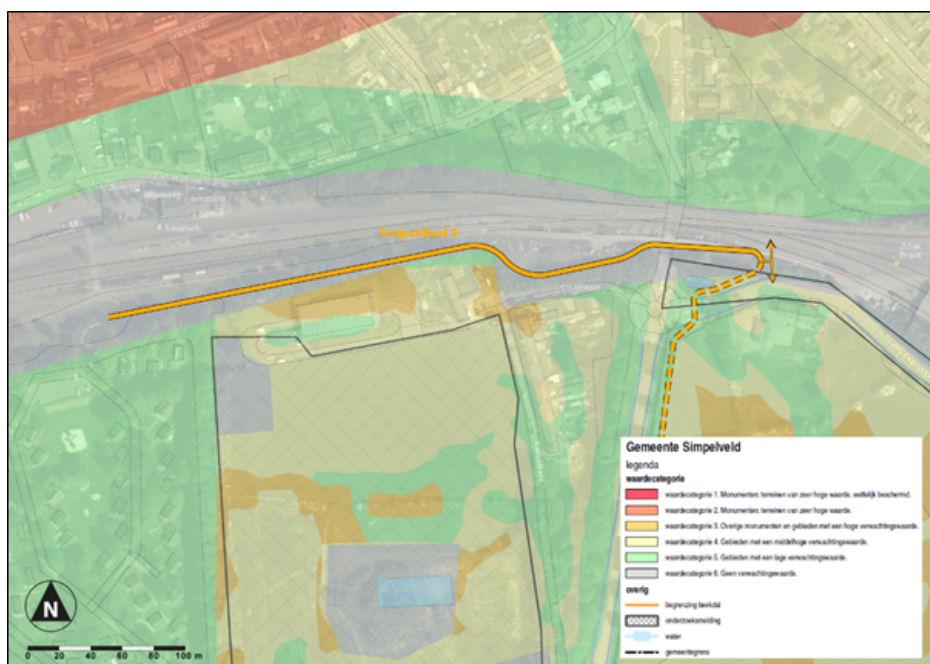
Hoofdstuk 6 Overige ruimtelijke aspecten

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

6.1 Archeologie

Archeologische waarden zijn bij wet beschermd. Daaromtrent zijn in de Erfgoedwet bepalingen opgenomen die de gemeenteraad in acht moet nemen.

Voor onderhavig projectgebied is ten aanzien van het aspect archeologie de Archeologische verwachtings- en cultuurhistorische advieskaart voor de Parkstad Limburg gemeenten geraadpleegd.



Uitsnede Archeologische verwachtings- en cultuurhistorische advieskaart voor de Parkstad Limburg gemeenten met aanduiding traject

Op grond van de bovenstaande kaart is voor onderhavig traject sprake van geen dan wel lage archeologische verwachtingswaarden. Voor onderhavig trajectdeel vormen de archeologische waarden geen belemmeringen voor de aanleg van het traject.

Op basis van de Erfgoedwet geldt echter de verplichting dat, indien tijdens toekomstige graafwerkzaamheden desondanks archeologische materialen en/of sporen aangetroffen worden aangetroffen, deze per direct gemeld dienen te worden bij de gemeente Simpelveld.

Conclusie archeologie

Het aspect archeologie vormt geen belemmeringen voor het project.

6.2 Kabels en leidingen

Voorliggend trajectdeel kruist geen kabels en leidingen die een belemmering kunnen vormen voor de aanleg van de fietsroute. Er is op dat gebied derhalve geen sprake van bijbehorende (planologische) beschermingszones en/of belangen van derden op dit punt.

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

Conclusie kabels en leidingen

Het aspect kabels en leidingen vormt geen belemmeringen voor het project.

6.3 Verkeer en parkeren

Met betrekking tot onderhavige ontwikkeling dienen de (eventuele) gevolgen voor de verkeersstructuur alsmede het parkeren inzichtelijk te worden gemaakt.

Voorliggend trajectdeel zal worden beoogd op een thans onverhard pad parallel aan het spoor tussen het ZLSM-station en de werkplaats van ZSLM dat ten behoeve van voorliggend voornemen wordt verbreed en verhard. Omdat een recreatief, extensief gebruikt fietspad wordt beoogd, impliceert dit geen grote wijzigingen in de verkeersstructuur. Ook zal het voornemen niet leiden tot extra verkeersgeneratie van gemotoriseerd verkeer.

Voorliggende fietsroute zal voorts niet leiden tot een grote toename van de parkeerbehoefte. Recreatieve fietsers kunnen eventueel starten bij het ZLSM-station alwaar voldoende parkeervoorzieningen aanwezig zijn. Daarnaast is gemeente Simpelveld voornemens om aan de Vroenkuilerweg/Nijswillerweg een parkeerterrein te realiseren waar de recreanten van onderhavige ontwikkeling eveneens gebruik van kunnen maken.

Conclusie verkeer en parkeren

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmeringen voor het project.

6.4 Waterhuishouding

Met betrekking tot de waterhuishouding is het algehele (overheids)beleid erop gericht dat schoon hemelwater dient te worden afgekoppeld van het vuilwaterriool.

Bij voorliggend project wordt een recreatieve fietsroute aangelegd. Deze zal grotendeels over bestaande wegen en paden worden aangelegd. Enkele onverharde paden zullen voor het project worden verhard. Dit betreft een beperkte toevoeging van verharding. Het schoon hemelwater kan oppervlakkig afvloeien naar de naastgelegen bermen, waarna het kan infiltreren in de bodem.

Conclusie waterhuishouding

Het aspect waterhuishouding vormt geen belemmeringen voor het project.

6.5 Natuur en landschap

6.5.1 Kernkwaliteiten

Zoals reeds eerder geconstateerd in paragraaf 4.2.2 is het projectgebied gelegen in het beschermingsgebied 'Nationaal Landschap Zuid-Limburg'.

In de Omgevingsverordening Limburg 2014 wordt ten aanzien van het beschermingsgebied 'Nationaal Landschap Zuid-Limburg' voorgeschreven dat de toelichting bij een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op een gebied gelegen in deze gebieden – waarvan in casu sprake is – een beschrijving bevat van de in het

projectgebied voorkomende kernkwaliteiten, de wijze waarop met de bescherming en versterking van de kernkwaliteiten is omgegaan en hoe de negatieve effecten zijn gecompenseerd.

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

Schaalcontrast van zeer open naar besloten

Het voornemen heeft geen negatief effect op het schaalcontrast aan de rand van de kern Simpelveld. Onderhavig deel van de fietsroute wordt in hoofdzaak beoogd over bestaande wegen en paden, waarbij geen grootschalige fysieke ingrepen noodzakelijk zijn.

Het groene karakter

Het voornemen zal geen inbreuk doen aan het groene karakter van het gebied. De bestaande beplanting zal zoveel mogelijk worden behouden.

Reliëf en ondergrond

Het reliëf en de ondergrond zullen worden gerespecteerd in voorliggend voornemen. Omdat bestaande wegen en paden worden gebruikt, zullen geen grootschalige bodemwerkzaamheden noodzakelijk zijn die een inbreuk kunnen hebben op het reliëf en de ondergrond ter plekke.

Rijk en gevarieerd cultuurhistorisch erfgoed

Het voornemen heeft geen invloed op rijk en gevarieerd cultuurhistorische erfgoed op en rond het geplande tracé van de fietsroute.

6.5.2 Natura 2000

Natura2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. In Natura2000 gebieden worden bepaalde diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving beschermd door de biodiversiteit te behouden. Natura2000 gebieden worden beschermd door de 'Wet Natuurbescherming'.

Het dichtstbijzijnde Natura2000-gebied is het op circa 1,5 kilometer gelegen 'Geuldal'. Aangezien onderhavige ontwikkeling ziet op het realiseren en het onderhouden van een fietsroute, is ten behoeve van de werkzaamheden in de gemeenten Beekdaelen, Brunssum, Heerlen, Landgraaf, Kerkrade en Simpelveld een stikstofonderzoek uitgevoerd. Aangezien sprake was van een toename aan stikstofdepositie op voor stikstof gevoelige natuurgebieden, is een omgevingsvergunning Wet natuurbescherming aangevraagd voor het aanleggen en onderhouden van de Parkstad Route.

Gelet op de voorziene toename van stikstofdepositie op bepaalde Natura 2000-gebieden ten opzichte van de relevante referentiedata, zijn tijdelijk ammoniakrechten geleased van twee saldogevende locaties in de nabije omgeving om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken.

Conclusie natuur en landschap

Het aspect natuur en landschap vormt geen belemmeringen voor het project.

6.6 Flora en fauna

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

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

en planten en hun directe leefomgeving.

Omdat de voorgenomen maatregelen effect kunnen hebben op eventuele aanwezige beschermde soorten dieren en planten, is in opdracht van de gemeente Simpelveld door Econsultancy een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Deze quickscan ziet op het totale traject van de fietsroute. De volledige rapportage is bijgevoegd in Bijlage 1. De resultaten en bevindingen van de quickscan flora en fauna worden hieronder uiteengezet.

- Indien onverwachts toch bomen gekapt dienen te worden dient ten aanzien van boomvalk, havik, bosuil, ransuil, zwarte wouw, torenvalk, wespandief en eekhoorn in de bladerloze periode een boominspectie uitgevoerd te worden om vast te stellen of er nesten van bovenstaande soorten in de bomen aanwezig zijn. Indien blijkt dat er nesten aanwezig zijn dient er opgeschaald te worden naar een aanvullend onderzoek. Verder dienen de bomen/ houtopstanden dan onderzocht te worden op geschiktheid voor verblijfplaatsen en vliegroutes van (boombewonende) vleermuizen. Indien er tijdens de boominspectie nesten/ potentiële verblijfplaatsen van bovengenoemde soorten worden aangetroffen dient er opgeschaald te worden naar een aanvullend onderzoek.
- Voor vlinders wordt geadviseerd om, indien groen gerooid dient te worden, buiten de kwetsbare periode van vlinders te werken (wintermaanden). Het is dan eveneens het advies om bovenstaande op te nemen in een ecologisch werkprotocol. Indien werken buiten de kwetsbare periode van vlinders niet mogelijk is dient er een aanvullende inspectie plaats te vinden naar waardplanten van de te verwachten beschermde vlinders binnen de onderzoekslocatie, in het bloeiseizoen van deze soorten. Indien blijkt dat er voldoende waardplanten/ geschikt habitat voor deze soorten aanwezig zijn/is, dient bij aantasting tevens een aanvullend onderzoek naar vlinders uitgevoerd te worden.
- Ten aanzien van algemene broedvogels kunnen overtredingen worden voorkomen door buiten het broedseizoen te werken, dat globaal loopt van half maart tot en met augustus. Indien bovenstaande niet mogelijk is dient er een broedvogelinspectie plaats te vinden voorafgaande aan de werkzaamheden. Verder geldt te allen tijde de algemene zorgplicht ten aanzien van grondgebonden zoogdieren, amfibieën en sporadisch voorkomende levendbarende hagedissen en hazelwormen.
- Ten aanzien van het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied geldt dat een oriënterend stikstofonderzoek aanbevolen wordt. Ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland en beschermde houtopstanden worden geen bezwaren voorzien bij de voorgenomen ingreep.

Conclusie flora en fauna

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmeringen voor het project.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van de planontwikkeling dient in relatie tot de gemeentelijke financiën te zijn gewaarborgd. Daarbij dient ook te worden onderzocht of en in hoeverre de voorgenomen afwijkingen ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan aanleiding kunnen geven tot aanspraken om planschade als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening.

7.1 Grondexploitatie

7.1.1 Algemeen

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

7.1.2 Exploitatieplan

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

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

Voorliggende ontwikkeling betreft het aanleggen van een fietsverbinding. Er is dan ook geen sprake van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 Bro. Het opstellen van een exploitatieplan of een anterieure overeenkomst is dan ook niet noodzakelijk.

7.2 Planschade

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

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

Eventuele planschade komt voor rekening van de gemeente Simpelveld.

Hoofdstuk 8 Afweging belangen en conclusies

De gemeente Simpelveld wenst in het kader van de Parkstad Route binnen haar grondgebied een fietsverbinding te realiseren. Deze fietsverbinding kan worden onderverdeeld in vijf trajectdelen. Trajectdeel 5 ziet toe op de gronden aan de Vroenkuilerweg en de aansluiting op het stationsemplacement ZLSM. Het inrichten en gebruiken van trajectdeel 5 is niet rechtstreeks toegestaan op grond van het ter plekke vigerende bestemmingsplan.

Medewerking aan het project kan worden verleend door toepassing van de procedure voor het afwijken van het bestemmingsplan ex artikel 2.1, eerste lid, onder c van de Wabo. Dit is op basis van artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3 Wabo mogelijk indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Voorliggend document voorziet in de voor deze procedure vereiste ruimtelijke onderbouwing.

In voorliggende ruimtelijke onderbouwing is ingegaan op het beleid en de diverse relevante omgevingsaspecten vanuit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

Tegen de realisering van het project bestaat vanuit ruimtelijk en stedenbouwkundig oogpunt geen bezwaar aangezien aan de volgende uitgangspunten c.q. randvoorwaarden wordt voldaan:

1. het project heeft geen negatieve ruimtelijke effecten omdat de fietsroute wordt beoogd over bestaande wegen en paden, waardoor geen extra ruimtebeslag noodzakelijk is voor de realisatie van het voornemen;
2. het project is niet strijdig met het Rijks-, provinciale en regionale beleid;
3. het project past binnen het gemeentelijke beleid en voldoet aan de door de gemeente gestelde randvoorwaarden;
4. door de realisering van het project treden er geen conflicterende belangen op ten aanzien van bedrijven en woningen in de omgeving;
5. de milieuaspecten bodem, geluid, milieuzonering, luchtkwaliteit en externe veiligheid vormen geen beletsel voor de realisatie van het project;
6. het project heeft geen negatieve invloed op de aspecten archeologie, kabels en leidingen, verkeer en parkeren, waterhuishouding, en natuur en landschap;
7. de financiële consequenties van het project worden volledig gedragen door de gemeente Simpelveld.

Op grond van vorenstaande overwegingen kan worden geconcludeerd dat het voorgenomen project niet bezwaarlijk is.

Onze missie:

U helpen bij het realiseren van de ambities van morgen!

Omgeving

Oplossingsgericht denken over Ruimtelijke Ontwikkeling

Milieu

Betrouwbare oplossingen voor bodem en asbest

Vastgoed

Specialist voor alle facetten van wonen, werken en commercieel vastgoed

Agro

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

Bouw

Praktisch en gefundeerd van ontwerp tot uitvoering



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

www.aelmans.com