

ruimtelijke onderbouwing
'Autowascentrale Rode Beek'
gemeente Brunssum

status: vastgesteld
datum: 11 april 2012
projectnummer: 100160R.2003
adviseurs: Wle / Rve



VONDERWEG 14, 5616 RM EINDHOVEN
TELEFOON 040 257 13 36 TELEFAX 040 257 02 90

AMERIKALAAN 70C, 6195 AE MAASTRICHT-AIRPORT
TELEFOON 043 326 16 60 TELEFAX 043 326 16 64

INFO@TONNAER.NL WWW.TONNAER.NL





Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging van het plangebied	3
1.3	Het vigerende bestemmingsplan	3
1.4	Wettelijk kader	4
1.5	De twee toekomstige bestemmingsplannen	4
2	Projectprofiel	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Gebiedsbeschrijving	6
2.3	Projectbeschrijving	6
2.4	Ruimtelijke inpassing	7
2.5	Parkeren en ontsluiting	8
2.6	Oriëntering en privacy	8
2.7	Duurzaamheid	9
3	Beleid	10
3.1	Inleiding	10
3.2	Rijksbeleid	10
3.3	Provinciaal beleid	11
3.4	Regionaal beleid	14
3.4	Gemeentelijk beleid	15
4	Sectorale aspecten	17
4.1	Algemeen	17
4.2	Bodemkwaliteit	17
4.3	Geluid	18
4.4	Luchtkwaliteit	18
4.5	Bedrijven en milieuzoneringen	19
4.6	Overige zoneringen	20
4.7	Externe veiligheid	20
4.8	Kabels en leidingen	22
4.9	Flora en fauna	22
4.10	Archeologie en cultuurhistorie	24
5	Waterparagraaf	26
5.1	Watertoets	26
5.2	Waterwet	26
5.3	Waterhuishoudkundige situatie	26
5.4	Invloed van het planvoornemen	27
5.5	Riolering	28



6	Haalbaarheid	29
6.1	Economische en financiële haalbaarheid	29
6.2	Maatschappelijke haalbaarheid	29
6.3	Conclusie	29
7	Procedure	30
7.1	Vooroverleg	30
7.2	Ter inzage legging	30





1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Ten noorden van het bedrijventerrein Rode Beek, gelegen in de gemeente Brunssum, ligt een onbebouwd gebied. Momenteel maakt dit gebied onderdeel uit van het buitengebied, echter als gevolg van de constructie van de nieuwe Buitenring Parkstad Limburg aan de noordzijde van Brunssum, komt een deel van dit onbebouwde gebied ingeklemd te liggen tussen de nieuwe Buitenring en het bestaande bedrijventerrein Rode Beek. Het betreffende gebied is deels gelegen in de gemeente Brunssum en deels in de gemeente Onderbanken. Beide gemeenten zijn overeengekomen dit gebied gezamenlijk te ontwikkelen als bedrijventerrein, aansluitend bij de bestaande bedrijvigheid in Brunssum.

Het te ontwikkelen gebied is in het verleden altijd beschouwd als uitbreidingslocatie voor het bedrijventerrein Rode Beek in Brunssum. Ook de gemeente Onderbanken heeft het gebied in haar bestemmingsplan 'Buitengebied' aangeduid als 'zoekgebied bedrijventerrein'. Een van de ontwikkelingen binnen dit gebied betreft de nieuwvestiging van een autowascentrale op de meest oostelijk gelegen kavel van het toekomstige bedrijventerrein. Vooruitlopend op een nieuw bestemmingsplan voor de uitbreidingslocatie heeft de gemeente Brunssum aangegeven mee te willen werken aan de realisatie van de autowascentrale. Weliswaar is een klein gedeelte van de kavel voor de autowascentrale gelegen binnen de gemeente Onderbanken, voor dit gedeelte is echter voornog geen wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk.



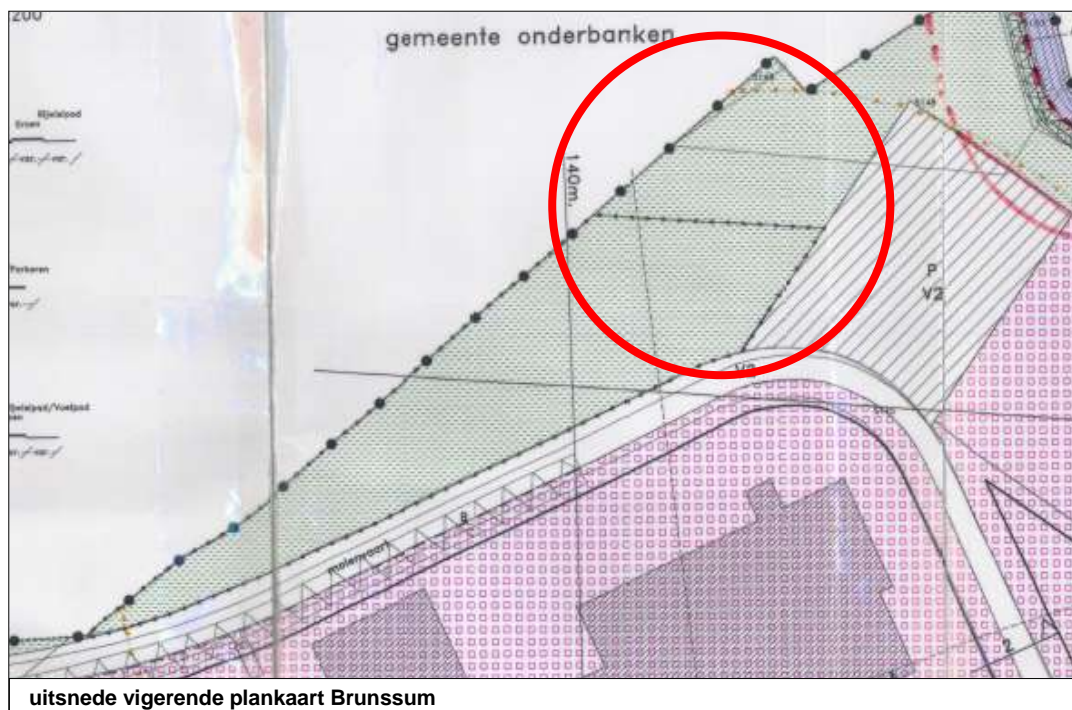


straatnamenkaart met gemeentegrenzen

Aangezien het planvoornemen niet past binnen het vigerende bestemmingsplan is het noodzakelijk om, vooruitlopend op de herziening van het bestemmingsplan, een ruimtelijke onderbouwing te maken in het kader van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan. Daarbij wordt uitgegaan van één plangebied binnen de gemeente Brunssum waar de toekomstige gebruiks- en bouw mogelijkheden voor de autowascentrale worden vastgelegd.

De aanvraag voor een omgevingsvergunning zal naast deze ruimtelijke onderbouwing ook bestaan uit een digitale plancontour met een besluitvlak.





1.2 Ligging van het plangebied

De uitbreiding van het bedrijventerrein Rode Beek is gelegen op de grens tussen de gemeenten Brunssum en Onderbanken, aan de noordrand van het bestaande in Brunssum gelegen bedrijventerrein Rode Beek. Het gebied ligt aan de weg Molenvaart, welke direct ten zuidwesten van het plangebied uitkomt op de Provincialeweg (N274). Deze voert in noordelijke richting naar Onderbanken en Duitsland. In zuidelijke richting takt de weg aan op de N299, waarna via de hoofdwegenstructuur de snelweg A76 te bereiken valt. Bij voltooiing van de nieuwe Buitenring Parkstad Limburg zal het plangebied ook hierop (indirect) via de hoofdontsluitingsstructuur aantakken. De buitenring komt noordelijk van het plangebied te lopen.

Het plangebied zelf wordt aan de zuidzijde begrensd door de weg Molenvaart, aan de oostzijde bestaat de grens uit het openbare parkeerterrein dat ten westen is gelegen van milieupark Brunssum. Zowel aan de west- als aan de noordzijde bestaat de grens momenteel uit het buitengebied van respectievelijk Brunssum en Onderbanken. Het plangebied ligt ingeklemd tussen het bestaande bedrijventerrein Rode Beek, de Provinciale weg en de nieuwe Buitenring. Het gebied is circa 3.940 m² groot.

1.3 Het vigerende bestemmingsplan

Het plangebied is gelegen binnen het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Rode Beek', dat door de raad van de gemeente Brunssum is vastgesteld op 20 september 1995 en dat in werking is getreden op 23 januari 1996. Ter plaatse van het plangebied is de bestemming 'Groenvoorzieningen' van toepassing, alwaar groenvoorzieningen en wandelpaden zijn toegestaan. Hier mogen alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van deze voorzieningen worden opgericht.



Het planvoornemen gaat uit van het realiseren van een autowascentrale. Het voorgenomen gebruik van de gronden voor bedrijfsdoeleinden en de daarbij noodzakelijke bouw-mogelijkheden zijn binnen het vigerende bestemmingsplan niet toegestaan. Door middel van deze ruimtelijke onderbouwing (die onderdeel uitmaakt van de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan) kan het planvoornemen wel doorgang vinden.

1.4 Wettelijk kader

De aanvraag om omgevingsvergunning is op 10 november 2011 ingediend. Aangezien het plan niet past binnen het geldende bestemmingsplan, wordt deze aanvraag ex artikel 2.10, tweede lid van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) tevens aangemerkt als een verzoek om afwijking van het bestemmingsplan.

Het verlenen van een omgevingsvergunning, tevens inhoudende de afwijking van het bestemmingsplan is mogelijk op basis van artikel 2.12, eerste lid onder a Wabo. In deze bepaling is een drietal mogelijkheden opgenomen. Onder 1^o is de mogelijkheid neergelegd om middels een binnenplanse vrijstelling medewerking te verlenen. Onder 2^o staat de mogelijkheid om voor de zogenaamde kruimelgevallen medewerking te verlenen. Deze specifieke categorie met gevallen is opgenomen in artikel 4 van Bijlage II, behorende bij het Besluit omgevingsrecht (Bor). Onder 3^o is de mogelijkheid tot afwijking opgenomen voor zover die afwijking niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening, wat middels een ruimtelijke onderbouwing moet worden aangetoond.

Het onderhavige plan kan niet worden gebracht onder de binnenplanse afwijkingsmogelijkheden. Ook kan het plan niet aan één van de categorieën van artikel 4 van Bijlage II, behorende bij het Bor worden toebedeeld. Daarmee resteert de afwijkingsmogelijkheid van artikel 2.12, eerste lid onder a. sub3^o Wabo. De onderhavige ruimtelijke onderbouwing voldoet aan het bepaalde in de artikelen 5.20 Bor en 3.1.3 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en toont aan dat het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

1.5 De twee toekomstige bestemmingsplannen

Voor de uitbreiding van het bedrijventerrein Rode Beek is een tweetal bestemmingsplannen in voorbereiding. 1 voor het grondgebied van de gemeente Onderbanken en 1 voor het grondgebied van de gemeente Brunssum. De twee nieuwe bestemmingsplannen, waarvan deze ruimtelijke onderbouwing uiteindelijk onderdeel zal uitmaken, maken het mogelijk dat het plangebied kan worden ontwikkeld als bedrijventerrein. Hiertoe krijgen de uit te geven gronden de bestemming 'Bedrijventerrein'. Ook het plangebied van de autowascentrale zal de bestemming 'Bedrijventerrein' krijgen. Binnen deze bestemming wordt het tevens mogelijk gemaakt om de benodigde ontsluitende infrastructuur, parkeervoorzieningen, waterbuffers en eventueel afschermend groen aan te leggen.

Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' is de plaats waar bedrijfsgebouwen mogen worden opgericht, afgekaderd door middel van een bouwvlak. Er komt 1 bouwvlak voor het gehele bedrijventerrein. De grenzen van het bouwvlak liggen op 5 meter uit de bestemmingsgrenzen, uitgezonderd ter plaatse van de aan de weg grenzende bestemmings-



grens. Daar ligt het bouwvlak op 10 meter vanaf de bestemmingsgrens, waarmee wordt aangesloten bij de in de omgeving liggende bouwgrenzen.

In totaal mag ten hoogste 80% van een bouwvlak worden bebouwd, waarbij de bouwhoogte maximaal 12 meter mag bedragen. Aan de oostzijde van elk bouwperceel dient een bebouwingsvrije zone van 5 meter aangehouden te worden. Hiervan is een ontheffing mogelijk voor het bouwen tot aan, dan wel in de zijdelingse perceelsgrens. De bebouwing mag plat worden afgedekt of met een kap, waarvan de helling niet meer dan 30° mag bedragen.

Alle genoemde maten en afstanden zijn afgestemd op de in de omgeving reeds aanwezige bedrijfsgebouwen en ook gelden voor het plangebied van de autowascentrale. Bedrijfswoningen worden niet toegestaan.

In deze ruimtelijke onderbouwing wordt de realisatie van een autowascentrale verantwoord.





impressie plangebied

2 Projectprofiel

2.1 Inleiding

Het planvoornemen gaat uit van de realisatie van een autowascentrale ten noorden van het bestaande bedrijventerrein Rode Beek. Concreet houdt dit in dat er gebruiks- en bouw mogelijkheden moeten worden gecreëerd om het planvoornemen mogelijk te maken.

2.2 Gebiedsbeschrijving

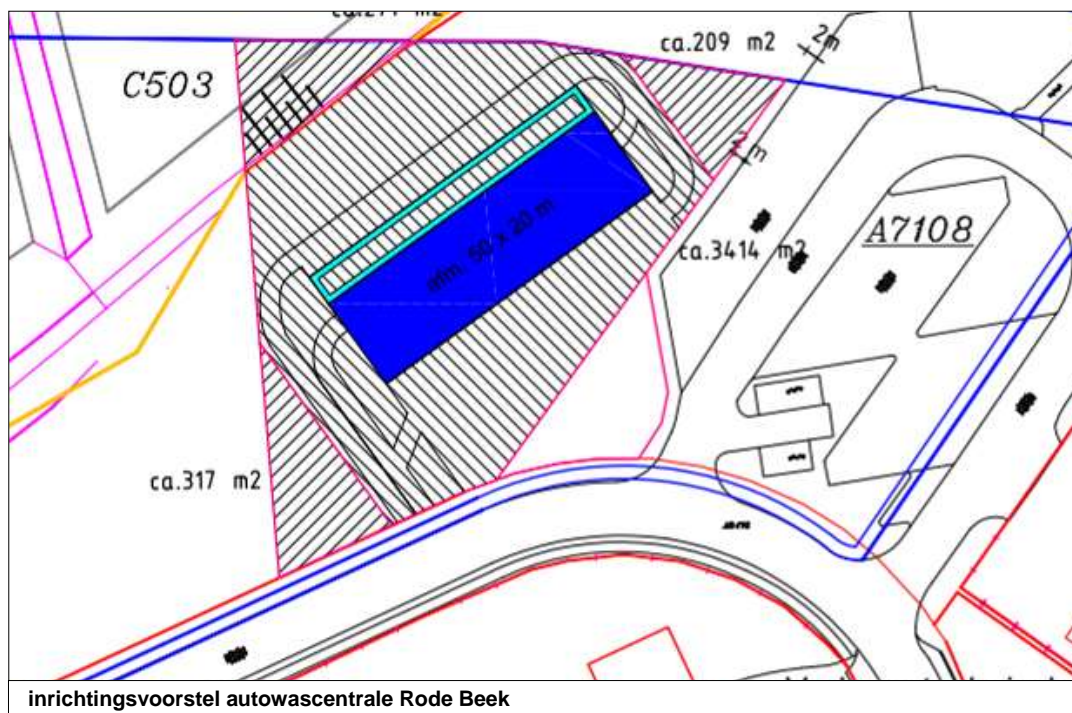
Het plangebied is gelegen aan de noordzijde van de weg Molenvaart. Deze locatie ligt geheel aan de noordzijde van de gemeente Brunssum. De bebouwing in de omgeving (ten zuiden van het plangebied) bestaat met name uit bedrijfsbebouwing van 4 tot 8 meter hoog en enkele vrijstaande bedrijfswoningen. Aan de oostzijde zijn een parkeerterrein en het milieupark gelegen, aan de noordzijde ligt achter de toekomstige Buitenring landelijk gebied met verder noordelijk waterbuffers, sportvelden en de kern Schinveld.

Verder zuidelijk liggen de woongebieden en het centrum van Brunssum, terwijl in westelijke richting het buitengebied met name bestaat uit agrarische gronden. Verder naar het oosten toe zijn overwegend bosgebieden gelegen met nog verder oostelijk de grens met Duitsland. Afgezien van de nieuw aan te leggen Buitenring Parkstad Limburg zijn nabij het plangebied geen andere grote hoofdinfrastructurele werken aanwezig.

2.3 Projectbeschrijving

Het plangebied bestaat in feite uit een deel van het restgebied dat na de aanleg van de Buitenring ontstaat tussen deze weg en het bestaande bedrijventerrein van Brunssum. Het plangebied vormt een van de 3 tot 4 kavels die hier ingezet kunnen worden ten behoeve van bedrijven in de milieucategorieën 2 en 3 (3.1 en 3.2). Categorie 1 bedrijven worden niet toegestaan, aangezien deze ook goed in een woonomgeving passen en onnodig beslag zouden leggen op de ruimte op het bedrijventerrein. Bedrijven in een zwaardere categorie (4 tot en met 6) worden gezien de schaal van het bedrijventerrein en de ligging nabij woongebieden evenmin toegestaan.





Per kavel is ruimte voor één bedrijf. In totaal is het plangebied circa 3.940 m² groot. De beoogde bebouwing wordt 50 bij 20 meter dus 1.000 m². Het bedrijf wordt ontsloten op de weg Molenvaart.

Op de bedrijfskavel zal uitsluitend bedrijfsbebouwing worden gerealiseerd. Daarnaast is er ruimte voor parkeren, de toegang tot de wasstraat, stofzuigers met opstelruimte voor auto's en (groen)aankleding. De autowascentrale betreft een bedrijf, dat zich vanuit de kern Brunssum verplaatst vanwege overlast op de omgeving. Bij het bedrijf is ondergeschikt ook een kantoor toegestaan tot een bepaalde omvang.

2.4 Ruimtelijke inpassing

Het plangebied dient vanuit stedenbouwkundig oogpunt op een ruimtelijk-kwalitatieve wijze te worden ingepast in de omgeving. De toekomstige Buitenring zal de noordelijke begrenzing van het bedrijventerrein als geheel gaan vormen. Het plangebied ligt geheel aan de noordzijde van het bedrijventerrein aan de zijde van Brunssum en daarmee direct aan de grens met Onderbanken en de nieuwe Buitenring. De taluds van het viaduct van de Buitenring over de Provinciale weg (ongelijkvloerse kruising met op- en afritten) vormen door het hoogteverschil van circa 4 meter als het ware een afscherming richting het buitengebied. Tevens zal aan de zijde van de Buitenring een groene omkadering worden nagestreefd, waarmee de autowascentrale maar ook de andere toekomstig te vestigen bedrijven vanuit het buitengebied minder zichtbaar worden. Vanaf de hoger gelegen Buitenring is de autowascentrale wel deels zichtbaar (zichtlocatie).





projectiegebied nieuwe Buitenring



bedrijfswoning nabij het plangebied

2.5 Parkeren en ontsluiting

De autowascentrale wordt ontsloten op de Molenvaart, daartoe krijgt het bedrijf een eigen uitrit op deze weg. Parkeren zal geschieden op het eigen terrein, het perceel is groot genoeg om in de parkeerbehoefte te voldoen. Zo zijn op de overzichtstekening (bladnummer 1, projectnummer 21745) 12 parkeerplaatsen weergegeven. Het grootste gedeelte van de parkerende auto's zal hier korte tijd verblijven voor het stofzuigen van de auto. Hiervoor worden vaste opstelruimtes gerealiseerd. Verder zullen er enkele vaste parkeerplaatsen zijn voor de medewerkers van de autowascentrale.

De komst van de autowascentrale zal leiden tot een toename van het aantal verkeersbewegingen ter plekke. Verwacht wordt dat maximaal 700 bezoekers de autowascentrale zullen aandoen. De autowascentrale is van maandag tot en met vrijdag geopend van 8.00 uur tot 19.00 uur, op zaterdag van 8.00 uur tot 16.00 uur en op zondag van 10.00 uur tot 14.00 uur. Daarmee komt het gemiddelde aantal te liggen op bijna 11 voertuigen per uur. Aangezien bij de aanleg van het bestaande bedrijventerrein reeds rekening is gehouden met de komst van bedrijven ten noorden van de Molenvaart, is de aanwezige infrastructuur hierop berekend. De invloed van het planvoornemen op de verkeersafwikkeling ter plaatse is daardoor niet dermate dat daardoor verkeersproblemen zullen ontstaan. Ook bij de rotonde op de kruising van de Provincialeweg en de weg Molenvaart zijn geen problemen te verwachten.

2.6 Oriëntering en privacy

De autowascentrale zal worden georiënteerd op de Molenvaart en komt dan ook met de voorgevel richting de zijgevel van het bedrijf Erkens bakkerijen aan de overzijde van de Molenvaart te liggen. Het bedrijfspand komt op 10 meter van de weg te liggen. In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen (bedrijfs)woningen gelegen. De meest nabijgelegen bedrijfswoning is gelegen op een afstand van ruim 200 meter van de nieuwe autowascentrale. Gezien deze afstand heeft het planvoornemen geen invloed op de privacy van de bewoners van de bedrijfswoning. Het planvoornemen vormt evenmin een bedreiging van



de privacy van de overige, op nog grotere afstand van het plangebied gelegen (bedrijfs)woningen.

2.7 Duurzaamheid

Duurzame ontwikkeling is te zien als een ontwikkelingsproces, waarbij gestreefd wordt naar het tot stand brengen van een duurzame samenleving. Dit gebeurt door in alle stadia van een planproces kansen en mogelijkheden te benutten voor het realiseren van een hoge ruimtelijke kwaliteit in combinatie met een zo laag mogelijke milieubelasting, en deze in de tijd weten te handhaven, zodat ook toekomstige generaties daarin delen. Ook de gemeente Brunssum heeft in beleidsdoelstellingen duurzaamheid opgenomen en wenst deze structureel in ontwikkelingsplannen op te nemen. In het planvoornemen wordt de gewenste duurzaamheid bereikt door gebruik te maken van natuurlijke duurzame materialen en door een goede isolatie van wanden en vensters.



3 Beleid

3.1 Inleiding

Gemeenten zijn niet geheel vrij in het voeren van hun eigen beleid. Rijk en provincies geven met het door hen gevoerde en vastgelegde beleid de kaders aan waarbinnen gemeenten kunnen opereren. Hierna worden in het kort de voornaamste zaken uit het voor het plangebied relevante nationale en provinciale beleid weergegeven, aangevuld met het van toepassing zijnde beleid van de gemeente Brunssum.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nota Ruimte

In de Nota Ruimte (VROM, 2006) wordt de visie omschreven op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Dit gebeurt voor een periode tot 2020. De nota is niet opgesteld om ruimtelijke beperkingen te stellen, maar juist om gewenste (gebiedsgerichte) ruimtelijke ontwikkelingen te stimuleren, die een bijdrage leveren aan een sterke economie, een aantrekkelijk land en een leefbare en veilige samenleving. Hierbij staat het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' centraal.

De Nota Ruimte gaat over de hoofdlijnen van beleid voor Nederland. Provincies, regio's en gemeenten moeten zelf beslissen over de bestemming en inrichting van de stedelijke en landelijke gebieden. Het rijk geeft alleen de spelregels mee op grond van de hoofdlijnen van beleid en de criteria voor ruimtelijke kwaliteit.

Het beleid met betrekking tot de basiskwaliteit van steden, dorpen en bereikbaarheid kent vier pijlers:

- bundeling van verstedelijking en economische activiteiten;
- bundeling van infrastructuur en vervoersstromen;
- aansluiting van Nederland op internationale netwerken van luchtvaart en zeevaart;
- borging van milieukwaliteit en externe veiligheid.

Op het plangebied zijn met name de eerste twee pijlers van toepassing. Het planvoornemen gaat uit van de realisatie van een autowascentrale als onderdeel van de afronding van een bestaand bedrijventerrein Rode Beek in een restgebied dat ingeklemd ligt tussen dit bestaande bedrijventerrein en de te realiseren Buitenring Parkstad Limburg. Dit is een vorm van intensivering, welke bijdraagt aan een verdere bundeling van stedelijkheid, economische activiteiten en vervoersstromen. Het planvoornemen past zodoende binnen het in de Nota Ruimte geformuleerde beleid. Voor de realisatie van een autowascentrale wordt in de Nota Ruimte voorts geen specifiek beleid geformuleerd.



3.2.2 *Nota Mobiliteit*

De Nota Mobiliteit (V&W, 2004) is het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan op grond van de Planwet verkeer en vervoer. Het is een uitwerking van de Nota Ruimte en geldt dan ook voor de periode tot 2020. In de nota worden hoofdlijnen gegeven met betrekking tot het nationale verkeers- en vervoersbeleid, waarbij centraal staat dat mobiliteit noodzakelijk is om zowel op economisch als sociaal gebied ontwikkelingen door te kunnen maken.

Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Daarbij dient de kwaliteit van de leefomgeving verbeterd te worden. In Europees verband zijn hier afspraken over gemaakt.

De Nota Mobiliteit legt de nadruk op het belang van verkeersafwikkeling en distributie. Indien gemeenten regels stellen ten aanzien van tijdsvensters en voertuigeisen, zijn zij verplicht deze in regionaal overleg af te stemmen met buurgemeenten, verladers, vervoerders en detailhandel. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de fiets. Er dient een netwerk van veilige routes en parkeervoorzieningen voor fietsers verzorgd te worden.

Gezien vanuit het oogpunt van veiligheid is de gemeente in samenwerking met rijk, provincie en waterschap verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid en de sociale veiligheid. Bij verkeersveiligheid gaat het om een reductie van het aantal verkeerdoden en ziekenhuisgewonden. Bij sociale veiligheid gaat het om de integrale keten van opvang, toezicht, handhaving en vervolging.

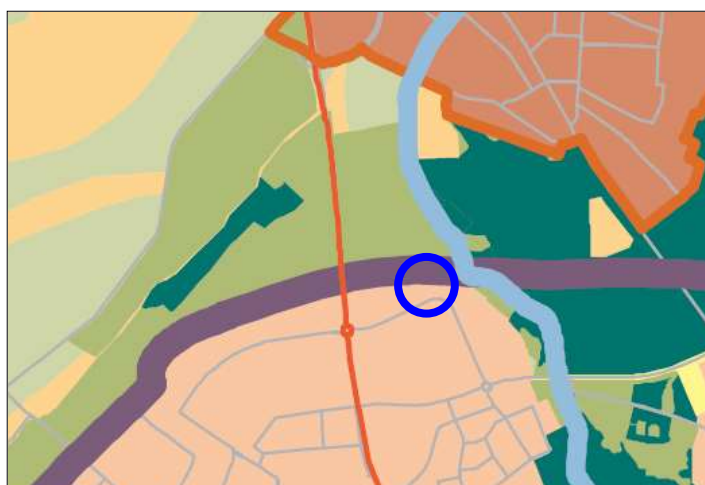
Ter ontsluiting van het binnen het plangebied te vestigen bedrijf wordt geen nieuwe infrastructuur aangelegd. Bij de aanleg van de bestaande ontsluitingsweg, de Molenvaart en de aanleg van de rotonde op de kruising is reeds rekening gehouden met het feit dat binnen het plangebied in de toekomst bedrijvigheid zou ontstaan. De hiervoor genoemde, beperkte verkeersafwikkeling is daarmee gewaarborgd.

3.3 **Provinciaal beleid**

3.3.1 *Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006*

Het POL2006 (actualisatie 2011) is een integraal plan. Het is vergelijkbaar met een streekplan, maar is tevens een provinciaal waterhuishoudingsplan, een provinciaal milieubeleidsplan en het bevat ook de hoofdlijnen van het provinciaal verkeers- en vervoersplan. Daarnaast komen er hoofdlijnen naar voren omtrent fysieke elementen van economisch beleid en fysieke elementen van beleid voor zorg, cultuur en sociale ontwikkeling. Het POL2006, inclusief aanvullingen en actualisaties, heeft de status van een structuurvisie en is hierdoor niet direct bindend. Het is echter wel de bedoeling dat het POL2006 zijn doorwerking zal krijgen in beleidsnota's, programma's, verordeningen en bestemmingsplannen.





uitsnede POL-kaart



legenda POL-kaart

Niet voor ieder gebied binnen de provincie Limburg gelden dezelfde beleidsbepalingen als het gaat om de kwaliteiten en ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied. Om die reden worden in het POL2006 tien perspectieven onderscheiden, met ieder een eigen benadering met betrekking tot de meest doeltreffende beleidsdoelen voor dat gebied. Het plangebied wordt aangemerkt als P9 Stedelijke bebouwing en ligt binnen de Grens stedelijke dynamiek aan een weg (Provincialeweg) behorende tot het regionale wegennet.

Het perspectief Stedelijke bebouwing (P9) omvat de bestaande stedelijke bebouwing binnen de Grens stedelijke dynamiek. De verstedelijkingsopgave dient zoveel mogelijk binnen dit perspectief opgelost te worden. Hierbij moet wel gelet worden op het watersysteem van het stedelijke gebied. Verder dient er met speciale aandacht gekeken te worden naar centrumgebieden en levendige gebieden met een sterke menging van functies. Dit vanwege de grote variatie in leef- en werkmilieus, maar ook vanwege de milieukwaliteit, die afgestemd dient te worden op de aard en functie van het deelgebied.

Het feit dat deelgebieden verschillen qua aard en functie en dat daardoor ook de milieukwaliteit verschilt, geeft aan hoe belangrijk het is om een gedegen bestemmingsplan op te stellen. Binnen het bestemmingsplan kunnen voorwaarden en normen gesteld worden met betrekking tot de milieukwaliteit. In verband met eventuele hinder, externe veiligheid en de volksgezondheid is het noodzakelijk dat dit duidelijk vastgelegd is.

De realisatie van een autowascentrale op deze locatie past binnen het provinciale beleidskader. Het planvoornemen vindt plaats binnen bestaand bebouwd gebied. Het planvoornemen heeft invloed op de waterhuishouding ter plaatse, als gevolg van de toename van verharding. De wijze waarop daarmee wordt omgegaan wordt nader toegelicht in hoofdstuk 5. De voorwaarden die worden gesteld ten aanzien van milieuhygiënische aspecten, komen in hoofdstuk 4 van deze toelichting aan de orde.



3.3.2 Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering (POL-aanvulling)

De POL-aanvulling Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering is in het leven geroepen om enkele belangrijke aanpassingen in het POL door te voeren met betrekking tot de verstedelijking in Limburg. Het belangrijkste speerpunt hierbij is de rol van de provincie en de mate waarin ze sturing kan geven bij ontwikkelingen in het kader van verstedelijking. Doordat de provincie met diverse maatschappelijke ontwikkelingen te maken krijgt, zoals bevolkingskrimp, wil de provincie Limburg meer regie hebben over met name plannen met betrekking tot woningvoorraadontwikkeling en ontwikkeling van werklocaties.

Daarnaast wil ze een selectieve provinciale sturing op gebiedsontwikkelingen en verstedelijkingsprocessen, een samenhang tussen nieuwbouw en uitleglocaties met revitalisering/herstructurering en meer ruimte voor clusters van bebouwing in landelijk gebied, door middel van het 'nee, tenzij' principe.

Met betrekking tot werklocaties wordt meer nadruk gelegd op herstructurering van bestaande gebieden. De provincie benadrukt dat het van provinciaal belang is te zorgen voor de tijdige ontwikkeling van voldoende werklocaties van de juiste kwaliteit. Het planvoornemen betreft een onderdeel van de afronding van een bestaand bedrijventerrein. Het gaat om een klein plangebied waarbinnen een bestaand bedrijf uit de woonomgeving van Brunssum bereid is zich te verplaatsen naar de beoogde locatie.

Onderhavige POL-aanvulling schept een kader voor de beleidsregel Limburgs kwaliteitsmenu. Dit is een instrument om noodzakelijke of wenselijke ontwikkelingen in het buitengebied, welke vaak leiden tot een verminderde omgevingskwaliteit, mogelijk te maken door tevens een stukje kwaliteitsverbetering in dat buitengebied toe te voegen. In tegenstelling tot eerder beleid geldt deze beleidsregel ook voor ontwikkelingen binnen de grenzen van stedelijke dynamiek. Voor het planvoornemen heeft dit geen directe consequenties, aangezien het plangebied als stedelijke bebouwing is aangeduid en als zodanig als bestaand bebouwd gebied is aan te merken. Door de ligging aan de rand van de grens stedelijke dynamiek zal wel extra aandacht aan de landschappelijke overgang naar het buitengebied worden geschonken in relatie tot de beoogde Buitenring.

Het plangebied is net buiten de grenzen van het Nationaal Landschap gelegen, binnen de Grens stedelijke dynamiek rondom Brunssum, zodat geen sprake is van een ingreep in het buitengebied. Het Limburgs Kwaliteitsmenu is voor het plangebied daardoor niet van toepassing, er hoeft geen tegenprestatie te worden geleverd voor de aanleg van het bedrijventerrein.



3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Intergemeentelijke Structuurvisie Regio Parkstad Limburg 'Ruimte voor park & stad'

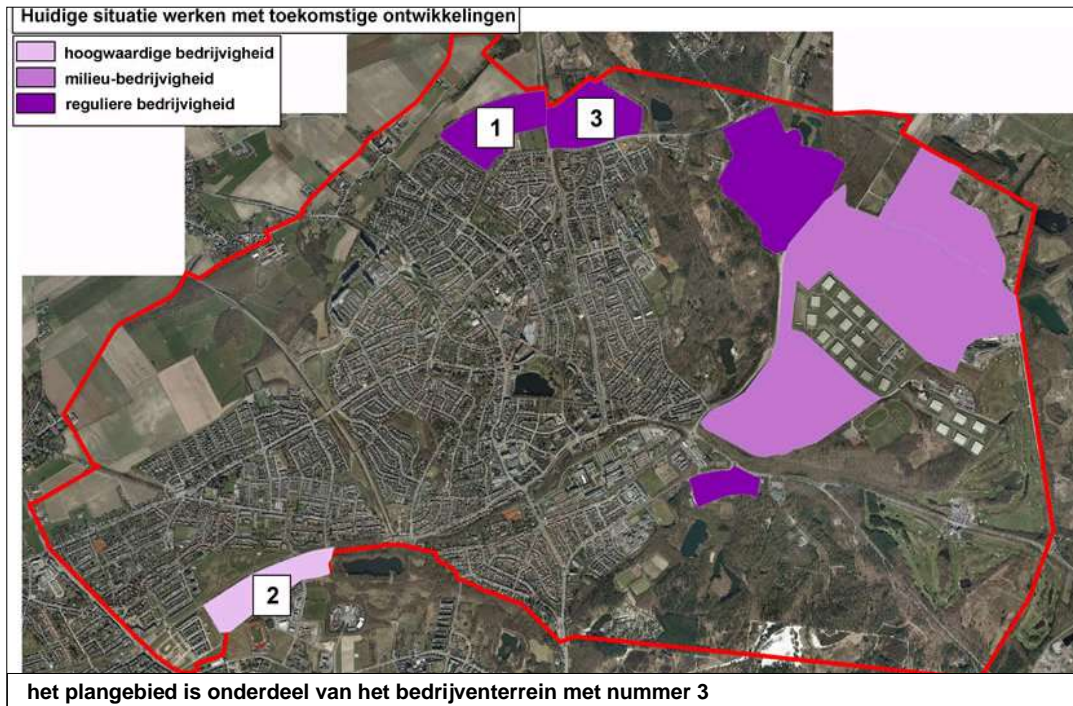
De ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor de regio Parkstad is in 2005 vastgelegd in de Structuurvisie Parkstad Limburg 2030. De Structuurvisie schetst die ambities en kansen en nodigt uit om mee te denken, mee te doen en te ontwikkelen. Want de lijnen die deze visie uitzet vormen géén strak keurslijf, maar bieden veel meer een aanzet om met alle partijen - markt, overheden en bewoners - samen te werken, ideeën te genereren en kansrijke initiatieven met veel draagvlak op te starten.

De structuurvisie kent zes pijlers die samen het fundament vormen van de inhoudelijke keuzes en zullen steeds als toetssteen gebruikt worden bij ontwikkelingen en initiatieven van de vier grote opgaven: Ruimte, Mobiliteit, Economie en Wonen.

De zes pijlers zijn:

- landschap leidt;
- één hoofdcentrum;
- energie als fundament;
- netwerk van Park en Stad;
- buitenring = Parkstadring;
- economische slagader N281.





Toetsing aan deze pijlers levert per opgave een ontwikkelingsbeeld op. Het ontwikkelingsbeeld voor ruimte is een duurzame versterking van de identiteit en vitaliteit. De ambitie bij mobiliteit is een betere bereikbaarheid via weg en spoor, zowel regionaal als internationaal. Hoofdambitie bij economie is structuurversterking met als strategie ruimtelijke concentratie en revitalisering van locaties die niet meer aan de moderne eisen voldoen. Bij wonen is lef nodig om zoveel mogelijk te realiseren via integrale gebiedsontwikkeling om daarbij plaats te bieden aan bestaande en nieuwe kansrijke bewonersgroepen en te zorgen dat inbedding en uitstraling van de woongebieden bijdragen aan het nieuwe 'Parkstad imago'.

Dit alles is vertaald naar zeven ontwikkelingszones: Noordflank, Oostflank, Zuidflank, Westflank, Gravenrode, Via Belgica en Herstructurering stedelijk gebied. Het plangebied is niet binnen één van deze ontwikkelingszones gelegen, maar grenst wel aan de Noordflank. Het planvoornemen oefent daar geen nadelige invloed op uit, maar draagt juist bij aan ruimtelijke concentratie. Onbebouwd open buitengebied wordt daardoor ontzien, gezien de ligging tussen bestaand bebouwd gebied en de beoogde Buitenring.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Brunssum

In de door de gemeenteraad op 2 november 2009 vastgestelde Structuurvisie staat hoe de gemeente tot het jaar 2025 om zal gaan met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, zoals wonen, ondernemen, wijkvoorzieningen, verkeer en recreëren. Deze visie vormt de richtlijn voor alle toekomstige bestemmingsplannen en vrijstellingsmogelijkheden.



In de Structuurvisie geeft de gemeente aan welke maatregelen zij zal gaan nemen om de negatieve effecten die gepaard gaan met vergrijzing en ontgroening zoveel mogelijk te beperken. Daarbij wordt onder andere ingezet op het versterken van 'schone' werkgelegenheid. Zonder voldoende werkgelegenheid heeft Brunssum onvoldoende toekomst. Essentieel daarbij is een goede bereikbaarheid en aansluiting op de regionale infrastructuur.

De Structuurvisie is voorts opgebouwd uit 5 thema's, waarvan het thema 'werken' van belang is voor de ontwikkelingen in het plangebied. De beleidsambities zijn met name gericht op het uitbreiden van bestaande bedrijven, aantrekken van nieuwe bedrijven en vervangende nieuwbouw (revitalisering) op bedrijventerreinen. Nieuwe hinderlijke bedrijven zullen niet worden toegelaten.

Voor de verschillende gebieden binnen Brunssum zijn in de Structuurvisie paragrafen opgenomen, met daarin het beleid dat ten aanzien van deze gebieden geldt. Ook voor het bedrijventerrein waarvan het plangebied deel uit gaat maken, is dat het geval. Hiervoor wordt gesteld dat een gemeenschappelijke uitbreiding met de gemeente Onderbanken in noordelijke richting een nagestreefde ontwikkeling is. De realisatie van een autowascentrale in het noorden van het bestaande bedrijventerrein Rode Beek sluit hier nadrukkelijk op aan en past daarmee naadloos binnen de structuurvisie van Brunssum.



4 Sectorale aspecten

4.1 Algemeen

Milieubeleid wordt steeds meer geïncorporeerd in andere beleidsvelden. Verbreding van milieubeleid naar andere beleidsterreinen is dan ook een belangrijk uitgangspunt. Ook in de ruimtelijke planvorming is structureel aandacht voor milieudoelstellingen nodig. De milieudoelstellingen worden daartoe integraal en vanaf een zo vroeg mogelijk stadium in het planvormingsproces meegewogen. Een duurzame ontwikkeling van de gemeenten is een belangrijk beleidsuitgangspunt dat zijn doorwerking heeft in meerdere beleidsterreinen.

4.2 Bodemkwaliteit

Uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening is dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming en de daarin toegestane gebruiksvormen. Dit betekent dat het aspect bodemkwaliteit voor vrijwel alle nieuwe ontwikkelingen, die met ruimtelijke plannen mogelijk worden gemaakt, onderzocht moet worden.

Het planvoornemen gaat uit van het realiseren van een autowascentrale als onderdeel van de afronding van een bestaand bedrijventerrein. Hierbij wijzigt het gebruik en de bestemmingen van de gronden, waardoor het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek noodzakelijk is. Ten behoeve van de planvorming voor het bestemmingsplan van het Brunssumse gedeelte van het nieuwe bedrijventerrein, heeft eind 2011 een verkennend bodemonderzoek plaatsgevonden (Geonius, MA-110298, versie R2, 1 september 2011). De conclusies van dit onderzoek zijn tevens van toepassing op het plangebied, dat immers onderdeel uitmaakt van het onderzoeksgebied.

Op basis van de onderzoeksresultaten blijkt dat plaatselijk bijmengingen aan baksteen, beton en kolen(gruis) in de bovengrond aanwezig zijn. In de bovengrond zijn plaatselijk lichte verontreinigingen aan enkele zware metalen, PAK, minerale olie en PCB aangetroffen. In de ondergrond zijn geen verontreinigingen van de onderzochte componenten aangetroffen. In het grondwater is een lichte verontreiniging aan barium aangetroffen.

De meeste van de verhoogde gehalten overschrijden de lokale maximale waarden uit het bodembeheerplan van de gemeente Brunssum. Formeel dient bij overschrijdingen van de lokale maximale waarde een doelmatigheidstoets te worden uitgevoerd teneinde vast te stellen of sanering van de verontreinigingen doelmatig wordt geacht. Echter, op basis van ervaringen met vergelijkbare verontreinigingssituaties, kan op voorhand worden gesteld dat sanering van de verontreinigingssituatie niet doelmatig zal worden geacht.



Indicatief getoetst aan de toekomstige functie van de locatie, zijnde 'industrie' blijkt dat de bodemkwaliteit voldoet aan deze functie. Ten aanzien van asbest in bodem wordt vermeld dat de bijmengingen aan baksteen en beton (deze worden aan puin gerelateerd, waarvan de herkomst niet bekend is) die zijn aangetroffen in de bovengrond, formeel als asbestverdacht dienen te worden beschouwd. Hiertoe is nader onderzoek verricht (rapport Geonius van 12 december 2011, opdrachtnummer MB-110298), waaruit naar voren is gekomen dat op de locatie geen asbest in de bodem aanwezig is.

4.3 Geluid

4.3.1 Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) is van toepassing in geval sprake is van een bepaalde zoning. De autowascentrale is niet zoneringsplichtig en er geldt op het bedrijventerrein geen zoning in het kader van de Wet geluidhinder. Daarmee is de Wgh in onderhavig geval niet van toepassing.

4.3.2 Geluidsoverlast voor (bedrijfs)woningen

Het planvoornemen heeft betrekking op de ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid ten noorden van een bestaand bedrijventerrein. De autowascentrale zelf is geen geluidsgoelig object ten aanzien van wegverkeers- en industrielawaai. Conform de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' valt een autowasserij in categorie 2. Ten aanzien van geluid geldt hier ten aanzien van het aspect 'geluid' een maximaal te hanteren afstand van 30 meter. Het planvoornemen voldoet ruimschoots aan deze aan te houden afstand tot geluidgevoelige objecten. Immers, de dichtst bij gelegen bedrijfswoning ligt op een afstand van circa 200 meter. Het uitvoeren van een akoestisch onderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

4.4 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 vormt het aspect luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer de basis voor de besluitvorming in het kader van de Wet ruimtelijke ordening. Op basis van deze Wet luchtkwaliteit gelden milieukwaliteitseisen voor de luchtkwaliteit. Deze kwaliteitseisen zijn middels grenswaarden vastgelegd voor de luchtverontreinigingscomponenten stikstofdioxide (NO₂), zwevende deeltjes (PM₁₀ of fijn stof), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO). De grenswaarden gelden overal in de buitenlucht. De Wet Luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen projecten die 'Niet in betekende mate' (NIBM) en 'In betekende mate' (IBM) bijdragen aan de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen.

In de regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen opgenomen die NIBM zijn. Voor projecten die de hoeveelheid fijn stof en stikstofdioxide in de lucht met maximaal 3% verhogen hoeven geen aanvullende maatregelen getroffen te worden. Het project draagt dan niet in betekende mate (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging. De (N)IBM-grens voor kantoren is door de regeling NIBM bepaald, echter voor overige bedrijven is dat niet het geval. Dit houdt in dat op een andere manier aangetoond moet worden dat het project (N)IBM is.



Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		66
Aandeel vrachtverkeer		100.0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,88
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,12
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		

Voor het planvoornemen geldt dat de luchtverontreiniging ten gevolge van het plan wordt veroorzaakt door verkeersbewegingen van en naar de autowascentrale. De oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 3.940 m². De verkeersgeneratie voor een gemiddelde weekdag is berekend met behulp van de rekentool van CROW (bron: verkeersgeneratie.nl). Bij de berekening van de verkeersgeneratie is rekening gehouden met de locatie, namelijk andere locatie dan een centrum-, voorstad- of snelweglocatie. Er is sprake van een matige stedelijkheidsgraad.

De maximale verkeersgeneratie komt daarmee op 66 voertuigbewegingen per etmaal. Met behulp van de NIBM rekentool (versie 8 juni 2011) kan nu worden bepaald of de autowascentrale NIBM bijdraagt aan luchtverontreiniging. Vruchtverkeer is er niet, aangezien hier uitsluitend personenauto's worden gewassen. De grondstoffen voor het bedrijf zullen wel aangevoerd worden met een vrachtauto. Dit betreft echter minder dan 10% van het aantal voertuigbewegingen. Echter, zelfs wanneer 100% van het aantal voertuigbewegingen zou bestaan uit vrachtverkeer, dan nog zou het plan conform de NIBM-tool, NIBM bijdragen aan de luchtverontreiniging.

4.5 Bedrijven en milieuzoneringen

Het plangebied ligt ten noorden van het bestaande bedrijventerrein Rode Beek. Dit betreft een gezoneerd bedrijventerrein op basis van milieucategorieën, waarbij gebruik is gemaakt van de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering'. De milieucategorieën van de VNG zijn gebaseerd op een scheiding van conflicterende functies door het hanteren van afstanden. Om de woningen nabij en op het bedrijventerrein enige bescherming te bieden tegen te zware milieuoverlast is het terrein onderverdeeld in een drietal zones, te weten:

- zone 1 op een afstand van 0 meter tot 100 meter van de woningen waarbinnen categorie 2 en 3.1 zijn toegestaan;
- zone 2 op een afstand van 100 meter tot 200 meter van de woningen waarbinnen categorie 2 t/m 3.2 zijn toegestaan;
- zone 3 op een afstand van meer dan 200 meter van de woningen waar categorie 2, 3 en 4.1 zijn toegestaan.



In de directe omgeving van het plangebied zijn bedrijfswoningen aanwezig zijn, gelet hierop grenst de locatie van de autowascentrale dan ook aan zone 1 van het bestaande bedrijventerrein. Het planvoornemen betreft een functie die valt onder categorie 2 van de VNG-uitgave en sluit derhalve aan op zone 1 wat betreft de toegestane categorieën (ten hoogste 3.1). Hierdoor oefent het planvoornemen geen (aanvullende) nadelige invloed uit op woningen en/of bedrijven in de omgeving. Omgekeerd geldt tevens dat de bedrijven in zone 2 en 3 van het bestaande bedrijventerrein geen nadelige invloed zullen uitoefenen op de zich te vestigen bedrijven op het nieuwe bedrijventerrein.

4.6 Overige zoneringen

De geluidzone vliegverkeer en daaraan gekoppelde 35 KE-contour van de AWACS-basis Geilenkirchen zijn gelegen over het plangebied. Binnen de 35 en 40 KE-contour mogen geen nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige objecten opgericht worden. Aangezien middels deze omgevingsvergunning geen nieuwe (bedrijfs)woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen mogelijk worden gemaakt, heeft deze zone enkel een signaalfunctie. Daarnaast ligt er een invliegfunnel van de AWACS-basis over het plangebied, waaraan een maximale hoogte van 140 meter is gekoppeld. Met een maximale bouwhoogte van 12 meter blijft de bebouwing ruim onder de maximum toegestane bouwhoogte.

4.7 Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen of omstandigheden. Daarbij gaat het om de risico's verbonden aan 'risicovolle inrichtingen', waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd, opgeslagen of gebruikt en anderzijds om het 'vervoer van gevaarlijke stoffen' via wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen.

De risiconormen voor inrichtingen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het besluit verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen rekening te houden met bepaalde eisen ten aanzien van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. In de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn voorts regels opgenomen betreffende de veiligheidsafstanden en berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

De huidige situatie met betrekking tot externe veiligheid wijzigt niet door het planvoornemen. De autowascentrale betreft geen inrichting die dient te worden opgenomen in de lijst met risicovolle bedrijven in de gemeente Brunssum en is niet van invloed op het plangebied en de omgeving daarvan.





uitsnede Risicokaart

Op het bestaande bedrijventerrein is direct ten zuiden van het plangebied aan de weg Molenvaart een broodfabriek gelegen, waar opslag van ammoniak plaatsvindt. Hieraan zijn evenwel geen risicoafstanden verbonden, waarmee dit bedrijf geen nadelige invloeden uitoefent op het plangebied. Voor het overige zijn in de directe omgeving van het plangebied geen risicovolle inrichtingen aanwezig (zie Risicokaart van het Interprovinciaal Overleg).

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt de 'Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen'. De ten westen van het plangebied gelegen N274 maakt onderdeel uit van een transportroute voor gevaarlijke stoffen. Hier is echter geen risicocontour met betrekking tot het Plaatsgebonden risico (PR) van 10^{-6} per jaar aanwezig. De overschrijdingsfactor ten aanzien van het Groepsrisico (GR) bedraagt minder dan 10% van de oriënterende waarde. Nader onderzoek is niet aan de orde.

Ten aanzien van de nog aan te leggen Buitenring is het toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen over deze weg bepaald. De uitgevoerde risicoberekeningen laten zien dat langs het gehele traject van de Buitenring geen plaatsgebonden risico 10^{-6} contour aanwezig is, ook in 2025 zal dit niet het geval zijn. De realisatie van de nieuwe weg leidt derhalve niet tot beperkingen voor nieuwe bestemmingen in het kader van externe veiligheid. De realisering van de autowascentrale is vanuit het oogpunt van externe veiligheid dan ook mogelijk.





Natura2000-gebied Brunssummerheide (geel)



EHS-gebieden in de omgeving (groen)

4.8 Kabels en leidingen

In of nabij het plangebied zijn geen kabels of leidingen gelegen die planologische bescherming behoeven. Op circa 2 kilometer ten zuiden van het plangebied loopt een buisleiding van de Gasunie voor het transport van gevaarlijke stoffen. De contour bij deze leiding en daarmee ook de leiding zelf hebben geen gevolgen voor het planvoornemen.

4.9 Flora en fauna

4.9.1 Algemeen

De soortbeschermingsregeling uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn is geïmplementeerd in de Flora- en faunawet. In verband met de uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen dient rekening te worden gehouden met soortbescherming en dan met name de aanwezigheid van beschermde soorten in het plangebied. In bestemmingsplannen en middels omgevingsvergunningen mogen geen mogelijkheden worden geboden voor ruimtelijke ontwikkelingen waarvan op voorhand redelijkerwijs kan worden ingezien dat in het kader van de Flora- en faunawet geen ontheffing zal worden verleend. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met gebiedsbescherming. Deze bescherming geschiedt op basis van de Natuurbeschermingswet 1998. Sinds 2005 zijn hierin ook alle Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijn-gebieden opgenomen als Natura 2000-gebieden.

Ten zuiden van de kern Brunssum bevindt zich op circa 2,5 kilometer afstand het Natura2000-gebied Brunssummerheide. Voor het grootste gedeelte van dit gebied geldt de Habitatrichtlijn en het gebied maakt tevens onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het plangebied ligt op ruime afstand van dit waardevolle gebied en is zelf niet gelegen in een Natura2000-gebied, de EHS of stiltegebied. Wel ligt ten oosten van het plangebied een EHS-gebied, bestaande uit een bosgebied. Gelet op het feit dat dit gebied reeds grenst aan het bestaande bedrijventerrein, mag aangenomen worden dat het planvoornemen geen nadelige invloed heeft op de ecologische kwaliteiten van dit gebied.



4.9.2 Onderzoek

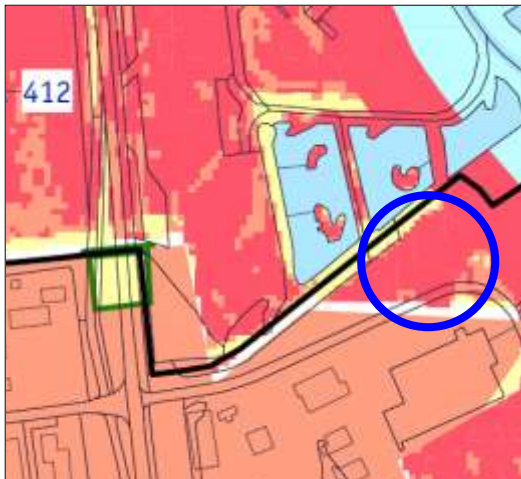
Het plangebied zelf bestaat uit agrarische gronden, afgewisseld met bomenrijen en boschages. Niet uitgesloten kan worden dat zich beschermde planten- en diersoorten bevinden binnen het plangebied. Ten behoeve van de ontwikkeling van het Brunssumse gedeelte van bedrijventerrein heeft derhalve een verkennend natuurwaardenonderzoek plaatsgevonden (Heukelom Verbeek, 7 oktober 2011, BR-201.101). De resultaten daarvan hebben tevens betrekking op het plangebied voor de autowascentrale.

Op basis van de onderzoeksresultaten kan worden gesteld, dat bij de voorgenomen ontwikkeling van het bedrijventerrein mogelijkerwijs rekening gehouden dient te worden met de aanwezigheid van (streng) beschermde fauna uit de soortgroepen zoogdieren en vogels, alsmede een externe werking ten aanzien van het Natura2000-gebied Brunssummerheide. Voor de overige planten- en diersoorten (zowel categorie 1 als niet beschermd) geldt slechts de algemene zorgplicht ex artikel 2 van de Flora- en faunawet die eveneens in dit hoofdstuk wordt toegelicht. Deze planten- en diersoorten hebben geen gevolgen voor de inhoud van het bestemmingsplan.

In het gehele onderzoeksgebied kunnen diverse vogelsoorten tot broeden komen. Aangezien alle vogels wettelijk beschermd zijn via de Flora- en faunawet het volgende:

- om te voorkomen dat eventueel nesten van broedende vogels worden verstoord en vernietigd, dienen de werkzaamheden in het onderzoeksgebied bij voorkeur buiten het broedseizoen (15 maart - 15 juli) plaats te vinden. Afhankelijk van de weersomstandigheden komen diverse vogelsoorten ook buiten het broedseizoen al of nog tot broeden;
- om zeker te zijn, dat de werkzaamheden in het onderzoeksgebied zonder problemen kunnen worden uitgevoerd, dient het onderzoeksgebied minimaal één week voor aanvang van de werkzaamheden door een ecooloog/bioloog te worden nagelopen op de aanwezigheid van broedlocaties van in het onderzoeksgebied voorkomende vogels. Deze controle dient in ieder geval bij werkzaamheden in het broedseizoen te worden uitgevoerd en wordt ten strengste aangeraden bij werkzaamheden in de periode van 15 juli tot en met eind september. Daarbuiten zijn de weersomstandigheden bepalend voor de mogelijkheid tot het aantreffen van broedgevallen;
- indien nesten worden aangetroffen, dienen in een voor de soort specifieke zone rond het nest geen werkzaamheden te worden uitgevoerd, totdat de jongen het nest verlaten hebben. De gunstige staat van instandhouding van de lokale populaties van de in het onderzoeksgebied broedende vogelsoorten komt zodoende niet in gevaar.





uitsnede archeologische verwachtingskaart



historische kaart circa 1900

De maatregelen hoeven slechts in acht te worden genomen bij de daadwerkelijke uitvoering van werkzaamheden in het onderzoeksgebied en hebben verder geen gevolgen voor de inhoud van het bestemmingsplan voor bedrijventerrein Rode Beek en deze ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de omgevingsvergunning.

Voor de ingrepen in het onderzoeksgebied die mogelijk worden gemaakt op basis van het planvoornemen geldt, dat te allen tijde de algemene zorgplicht ex artikel 2 van de Flora- en faunawet van toepassing is. Dit houdt in, dat handelingen die niet noodzakelijk zijn met betrekking tot de voorgenomen ingreep en die nadelig zijn voor de in en om het onderzoeksgebied voorkomende flora en fauna, achterwege moeten blijven. Hieronder valt onder andere beschadiging van te handhaven beplantingen en opzettelijke verstoring van de aanwezige fauna. De zorgplicht heeft geen invloed op de inhoud van het bestemmingsplan voor bedrijventerrein Rode Beek en deze ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de omgevingsvergunning.

4.10 Archeologie en cultuurhistorie

Bij de opstelling en de uitvoering van ruimtelijke plannen moet rekening gehouden worden met bekende archeologische waarden. De gemeente Brunssum heeft samen met de aangrenzende gemeenten Onderbanken, Voerendaal, Simpelveld, Landgraaf, Kerkrade, Heerlen en Nuth gezamenlijk voor de regio Parkstad Limburg een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart laten opstellen. Naast een verwachting ten aanzien van de aanwezigheid van archeologische waarden is hierbij eveneens gekeken naar de aanwezige archeologische en cultuurhistorische waarden binnen de gemeenten.

De locatie is op deze kaart overwegend aangeduid als een gebied met een hoge archeologische verwachting. Voor een klein gedeelte geldt een middelhoge verwachting. Voor ontwikkelingslocaties groter dan een 2.500 m² met een middelhoge of hoge verwachtingswaarde en locaties die op minder dan 50 meter afstand gelegen zijn van een archeologische vindplaats, dient een archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.



Het plangebied is niet gelegen op minder dan 50 meter van een archeologische vindplaats, maar in totaal wel groter dan 2.500 m². Gelet hierop wordt het uitvoeren van een archeologisch onderzoek noodzakelijk geacht. Een dergelijk onderzoek (bureauonderzoek en verkennend veldonderzoek) heeft plaatsgevonden in het kader van de ontwikkeling van het Brunssumse gedeelte van het bedrijventerrein als geheel (RAAP, BRURO, notitie 3891, juli 2011).

Uit het onderzoek is gebleken dat er geen archeologische waarden uit het plangebied bekend zijn. Wel zijn uit de omgeving diverse vindplaatsen bekend daterend uit de Prehistorie, Romeinse tijd en Middeleeuwen. Bij de laatste periode gaat het om enkele motte-/ kasteelterreinen en pottenbakkerijen.

Het plangebied kon maar gedeeltelijk worden onderzocht vanwege ophoging of afgraving. De archeologisch Interessante lagen/resten bevinden zich aan het maaiveld. Juist op een natuurlijke verhoging is aardewerk uit de Romeinse tijd of Middeleeuwen aangetroffen, hetgeen op een vindplaats wijst. De archeologische verwachting is dan ook hoog voor deze plek. Hier worden kleine nederzettingen en/of hulsplaatsen verwacht. Die kunnen in verband staan met middeleeuwse pottenbakkerijen, maar ook gebouwen waar andere ambachten of beroepen zijn uitgevoerd, kunnen hier voorkomen. De verwachting is laag voor de overige delen van het plangebied.

Om beter inzicht te krijgen in de archeologische waarde van het plangebied, wordt aanbevolen in de desbetreffende zone een nader onderzoek uit te laten voeren. Dit onderzoek dient enerzijds meer inzicht te geven in de aard, omvang, datering, diepteligging, gaafheid, conservering en waarde van de archeologische resten in het hoger gelegen, westelijke deel van het plangebied en anderzijds inzicht te geven in de aan- of afwezigheid van dumps of afvallagen van pottenbakkersovens in het aangrenzende beekdal. Dit onderzoek kan bestaan uit een waarderend proefsleuven-onderzoek. Indien het ophogingspakket in het zuidoostelijke deel van het plangebied in het kader van plangebied wordt verwijderd en daardoor niet meer kan fungeren als beschermende laag voor de archeologisch relevante lagen, kan hier alsnog archeologisch (vervolg-) onderzoek worden uitgevoerd. Dit kan worden gecombineerd met het proefsleuvenonderzoek. De genoemde beschermende laag kent een dikte van circa 3 meter. Deze laag wordt niet ten behoeve van de bouw van de autowascentrale afgegraven. De fundering van de autowascentrale zal een diepte krijgen van circa 70 cm. Daarmee wordt de beschermende laag niet doorkruist. Dit is alleen anders voor een klein deel (ter grootte van 77,5 m²) ten behoeve van een waterkelder. Deze zal een diepte van circa 4,5 meter krijgen en daardoor in de archeologisch interessante laag terechtkomen. Aangezien de oppervlakte van de waterkelder kleiner is dan 100 m², hoeft op basis van artikel 41a van de Monumentenwet 1988 (Monw) geen nader archeologisch vooronderzoek plaats te hebben. Wel verdient opmerking dat het plan is gelegen in een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde en dat, wanneer bij de ontgraving archeologische resten worden aangetroffen, deze vondst op grond van artikel 53 Monw moet worden gemeld bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. Dit betekent dat de bouwwerkzaamheden alsdan moeten worden stil gelegd.



5 Waterparagraaf

5.1 Watertoets

Het doel van de watertoets is om water een uitgesproken en inhoudelijk betere plaats te geven bij het opstellen en beoordelen van alle waterhuishoudkundig relevante plannen. De watertoets vraagt niet alleen een beschrijving van de waterhuishoudkundige situatie en de invloed die de voorgestane ruimtelijke ontwikkelingen hebben, maar ook een vroegtijdig overleg met waterbeheerders.

Het planvoornemen wordt in het kader van de Watertoets niet separaat voorgelegd aan het watertoetsloket van het Waterschap Roer en Overmaas, maar zal in het kader van het vooroverleg ten behoeve van het bestemmingsplan Rode Beek mee worden genomen.

5.2 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Een achttal wetten is samengevoegd tot één wet, de Waterwet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten.

Naast de Waterwet blijft de Waterschapswet als organieke wet voor de waterschappen bestaan. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning.

5.3 Waterhuishoudkundige situatie

Het waterschap Roer en Overmaas onderscheidt in zijn wateratlas een viertal verschillende kaarten. De ecologiekaart laat zien dat ten oosten van het plangebied een primaire watergang loopt die geclassificeerd is als categorie 3 met een algemene ecologische functie. Het betreft de Roode Beek. De bij deze beek behorende beschermingszone is niet van invloed op het plangebied.

Op de watersysteemkaart is aangegeven dat ten noorden van het plangebied een regenwaterbuffer is gelegen (Breukberg). De betreffende buffer zal als gevolg van de aanleg van de Buitenring worden uitgebreid en verplaatst in noordelijke richting. Hiervoor is door Plangroep Heggen in 2009 reeds een ruimtelijke onderbouwing opgesteld. De uitbreiding en verplaatsing is inmiddels uitgevoerd.





De waterketenkaart laat zien dat ten noordoosten van het plangebied een rioolwatertransportleiding loopt. Het bijbehorende directe ruimtebeslag van deze leiding is niet van invloed op het plangebied. Op de erosiekaart is het plangebied niet gelegen in of nabij relevante waterthema's zoals weergegeven op deze kaart. Er zijn dan ook geen consequenties voor de ontwikkeling van dit deel ten behoeve van een autowascentrale.

5.4 Invloed van het planvoornemen

Het planvoornemen gaat uit van de inrichting van een momenteel onbebouwd gebied tot een bedrijfslocatie voor een autowascentrale. Dit bedrijf wordt gerealiseerd aansluitend bij een reeds bestaand bedrijventerrein. Als gevolg hiervan zal het aandeel verhard oppervlak in het plangebied aanzienlijk toenemen, waarmee het plan invloed uitoefent op het totale waterbergende vermogen van het plangebied.



In aansluiting op het landelijke beleid (NW4, WB21) hanteert het waterschap het beleid dat bij nieuwe plannen altijd onderzocht dient te worden hoe omgegaan kan worden met het schone hemelwater. Hierbij worden de volgende afwegingsstappen doorlopen: hergebruik, infiltratie, berging, lozing op het oppervlaktewater, lozing op de riolering. Hergebruik wordt over het algemeen alleen toegepast bij grootschalige voorzieningen. Door de gemeente is aangegeven dat infiltratie ter plaatse nagenoeg niet mogelijk is. Berging in een waterbuffer behoort wel tot de mogelijkheden.

De benodigde buffercapaciteit die nodig is ten behoeve van het planvoornemen is afhankelijk van het aantal m² aan toegenomen verharding, hetgeen in onderhavig geval circa 2.500 m² bedraagt. Hiervan uitgaande is een bergingscapaciteit vereist van 88 m³ bij een T=25 neerslagsituatie. Voor een T=100 situatie bedraagt dit 113 m³.

In de benodigde bergingscapaciteit zal worden voorzien binnen het plangebied van het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Rode Beek'. Aan de noordzijde van dat plangebied worden waterbuffers ingericht, waar het overtollige hemelwater in eerste instantie wordt opgevangen. Vanuit deze buffers zal het water vervolgens geknepen worden afgevoerd naar de noordzijde van het perceel. Indien de autowascentrale daar behoefte aan heeft kan het opgeslagen water worden hergebruikt.

5.5 Riolering

Ten behoeve van de toekomstige bedrijven aan de noordzijde van het bestaande bedrijventerrein Rode Beek wordt gescheiden riolsysteem aangelegd, waarbij het vuilwater wordt afgekoppeld van het hemelwater. Dit geldt dus ook voor de autowascentrale. Het vuilwater zal worden geloosd op het bestaande riool in de weg Molenvaart en van daaruit worden afgevoerd naar de dichtstbijzijnde rioolwaterzuiveringsinstallatie.



6 Haalbaarheid

6.1 Economische en financiële haalbaarheid

Het betreft hier een private ontwikkeling waarbij het risico geheel gedragen wordt door de initiatiefnemer. Voor de gemeente Brunssum zelf zijn, buiten advieskosten, geen kosten verbonden aan de verwezenlijking van het plan c.q. de functiewijziging.

Op grond van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de economische en financiële uitvoerbaarheid van het project voldoende is gegarandeerd.

6.2 Maatschappelijke haalbaarheid

Het planvoornemen voorziet in een bestemmingwijziging ten behoeve van een autowascentrale. Het bedrijf zal aansluitend aan het bestaande bedrijventerrein Rode Beek worden gerealiseerd en maakt onderdeel uit van een grootschaligere herziening van het vigerende bestemmingsplan ter plaatse. Het plangebied bevindt zich aangrenzend aan het bestaande bedrijventerrein en draagt bij aan de verplaatsing van bedrijven uit de kern naar het bedrijventerrein. Daarbij draagt het planvoornemen bij aan de leefbaarheid van Brunssum. Er mag dan ook worden aangenomen dat het tegen het plan geen overwegende bezwaren bestaan.

Echter wordt deze ruimtelijke onderbouwing wel conform de gebruikelijke procedure gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kan een ieder reageren op het planvoornemen en zijn of haar zienswijzen indienen (zie ook hoofdstuk 7).

6.3 Conclusie

Het planvoornemen zal gezien het bovenstaande niet leiden tot overwegende planologische bezwaren. De functiewijziging betekent, na een afweging van de verschillende belangen, een aanvaardbare invulling van het plangebied in relatie tot de omgeving.



7 Procedure

7.1 Vooroverleg

Deze ruimtelijke onderbouwing is opgesteld als onderdeel van de ten behoeve van de functiewijziging noodzakelijke omgevingsvergunning. De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) bevat twee procedures voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning, te weten de reguliere en de uitgebreide procedure. In het onderhavige geval, waarbij afgeweken wordt van het vigerende bestemmingsplan, dient de uitgebreide procedure te worden gevolgd.

Op de volgende pagina is de uitgebreide procedure schematisch weergegeven. Gedurende de voorbereidende fase van deze procedure is vooroverleg mogelijk met de diverse diensten van Rijk en provincie en met het Waterschap.

7.2 Ter inzage legging

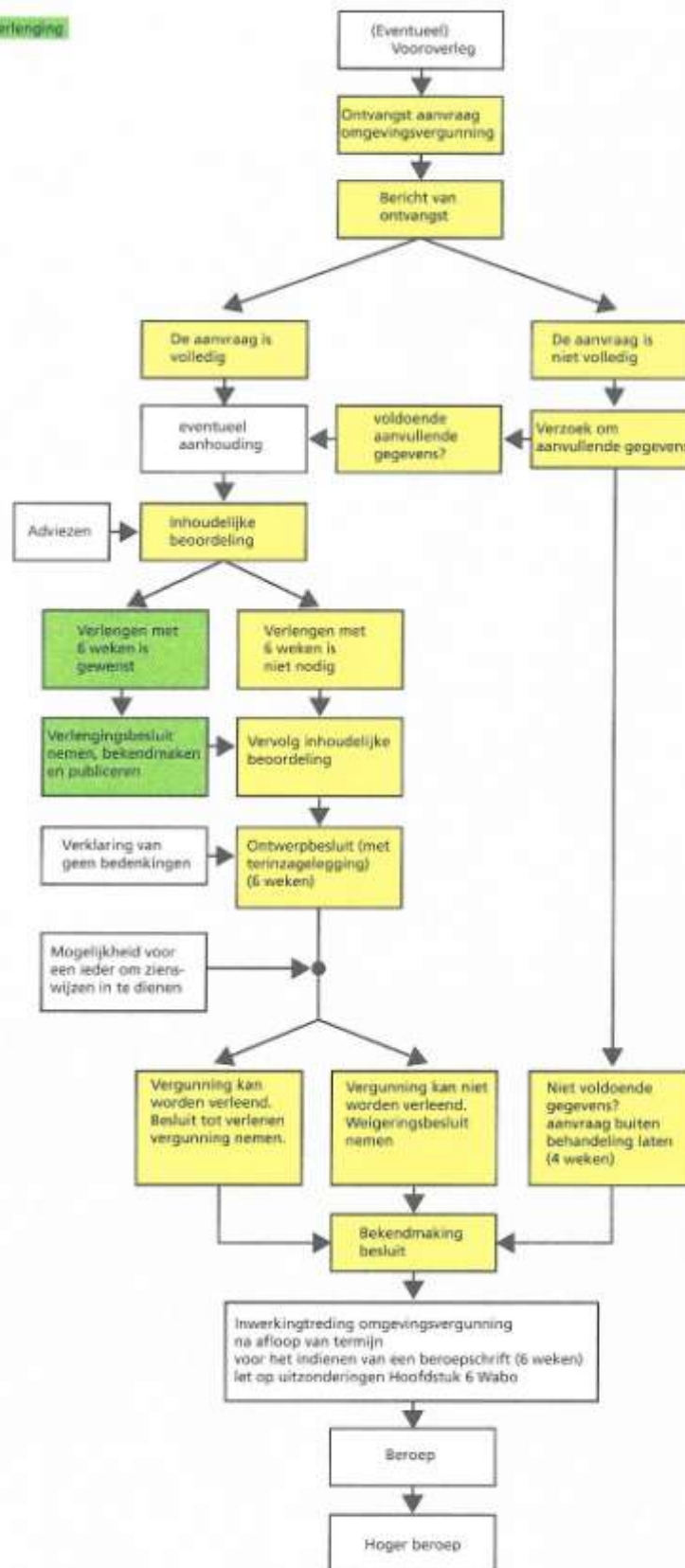
Het planvoornemen betreft de functiewijziging ten behoeve van de realisatie van een autowascentrale aan de noordzijde van het bestaande bedrijventerrein Rode Beek in de gemeente Brunssum. Aangezien het bedrijf direct aansluit op het bestaande bedrijventerrein, het plangebied zich binnen het bestaande stedelijke gebied van Brunssum bevindt en er een bestemmingsplanherziening voor dit gebied wordt voorbereidt om een grootschaligere uitbreiding van het bedrijventerrein mogelijk te maken, mag worden aangenomen dat tegen het plan geen overwegende bezwaren bestaan.

De omgevingsvergunning wordt, inclusief deze ruimtelijke onderbouwing, conform de uitgebreide procedure (zie schema volgende pagina) gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kan een ieder reageren op het planvoornemen en zijn of haar zienswijzen indienen.

Het planvoornemen zal gezien het bovenstaande niet leiden tot overwegende planologische bezwaren. De functiewijziging betekent, na een afweging van de verschillende belangen, een aanvaardbare invulling van het plangebied, passend in de (toekomstige) ruimtelijke en functionele structuur.



26 weken + 6 weken verlenging



uitgebreide procedure omgevingsvergunning



