

BESTEMMINGSPLAN STATIONSSTRAAT E.O.

GEMEENTE WEERT

TOELICHTING

- concept voorontwerp
- voorontwerp
- ontwerp
- vastgesteld door de gemeenteraad van Weert
d.d.
- goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg
d.d.

5 december 2006

110501/ZF6/454/201141

Inhoud

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Inleiding | 5 |
| 1.1 | Inleiding | 5 |
| 1.2 | Ligging en begrenzing van het plangebied | 5 |
| 1.3 | Planmotivering | 6 |
| 1.4 | Planopzet | 6 |
| 1.5 | Leeswijzer | 7 |
| 2 | Beleidskader | 9 |
| 2.1 | Rijksbeleid | 9 |
| 2.1.1 | Nota Ruimte | 9 |
| 2.1.2 | Milieubeleid | 10 |
| 2.1.3 | Waterbeleid | 10 |
| 2.2 | Provinciaal Beleid | 11 |
| 2.2.1 | Provinciaal Omgevingsplan Limburg | 11 |
| 2.2.2 | Ontwerp POL 2006 | 13 |
| 2.2.3 | Provinciale Woonvisie | 14 |
| 2.3 | Regionaal beleid | 14 |
| 2.3.1 | Regionale Woonvisie Weerterkwartier 2006-2010 | 14 |
| 2.3.2 | Convenant Duurzaam Bouwen Gewest Midden-Limburg | 15 |
| 2.4 | Gemeentelijk beleid | 16 |
| 2.4.1 | Structuurplan 1998 | 16 |
| 2.4.2 | Verkeersbeleid | 16 |
| 2.4.3 | Waterbeleid | 17 |
| 2.4.4 | Vigerende bestemmingsplan | 17 |
| 3 | Analyse | 19 |
| 3.1 | Analyse plangebied | 19 |
| 3.2 | Milieu | 19 |
| 3.2.1 | Geluid | 19 |
| 3.2.2 | Bodem | 20 |
| 3.2.3 | Luchtkwaliteit | 24 |
| 3.2.4 | Watertoets | 26 |
| 3.2.5 | Ecologie | 27 |
| 3.2.6 | Archeologie | 28 |
| 3.2.7 | Externe veiligheid | 30 |
| 3.2.8 | Kabels en leidingen | 34 |
| 4 | Planopzet | 35 |
| 4.1 | Planbeschrijving | 35 |
| 4.1.1 | Visie | 35 |
| 4.1.2 | Stedenbouwkundige invulling | 35 |
| 4.1.3 | Verkeer en parkeren | 37 |
| 4.2 | Juridische regeling | 39 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 4.2.1 | Algemeen | 39 |
| 4.2.2 | Juridische regeling | 39 |
| 5 | Uitvoerbaarheid | 41 |
| 5.1 | Economische uitvoerbaarheid | 41 |
| 5.2 | Maatschappelijke uitvoerbaarheid | 41 |
| 5.2.1 | Overleg ex artikel 10 Bro en advies PCGP | 41 |
| 5.2.2 | Inspraak | 42 |
| Bijlage 1 | Vaststelling hogere waarden | 45 |
| Bijlage 2 | Wateradvies d.d. 22 augustus 2005 | 46 |
| Bijlage 3 | PCGP-advies | 48 |

Separate bijlagen:

- Akoestisch onderzoek, opgesteld door ARCADIS, d.d. 10 maart 2006 met kenmerk 140323/BM6/065/000451.
- Bodemonderzoek, opgesteld door ARCADIS, bestaande uit:
 - bodemonderzoek diverse deellocaties Stationsstraat e.o. te Weert d.d. 16 november 2005 met kenmerk 110501/ZF5/4W1/201141/002.
 - aanvullend bodemonderzoek Stationsstraat e.o. te Weert d.d. 3 februari 2006 met kenmerk 110501/ZF6/0D0/201141/005.
 - verkennend Bodemonderzoek Stationsstraat / Boermansstraat te Weert, d.d. 8 april 2003 met kenmerk 068WRT/03/R1.
 - verkennend bodemonderzoek Stationsstraat e.o. fase 1: vooronderzoek, tussenrapportage d.d. 31 mei 2005 met kenmerk 110501/ZC5/Z51/201141.
- Plan van Aanpak Stationsstraat e.o. Weert, opgesteld door Oranjewoud, december 2006, documentnr. 166663.
- Stationsomgeving Weert Luchtkwaliteitsonderzoek, opgesteld door ARCADIS, d.d. 16 maart 2006.
- Bodemkundig/hydrologisch onderzoek "Bodem en water Stationsstraat Weert", opgesteld door ARCADIS, d.d. 11 juli 2005 met kenmerk 110501/ZF5/2V3/201141.
- Archeologisch onderzoek "Weert (L) – Stationsstraat e.o.", opgesteld door BILAN, d.d. 20 april 2005 met kenmerk 1572-3194-2005/concept.
- briefrapportage "Weert (L) – Stationsstraat e.o., Aanvullend archeologisch booronderzoek (juni 2006).
- Analyse externe veiligheid locatie Stationsstraat e.o., 2 november 2006, kenmerk 110501/ZF6/446/201141.
- Inspraaknotitie voorontwerp bestemmingsplan Stationstraat e.o., 23 juni 2006, kenmerk 110501/ZF6/282/201141.

HOOFDSTUK 1 Inleiding

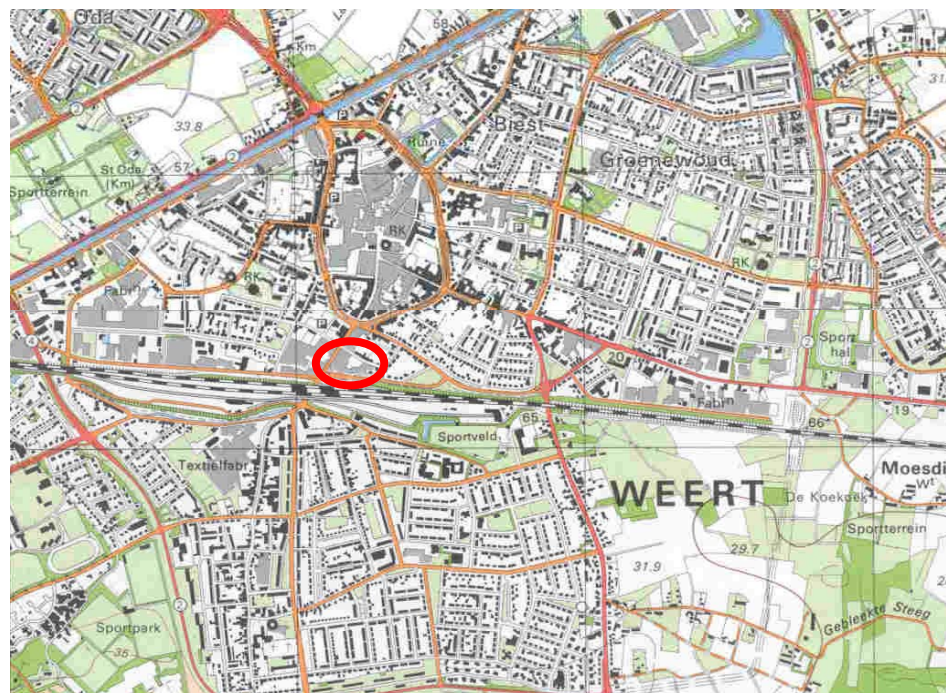
1.1 INLEIDING

Bouwfonds Ontwikkeling BV heeft in december 2004 met de Gemeente Weert een overeenkomst gesloten om te komen tot de herontwikkeling van de Stationsstraat e.o. te Weert. Teneinde de haalbaarheid van de plantontwikkeling te onderzoeken zijn tot aan november 2002 verscheidene studies uitgevoerd, waaronder een eerste inventarisatie van de uitgangspunten voor de herontwikkeling en een stedenbouwkundige en financiële haalbaarheidsanalyse. Op basis van deze inzet is het voorliggend bestemmingsplan opgesteld, conform de eisen zoals geformuleerd in het Programma van Eisen (PvE) van januari 2003 met het erratum van juni 2004.

1.2 LIGGING EN BEGRENZING VAN HET PLANGEBIED

Het bestemmingsplangebied "Stationsstraat" is gelegen in de kern Weert en wordt begrensd door het Stationsplein en de St. Maartenslaan aan de zuidzijde, de Stationsstraat aan de westzijde en de Boermansstraat aan de noordzijde. Aan de oostzijde wordt het plangebied begrensd door bestaande bebouwing (aan de Drehmansstraat). Op onderstaand overzichtskaartje is de begrenzing van het plangebied globaal en in groter verband aangegeven. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de bestemmingskaart behorende bij dit bestemmingsplan.

OVERZICHTSKAARTJE
PLANGEBIED



1.3 **PLANMOTIVERING**

Het gebied aan de zuidkant van het centrum, omsloten door de Stationsstraat - St. Maartenslaan en Boermansstraat, voldoet niet meer aan de ruimtelijke verwachtingen van de Gemeente Weert wat betreft de gewenste leefbaarheid van haar centrum. Het gebied is onaantrekkelijk door de panden die sterk zijn verouderd in functionaliteit en verschijningsvorm. Daarnaast is sprake van leegstand van winkels en woningen en voldoet de infrastructuur niet meer aan de eisen van deze tijd.

Binnen de gemeentelijke visie moet het stationsgebied worden herontwikkeld teneinde dit stadsdeel opnieuw bij het centrum te betrekken. Hierbij wordt opgemerkt dat dit gebied de aanloop naar het centrum betreft en daardoor programmatisch gezien geen concurrentie mag zijn van het centrum. De herontwikkeling dient zodanig vormgegeven te worden dat een kwalitatief hoogwaardige entree aan de zuidzijde van het centrum kan worden gerealiseerd.

Het past binnen de visie van de Gemeente Weert om de vraag naar wonen en winkelen te beantwoorden door middel van de ontwikkeling van inbreidingslocaties. In het kader van deze stedelijke vernieuwing wordt gestreefd naar intensief ruimtegebruik van de beschikbare gronden door het mengen en eventueel stapelen van functies. In een dergelijke nieuwe ontwikkeling wordt ook rekening gehouden met de groeiende parkeerbehoefte en de toename van de verkeersbewegingen.

In het voorliggende bestemmingsplan wordt het plangebied, de Stationsstraat e.o., juridisch geregeld.

1.4 **PLANOPZET**

Voor dit bestemmingsplan is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de methodiek van regelen die is toegepast in de Weertse standaard, "Bestemmingsplan (woon)gebieden rond het centrum". Deze standaard is door de gemeente opgesteld om eenduidiger bestemmingsplannen te verkrijgen. In het gebruik van het plan door burgers en gemeente, bieden de in de standaard opgenomen bestemmingen waar nodig een zekere mate van flexibiliteit, maar blijven ze binnen duidelijke kaders, waardoor de aan het plan te verbinden rechtszekerheid niet in het geding komt.

Deze kaders worden in artikel 12 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (hierna te noemen Bro 1985) gegeven door op te sommen wat een bestemmingsplan tenminste moet omvatten:

- Plankaart: Op de plankaart zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de voorschriften opgenomen juridische regeling.
- Voorschriften: Hierin is het gebruik van de binnen het plangebied aangegeven gronden en bouwwerken juridisch geregeld. Per bestemming zijn doelen of doeleinden aangegeven.

Toelichting: In de toelichting worden de aan het plan ten grondslag liggende gedachten en de uitkomsten van het in artikel 9 Bro 1985 genoemde onderzoek (bestaande toestand en mogelijke en gewenste ontwikkeling) opgenomen. Daarnaast dient een rapportering in het kader van de te volgen inspraakprocedure conform de gemeentelijke inspraakverordening en de uitkomsten van het in artikel 10 Bro 1985 bedoelde overleg, deel uit te maken van de toelichting.

1.5

LEESWIJZER

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

Hoofdstuk 2 beschrijft het rijks, provinciale, regionale en gemeentelijke beleidskader dat door de te onderscheiden overheden ten aanzien van de ontwikkeling van het plangebied is gepubliceerd. Dit geeft een impressie van het planologisch kader van onderhavig bestemmingsplan. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de uitgangspunten van het plangebied besproken. Hierbij gaat het o.a. om de milieutechnische en civieltechnische randvoorwaarden in het plangebied. In hoofdstuk 4 wordt het plan voor de Stationsstraat verder toegelicht.

Deze toelichting vormt samen met de juridische regeling uiteindelijk de basis voor de planvorming, die ook in hoofdstuk 4 aan bod komt. In hoofdstuk 5 wordt aangegeven of het plan economisch en maatschappelijk uitvoerbaar is (inspraak en het overleg ex artikel 10 Bro 1985).

HOOFDSTUK **2** Beleidskader

2.1 RIJKSBELEID

2.1.1 NOTA RUIMTE

Op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte in werking getreden. Hiermee is nu de weg vrij voor de uitvoering van het nieuwe nationaal ruimtelijk beleid. De Nota Ruimte is een nota, waarin de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland zijn vastgelegd. Daarbij gaat het om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020 met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol zal spelen.

De nota heeft vier algemene doelen: versterken van de economie (oplossen van ruimtelijke knelpunten), krachtige steden en een vitaal platteland (bevordering leefbaarheid en economische vitaliteit in stad en land), waarborging van waardevolle groengebieden (behouden en versterken natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden) en veiligheid (voorkoming van rampen).

In de nota staat 'ruimte voor ontwikkeling' centraal en gaat het kabinet uit van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Deze nota ondersteunt gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling waarin alle betrokkenen participeren. Het accent verschuift van 'toelatingsplanologie' naar 'ontwikkelingsplanologie'. 'Ruimte voor ontwikkeling' betekent ook dat het rijk voor ruimtelijke waarden van nationaal belang waarborgen creëert om die te kunnen behouden en ontwikkelen. Deze vier doelen worden in onderlinge samenhang nagestreefd en zijn een uitdrukking van de voornaamste ruimtelijke beleidsopgaven die het kabinet ziet voor de kortere en langere termijn.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevrage functies. Het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat, maakt het nodig dit op een efficiënte en duurzame wijze te doen en niet alleen in kwantitatieve, maar ook in kwalitatieve zin vorm te geven. Daarbij is het belangrijk dat iedere overheidslaag in staat wordt gesteld de eigen verantwoordelijkheid waar te maken.

Voor heel Nederland wordt een beperkt aantal generieke regels gehanteerd onder de noemer 'basiskwaliteit': dat zorgt voor een heldere ondergrens op het gebied van bijvoorbeeld veiligheid, milieu, verstedelijking, groen en water. Het is de verantwoordelijkheid van provincies en (samenwerkende) gemeenten om dit generieke ruimtelijke beleid integraal en concreet gestalte te geven en integraal op elkaar af te stemmen zowel bij planvorming als uitvoering en daarmee te zorgen voor basiskwaliteit. Uitzondering hierop vormen vastgelegde rijksverantwoordelijkheden, zoals die voor de hoofdinfrastructuur.

Een aantal ruimtelijke structuren en netwerken dat in belangrijke mate ruimtelijk structurerend is voor Nederland als geheel, vormt samen de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Opgebouwd vanuit deze twee invalshoeken, bevat deze nota de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land.

2.1.2

MILIEUBELEID

Met het Nationaal Milieubeleidsplan 4 uit juni 2001 wordt een nieuwe beleidscyclus gestart, met een over meerdere decennia vol te houden pad van transitie naar duurzaamheid.

De verschillende transities zijn ondergebracht in drie clusters:

- transitie naar duurzame energiehuishouding;
- transitie naar een duurzaam gebruik van biodiversiteit en hulpbronnen;
- transitie naar duurzame landbouw.

Dit 4e NMP beoogt het permanente proces van verbetering te versterken door integrale oplossingen te ontwikkelen voor hier en nu, voor elders en later.

De kwaliteit van de leefomgeving wordt bepaald door het aanbod van woningen, werkgelegenheid, winkels en andere voorzieningen in de omgeving of door de aanwezigheid van groen, natuur, ruimte en afwisseling van karakteristieke gebieden. Ook blijkt de waardering van het stedelijk gebied steeds meer gekoppeld te worden aan de waardering van het landelijk gebied en omgekeerd. Het milieubeleid draagt echter ook bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Milieu en ruimtelijke ordening raken steeds meer verweven. Milieubeleid en ruimtelijk beleid moeten elkaar dan ook versterken.

Om de bijdrage van het milieubeleid aan de kwaliteit van de leefomgeving te versterken worden drie veranderingen aangebracht:

- de samenhang tussen milieu- en ruimtelijk beleid;
- de samenhang tussen het beleid van verschillende overheden wordt versterkt;
- de verantwoordelijk van medeoverheden voor de plaatselijke leefomgeving wordt vergroot.

Het uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheid voor het definiëren en realiseren van milieukwaliteit en de uitvoering van het beleid op het meest passende bestuursniveau komt te liggen.

2.1.3

WATERBELEID

Vierde nota Waterhuishouding

In de eind 1998 uitgebrachte Vierde Nota Waterhuishouding (NW 4) staat de verbreding en verdieping maar ook de versterking van de uitvoering van integraal en duurzaam waterbeheer centraal. Voor dit bestemmingsplan betekent de vertaling van het aangescherpte landelijk beleid op hoofdlijnen dat binnen bestaand en nieuw te ontwikkelen gebied “slimmer en creatiever” met schoon hemelwater moet worden omgegaan waarbij in de juiste volgorde het principe van “vasthouden, bergen en afvoeren” van hemelwater gehanteerd moet worden.

Vertaald naar normen, waarbij tevens met de laatste richtlijnen van het Zuiveringschap Limburg rekening wordt gehouden, betekent dit dat nog slechts 20% van het “schoon” afvoerend oppervlak bij nieuwe plannen en 80% van de bestaande afvoerende verharding op het gemeentelijk rioolstelsel zal worden aangesloten. Voor het overtollige hemelwater van respectievelijk de resterende 80% en 20% is het eerder genoemde principe van “vasthouden, bergen en afvoeren” van toepassing, waarbij tevens onderzocht zal worden of hergebruik van schoon hemelwater tot de mogelijkheden behoort.

Vanuit waterkwaliteit gezien zal met de trits “voorkomen, scheiden en zuiveren” rekening worden gehouden. Dit betekent dat bij het afkoppelen van schoon hemelwater de voorkeursvolgorde hergebruik van water, infiltratie, lozen op het oppervlaktewater en als laatste lozen op de riolering zal worden toegepast.

Indien infiltratie wordt toegepast zal middels bronmaatregelen en zonodig middels effectgerichte maatregelen worden voorkomen dat het afgekoppelde water een diffuse bron van verontreiniging wordt.

2.2 **PROVINCIAAL BELEID**

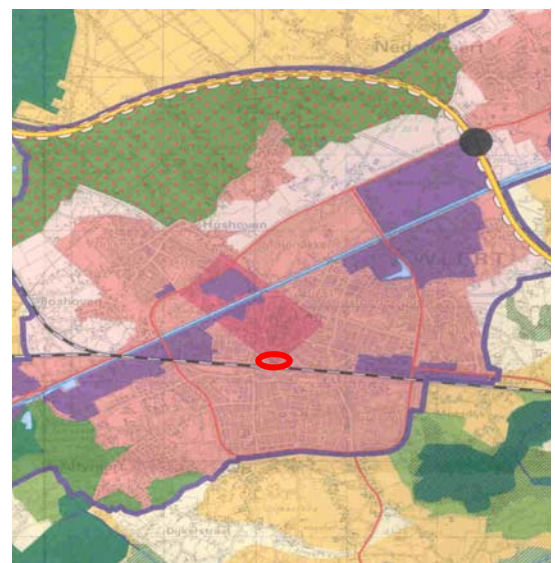
2.2.1 **PROVINCIAAL OMGEVINGSPLAN LIMBURG**

Algemeen

Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL), met als ondertitel ‘Liefde voor Limburg’, is een integraal plan, vastgesteld door Provinciale Staten op 29 juni 2001. Het POL vervangt verschillende bestaande plannen voor de fysieke omgeving op de beleidsterreinen milieu, water, ruimte, mobiliteit, cultuur, welzijn en economie, waaronder het streekplan. Het omgevingsplan is door de Provincie Limburg opgesteld in samenspraak met externe partners als gemeenten, waterschappen, werkgevers- en werknemersorganisaties. Het is hét beleidskader voor de toekomstige ontwikkeling van Limburg.

Kaart Midden

Het plangebied waarop voorliggend plan van toepassing is, is op kaart ‘Midden’ van het POL gelegen binnen de grens ‘stedelijke dynamiek’ van de stadsregio Weert-Nederweert. Het betreft hier gebieden voor de opvang van de stedelijke dynamiek van Limburg. Binnen deze gebieden is sprake van een continu proces van verandering en vernieuwing, intensief ruimtegebruik en een breed scala aan ontmoetingsplekken gericht op uitwisseling van onder meer informatie, diensten en goederen. Per stadsregio vormt de grens stedelijke dynamiek de uiterste grens waarbinnen in de toekomst plaats is voor de bij het profiel passende functies, milieus en leefstijlen. Tevens wordt het gebied (grotendeels) aangeduid als ‘stedelijk centrumgebied’. Stedelijke centrumgebieden vallen onder perspectief 10.



Er zijn in het POL 10 perspectieven opgenomen, die gezien kunnen worden als hoofdlijnen van beleid. In gebieden die onder perspectief 10 vallen staat de van oudsher belangrijke plein- en marktfunctie van de stedelijke centra onder druk. De kwaliteit van de stedelijke milieus wordt afgemeten aan de intensiteit van het ruimtegebruik, het veelsoortig karakter van ontmoetingen (gericht op kennis, informatie, diensten en goederen), de inrichting van het publieke domein, de diversiteit van functies, de economische dynamiek en de culturele activiteit. De diversiteit van de functies neemt af; vooral wonen en bedrijvigheid verdwijnen steeds meer. De kwaliteit van het publieke domein vraagt voortdurend om compromissen, de concurrentie van economische kerngebieden buiten de centra noopt tot nauwkeurige afwegingen en ook de sociale en fysieke veiligheid roept om de nodige aandacht.

De gemeenten zijn de eerst aangewezen bestuurslaag om de algemene verantwoordelijkheid voor behoud en ontwikkeling van vitale en dynamische stedelijke centra in te vullen. De rol van de provincie is stimulerend en ondersteunend. Via het provinciale Grote-Steden-Beleid en het ISV-beleid (Integrale Stedelijke Vernieuwing) wil de provincie aan die stimulerende rol vorm en inhoud geven. Via de bewaking en handhaving van het concentratiebeleid, het weren van ondoelmatige uitplaatsing van functies en de bewaking van de stedelijke profielen zal de provincie daaraan in ondersteunende zin bijdragen.

In het provinciale GSB-beleid worden de volgende accenten gelegd: het sociaal-culturele leven, de bereikbaarheid en de publieksvoorzieningen. Het GSB- en ISV-beleid wordt ingezet om ervoor te zorgen dat de stedelijke centra hun culturele, innovatieve, verblijf- en woonfunctie behouden en ontwikkelen. De provincie let erop dat er op (eu)regionale schaal geen concurrerende functies komen die de hiervoor genoemde functies van de stedelijke centra in gevaar brengen.

Beleidsregio's

Het kwaliteitsprofiel 'stedelijke dynamiek' is in het POL regiospecifiek naar een meer concreet niveau vertaald in de vorm van beleidsregio's. Het plangebied is gesitueerd in de beleidsregio 'Stadsregio Weert-Nederweert'.

Deze stadsregio omvat het stedelijke gebied van Weert en Nederweert en vormt het centrum van een overwegend agrarische regio die zich deels over de provincie en landsgrenzen uitstrekt. Weert is van oudsher een werkstad, georiënteerd op landbouw en industrie. De zakelijke dienstverlening groeit het sterkst, maar de industrie blijft de grootste werkgever.

De positie van het stedelijke gebied heeft met name te maken met de aanwezige voorzieningen op het gebied van cultuur, onderwijs, winkelen en uitgaan. Het stadshart van Weert functioneert als centrum voor het westelijk deel van Midden-Limburg en het aangrenzende deel van Noord-Brabant en België.

Om de positie van de stadsregio te versterken is het noodzakelijk te voldoen aan de regionale taakstelling voor wonen en werken. Uitgangspunt is hierbij het principe van de compacte stad. Daarnaast is het belangrijk om de identiteit van Weert als stad in het groen te behouden en te versterken. Dat vraagt – ook bij de inpassing van nieuwe ontwikkelingen – om bescherming van waardevolle ecologische, landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische elementen.

Kaart Blauwe waarden

Naast kaart "Midden" is de kaart "Blauwe waarden" van belang. Uit deze kaart blijkt dat het projectgebied deel uitmaakt van een infiltratiegebied. In de toelichting van het POL wordt aangegeven dat het bij infiltratiegebieden de veelal hoger gelegen gebieden betreft waar het neerslagoverschot in de grond wegzakt en daarmee de grondwatervoorraad aanvult. Beperking van de infiltratiecapaciteit, zowel kwalitatief als kwantitatief, moet worden voorkomen. In deze gebieden streeft de provincie naar het, onder kwalitatieve voorwaarden, optimaal benutten van de infiltratiecapaciteit (80% afkoppeling van regenwater in nieuwbouwprojecten). Bij duurzaam waterbeheer in de bebouwde omgeving zijn drie thema's van belang: verhard oppervlak loskoppelen van het riool; duurzame en watervriendelijke inrichting van bebouwde gebieden; (her)gebruik van regen- en afvalwater.

Kaart Kristallen waarden

Ook de kaart "Kristallen waarden" is van belang. Uit deze kaart blijkt dat het projectgebied gelegen is in de Roerdalslenk. De gehele Roerdalslenk is een boringsvrije zone. Boringen dieper dan dertig meter beneden maaiveld zijn ter bescherming van de strategische grondwatervoorraad in principe verboden.

2.2.2**ONTWERP POL 2006**

Op 7 februari 2006 hebben Gedeputeerde Staten het nieuwe Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL 2006) in ontwerp vastgesteld. Het POL 2006 zal na vaststelling door Provinciale Staten van Limburg in de plaats treden van het POL dat op 29 juni 2001 is vastgesteld. Net als de eerste POL is POL 2006 een integraal plan dat bestaande, verschillende plannen voor de fysieke omgeving op de beleidsterreinen milieu, water, ruimte, mobiliteit, cultuur, welzijn en economie integreert. Het bevat de provinciale visie op de ontwikkeling van de kwaliteitsregio Limburg en beschrijft voor onderwerpen waar de Provincie een rol heeft de ambities, de context (ontwikkelingen, Europees en nationaal beleid en regelgeving) en de hoofdlijnen van de aanpak. POL 2006 is het beleidskader voor de toekomstige ontwikkeling van Limburg tot een kwaliteitsregio.

De kwaliteitsregio Limburg wordt gedefinieerd als een regio waar het goed en gezond leven, wonen, leren, werken en recreëren is. Een regio die zich bewust is van de unieke kwaliteit van de leefomgeving en de eigen identiteit. En een regio die stevig is ingebed in internationaal verband. Ten behoeve van de kwaliteitsregio Limburg wordt ingezet op duurzame ontwikkeling. Dat is een ontwikkeling die tegemoetkomt aan de behoeften van de huidige generatie zonder de mogelijkheden van toekomstige generaties in gevaar te brengen om ook in hún behoeften te voorzien.

In het nieuwe POL 2006 wordt de kern van Weert, waarbinnen onderhavig plangebied gelegen is, aangeduid als Perspectief P9, Stedelijke bebouwing. De stedelijke bebouwing omvat de aanwezige of als zodanig reeds bestemde woon- en winkel- en voorzieningengebieden, bedrijventerreinen en bijbehorende wegen. De verstedelijkingsopgave wordt voor zover mogelijk hier ingevuld. Binnen de bestaande bebouwing verdienen de stedelijke centrumgebieden bijzondere aandacht, levendige gebieden met een sterke menging van functies. Behoud en versterking van de vitaliteit van binnensteden is uitgangspunt. Bijzonder belang wordt gehecht aan de aanwezigheid in centrumgebieden van woonfuncties en stedelijke voorzieningen.

Gelet op bovenstaande treden er met de komst van het nieuwe POL ten opzichte van het huidige POL-beleid geen wezenlijke verandering op ten aanzien van onderhavig plangebied.

2.2.3

PROVINCIALE WOONVISIE

Provinciale Woonvisie

Aanleiding en proces

De afgelopen jaren is vooral gewerkt aan de hand van zogeheten Regionale Volkshuisvestings Plannen (RVP's). De RVP's lopen door tot 1 januari 2006 en zijn bepalend voor de beschikbaarstelling van planologische ruimte voor nieuwe woningen. Juridisch gezien is er dus op zijn minst een nieuw kader nodig voor de periode vanaf dat moment. Daarnaast moet worden geconstateerd dat de Limburgse bevolking vergrijsd. Vanuit het beleidsveld wonen gaat het er dan vooral om dat een passend antwoord wordt gegeven op de veranderende vraag naar woningen. Eind december 2004 heeft de provincie een ontwerpwoonvisie gepubliceerd. Dat ontwerp was een voorzet voor de te stellen doelen én de wijze waarop aan die doelen met anderen gewerkt kan worden. Door discussies met regio's, gemeenten, corporaties, bewoners, bouwers en zorginstellingen is de Provinciale Woonvisie verrijkt en verdiept. Vervolgens zijn de regio's samen met lokale partijen gaan werken aan de opstelling van regionale agenda's. Die agenda's én de formele reacties op de ontwerp-woonvisie zijn medebepalend geweest voor de definitieve Provinciale Woonvisie die nu voorligt. Met deze drie documenten (woonvisie, regionale agenda's en provinciaal antwoord hierop) worden lijnen uitgezet voor de te stellen doelen en voor de gezamenlijke aanpak in de komende periode. De Provinciale Woonvisie en die regionale visies zullen samen weer de basis vormen voor tweezijdige afspraken: wat doen partijen om de overeengekomen doelen ook daadwerkelijk te realiseren?

Beleid Provinciale Woonvisie

In de Provinciale Woonvisie wordt een aantal trends geconstateerd met betrekking tot de toekomstige woningmarktontwikkelingen. Voor heel Limburg geldt dat de bevolking ouder wordt. Dat vraagt op het vlak van wonen, welzijn en zorg grote inspanningen. Aan de hand van een aantal keuzen is het te volgen beleid bepaald.

2.3

REGIONAAL BELEID

2.3.1

REGIONALE WOONVISIE WEERTERKWARTIER 2006-2010

Het eerste Regionale Volkshuisvestingsplan Weerterkwartier (RVP-1) is destijds vastgesteld voor de periode 2002-2005 en is derhalve in 2005 afgelopen. Een belangrijk sturingsinstrument van de provincie vormden destijds de richtcijfers voor de woningbouw en de mogelijkheid om in bepaalde situaties richtcijfervrij te bouwen.

De vraag op het gebied van wonen is aan continue verandering onderhevig. De wijzigingen in de bevolkingssamenstelling, niet alleen qua leeftijd maar ook qua huishoudengrootte, vormen een belangrijk gegeven waarmee rekening dient te worden gehouden. Naast de kwantiteit worden aan de kwaliteit van het wonen en de woonomgeving steeds zwaardere eisen gesteld. Dit tezamen met de verandering in inzichten heeft er mede toe geleid dat de Provincie Limburg in haar Provinciale Woonvisie de gemeenten meer beleidsvrijheid biedt door niet meer strikt op richtcijfers te sturen. De regio's hebben nu de mogelijkheid, weliswaar binnen bepaalde bandbreedten, naar eigen inzicht woningbouwprogramma's te realiseren.

De Gemeente Weert heeft samen met de gemeenten Nederweert en Hunsel de Regionale Woonvisie Weerterkwartier 2006-2010 vastgesteld (vaststellingsdatum: 28 juni 2006). Deze nota is tot stand gekomen in nauw overleg met diverse bij het wonen betrokken partijen, zoals corporaties, projectontwikkelaars, makelaars en woonconsumentenorganisaties. In de regionale Woonvisie wordt een lange termijn visie voorgesteld voor het behoud en de ontwikkeling van het Weerterkwartier. Er dient geïnvesteerd te worden in de toekomst. Belangrijke speerpunten in deze lange termijnvisie zijn:

- het versterken van de economische structuur, door gebruik te maken van de mogelijkheden die er zijn, zoals de ligging en de positie van het Weerterkwartier t.o.v. de omgeving;
- het verzachten van de gevolgen van de vergrijzing, door in te zetten op een gezinsvriendelijke en kindvriendelijke omgeving;
- het versterken van het gezellige, warme en geborgene van de gemeenten voor alle groepen in de samenleving;
- het investeren in het behoud van cultureel erfgoed, te beschermen stads- en dorpsgezichten en andere historische bebouwing en waardevol landschap.

De ontwikkeling van de woningvoorraad binnen het Weerterkwartier zal zich voornamelijk richten op kwaliteitsverbetering. Woonwijken zullen worden gerenoveerd, zonder daarbij de structuren van de wijken te wijzigen. Door de verwachte veranderingen in de bevolkingssamenstelling zal nieuwbouw zich vooral richten op het creëren van voldoende woonruimte voor de ouder wordende inwoners en voor een toenemend aantal alleenstaanden in andere leeftijdsgroepen die nu in een gezinswoning wonen en die graag willen verhuizen naar voor hen geschikte woningen, zoals nultreden-woningen. Door deze ontwikkeling kunnen op termijn voldoende eengezinswoningen beschikbaar komen voor de extra gezinnen met kinderen die de gemeenten ertoe wil verleiden te verhuizen naar het Weerterkwartier ter verzachting van de gevolgen van de vergrijzing. De ontwikkeling van de woonbehoefte zal regelmatig worden onderzocht en worden gemonitord om de aansluiting bij de bevolkingsontwikkeling, maatschappelijke veranderingen en woonwensen te kunnen blijven behouden.

Het woningbouwprogramma, zoals dat destijds is opgenomen in het Regionale Volkshuisvestingsplan (RVP-1) 2002-2005 is niet gerealiseerd. Tot 2005 zijn in totaal 1.170 woningen gerealiseerd, daar waar in het volkshuisvestingsplan het voornemen bestond ca. 2.400 nieuwe woningen te realiseren. De gerealiseerde woningen voorzien onvoldoende in de behoefte. De in voorliggende regionale woonvisie opgenomen woningbouwprogrammering is opnieuw ambitieus, echter de regio wil voldoende plannen in voorbereiding hebben om tijdig in te kunnen spelen op wijzigende omstandigheden. De regio verwacht jaarlijks minimaal 200-250 woningen te realiseren (buiten de te realiseren woningen in het kader van wonen, welzijn en zorg). De ontwikkeling van de Stationsstraat e.o., zoals voorgestaan met onderhavig bestemmingsplan, staat in dit woningbouwprogramma opgenomen voor 2008.

2.3.2

CONVENANT DUURZAAM BOUWEN GEWEST MIDDEN-LIMBURG

Het Convenant Duurzaam Bouwen Gewest Midden-Limburg (1997) heeft tot doel afspraken te maken tussen samenwerkende gemeenten, woningcorporaties en het bedrijfsleven over de invoering van duurzaam bouwen bij (ver)bouwprojecten. Het concept Duurzaam Bouwen dient zeker een belangrijke rol te spelen in het kader van de voorgestane ontwikkelingen.

In de memorie van toelichting van dit Convenant wordt het volgende gesteld ten aanzien van bestemmingsplannen: “De doorwerking van het duurzaam-bouwen-beleid via het bestemmingsplan mag slechts betrekking hebben op die aspecten, die een direct verband houden met de functie die aan grond wordt toegekend.

Het bestemmingsplan biedt de gemeente dan ruime mogelijkheden om duurzame elementen aangaande de gebouwde omgeving te regelen, zoals zoneringen en locatiekeuzes voor functies.

2.4 GEMEENTELIJK BELEID

2.4.1 STRUCTUURPLAN 1998

In het structuurplan 1998 vertaalt de Gemeente Weert het beleid van hogere overheden, maar kijkt het ook nog eens kritisch naar het eigen beleid en stemt dit zonedig op elkaar af. Het structuurplan van de Gemeente Weert is op 25 maart 1999 door de gemeenteraad van Weert vastgesteld.

De Gemeente Weert kent op het gebied van wonen, werken en voorzieningen een regionale taakstelling. Compacte verstedelijking is hierbij het uitgangspunt, waarbij zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met het behoud van waardevolle groene- en cultuurhistorische elementen.

Binnen de compacte verstedelijking past het optimaal benutten van inbreidingsmogelijkheden. Deel uitmakend van de toenemende zorg voor het beheer binnen het bestaand stedelijk gebied, wordt primair ingezet op het (her)ontwikkelen van locaties binnen de bestaande stad zelf.

Het structuurplan is in juridische zin niet bindend voor de burgers. Wel speelt het structuurplan een belangrijke rol als onderlegger voor bestemmingsplannen. Ook zal de provincie het structuurplan gebruiken bij het goedkeuren van bestemmingsplannen.

2.4.2 VERKEERSBELEID

Beleidsplan verkeer en vervoer (1996)

In het beleidsplan Verkeer en Vervoer wordt middels een integrale benadering van het verkeers- en vervoerssysteem het beleid op dit gebied vastgelegd. Zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de principes van Duurzaam Veilig. Hierbij staat de leefbaarheid en bereikbaarheid van Weert centraal.

Wegen en straten worden in drie categorieën ingedeeld:

- wegen met een stroomfunctie: doel is het snel verwerken van doorgaand verkeer met een minimale rijsnelheid van 100 km/h. Dit zijn in het algemeen de autosnelwegen, in Weert de A2;
- wegen met een ontsluitingsfunctie: doel is het vlot bereikbaar maken van wijken en gebieden met een minimale rijsnelheid van 50km/h;
- wegen met een erf- en verblijfsfunctie: doel is het toegankelijk maken van woningen en winkels en tegelijkertijd de straat als ontmoetingsplek veilig te stellen. Gemiddelde rijsnelheden tot 30 km/h.

Momenteel wordt het beleidsplan verkeer en vervoer geactualiseerd waarbij het beleidsplan een accentverschuiving laat zien. Hoofddoelstellingen zijn nu het verhogen van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de bereikbaarheid. Voor verkeer en vervoer zal een visie op hoofdlijnen op de stad en de omliggende kernen worden gegeven, waarbij de beleidsdoelstellingen voor mobiliteit, bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid worden geactualiseerd, zodat deze kan leiden tot concrete maatregelpakketten en tot projecten om de beleidsdoelstellingen te realiseren.

In dit beleidsplan wordt naast de advisering t.a.v. 30 km/u zones ook voorgesteld in woonwijken, maatregelen te nemen ten faveure van de fiets en voetganger, bijvoorbeeld door voor bepaalde relaties de fietser een snellere route te geven.

Beleidsplan verkeersveiligheid (1996)

Het doel van het verkeersveiligheidsplan is om “systematisch een samenhangend beleid te formuleren en uit te voeren waarin alle aspecten integraal zijn verwerkt”. In het beleidsplan verkeersveiligheid is beleid van diverse overheden en actoren samengevoegd. Het realiseren van een duurzaam veilig wegennet begint bij het ontwikkelen van ruimtelijke plannen. Het is zaak om eventuele verkeersveiligheidseffecten vroegtijdig te onderkennen. Dit geldt in beginsel bij het ontwikkelen of wijzigen van alle plannen die gevolgen hebben voor het wegverkeer.

Beleidsnotitie verblijfsgebieden (1998)

De beleidsnotitie verblijfsgebieden is opgesteld ter voorbereiding van de subsidieaanvraag voor de uitvoering van 30 km/u km projecten in de Gemeente Weert. Deze projecten zijn een uitbreiding van de 30 km/u gebieden binnen de bebouwde kom in het kader van Duurzaam Veilig. De in deze nota voorgestelde maatregelen dienen in een later stadium verder te worden geconcretiseerd.

2.4.3 WATERBELEID

Gemeentelijk waterplan (in voorbereiding)

Binnen de gemeente is een waterplan in voorbereiding. De in 1998 door het rijk uitgebrachte vierde nota Waterhuishouding (1998) dient hierbij als basis. Deze rijksnota is reeds beschreven in paragraaf 2.1.3.

In paragraaf 3.2.4. wordt nader ingegaan op het aspect water binnen het onderhavig plangebied (watertoets).

2.4.4 VIGERENDE BESTEMMINGSPLAN

Het plangebied maakt deel uit van het vigerend bestemmingsplan “Bestemmingsplan Binnenstad” vastgesteld door de raad van de Gemeente Weert d.d. 20 oktober 1994 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg d.d. 9 mei 1995 en heeft daarin de bestemmingen “Centrumvoorzieningen”, “Dienstverlening” en “Verblijfsdoeleinden”.

Binnen de bestemmingen “Centrumvoorzieningen” en “Dienstverlening” is het mogelijk bebouwing op te richten ten behoeve van meerdere functies als zakelijke, maatschappelijke en overige dienstverlening, sociaal-culturele doeleinden, detailhandel en horeca al dan niet in combinatie met wonen. De herontwikkeling van de locatie is echter niet geheel mogelijk binnen de vigerende bestemmingsplanvoorschriften. Met name wordt op meerdere locaties afgeweken van de toegestane bouwhoogte.

Ook in functioneel opzicht is het nieuwbouw-plan niet geheel passend, daar binnen de bestemming "Verblijfsdoeleinden" het oprichten van gebouwen niet is toegestaan. Bovendien is het oprichten van ondergrondse bouwwerken op grond van het vigerende bestemmingsplan niet mogelijk.

Teneinde de toekomstige situatie planologisch-juridisch goed te regelen, wordt onderhavig bestemmingsplan opgesteld.

HOOFDSTUK 3 Analyse

3.1 ANALYSE PLANGEBIED

Het plangebied, De Stationsstraat e.o. is gelegen in kern van Weert en wordt begrensd door het Stationsplein aan de zuidzijde, de Stationsstraat aan de westzijde, de Boermansstraat aan de noordzijde en een gedeelte van de Drehmansstraat aan de oostzijde.

3.2 MILIEU

Ruimtelijke ordening en milieu zijn twee beleidsvelden die met elkaar verweven zijn. Het gemeenschappelijke doel dat aan beide beleidsvelden ten grondslag ligt is het creëren van een goede kwaliteit van het leefmilieu (de omgevingskwaliteit). Om dit te bereiken geldt voor het bestemmingsplan dat toetsing dient plaats te vinden aan specifieke ruimtelijke milieunormen, zoals afstandsnormen en normen ten aanzien van geluid, bodem, hinder van bedrijven en externe veiligheid. Deze milieuaspecten komen in het vervolg van deze paragraaf aan bod.

3.2.1 GELUID

Op het plangebied is de Wet geluidhinder van toepassing. Deze wet stelt onder andere normen voor de realisering van nieuwe, geluidgevoelige bestemmingen. Teneinde voor deze nieuwe geluidgevoelige bestemmingen ook een goed woon- respectievelijk leefmilieu te realiseren dient toetsing plaats te vinden aan de in de wet gestelde normen. Ten behoeve van het bestemmingsplan "Stationsstraat e.o." te Weert is de geluidbelasting ten gevolge van weg- en railverkeer bepaald.

Uit het onderzoek is gebleken dat de geluidbelasting op sommige punten meer dan de voorkeursgrenswaarde blijkt te zijn en ook de maximale ontheffing in enkele gevallen overschrijdt. De rapportage van het onderzoek (d.d. 10 maart 2006 met kenmerk 140323/BM6/065/000451) met daarin de onderzoeksresultaten is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Railverkeer

Ten gevolge van railverkeer wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden en aan de zijde van het spoor ook de maximale ontheffing. Om die reden is er voor gekozen om de gevel aan de spoorzijde (St. Maartenslaan) in principe als dove gevel uit te voeren waardoor de geluidbelasting van deze gevel niet meer relevant is. Verder ondervindt nog een deel van de appartementen (met name op de hogere verdiepingen) een geluidbelasting van meer dan 57 dB(A) doch niet meer dan 70 dB(A). Hiervoor dient ontheffing te worden aangevraagd. Ontheffing voor een hogere waarde is mogelijk omdat de geluidbelasting niet gereduceerd kan worden tot de voorkeursgrenswaarde. Daarnaast wordt onder andere voldaan aan het (sub)ontheffingscriterium "situering in de omgeving van een station".

Uit het oogpunt van wooncomfort is de sterke wens uitgesproken om toch te openen delen te kunnen realiseren daar waar dove gevels zijn geprojecteerd. In principe is dit mogelijk met afschermdende balkons. Echter in hoeverre dit ook daadwerkelijk kan moet uit een nadere uitwerking blijken. Om deze oplossing toch mogelijk te maken wordt voor de appartementen waar een dove gevel is voorzien toch een hogere waarde van 70 dB(A) aangevraagd.

In het bestemmingsplan is aangegeven dat de geluidbelasting van de woonbestemmingen niet meer mag bedragen dan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder en, als dat niet mogelijk is, dan de verleende hogere waarde.

Omdat de hogere waarde 70 dB(A) bedraagt, en zonder afschermdende voorzieningen de geluidbelasting van de betrokken gevels meer dan 70 dB(A) is, is bestemmingsplanmatig verzekerd dat een dove gevel wordt gerealiseerd indien de afschermingoptie niet afdoende is.

Wegverkeer

Ook ten gevolge van wegverkeer op de St. Maartenslaan wordt de voorkeursgrenswaarde op enkele punten overschreden. Dit is echter met name ter plekke van de gevels die vanwege railverkeer als dove gevel worden uitgevoerd. Hiermee rekening houdend dient voor enkele appartementen een hogere waarde te worden aangevraagd van 59 dB(A) vanwege de geluidbelasting op een –niet noodzakelijkerwijs dove- zijgevel.

Daar, waar vanwege railverkeer mogelijk een dove gevel is voorzien, is voor wegverkeer echter toch een hogere waarde aangevraagd. Indien een dove gevel wordt gerealiseerd dan heeft deze hogere waarde geen betekenis. Echter indien de hogere waarde zou ontbreken dan zijn de eerder genoemde afschermdende balkons niet mogelijk.

Ontheffing voor een hogere waarde is mogelijk omdat de geluidbelasting niet gereduceerd kan worden tot de voorkeursgrenswaarde. Daarnaast wordt onder andere voldaan aan het (sub)ontheffingscriterium “vervanging van bestaande bebouwing”.

Hogere grenswaarde

Uit het akoestisch onderzoek is gelet op bovenstaande geconcludeerd dat een zgn. ‘hogere grenswaarde procedure’ doorlopen dient te worden teneinde de voorgestane bouwplannen te kunnen realiseren. Op 17 november 2006 heeft Gedeputeerde Staten van Limburg het besluit ten aanzien van de hogere waardeaanvraag bekend gemaakt en hogere waarden zijn vastgesteld. Het besluit is in bijlage 1 opgenomen.

3.2.2

BODEM

Verkennd bodemonderzoek

Vooronderzoek

In opdracht van Bouwfonds Ontwikkeling BV heeft ARCADIS Regio BV in mei 2005 een vooronderzoek verricht ter plaatse van het plangebied Stationsstraat e.o. te Weert.

Het vooronderzoek maakt deel uit van het in een later stadium uitgevoerd bodemonderzoek op de onderzoekslocatie.

Het doel van het vooronderzoek was het verkrijgen van inzicht in potentiële verontreinigde locaties, welke bijvoorbeeld ontstaan zijn door bedrijfsactiviteiten die in het verleden hebben plaatsgevonden en/of nog steeds plaatsvinden.

Het vooronderzoek is uitgevoerd in de geest van het onderzoeksprotocol NVN 5725.

Op grond van de verkregen informatie uit de archiefdossiers in het archief van de Gemeente Weert en de beoordeling van reeds in het verleden (periode 1999 – 2003) uitgevoerde bodemonderzoeken kon worden geconcludeerd dat binnen het onderhavig plangebied meerdere verdachte deellocaties aan te merken zijn. Niet alle locaties van de deellocaties zijn wegens gebrek aan kaartmateriaal echter exact achterhaald. In een nader bodemonderzoek is de ligging van deze verdachte (onbekende) deellocaties na de sloopwerkzaamheden alsnog achterhaald.

De rapportage van “Fase 1: vooronderzoek” d.d. 31 mei 2005 met kenmerk 110501/ZC5/2Z5/201141 is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Verkennend onderzoek

Op grond van de resultaten uit het verrichte vooronderzoek is nader bodemonderzoek uitgevoerd, te weten:

- verkennend aanvullend bodemonderzoek reeds onderzochte locaties;
- verkennend bodemonderzoek niet eerder onderzochte locaties;
- nader bodemonderzoek (van in eerder uitgevoerde bodemonderzoeken reeds geconstateerde verontreinigingen);
- asbestonderzoek.

De resultaten van deze onderzoeken zijn vastgelegd in de rapportage “Bodemonderzoek diverse deellocaties Stationsstraat e.o. te Weert”, d.d. 16 november 2005 met kenmerk 110501/ZF5/4W1/201141/002 en tevens als separate bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Aanvullend verkennend onderzoek

Op basis van het verkennend onderzoek d.d. 16 november 2005 is na overleg met de Provincie Limburg aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de aangetoonde sterke bodemverontreiniging (boven de interventiewaarde) op twee deellocaties (zinkverontreiniging Boermansstraat en PAK-verontreiniging Stationsstraat). Daarnaast is de grondwaterkwaliteit nader onderzocht rondom de percelen S1764 en S1765.

De resultaten van deze onderzoeken zijn vastgelegd in de rapportage “Aanvullend bodemonderzoek Stationsstraat e.o. te Weert”, d.d. 3 februari 2006 met kenmerk 110501/ZF6/0D0/201141/005 en tevens als separate bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Conclusies

Het uitgevoerde onderzoek is niet uitgevoerd zoals in het oorspronkelijke projectvoorstel omschreven. Door diverse redenen is een aantal boringen niet uitgevoerd. Met name het ontbreken van toestemming om ter plaatse van percelen S1764 en S1765 (gebouw ‘Johnny Hoes’, St. Maartenslaan 1) te boren heeft geleid tot een onvolledig beeld met betrekking tot de verontreinigingssituatie voor grond en grondwater. Daarnaast zijn de nabijgelegen verdachte deellocaties 3 en 4 niet onderzocht vanwege de onbereikbaarheid van deze deellocaties.

Verontreinigingssituatie grond

De grond, tot een diepte van circa 0,8 m -mv., ter plaatse van perceel S1761 is verontreinigd met PAK in concentraties boven de interventiewaarden. Tijdens eerder onderzoek (Witteveen en Bos, 2000) is deze verontreiniging niet aangetoond. Horizontaal is deze verontreiniging niet afgeperkt. Aangenomen wordt dat het gehele perceel is verontreinigd met PAK tot een diepte van 0,8 m -mv.

Aan de Boermansstraat, nabij verdachte deellocaties 1a en 1b, is een verhoogd zinkgehalte aangetroffen in boring A2, van 0,1-1,0 m -mv. Nadere inkadering van deze verontreiniging heeft plaatsgevonden door middel van aanvullend onderzoek. Hieruit is gebleken dat in de bovengrond (tot -0,6m.) sprake is van een lichte verontreiniging. In de ondergrond zijn geen verhoogde zinkconcentraties aangetoond. De resultaten duiden erop dat de zinkverontreiniging grillig is en beperkt blijft tot de bovenlaag. De hoogte van de zinkverontreiniging is buiten het plangebied gemeten. In het kader van de voorgenomen herontwikkeling zullen hier derhalve geen maatregelen getroffen worden. Het is zeer aannemelijk dat het hier om een diffuse bodemverontreiniging gaat. De totale omvang van de grondverontreiniging bedraagt minimaal 100 m³. De omvang binnen het plangebied is minimaal éénderde van dit volume, 35 m³. Ter plaatse van boring X16 wordt een lichte verhoging aan zink in het bodemtraject van 0,15-0,4 m -mv. aangetoond. Hiermee is de verontreiniging langs de gevel van Stationsstraat 17/Boermansstraat 4 zowel horizontaal als verticaal vastgelegd. De exacte omvang is nog niet bekend omdat er aan de zuidzijde, inpandig, nog een onderzoek moet plaatsvinden.

Naast deze 'hot-spots' zijn er geen interventiewaarde-overschrijdingen aangetoond gedurende het voorliggend onderzoek. De algemene bodemkwaliteit is dat er diffuus PAK, en zware metalen verontreiniging boven de streefwaarde aanwezig is over een groot gedeelte van de locatie (met name de ondergrond ter plaatse van het parkeerterrein). Aangezien het om niet mobiele verontreinigingen gaat (PAK, zware metalen) en het toekomstig gebruik contact met de verontreinigde grond uitsluit, is er geen noodzaak tot sanering. Echter, indien er grondverzet zal plaatsvinden in het kader van grondverbetering dient de vrijgekomen grond milieuhygiënisch verantwoord te worden verwerkt. Zodra deze grond van het werk wordt afgevoerd dient er een (in situ) partijkeuring plaats te vinden. Eventuele afvoer van deze grond zal verwerkingskosten met zich brengen.

Verontreinigingssituatie grondwater

Uit de onderzoeksresultaten mag geconcludeerd worden dat het bemonsterde, freatische, grondwater lokaal licht verontreinigd is met betrekking tot de geanalyseerde parameters xylenen (peilbuis A04) en zware metalen (zink en chroom boven streefwaarden, peilbuis A15). Eerder aangetoonde verontreinigingen met VOCl zijn niet meer aangetroffen.

In het aanvullend onderzoek zijn stroomafwaarts van de percelen S1764 en S1765 twee peilbuizen bemonsterd. Op basis van de analyseresultaten mag worden geconcludeerd dat de activiteiten/functies van de verdachte deellocatie 5a en 6 in het verleden niet hebben geleid tot een grondwaterverontreiniging. De analyseresultaten geven ook aan dat de kans, dat ter plaatse van de voormalige drukkerij sprake is van ernstige grondwaterverontreiniging, klein is. Ter plaatse van de deellocatie 5a, 6 en drukkerij wordt aanvullend onderzoek verricht, zodra toestemming wordt verleend.

Verontreinigingssituatie asbest

De meeste, tijdens het vooronderzoek aangetoonde, asbesthoudende buizen waren inpandig hangende buizen waar geen bodemverontreiniging door is kunnen ontstaan. De grond onder de asbesthoudende rioolbuis ter plaatse van het parkeerterrein is wel onderzocht middels twee boringen, D1 en D2. Uit de laboratoriumwerkzaamheden zijn geen verhoogde asbestgehalten naar voren gekomen.

Aanleg parkeerkelder

Over een oppervlak van in totaal 2.700 m² (exclusief hellingbanen) is een parkeerkelder gepland met een diepte van 1,5 meter minus maaiveld. Hiervoor dient circa 4.050 m³ grond afgegraven en verwerkt te worden. Zowel binnen het plangebied van de parkeergarage als buiten dit gebied is verontreinigde grond aanwezig in concentraties boven de interventiewaarden. Met betrekking tot het toekomstige bodemgebruik, niet-grondgebonden woningen/winkels in combinatie met verharding, is deze bodemkwaliteit echter geschikt en zijn saneringsmaatregelen niet nodig.

Onderzoeksaanbevelingen

Binnen het plangebied is een aantal interventiewaarde-overschrijdingen geconstateerd welke buiten de geplande parkeerkelder vallen:

- ter plaatse van boring C12;
- ter plaatse van boring A2.

Deze verontreinigingen dienen verder ingekaderd te worden om duidelijk te krijgen of er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Vooralnog lijkt het zeer waarschijnlijk dat er binnen het plangebied meer dan 25 m³ grond verontreinigd is met concentraties PAK en/of zware metalen boven de interventiewaarden. Volgens de Wet bodembescherming dient er bij grondverzet binnen een dergelijke verontreiniging een goedgekeurd nader onderzoek (inkadering) en saneringsplan voorhanden te zijn.

In verband met de voorgenomen bestemmingsplanherziening dient het bodemonderzoek in principe plandekkend te zijn uitgevoerd, teneinde rechtszekerheid te borgen. Dit zou betekenen dat ook de nog niet onderzochte deellocaties 3 en 4 (stationsplein 17) en 5 en 6 (St. Maartenslaan 1), na de sloopwerkzaamheden of na het verkrijgen van betredingstoestemming, onderzocht dienen te zijn, alvorens het bestemmingsplan in procedure gebracht kan worden.

De procedure met betrekking tot de bestemmingsplanherziening wordt daarom gekoppeld aan de Wet bodembescherming. Dit maakt het mogelijk de RO-procedure parallel te laten lopen aan de nog uit te voeren onderzoeken, waarbij overleg heeft plaatsgevonden met de Provincie Limburg omtrent het plan van aanpak (zie hieronder). Hiermee is de rechtszekerheid tot onderzoek gewaarborgd.

Plan van aanpak

Voor vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad is een ambtelijk goedgekeurd plan van aanpak / saneringsplan nodig. Dit betekent dat er al een plan van aanpak voor de sanering dient te worden opgesteld, nog voordat het noodzakelijke aanvullende bodemonderzoek heeft plaatsgevonden. Voor het verwijderen van verontreinigingen uit het plangebied is daarom een plan van aanpak opgesteld, omdat de bodem van het plangebied verontreinigd is met PAK en zware metalen (zink, cadmium, koper en lood).

Het plan van aanpak heeft als doel, binnen het kader van een aantal nader te specificeren uitgangspunten en randvoorwaarden, de noodzakelijke activiteiten te beschrijven voor de aangetroffen verontreinigingen. In het plan van aanpak is de verontreinigingssituatie beschreven aan de hand van de uitgevoerde bodemonderzoeken. Een geval van ernstige verontreiniging in termen van de Wet bodembescherming is niet aangetoond.

Een aantal deellocaties is niet of onvoldoende. In het plan van aanpak beschreven op welke wijze deze deellocaties in een later stadium zullen worden onderzocht. Voorts is de wijze van sanering beschreven in het plan van aanpak.

De rapportage "Plan van aanpak Stationsstraat Weert e.o.", d.d. december 2006 is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

3.2.3

LUCHTKWALITEIT

In het kader van de planontwikkeling stationsomgeving Weert is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Van de wegen in en om het plan zijn berekeningen uitgevoerd met CARII, (software ontwikkeld door TNO). De berekeningsresultaten zijn beoordeeld aan de hand van het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Het onderzoek is gericht op de luchtkwaliteit langs de:

- Stationsstraat;
- Boermansstraat;
- Drehmansstraat;
- St. Maartenslaan;
- Stationsplein.

Door een vergelijking te maken tussen de autonome situatie en de situatie met planrealisatie is beoordeeld of door de nieuwe plantontwikkeling er sprake is van een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Grenswaarden Besluit luchtkwaliteit 2005

In het Besluit luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor de luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), zwevende deeltjes (PM₁₀ of fijn stof), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO). In Nederland zijn de maatgevende stoffen NO₂ en fijn stof. Deze twee stoffen liggen in Nederland het dichtst bij de gestelde grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. Overschrijdingen van de andere stoffen komen in Nederland nauwelijks voor. In het luchtonderzoek is dan ook met name aandacht besteed aan NO₂ en fijn stof.

De jaargemiddelde concentratie NO₂ mag vanaf 2010 maximaal 40 µg/m³ bedragen. Tot 2010 neemt de plandrempel met 2 µg/m³ af, de plandrempel bedraagt in 2006 48 µg/m³. De uurgemiddelde concentratie NO₂ mag in 2010 maximaal 200 µg/m³ bedragen. Tot 2010 neemt de plandrempel met 10 µg/m³ af, de plandrempel bedraagt in 2006 240 µg/m³.

De jaargemiddelde concentratie fijn stof mag sinds 2005 maximaal 40 µg/m³ bedragen. De daggemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ mag maximaal 35 dagen per kalenderjaar worden overschreden.

Beoordeling luchtkwaliteit

In het Besluit luchtkwaliteit 2005 is bepaald dat bestuursorganen bij vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit in acht moeten nemen.

In het Besluit luchtkwaliteit 2005 is tevens bepaald dat zij een bestemmingsplan kunnen vaststellen als de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de wijziging van het bestemmingsplan per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft.

Tot slot is ook bepaald dat een (wijziging van een) bestemmingsplan kan worden vastgesteld als bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof,

door een samenhangende maatregel of door het bestemmingsplan optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert.

Berekeningsresultaten

Voor het plangebied geldt dat in geen van de onderzochte jaren een overschrijding van de normen voor de stoffen benzeen (C_6H_6), zwaveldioxide (SO_2), koolmonoxide (CO) en benzopyreen (BaP) is geconstateerd. De maatgevende stoffen, NO_2 en PM_{10} , worden hieronder kort toegelicht. Hierbij is rekening gehouden met de zeezoutcorrectie uit de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 horende bij het Besluit luchtkwaliteit 2005. Voor de Gemeente Weert is deze correctie $3 \mu g/m^3$ voor het jaargemiddelde concentratie PM_{10} . Voor de 24-uursgemiddelde concentratie fijn stof (PM_{10}) is een vaste aftrek van 6 dagen vastgesteld voor heel Nederland.

Stikstofdioxide

In zowel de huidige situatie als in de situatie na planrealisatie zijn er geen overschrijdingen geconstateerd van de grenswaarde voor stikstofdioxide zoals gesteld in het Besluit luchtkwaliteit 2005. In alle gevallen wordt voldaan aan de in 2005 geldende plandremmel van $40 \mu g/m^3$. Ook in de toekomstige peiljaren zijn er geen overschrijdingen geconstateerd van de jaargemiddelde grenswaarde.

Uit de berekeningsresultaten is gebleken dat de grenswaarde voor stikstofdioxide zoals gesteld in het Besluit luchtkwaliteit langs de randen van alle wegen in het plangebied niet wordt overschreden. Ook na planrealisatie wordt de grenswaarde van stikstofdioxide in alle peiljaren niet overschreden. Ten aanzien van stikstofdioxide wordt met het plan voldaan aan de eisen zoals die gesteld worden in het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Fijn stof

In alle peiljaren liggen op de randen van alle wegen de berekende normen voor fijn stof onder de jaargemiddelde grenswaarde van $40 \mu g/m^3$. Dit geldt voor zowel de autonome situatie als de situatie met planrealisatie.

Wel ligt in 2010 en in 2015 voor alle wegen in het plangebied in zowel de autonome situatie als in de situatie met planrealisatie het aantal overschrijdingsdagen van het etmaal-gemiddelde boven de grenswaarde van 35 overschrijdingsdagen per jaar.

In 2020 is dit nog steeds het geval voor de St. Maartenslaan en het Stationsplein. Vergelijkt men de situatie met planrealisatie met de autonome situatie dan blijkt dat de luchtkwaliteit verslechtert langs de Sint Maartenslaan en het Stationsplein, maar verbetert langs de Boermansstraat, de Drehmansstraat en de Stationsstraat.

Voor de peiljaren 2010 en 2015 zijn langs de randen van alle wegen in het plangebied overschrijdingen van grenswaarden voor het fijn stof etmaal gemiddelde geconstateerd. In 2020 zijn deze overschrijdingen geconstateerd langs de randen van de St. Maartenslaan en het Stationsplein. Deze betreffende overschrijdingen doen zich voor in zowel de autonome situatie als in de situatie na planrealisatie.

Op basis van de berekeningen kan geconcludeerd worden het overschrijdingsdagen ten gevolge van de planrealisatie langs de St. Maartenslaan en het Stationsplein licht toeneemt en langs de Stationsstraat, de Drehmansstraat en de Boermansstraat als gevolg van planrealisatie in gelijke mate afneemt.

De wegvaklengten wijzigen niet door de planvorming. Derhalve is het aantal overschrijdingsdagen van de onderzochte wegen bij elkaar opgeteld om te beoordelen of per

saldo sprake is van een verslechtering. Dit is niet het geval, derhalve zijn er ten aanzien van het Besluit luchtkwaliteit 2005 geen knelpunten geconstateerd voor de realisering van de planvorming

De rapportage "Stationsomgeving Weert Luchtkwaliteitsonderzoek", d.d. 16 maart 2006 is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

3.2.4

WATERTOETS

Watertoets

De Watertoets is het procesinstrument dat ruimtelijke plannen toetst op de mate waarin zij rekening houden met het beleid om water in Nederland meer ruimte geven. De Watertoets is wettelijk verplicht sinds november 2003.

Het proces van de Watertoets waarborgt een vroegtijdige inbreng van de waterbeheerders en heeft tot doel om wateraspecten volledig mee te laten wegen in de planvorming. Voor het doorlopen van het proces van de Watertoets is op 12 april 2005 een overleg geweest over de voorgenomen plannen met waterschap Peel en Maasvallei en Gemeente Weert.

Huidige situatie

Het plangebied Stationsstraat is op dit moment bebouwd en (volledig) verhard. Volgens het Provinciaal Omgevingsplan Limburg, kaart blauwe waarden, is het plangebied gelegen in een infiltratiegebied. Dit heeft als consequentie dat aanvulling van de natuurlijke grondwatervoorraad gewenst is. Het gebied is niet gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied.

Toekomstige situatie

In het plangebied Stationsstraat worden vuile en schone waterstromen gescheiden aangeboden aan de perceelsgrens. Omdat, gezien de planinvulling, er geen mogelijkheid is om het hemelwater binnen de plangrenzen te infiltreren of vast te houden, worden beide waterstromen vooralsnog aangesloten op de bestaande riolering van de Gemeente Weert. Hergebruik van hemelwater, in bijvoorbeeld een grijswatercircuit, is gezien de kleinschaligheid van het plan en de gezondheidsrisico's niet haalbaar.

De Gemeente Weert is voornemens het gebied aan de noordzijde van het station Weert opnieuw in te richten. In deze plannen wordt ruimte gereserveerd om het hemelwater van het plan Stationsstraat te infiltreren in de bodem. Initiatiefnemer Bouwfonds van het plan Stationsstraat zal hiervoor nadere afspraken maken met de Gemeente Weert.

Infiltratie van hemelwater kan hier plaats vinden door middel van bovengrondse of ondergrondse voorzieningen. Bij bovengrondse infiltratievoorzieningen wordt gedacht aan een droogvallende laagte of greppel. Een ondergrondse infiltratievoorziening kan worden vormgegeven door het toepassen van bijvoorbeeld aquaflo onder bestrating of groen.

In de infiltratievoorziening wordt een neerslaggebeurtenis overeenkomend met een frequentie van eens per 5 jaar tijdelijk geborgen en geïnfiltreerd in de ondergrond. De infiltratievoorziening wordt voorzien van een overstort naar de gemeentelijke riolering. Op deze manier wordt wateroverlast voorkomen indien een neerslaggebeurtenis met een grotere intensiteit valt.

De infiltratievoorziening wordt in de nadere planvorming, in samenwerking met de gemeente, uitgewerkt omdat op dit moment de invulling van de plannen aan de noordzijde van het station niet stabiel zijn.

Omdat het hemelwater in de toekomst wordt geïnfiltreerd is het belangrijk de kwaliteit van het hemelwater te waarborgen. Om deze reden worden geen uitloogbare materialen (lood, koper, zink) toegepast in de bebouwing of het straatmeubilair. Het gebruik van strooizout of chemische onkruidbestrijding is evenmin toegestaan.

Wateradvies

Op basis van deze waterparagraaf is bij het waterschap Peel en Maasvallei een wateradvies aangevraagd. Bij brief van 22 augustus 2005 heeft het waterschap een positief wateradvies afgegeven (kenmerk boa/made/wt/2005-04809). In haar advies geeft het waterschap aan in te kunnen stemmen met het reserveren van ruimte in het toekomstig te ontwikkelen gebied aan de noordzijde van het station voor de infiltratie of berging van water. Bovendien voldoen de uitgangspunten voor de infiltratievoorziening aan de hieraan door het waterschap gestelde eisen.

De rapportage van het door ARCADIS uitgevoerde bodemkundig/hydrologische onderzoek, "Bodem en water Stationsstraat Weert" d.d. 11 juli 2005, met kenmerk 110501/ZF5/2V3/201141 is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Het verkregen wateradvies van het waterschap Peel en Maasvallei d.d. 22 augustus 2005 met kenmerk boa/made/wt/2005-04809 is in bijlage 2 bij deze toelichting gevoegd.

3.2.5

ECOLOGIE

Algemeen

Op 1 april 2002 is de Flora en faunawet in werking getreden. Betreffende wet biedt het juridische kader voor de bescherming van dier- en plantensoorten. Indien in een gebied een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt, dient van tevoren een inventarisatie plaats te vinden van de eventuele aanwezigheid van de beschermde soorten. Indien beschermde soorten op de planlocatie aanwezig zijn, dient schade zoveel mogelijk voorkomen en beperkt te worden. Zo kan met de natuurwaarden rekening gehouden worden door bijvoorbeeld het tijdstip van de bouw buiten het broedseizoen te plannen.

Indien het niet mogelijk is om de werkzaamheden zodanig uit te voeren dat negatieve effecten op beschermde soorten kunnen worden voorkomen, zal ontheffing moeten worden aangevraagd bij het Ministerie van LNV alvorens met de bouwwerkzaamheden kan worden gestart. Nu de nieuwe AmvB artikel 75 in werking is getreden, is voor de algemene (beschermde) soorten niet langer een ontheffing nodig. In het kader van de algemene zorgplicht zal voor deze soorten wel getracht moeten worden de schade zoveel mogelijk te beperken en te voorkomen.

Quick scan Natuurwetgeving

Om de natuurwaarden in beeld te brengen is eind 2004 een habitatgeschiktheidsbeoordeling van het plangebied uitgevoerd. Uit deze beoordeling is gebleken dat het plangebied een zeer beperkte waarde voor beschermde soorten planten en dieren heeft. Soorten waar nadere aandacht aan besteed moet worden zijn vogels en de Gewone dwergvleermuis. Het is niet mogelijk voor vogels een ontheffing van de Flora- en faunawet te verkrijgen. Om verboden handelingen ten aanzien van vogels te voorkomen, dient de uitvoering van het project afgestemd te worden op het broedseizoen. Voor de andere soortgroepen is geen ontheffing nodig; de vervolgstappen en een eventuele ontheffingsplicht voor de Gewone dwergvleermuis volgen uit nader uit te voeren onderzoek.

Mogelijk zijn in het plangebied verblijfplaatsen van de Gewone dwergvleermuis aanwezig. Deze soort is strikt beschermd vanwege de Habitatrichtlijn, maar komt in Nederland algemeen voor. Met nader onderzoek in het voorjaar of de zomer is vast te stellen of deze soort ter plaatse verblijfsplaatsen heeft. Hieruit volgt of het noodzakelijk is aanvullende maatregelen te treffen tijdens de uitvoering en/of dat een ontheffing van de Flora- en faunawet noodzakelijk is.

Aanvullende vleermuizeninventarisatie

In de nacht van 26 of 27 juni 2005 heeft een ervaren ecooloog van ARCADIS het plangebied bezocht. Met behulp van een batdetector zijn aanwezige vleermuizen waargenomen en gedetermineerd. In het plangebied is tijdens het onderzoek één Gewone dwergvleermuis waargenomen, zowel 's avonds als 's ochtends. Het gaat hier naar verwachting om een solitair mannetje dat in het gebouw aan Boermansstraat nummer 4 een dagrustplaats heeft. Uit aanwezige sporen komt naar voren dat dit mannetje verschillende locaties in het gebouw gebruikt. Er zijn geen vaste verblijfplaatsen van (kraam)kolonies in het plangebied. Tevens zijn er geen duidelijke vliegroutes aanwezig. Het plangebied wordt niet gebruikt als foerageergebied.

Buiten het plangebied zijn enkele Gewone dwergvleermuizen waargenomen. Ook hier gaat het naar verwachting om enkele mannetjes en niet om een kolonie.

Conclusie

Op basis van de quick scan Natuurwetgeving en de aanvullende vleermuizeninventarisatie kan worden geconcludeerd dat in het plangebied geen beschermde soorten planten en dieren voorkomen, met uitzondering van de aanwezigheid van een rustplaats voor één solitaire Gewone dwergvleermuis (mannetje).

De werkzaamheden binnen het plangebied dienen plaats te vinden buiten het broedseizoen van vogels (half maart t/m half juli) om verboden handelingen te voorkomen, dan wel dienen geschikte broedplaatsen vóór half maart verwijderd te worden.

Er zijn derhalve geen belemmeringen vanuit de Flora- en faunawet ten aanzien van de voorgestane planontwikkeling (m.n. sloop bestaande gebouwen).

3.2.6**ARCHEOLOGIE**

In opdracht van ARCADIS is in maart en april van 2005 door BILAN een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd binnen het onderhavig plangebied met als doel het vaststellen van de archeologische waarde van het gebied.

Het rapport van BILAN “Weert (L) – Stationsstraat e.o. Archeologisch bureauonderzoek”, d.d. maart 2006 met kenmerk 1572-3194-2005/43 is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Bureauonderzoek

Uit het bureauonderzoek is gebleken dat het plangebied oorspronkelijk behoorde tot de oude akkergronden rond de nederzetting Weert. Hoewel het plangebied later buiten de ommuurde stad lag, was het al in de zestiende eeuw gedeeltelijk bebouwd. Het plangebied werd echter definitief volgebouwd na de aanleg van de spoorlijn en de bouw van het station in 1914, als onderdeel van een bescheiden ‘stationswijk’.

Het plangebied heeft op grond van de Indicatieve Kaart voor Archeologische Waarden (IKAW), gelet op zijn ligging op een hoge zwarte enkeerdgrond (oude landbouwgrond) een hoge archeologische trefkans. Uit de omgeving zijn geen archeologische monumenten bekend. In een straal van zes kilometer rond het plangebied zijn zes archeologische waarnemingen¹ bekend, waarvan de dichtstbijzijnde op een afstand van 250 m. ten noorden van het plangebied is gedaan.

Inventariserend veldonderzoek

Het veldonderzoek is uitgevoerd in de vorm van een booronderzoek. Hierbij wordt gelet op de aanwezigheid van archeologische indicatoren als houtskool, vuursteen, aardewerk, baksteen en verbrande leem. Hieruit kan blijken of de bodem al dan niet verstoord is, welke ontstaansgeschiedenis de bodem heeft en of eventuele archeologische lagen bewaard zijn gebleven.

In de boringen werden geen archeologische indicatoren aangetroffen. Artefacten, zoals aardewerk of vuursteen, of ander antropogene objecten, werden ook niet aangetroffen.

Selectieadvies

Door het aantreffen van een tot op het moedermateriaal (C-horizont) verstoorde bodem en het ontbreken van archeologische relevante archeologische objecten, sporen of andere indicatoren wordt vervolgonderzoek (in het nu onbebouwde deel van het plangebied) niet noodzakelijk geacht.

Daar waar in de huidige situatie bebouwing staat én sprake was van oudere voorgangers, met name langs de Stationsstraat en op de hoek Stationsstraat – Boermansstraat, wordt bij sloop- en funderingswerkzaamheden bouwbegeleiding aanbevolen. Hierdoor kunnen eventueel nog aanwezige sporen van oudere bebouwing worden onderzocht.

Aanvullend booronderzoek

Om het selectieadvies van het bureauonderzoek ontvankelijk te doen zijn heeft de Provincie Limburg een aanvullend karterend booronderzoek vereist. Dit booronderzoek is in juni van 2006, in opdracht van ARCADIS, door BILAN uitgevoerd.

De vraagstelling van het aanvullende booronderzoek is ten opzichte van het eerdere bureauonderzoek ongewijzigd gebleven. Doel van het onderzoek is het toetsen van de archeologische verwachting binnen het plangebied.

¹ Bron: ARCHIS (Archeologische database van de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB))

De resultaten van het aanvullende karterende booronderzoek bevestigen globaal het beeld dat reeds naar voren kwam in het voorafgaande bureauonderzoek met controleboringen. In totaal werden vijf extra boringen gezet.

In deze boringen werden geen significante afwijkingen of bijzonderheden vastgesteld die indruisen tegen de conclusies van het bureauonderzoek. Op basis van de aanvullende gegevens blijft het selectieadvies dat op basis van het bureauonderzoek is afgegeven dan ook ongewijzigd.

De briefrapportage "Weert (L) – Stationsstraat e.o., Aanvullend archeologisch booronderzoek" (juni 2006) is tevens als separate bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

3.2.7

EXTERNE VEILIGHEID

In het kader van de geldende wetgeving op het gebied van (externe) veiligheid in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling, is het noodzakelijk het ontwikkelingsplan Stationsstraat e.o. te Weert te toetsen aan externe veiligheid (EV).

Regelgeving / richtlijn vervoer gevaarlijke stoffen

Voor het bepalen van risico's als gevolg van vervoer over het spoor dient er gekeken te worden naar het plaatsgebonden risico en naar het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico heeft betrekking op de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die zich een jaar lang op die plaats bevindt. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen (10^{-6} /jaar) onacceptabel wordt geacht. Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten (zoals de te realiseren woonlocaties) mogen niet binnen de zogenaamde 10^{-6} -contour worden gerealiseerd. Het groepsrisico wordt berekend tot aan de 10^{-8} -risicocontour (de contour waarop de theoretische kans op overlijden 1 op de honderd miljoen is).

Het groepsrisico is afhankelijk van het aantal personen dat zich op een bepaalde plaats bevindt: naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, dient de kans op zo'n ongeval kleiner te zijn. De berekende groepsrisicowaarden geven overigens geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Het bevoegd bezag kan hier gemotiveerd van afwijken.

Op basis van de gegevens van ProRail/VROM, is getoetst of het vervoer van gevaarlijke stoffen over het traject tussen Weert en Roermond een belemmering vormt voor het realiseren van een woontoren op de woonlocatie Stationsstraat e.o. Mogelijk wordt in de toekomst ook de IJzeren Rijn in gebruik genomen; de invloed van deze spoorverbinding op de vervoersstromen door Weert is niet bekend. Omdat de "circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" een periode van vijf jaar noemt als gewenste monitoringsperiode en de IJzeren Rijn niet binnen vijf jaar wordt gerealiseerd, is de mogelijke invloed van deze spoorverbinding niet meegenomen in de risicoberekeningen.

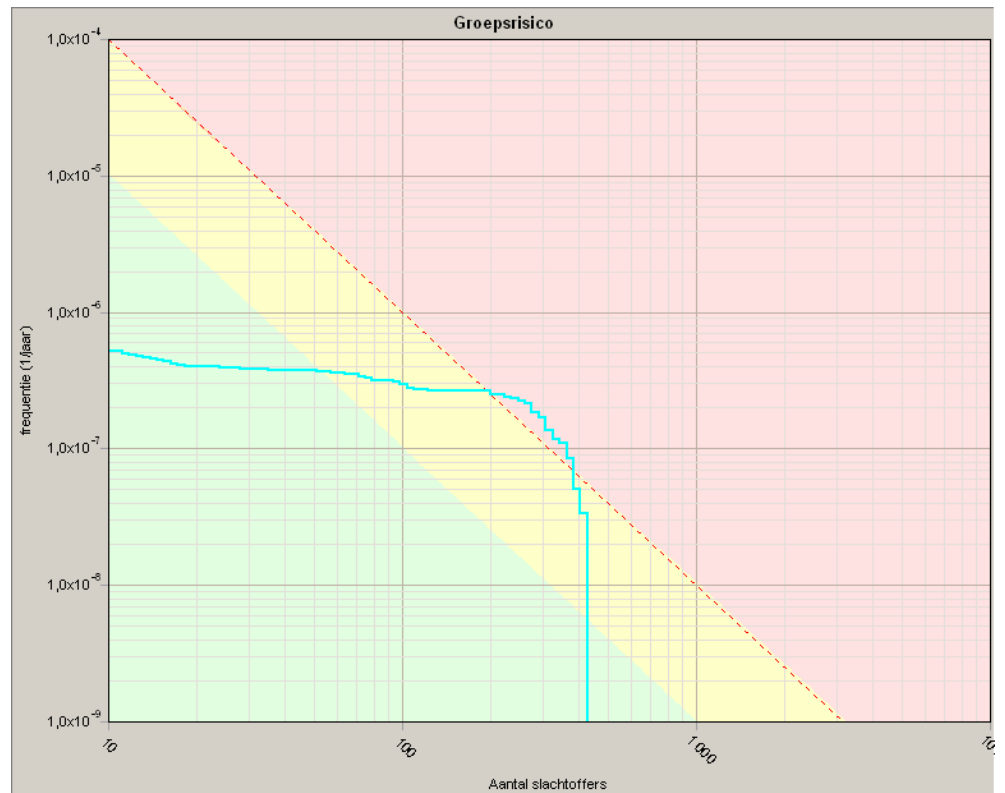
Resultaten risicoanalyse

Plaatsgebonden risico

Voor het betreffende spoortraject liggen in de huidige situatie de 10^{-6} -contour, de 10^{-7} -contour en de 10^{-8} -contour op een afstand van respectievelijk <10, 140 en 257 meter. In de toekomst neemt op basis van de prognoses het plaatsgebonden risico af. De locatie Stationsstraat e.o. ligt buiten de contour van plaatsgebonden risico. Het plaatsgevonden risico vormt daarom geen beperking voor de ontwikkeling van de Stationsstraat e.o.

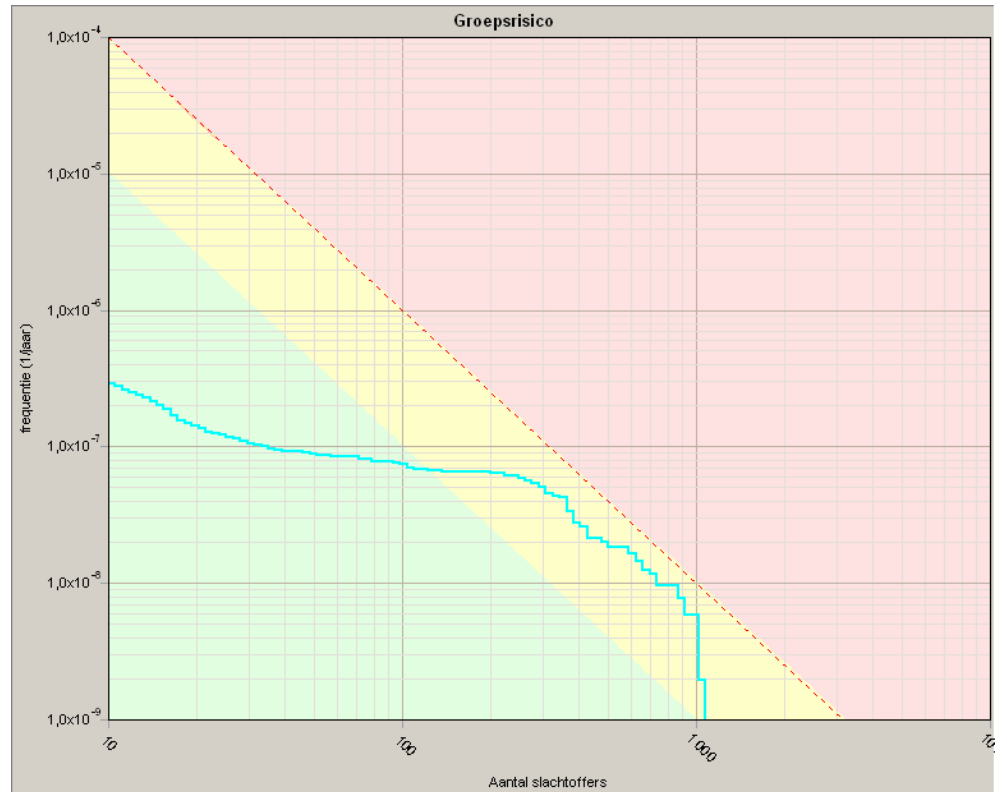
Groepsrisico

Het Groepsrisico in de huidige situatie, gebaseerd op het vervoer uit 2004 en de gemiddelde bevolkingsdichtheid voor stedelijk gebied uit PGS 1 is als in onderstaand figuur.

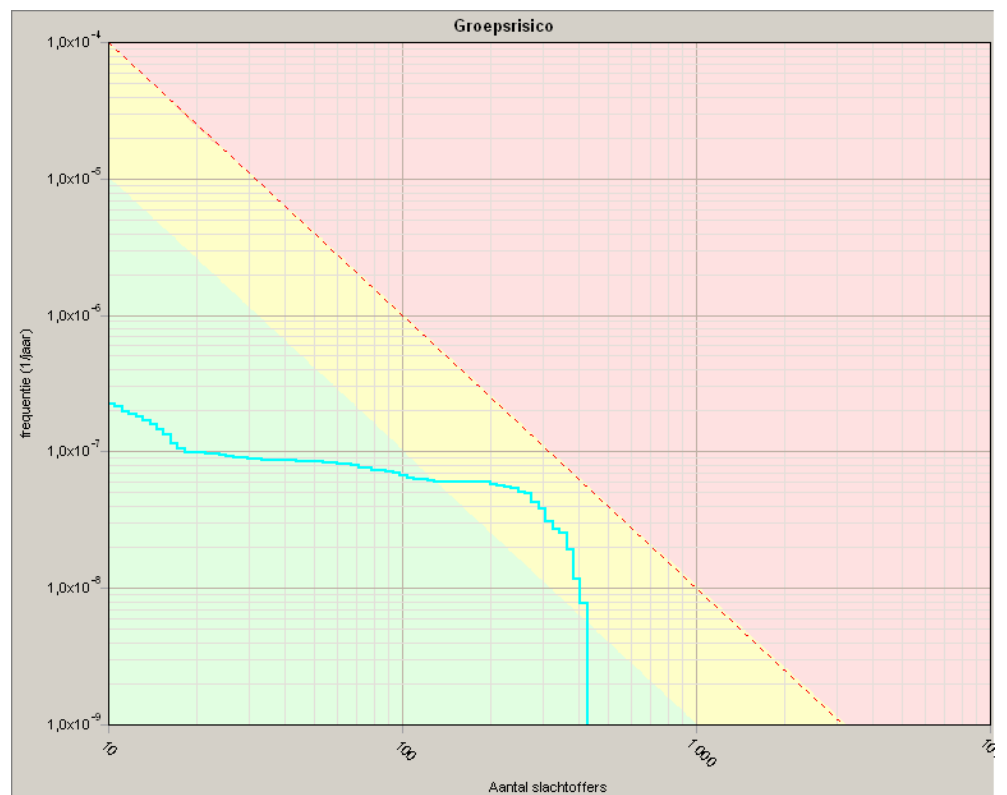


Groepsrisico huidige situatie

Op basis van de prognoses voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is het Groepsrisico met en zonder de geprojecteerde bebouwing van de locatie Stationsstraat als weergegeven in de curves op de volgende pagina.



GR toekomst inclusief ontwikkeling stationsstraat e.o.



GR toekomst zonder ontwikkeling stationsstraat e.o.

Analyse groepsrisico

Het groepsrisico overschrijdt in de huidige situatie de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Op basis van het geprognosticeerde vervoer neemt het groepsrisico ter hoogte van stationsstraat e.o. neemt het groepsrisico af na 2007 (ingebruikname van de Betuweroute). Dit komt met name door de voorziene afname van het vervoer van brandbare gassen over het baanvak Weert-Roermond. Indien de stationsstraat e.o. niet ontwikkeld wordt, leidt dit tot een nog verdere afname van het groepsrisico. Hoewel het totale groepsrisico dus afneemt, draagt de ontwikkeling van de locatie stationsstraat e.o. wel bij aan verhoging van het groepsrisico. Volgens de circulaire geldt hiervoor een verantwoordingsplicht; deze is hieronder uitgewerkt.

Verantwoording groepsrisico

De verantwoording bestaat naast het bepalen van de risico's in huidige en toekomstige situatie (zie hiervoor) uit een ruimtelijke onderbouwing, maatregelen ter verlaging van het groepsrisico en mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

Ruimtelijke onderbouwing

De te ontwikkelen locatie wordt gekenmerkt als onaantrekkelijk gebied door de panden die sterk zijn verouderd in functionaliteit en verschijningsvorm. Daarnaast is sprake van leegstand van winkels en woningen en voldoet de infrastructuur niet meer aan de eisen van deze tijd. De aanleiding van de ontwikkeling is het niet meer voldoen aan de ruimtelijke verwachtingen van de Gemeente Weert wat betreft de gewenste leefbaarheid van haar centrum.

De geplande nieuwbouw past binnen de visie van de Gemeente Weert om te voorzien in de vraag naar wonen en winkelen. Bij deze inbreiding zal intensief ruimtegebruik en een mening van functies plaatsvinden.

Maatregelen

Ten gevolge van de ontwikkeling neemt het groepsrisico toe. Voor het verhogen van de veiligheid kunnen maatregelen getroffen worden.

Deze maatregelen zijn afhankelijk van het risico en de locatie en zijn in te delen in de volgende categorieën:

- maatregelen gericht op een veiliger vervoer;
- maatregelen aan het spoor;
- maatregelen met betrekking tot de ruimtelijke inrichting;
- maatregelen gericht op een betere zelfredzaamheid en/of beheersbaarheid (zie hierna).

Voor maatregelen gericht op een veiliger vervoer en maatregelen aan het spoor geldt dat deze geen onderdeel vormen van de risicoanalyse. Maatregelen met betrekking tot de veiligheid van de wagons moeten in Europees verband genomen worden en kunnen niet worden afgedwongen door dit project. Maatregelen met betrekking tot de exploitatie (bv. lagere rijsnelheid, routing van gevaarlijke stoffen, bloktreinen of 's nachts rijden) leveren beperkingen op aan de capaciteit. Deze maatregelen zijn daarom voor ProRail niet gewenst en door de gemeente niet af te dwingen. Maatregelen aan/bij het spoor (o.a. vermindering aantal wissels, nieuw beveiligingssysteem, etc.) zijn op korte termijn of middenlange termijn niet te realiseren.

Om het groepsrisico zo gering mogelijk te maken is in de ruimtelijke opzet van het project gekozen voor een andere opzet van de planologische indeling van het oorspronkelijke plan. Vooral de hoogte van de geplande woontoren is verlaagd van 70 meter naar 28 meter. Hierdoor zijn de veiligheidsrisico's eveneens verlaagd.

Mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. Hierbij speelt de mobiliteit van mensen, aanwezigheid van vluchtwegen en ontsluiting van de gebouwen een rol. In haar advies heeft de regionale brandweer diverse maatregelen voorgesteld om de zelfredzaamheid te vergoten. Het betreft bouwtechnische, organisatorische en installatietechnische maatregelen. De regionale brandweer adviseert om deze maatregelen in de besluitvorming mee te nemen. Hierover vindt nader overleg met de regionale brandweer plaats. Voor de vaststelling van dit bestemmingsplan zal de gemeente aangeven op welke wijze deze maatregelen betrokken zullen worden bij de uitwerking van het plan.

De beheersbaarheid van het incident richt zich op de inzetbaarheid van de hulpverleningsdiensten en in hoeverre zij in staat zijn om hun taken goed uit te voeren en daarmee verdere ontwikkeling van het incident kunnen beperken.

Het plangebied wordt omsloten door drie wegen (Stationsstraat, Boermansstraat en Stationsplein), waarvoor in geval van een calamiteit in het plangebied de locatie voor de hulpdiensten altijd goed bereikbaar is. Ook wanneer één van de wegen afgesloten is als gevolg van de calamiteit, zijn er voldoende andere mogelijkheden voor de bereikbaarheid. Deze wegen dienen daarom vrij van verkeersbelemmerende obstakels toegankelijk te zijn. Net als het plangebied zelf is ook het spoor goed bereikbaar voor hulpdiensten in geval van een incident op het spoor. Vanaf het stationsplein heeft men direct toegang tot het spoor. Als gevolg van de realisatie van de nieuwbouw zal de bereikbaarheid niet wijzigen ten opzichte van de huidige situatie.

De rapportage "Analyse Externe Veiligheid locatie Stationsstraat e.o.", welke is opgesteld door ARCADIS d.d. 31 oktober 2006, is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

3.2.8

KABELS EN LEIDINGEN

Binnen het plangebied zijn geen kabels en leidingen aanwezig die een belemmering kunnen vormen voor de ontwikkelingen van het plangebied. In het plangebied is verder geen sprake van straalpaden of invloeden van zendmasten.

HOOFDSTUK

4 Planopzet

4.1 PLANBESCHRIJVING

4.1.1 VISIE

De visie van de herontwikkeling van het Stationsgebied kenmerkt zich door het upgraden van de Sint Maartenslaan als visitekaartje komend vanaf het Centraal station met winkels en woningen. De Stationsstraat is aanloopstraat naar de binnenstad en geeft een versterking van de winkelfunctie in het zuidelijk deel van het centrum. De Boermanstraat zal zich daarentegen transformeren naar een woonstraat en hier zullen geen winkels in terugkomen in de nieuwbouw. Al deze versterkingen kunnen worden aangeduid als verdere verstedelijking van het gebied. De ruimtelijke invulling mag getuigen van een stedelijke karakteristiek, passend bij de stedelijke maat van Weert.

4.1.2 STEDENBOUWKUNDIGE INVULLING

Het plan kenmerkt zich door de integrale aanpak van wonen, winkelen en parkeren. Het doel is het zuidelijk deel van het centrum een nieuwe impuls en een nieuw gezicht te geven. De schaalgrootte en het contact met de doorgaande verkeerswegen is hiervoor van belang, om te zorgen voor voldoende impact in het stedelijke beeld. Dat betekent dat zowel de Stationsstraat als de Boermanstraat en de Sint Maartenslaan een facelift dienen te krijgen.

Vanwege de vorm van het plangebied is het noodzakelijk dat het plangebied in zijn geheel tegelijk wordt herontwikkeld. De woningen van de Boermanstraat, het woontorentje en Sint Maartenslaan staan dicht bij elkaar en het welslagen van de verkoop van de woningen schuilt in het kunnen aanbieden van een nieuwe en kwalitatief hoogwaardige woonomgeving.

Een andere belangrijke eigenschap van de integrale planopzet is het parkeren. Door de breedte- diepte verhouding van de winkels is binnen in het plangebied een parkeeroplossing mogelijk over 2 lagen achter de winkels en woningen. Hierdoor wordt het parkeren aan het zicht onttrokken.

Gekozen is voor een plan met een heldere opzet: de bestaande winkelstructuren versterken, aan de Stationsstraat maar ook door grootschaliger winkels aan de St. Maartenslaan, en wonen aan de woonstraat, de Boermansstraat, benadrukken. De huidige winkelass is gelegen tussen het station en het kernwinkelgebied in het centrum van Weert. De Stationsstraat begeleidt deze ass vanuit het station en is een aanlooproute naar het centrum. Door het toevoegen van een parkeergarage voor de bezoekers van dit gebied en voor het centrum, ontstaat een nieuw bronpunt dat extra (winkelend) publiek genereert.

Van belang is dat de Stationsstraat een diversiteit kent van kleinere winkels en dus verschillende entrees om de dynamiek in de straat te brengen. Vanwege haar omvang past een supermarkt niet in dit straatbeeld en zal de bestaande supermarkt worden verplaatst met haar entree aan de Sint Maartenslaan en de winkel in de diepte daarachter. De bezoekers van de supermarkt kunnen vervolgens vanuit de openbare garage de winkel betreden. Op de Sint Maartenslaan blijft ruimte over voor een andere winkelruimte, waardoor ook hier het straatbeeld gevarieerd kan zijn.

Het plan heeft een programma van maximaal 2700 m² commerciële ruimte op de begane grond, en een gedeeltelijk ondergrondse parkeervoorziening over 2 lagen voor circa 197 parkeerplaatsen met zowel een parkeerlaag voor de bezoekers als voor de bewoners. Daarnaast zullen 14 parkeerplaatsen worden gerealiseerd aan de Boermansstraat in de vorm van drive-in garages bij de woningen. De integraliteit van de opgave komt ook naar voren bij het ontsluiten van deze parkeergarage. De hoofdontsluitingsweg in het gebied is de Sint Maartenslaan. Ter bevordering van de verkeerstromen en de duidelijkheid voor bezoekers, zal de openbare garage via deze zijde worden ontsloten. Hiermee wordt ook voorkomen dat extra verkeersbewegingen door bezoekers via de Stationsstraat en Boermanstraat plaatsvinden. De stallingsgarage kent veel minder verkeersbewegingen en is alleen bestemd voor bewoners, waardoor een separate entree voor de bewoners bereikbaar is aan de zijde van de Boermanstraat.

Boven de winkels en het parkeren, op een niveau van circa 4 meter boven maaiveld, wordt een woondek gerealiseerd waaraan in totaal maximaal 110 wooneenheden liggen, variërend van 3 tot 8 bouwlagen. De woningen hebben een oriëntatie met de levendigheid van de stad aan de straatzijde en vanuit de andere zijde hebben zij zicht op een mooi aangelegde binnenplaats die specifiek is bedoeld voor de bewoners. Als accent staat in dit binnengebied een woontoren van 8 woonlagen.

Het plan kent vanaf maaiveld 3 adressen in de stad voor de bewoners: de St. Maartenslaan, de Stationsstraat en de Boermansstraat. Aan deze straten zijn de entrees van de woningen gelegen, waardoor een directe relatie bestaat tussen het woongebouw en de herkenbaarheid van de entree. De vormgeving van de entrees verschillen echter; de entree bij de St. Maartenslaan is slechts op de begane grond zichtbaar en achter de gevel is niet herkenbaar dat hier de lift en het trappenhuis zitten.

Aan de Stationsstraat is een grote hal gepland waar de bewoners hun appartementen kunnen betreden, echter duidelijk fysiek gescheiden van de entree naar de parkeergarage voor de bezoekers van het gebied. De Boermansstraat heeft woningen met een entree op maaiveld, met daarboven appartementen die worden ontsloten door een eigen entree met trappenhuis en lift, welke ook toegang biedt voor de woontoren.

De straatzijde van de panden worden qua vormgeving afgestemd op de relatie die zij hebben met de desbetreffende straat. Dat betekent dat de St. Maartenslaan een grote pandsgewijze opbouw kent, waarbij in de gevel niet herkenbaar is hoe de appartementen hierachter zijn gelegen. Dit is ook het geval in de Stationsstraat, echter met een kleinere schaalgrootte. Deze panden hebben op de bovenste laag een setback, om de beleving vanaf straatniveau de juiste maat mee te geven. In de Stationsstraat is een opening gemaakt, die de bezoekers op de staat de mogelijkheid geeft om te zien dat hierachter een binnengebied en een woontorentje schuilgaan. De Boermansstraat kent een verticale geleiding op kleinere schaal. Het binnengebied is de rustige, chique voering van het plan en zal een eenheid in architectuur krijgen met als accent het woontorentje.

4.1.3

VERKEER EN PARKEREN

Het plangebied wordt via meerdere wegen ontsloten. Zowel het Stationsplein, de Stationsstraat, de Boermansstraat als de Drehmansstraat zijn toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Op de wegen rondom het plangebied geldt in de huidige situatie reeds een 30 km/u regime, met uitzondering van het Stationsplein waar de maximale snelheid 50 km/uur bedraagt. Aanpassingen aan dit regime zijn echter niet noodzakelijk, daar op basis van het uitgevoerde onderzoek (zie paragraaf 3.2.1.) een hogere grenswaarde-procedure doorlopen kan worden, teneinde de plannen te kunnen realiseren.

De parkeervoorzieningen zullen gedeeltelijk ondergronds onder de nieuwbouw worden gerealiseerd. De stallingsgarage heeft haar in- en uitrit aan de zijde van de Boermansstraat. Vanuit deze garage kunnen de bewoners de trappenhuizen en liften bereiken, inclusief de lift van de torenappartementen. Er wordt dan ook een duidelijke scheiding van functies tussen bewoners en bezoekers gemaakt, om veiligheid en wooncomfort te garanderen. De openbare garage is voor het verkeer bereikbaar via de St. Maartenslaan en de bezoekers kunnen via de Stationsstraat het centrum betreden.

Verkeerstoets

In het kader van de ontwikkeling van het bestemmingsplan is een verkeerstoets uitgevoerd, waarin de verkeersaspecten binnen het plan en de directe gevolgen voor het omliggende wegennet onder de loep zijn genomen. Met name is gekeken naar de verkeersontsluiting, het parkeren en de specifieke verkeersaspecten.

Verkeersontsluiting

Door middel van berekeningen is het effect van de herontwikkeling van het plangebied op de intensiteiten op het omliggende wegennet bepaald. Het gaat hierbij om de wegen: Stationsstraat, St. Maartenslaan en Boermansstraat. Gekeken is naar de toekomstige situatie mét en zonder planrealisatie.

Uit het onderzoek is gebleken dat door realisatie van de nieuwbouwplannen het verkeer op de Stationsstraat en Boermansstraat afneemt ten opzichte van de autonome ontwikkeling (zonder planrealisatie). Dit komt doordat de nieuwe parkeergarage voor bezoekers haar in- en uitrit krijgt aan de St. Maartenslaan. In de huidige situatie maken deze bezoekers grotendeels gebruik van de Stationsstraat en de Boermansstraat omdat de parkeerplaatsen zich daar bevinden. In de nieuwe situatie zullen wel meer bewoners gebruik gaan maken van deze twee straten, daar de in- en uitrit van de bewonersgarage aan de Boermansstraat ligt. Echter, per saldo betekent het een afname van de intensiteit op de genoemde wegen. De intensiteiten op de St. Maartenslaan en het Stationsplein zullen als gevolg van de nieuwbouwplannen toenemen, met name door intensivering van de locatie, waarbij de toename op het Stationsplein beperkter zal zijn dan op de St. Maartenslaan. Dit heeft te maken met de wijze waarop de parkeergarage wordt ontsloten. Om wachtrijen voor de parkeergarage op de hoofdrijbaan van de St. Maartenslaan te voorkomen, wordt voorgesteld de ontsluiting te laten plaatsvinden via de parallelweg.

Ten aanzien van het langzame verkeer dat van en naar de locatie wil komen, is ook geen sprake van een verslechtering van de situatie na de planrealisatie. Voetgangers kunnen gebruik maken van trottoirs die rondom het hele plangebied aanwezig zijn. Door de afname van de intensiteit op de Stationsstraat en Boermansstraat verbetert de situatie ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De bereikbaarheid per fiets is en blijft goed.

Belangrijk aandachtspunt bij de realisatie van de nieuwbouw is, dat het terrein bij een calamiteit voldoende kan worden bereikt en ontsloten. Via diverse zijden kan het terrein goed worden bereikt en ontsloten. Alleen de eenrichtingssituatie op de Stationsstraat en de Boermansstraat is een aandachtspunt.

Parkeren

Op basis van de parkeernormering van het CROW is in overleg met de Gemeente Weert het benodigd aantal parkeerplaatsen bepaald voor de woningen en voor de commerciële functies. Als uitgangspunt is gekozen voor een parkeernorm van 1,3 p.p. per woning (bewoners en bezoekers) en 2,5 p.p. per 100 m² bvo² commercieel.

De te realiseren parkeerplaatsen zijn als volgt gesitueerd: 14 parkeerplaatsen aan de Boermansstraat behorende bij de drive-in woningen, 98 parkeerplaatsen in de stallingsgarage en 99 parkeerplaatsen in de openbare garage. Uitgaande van een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning worden de parkeerplaatsen aan de Boermansstraat en in de stallingsgarage volledig benut voor wat betreft het bewonersparkeren.

In de plannen heeft de openbare parkeergarage een capaciteit van 99 parkeerplaatsen. Voor de realisering van 2700 m² bvo geldt op basis van de gehanteerde norm een behoefte aan 68 parkeerplaatsen. Deze passen ruimschoots in de openbare garage. Bovendien is het daarbij mogelijk dat het bezoekersparkeren voor de woningen (0,3 p.p. per woning) tevens in de openbare garage wordt opgevangen en wordt daarmee voor het gehele plan voldaan aan de parkeernorm.

Voor de verkeersafwikkeling is het van belang om de openbare parkeervoorziening te ontsluiten via de Sint Maartenslaan. De huidige openbare inrichting zal zodanig worden aangepast dat de situatie van het in- en uitrijden van de garage verkeersveilig is. Vanwege het niveauverschil tussen de openbare en stallingsgarage is een dubbele in- en uitrit noodzakelijk. Om de gevel van de Sint Maartenslaan af te kunnen wisselen met voldoende front voor commerciële functies, is gekozen voor het ontsluiten van de stallingsgarage via de Boermansstraat. Deze functionele scheiding komt ook ten goede aan de duidelijkheid voor de bezoekers van het gebied. Aandachtspunt is dat de capaciteit van de inrit voldoende groot is om te voorkomen dat er wachtrijen op de openbare weg optreden.

Voor de bezoekers aan het plangebied zullen fietsparkeervoorzieningen op straat moeten worden gerealiseerd in de nabijheid van de voorzieningen. In het plan is dat nog niet specifiek meegenomen. Mogelijk dat het fietsparkeren kan worden gecombineerd met reeds aanwezige fietsparkeervoorzieningen in het centrum en nabij het station. Hierbij kan het om zowel bewaakte als onbewaakte voorzieningen gaan.

² De te hanteren parkeernormen zijn gebaseerd op de normen uit de ASVV juni 2003 van CROW, publicatie 182.

In het plan is voor elke woning in het gebied een mogelijkheid gecreëerd om de fiets veilig te stallen. 60 woningen hebben een berging, de overige woningen kunnen gebruik maken van één van de twee gezamenlijke fietsenstallingen. Aandachtspunt is de toegang van de bergingen en de gezamenlijke fietsenstallingen. De toegang loopt of via de centrale toegangshal of via de parkeergarage.

4.2 JURIDISCHE REGELING

4.2.1 ALGEMEEN

Het voorliggende bestemmingsplan bevat de juridisch-planologische regeling voor de realisering van de geplande ontwikkelingen aan de Stationsstraat e.o. De gronden binnen het voorliggende bestemmingsplan hebben de bestemming "Centrumdoeleinden".

In de navolgende paragraaf wordt een beschrijving gegeven van het juridische deel van het bestemmingsplan en de wijze waarop de hiervoor omschreven inventarisatie van de bestaande toestand alsmede de doelstellingen zijn vertaald in de plankaart.

Het vastleggen van gewenste ontwikkelingen in een bestemmingsplan heeft altijd een zekere tweeslachtigheid. Enerzijds is er behoefte om bepaalde gewenste zaken zeker te stellen, anderzijds moet er voldoende ruimte zijn voor nieuwe ontwikkelingen zonder zich aan de waan van de dag over te geven. Het voorliggende bestemmingsplan is qua juridische vorm zodanig opgesteld dat zekerheden worden gesteld zonder in starheid te vervallen. Een en ander heeft consequenties voor het gebruik van bestaande gronden en bouwwerken. De bestemming is rechtstreeks geregeld in de voorschriften. Binnen de bestemming is het bouwen geregeld. Tevens biedt het plan, binnen strikte begrenzings, afwijkingmogelijkheden in de vorm van een algemene vrijstellingsbevoegdheid voor Burgemeester en Wethouders.

4.2.2 JURIDISCHE REGELING

Voorschriften

De voorschriften bestaan uit 3 afdelingen:

1. Toepassingsbepalingen (artikel 1 t/m 3);
2. Bestemmingsbepalingen (artikel 4 t/m 16);
3. Algemene bepalingen (artikel 17 t/m 23).

Artikel 1: Begripsbepalingen. Hierin worden de gehanteerde begrippen gedefinieerd om misverstanden en interpretatieverschillen te voorkomen.

Artikel 2 + 3: Wijze van meten en andere toepassingsbepalingen. Deze artikelen geven aan op welke wijze het meten dient plaats te vinden en wordt verwezen naar andere wettelijke regelingen.

- Artikel 4 t/m 16: De bestemmingen. Elk van toepassing zijnde artikel is opgebouwd uit:
- een doeleindenomschrijving, waarin is aangegeven waarvoor de gronden zijn bestemd;
 - de bepalingen omtrent de inrichting, als nadere uitwerking van de doeleindenomschrijving;
 - de bouwvoorschriften voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waarin situering, bouwwijze en bouwhoogte en oppervlakte worden aangeduid;
- De bestemmingen zijn gegroepeerd per samenhangende doeleinden. De bestemmingen zijn achtereenvolgens:
- artikel 4 (Woondoeleinden) komt niet voor in dit bestemmingsplan;
 - Centrumdoeleinden C (artikel 5);
 - artikel 6 t/m 16 komen niet voor in dit bestemmingsplan;
- Artikel 17: Algemene bepaling omtrent het bouwen en het uitvoeren van werken en werkzaamheden. Hierin worden algemene regels gegeven die bij c.q. voor het bouwen in acht moeten worden genomen.
- Artikel 18: Algemene bepalingen met betrekking tot het gebruik van gronden en bouwwerken. Hierin komt het verboden gebruik van gronden en bouwwerken aan de orde. Met behulp van de zgn. "toverformule" kunnen Burgemeester en Wethouders vrijstelling verlenen van het verbod om gronden en bouwwerken te gebruiken in strijd met de bestemming, indien strikte toepassing van dit verbod leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik die niet door dringende redenen gerechtvaardigd wordt.
- Artikel 19: Algemene vrijstellingsbevoegdheid. Dit artikel geeft de vrijstellingsmogelijkheden voor Burgemeester en Wethouders aan, o.a. ten aanzien van:
- afwijkingen van de op de plankaart aangegeven hoogtescheidingslijnen;
 - de in de voorschriften gegeven maten ten aanzien van de hoogte van andere bouwwerken;
 - het oprichten van kleine gebouwen ten behoeve van openbaar nut;
 - het oprichten van antennes (al dan niet vrijstaand).
- Artikel 20: Procedure voorschriften.
- Artikel 21: Overgangsbepalingen. Hierin wordt het overgangsrecht geregeld, zowel ten aanzien van bebouwing als gebruik.
- Artikel 22: Strafbaarheidsbepaling.
- Artikel 23: Citeertitel.

Plankaart

De voorschriften vormen samen met de plankaart de juridische regeling van het bestemmingsplan. De bestemming is op de plankaart weergegeven. In de voorschriften zijn de gebruiks- en bebouwingsvoorschriften vastgelegd. De plankaart heeft de schaal 1:1.000.

HOOFDSTUK 5

Uitvoerbaarheid

5.1 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Tussen de Gemeente Weert en Bouwfonds MAB Ontwikkeling BV is een realisatieovereenkomst afgesloten waarin de kaders van genoemde ontwikkeling zijn vastgelegd. De gronden binnen het plangebied zijn grotendeels verworven door Bouwfonds MAB Ontwikkeling BV. De nog niet in eigendom zijnde gronden zullen door deze partij nog worden aangekocht. Met de gemeente is overeenstemming over de inbreng van de gemeentelijke gronden. De ontwikkeling van het plangebied komt geheel voor rekening en risico van Bouwfonds MAB Ontwikkeling BV. Teneinde het exploitatiekort te verkleinen hebben de Gemeente Weert en de Provincie Limburg subsidie beschikbaar gesteld.

5.2 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

5.2.1 OVERLEG EX ARTIKEL 10 BRO EN ADVIES PCGP

Overleg ex artikel 10 Bro

Op (datum) is het voorontwerp bestemmingsplan in het kader van het overleg op grond van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) toegestuurd aan diverse instanties. Geen van de geraadpleegde instanties heeft echter een inhoudelijke reactie ten aanzien van het voorontwerp bestemmingsplan gegeven.

Advies PCGP

Op 20 maart 2006 is ter advisering een exemplaar van het voorontwerp bestemmingsplan "Stationsstraat e.o." toegezonden aan de Planologische Commissie voor Gemeentelijke Plannen (PCGP) van de Provincie Limburg. Op 2 mei 2006 heeft de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling haar standpunt ten aanzien van het voorontwerp bestemmingsplan schriftelijk kenbaar gemaakt. Deze brief d.d. 2 mei 2006 met kenmerk 2006/20679 is in bijlage 3 bij deze toelichting gevoegd.

Naar aanleiding van het PCGP advies is het bestemmingsplan op onderstaande punten aangepast dan wel aangevuld.

- In de toelichting is een extra paragraaf opgenomen waarin het beleid zoals wordt vastgelegd in de Regionale Woonvisie Weerterkwartier 2006-2010 nader wordt beschreven in relatie tot onderhavig bestemmingsplan.
- Het wateradvies van het waterschap Peel en Maasvallei is op 22 augustus 2005 uitgebracht. Het advies is nader verwerkt in de toelichting.
- De procedure omtrent de aanvraag van een hogere grenswaarde in het kader van het aspect geluid (wegverkeer en railverkeer) is reeds in gang gezet en zal, naar verwachting, vóór de vaststelling van dit bestemmingsplan afgerond zijn.

- In de toelichting is het aspect Externe veiligheid nader uitgewerkt en beschreven inclusief de uitgevoerde berekeningen.
- In de toelichting is ten aanzien van het aspect Bodem nader beschreven dat middels de opstelling van het plan van aanpak en vervolgens een saneringsplan het gebruik van de betreffende gronden conform de bestemming die er aan gegeven wordt en met inachtneming van de bodemgebruikswaarde gewaarborgd zal zijn vóór de vaststelling van het bestemmingsplan.
- Ten aanzien van het aspect archeologie is de toelichting aangevuld met de resultaten van het aanvullende karterende booronderzoek dat door BILAN is uitgevoerd.

5.2.2

INSPRAAK

Voorontwerp bestemmingsplan

Het voorontwerp bestemmingsplan “Stationsstraat e.o.” heeft met ingang van 21 maart 2006 in het kader van de inspraakprocedure conform de gemeentelijke inspraakverordening gedurende zes weken ter inzage gelegen. Ingezetenen van de Gemeente Weert en in de gemeente een belang hebbende natuurlijke en rechtspersonen zijn gedurende deze periode in de gelegenheid gesteld een reactie te geven op het voorontwerp.

De naar aanleiding van deze inspraakperiode ingekomen inspraakreacties zijn verwerkt in de “Inspraaknotitie voorontwerp bestemmingsplan ‘Stationsstraat e.o.’ te Weert”. De inspraaknotitie is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Naar aanleiding van de ingekomen inspraakreacties, met betrekking tot het voorontwerp bestemmingsplan “Stationsstraat e.o.” is bij de opstelling van het ontwerp bestemmingsplan nader gekeken naar:

- de maximale voorgenoemde goothoogte resp. bouwhoogte van het bouwblok op de hoek van de Stationsstraat met de Boermansstraat;

Nadere beoordeling heeft ertoe geleid dat besloten is de maximale goothoogte voor het betreffende bouwblok op de hoek Stationsstraat/Boermansstraat te verlagen naar 11 meter. De maximale toegestane bouwhoogte blijft gehandhaafd op 14 meter. De voorschriften van het bestemmingsplan zijn zodanig aangepast dat de mogelijkheid bestaat tussen de goothoogte en bouwhoogte een setback op te richten.

- Het middels een vrijstellingsbevoegdheid creëren van de mogelijkheid tot het oprichten van een extra bouwlaag in het plangebied;

Gelet op de inhoud van het Programma van Eisen dat door de Gemeente Weert ten aanzien van de ontwikkeling van onderhavig plangebied in een eerdere fase heeft vastgesteld is ervoor gekozen de maximale bouwhoogte te beperken tot de maatvoering zoals op de plankaart en in de voorschriften is bepaald. De in eerdere instantie opgenomen vrijstellingsbevoegdheid voor het toevoegen van een extra bouwlaag is hiermee komen te vervallen.

- De mogelijkheid om de op de plankaart opgenomen bebouwingsgrens te overschrijden; De overschrijding van de bebouwingsgrens is binnen onderhavig plan niet mogelijk, daar de bebouwingsgrens grotendeels gelijk loopt met de plangrens. De voorschriften zijn hierop nader aangepast. De bebouwingsgrens mag niet overschreden worden, met uitzondering van ondergeschikte bouwdelen, zoals omschreven in artikel 3 van de voorschriften.

Ontwerp bestemmingsplan

Het ontwerp bestemmingsplan "Stationsstraat e.o." heeft met ingang van 13 juli 2006 in het kader van de inspraakprocedure conform de gemeentelijke inspraakverordening gedurende zes weken ter inzage gelegen. Ingezetenen van de Gemeente Weert en in de gemeente een belang hebbende natuurlijke en rechtspersonen zijn gedurende deze periode in de gelegenheid gesteld een zienswijze te geven op het voorontwerp.

Naar aanleiding van deze inspraakperiode is één zienswijze ontvangen; deze heeft niet tot wijziging in het bestemmingsplan geleid.

BIJLAGE **1** Vaststelling hogere waarden



Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Weert
Postbus 950
6000 AZ WEERT

| | |
|--------------------------|------------------|
| GEMEENTE WEERT <i>HC</i> | |
| INGEKOMEN OP | |
| 21 NOV. 2006 | |
| AFD./NR. | 100MB/2006/11737 |
| RAAD NR. | |
| KOPIE NAAR | |

Cluster
Faxnummer
Ons kenmerk
Bijlage(n)

MDOML
(043) 389 75 38
2006/52312
diverse

Behandeld P. Verhoeven-Jaspers
Doorkiesnummer (043) 389 75 23
Uw kenmerk I/OMB/Wgh/Stationsstr
Maastricht 17 november 2006

Onderwerp

Hogere waarde ingevolge de Wet geluidhinder ten behoeve van bestemmingsplan Stationsstraat en omgeving te Weert (interne communicatiecode Provincie Limburg: H635)

Geacht college,

Op 7 augustus 2006 is een verzoek van het college van burgemeester en wethouders van Weert d.d. 4 augustus 2006 ingekomen om vaststelling van hogere waarden als bedoeld in artikel 83 van de Wet geluidhinder en artikel 8 van het Besluit geluidhinder spoorwegen ten behoeve van bestemmingsplan Stationsstraat en omgeving te Weert.

Procedure

Het college van burgemeester en wethouders van Weert heeft conform het bepaalde in artikel 13, eerste lid, van het "Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen" en artikel 15, eerste lid, van het "Besluit geluidhinder spoorwegen" het voornemen tot het indienen van bovenvermeld verzoek bekendgemaakt op 5 juli 2006.

Het ontwerpverzoek met de daarbij behorende bescheiden is door het college van burgemeester en wethouders van Weert op 6 juli 2006 in het gemeentehuis ter inzage gelegd. Gedurende vier weken heeft de gelegenheid bestaan ten aanzien van het ontwerpverzoek schriftelijk opmerkingen te maken.

Openbare zitting

Op 11 juli 2006 om 16:00 uur heeft een openbare zitting als bedoeld in artikel 16a, eerste lid, van het "Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen" en artikel 28a, eerste lid, van het "Besluit geluidhinder spoorwegen" plaatsgevonden. Van deze gelegenheid heeft niemand gebruik gemaakt.

061101-0006

Bezoekadres:
Limburgplein 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 381 80 00
www.limburg.nl

Bankrekening ING
67.94.11.372
Postbank nr. 1060741

**Bedenkingen**

Met betrekking tot het ontwerpverzoek zijn geen bedenkingen ingebracht.

Geluidreducerende maatregelen

Gebleken is, dat toepassing van maatregelen om de geluidbelasting van de betrokken gevels te reduceren tot de geluidgrenswaarde van 50 dB(A) (wegverkeer) dan wel 57 dB(A) (spoorverkeer) onvoldoende doeltreffend is c.q. overwegende bezwaren van verkeerskundige, vervoerskundige, financiële en stedenbouwkundige aard ontmoet.

De St. Maartenslaan en het Stationsplein vervullen een noodzakelijke verkeersfunctie waardoor het weren van verkeer ongewenst is. Het weren van verkeer op deze wegen zal elders leiden tot (meer) verkeershinder, hetgeen wij onacceptabel achten.

Het spoorwegtraject 820 vervult een noodzakelijke (openbare) vervoersfunctie waardoor het weren van spoorverkeer ongewenst is. Het spoorverkeer heeft immers geen mogelijkheid een andere route te nemen. Bovendien zijn de financiële consequenties van een dergelijke maatregel (o.a. onrendabele spoorwegexploitatie) onacceptabel.

De kosten voor het aanbrengen van een geluidarme(re) wegdekverharding op de St. Maartenslaan en het Stationsplein is door de gemeente Weert geschat op € 600.000,00. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting voor de geluidgevoelige bestemmingen worden gereduceerd. Aangezien de verwachting is dat de kosten voor het aanbrengen van (extra) gevelgeluidwerende maatregelen veel lager zullen zijn, achten wij deze bronmaatregel niet kosteneffectief.

Het spoorwegtraject 820 kan voorzien worden van raildempers. Met deze raildempers kan de geluidbelasting met 3 dB(A) worden gereduceerd. Aangezien de verwachting is dat de kosten voor het aanbrengen van (extra) gevelgeluidwerende maatregelen veel lager zullen zijn, achten wij deze bronmaatregel niet kosteneffectief.

Daarnaast zijn maatregelen in de geluidsoverdracht door middel van een scherm of wal uit stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst, omdat een voldoende effectief scherm bij benadering een zelfde hoogte als de woningen zal moeten hebben en geplaatst zal moeten worden op de beperkte ruimte tussen de woningen en de geluidbron. Een dergelijk hoog scherm belemmert het uitzicht vanuit de woningen; evenals de ontsluiting hiervan op de openbare weg.

Optheffingscriteria

Er is sprake van woningen binnen de bebouwde kom die ter plaatse gesitueerd worden als vervanging van bestaande bebouwing als bedoeld in het "Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen" en die tevens in de omgeving van een station of halte gesitueerd worden als bedoeld in het "Besluit geluidhinder spoorwegen".

Overwegingen

Opgemerkt wordt, dat enkel het geluidaspect aan de orde is en dat voor wat betreft het aspect ruimtelijke ordening er in de daarvoor geëigende procedures nog een afzonderlijke beoordeling dient plaats te vinden.



Gedeputeerde Staten van Limburg besluiten:

- I dat het verzoek van het college van burgemeester en wethouders van Weert d.d. 4 augustus 2006 om vaststelling van hogere waarden als bedoeld in artikel 83 van de Wet geluidhinder en artikel 8 van het Besluit geluidhinder spoorwegen ten behoeve van bestemmingsplan Stationsstraat en omgeving te Weert wordt ingewilligd;
- II dat de navolgende hogere waarden worden vastgesteld (inclusief -5 dB correctie ex artikel 103 Wet geluidhinder):

| omschrijving | aantal woningen | hogere waarde [dB(A)] | Geluidbron |
|---|--------------------|-----------------------------|---|
| appartement niveau 1 St. Maartenslaan Weert type B2, D3, D4 | 9 | 65* | St. Maartenslaan / Stationsplein |
| appartement niveau 2 St. Maartenslaan Weert type B2, D4 | 8 | 65* | St. Maartenslaan / Stationsplein |
| appartement niveau 3 St. Maartenslaan Weert type A3, C4, D5, D6 | 6 | 65* | St. Maartenslaan / Stationsplein |
| appartement niveau 4 St. Maartenslaan Weert type A3, C4, D5, D6 | 6 | 65* | St. Maartenslaan / Stationsplein |
| appartement niveau 1 St. Maartenslaan Weert type B2, D3, D4 | 9 | 70 | railtraject 820 Eindhoven - Roermond |
| appartement niveau 2 St. Maartenslaan Weert type B2, D4 | 8 | 70 | railtraject 820 Eindhoven - Roermond |
| appartement niveau 3 St. Maartenslaan Weert type A3, C4, D5, D6 | 6 | 70 | railtraject 820 Eindhoven - Roermond |
| appartement niveau 4 St. Maartenslaan Weert type A3, C4, D5, D6 | 6 | 70 | railtraject 820 Eindhoven - Roermond |



| | | | |
|--|---|----|---|
| appartement niveau 1 St. Maartenslaan Weert zuidzijde type B1, C1, C2 | 4 | 67 | railtraject 820 Eindhoven - Roermond |
| appartement niveau 2 St. Maartenslaan Weert zuidzijde type B1, C1, C2 | 4 | 67 | railtraject 820 Eindhoven - Roermond |
| appartement niveau 3 St. Maartenslaan Weert zuidzijde type B1, C1, C2 | 4 | 65 | railtraject 820 Eindhoven - Roermond |
| appartement niveau 4 St. Maartenslaan Weert zuidzijde type A4, B3, B4 | 4 | 64 | railtraject 820 Eindhoven - Roermond |
| appartement niveau 1 St. Maartenslaan Weert noordzijde type B1, C1, C3 | 3 | 62 | railtraject 820 Eindhoven - Roermond |
| appartement niveau 2 St. Maartenslaan Weert noordzijde type B1, C1, C3 | 3 | 62 | railtraject 820 Eindhoven - Roermond |
| appartement niveau 3 St. Maartenslaan Weert noordzijde type B1, C1, C3 | 3 | 63 | railtraject 820 Eindhoven - Roermond |
| appartement niveau 4 St. Maartenslaan Weert noordzijde type B3 | 2 | 63 | railtraject 820 Eindhoven - Roermond |
| appartement niveau 1 St. Maartenslaan Weert tweedelijns bebouwing type A1 | 4 | 70 | railtraject 820 Eindhoven - Roermond |

BIJLAGE

2

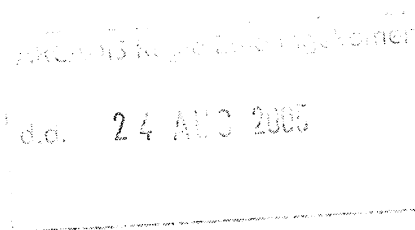
Wateradvies d.d. 22 augustus 2005



**Waterschap
Peel en Maasvallei**

uw kenmerk 110501/ZF5/355/201141/002
uw brief van 4 augustus 2005
ons kenmerk boa/made/wt/2005-04809
behandeld door ir. M.T.B. Desmense
afdeling Beleid, Onderzoek en Advies
doorkiesnummer 244
e-mail marieke.desmense@wpm.nl
datum 22 augustus 2005
verzonden
23 AUG. 2005
onderwerp Wateradvies Stationsstraat Weert
pagina 1 van 2

Arcadis
t.a.v. mevr. M.J.C. Kerkhof Jonkman
Postbus 1018
5200 BA 'S-HERTOGENBOSCH



Geachte mevrouw Kerkhof Jonkman,

Wij ontvingen van u het rapport 'Bodem en Water Stationsstraat Weert' met het verzoek om een wateradvies.

Het plan betreft de herontwikkeling van de Stationsstraat en omgeving in de gemeente Weert, waarin ruimte wordt voorzien voor woningen, winkelruimte en parkeerplaatsen, waaronder een parkeergarage onder maaiveld.

In het gebied zal een gescheiden rioleringsstelsel worden aangelegd dat voorlopig geheel wordt aangesloten op de bestaande riolering van de gemeente Weert. Bij de toekomstige herinrichting van het gebied aan de noordzijde van het station zal ruimte worden gereserveerd om hemelwater van het plangebied Stationsstraat te infiltreren in de bodem. U geeft aan dat om de waterkwaliteit te waarborgen geen uitlogbare bouwmaterialen worden toegestaan en dat ook gebruik van chemische onkruidbestrijdingsmiddelen en wegzout is verboden.


Bij ontwikkeling van een locatie dient in principe binnen de plangrenzen ruimte voor infiltratie of berging van water te worden gereserveerd. Omdat dit in dit plangebied niet mogelijk is kunnen wij echter instemmen met het reserveren van ruimte in het toekomstig te ontwikkelen gebied aan de noordzijde van het station. De door u genoemde uitgangspunten voor de infiltratievoorziening voldoen aan onze eisen. Wij kunnen u bij deze dan ook een positief wateradvies verlenen.

postadres Postbus 3390
5902 RJ Venlo
bezoekadres Drie Decembersingel 46
5921 AC Venlo

telefoon 077 389 11 11
fax 077 387 36 05
e-mail info@wpm.nl
internet www.wpm.nl

Indien u naar aanleiding van dit advies nog vragen heeft kunt u contact opnemen met Frans Verdonschot (077-3891191).

Namens het watertoetsloket*,

b/a 

J.M.G. Roumen, hoofd afd. Beleid, Onderzoek en Advies

* Het watertoetsloket Peel en Maasvallei is een gezamenlijk initiatief in het kader van de watertoets van het Waterschap Peel en Maasvallei, de provincie Limburg en Rijkswaterstaat Directie Limburg. Dit (pré-)wateradvies is opgesteld door het waterschap Peel en Maasvallei. Het eventueel noodzakelijke (pré-)wateradvies van de provincie Limburg is hierin verwerkt. Het eventueel noodzakelijke (pré-)wateradvies van Rijkswaterstaat zal separaat worden verstrekt.

Zowel het waterschap als de provincie zijn binnen de kaders van hun eigen taak en bevoegdheid verantwoordelijk voor hun deel van het advies. De provincie Limburg heeft het afdelingshoofd van de afdeling BOA en het Dagelijks Bestuur van het waterschap Peel en Maasvallei bij besluit van 12 augustus 2004, kenmerk 2004/46842, gemachtigd tot ondertekening van het wateradvies, voor wat betreft het provinciale wateradvies in het kader van de watertoets.

i.a.a. Guus Rameckers, Gemeente Weert, Postbus 950, 6000 AZ Weert

postadres Postbus 3390
5902 RJ Venlo
bezoekadres Drie Decembersingel 46
5921 AC Venlo

telefoon 077 389 11 11
fax 077 387 36 05
e-mail info@wpm.nl
internet www.wpm.nl

BIJLAGE **3** PCGP-advies

provincie limburg



Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Weert
Postbus 950
6000 AZ WEERT

| | |
|--------------------------|----------------|
| GEMEENTE WEERT <i>HK</i> | |
| INGEKOMEN OP | |
| - 3 MEI 2006 | |
| AFD./NR. | 10m3 2006/5832 |
| RAAD NR. | |
| KOPIE NAAR | |

Afdeling RO
Ons kenmerk 2006/20679
Faxnummer (043) 389 79 77
Bijlage(n) --

Behandeld WC Foekema
Uw kenmerk
Doorkiesnummer (043) 389 73 89
Maastricht 2 mei 2006

VERZONDEN - 2 MEI 2006

Onderwerp

Advies voorontwerpbestemmingsplan Stationsstraat e.o.

Standpunt afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling.

Met inachtneming van de onderstaande opmerkingen kan met het plan worden ingestemd.

1. Volkshuisvesting

- ** In het bestemmingsplan wordt niet aangegeven hoe de te bouwen woningen zijn opgenomen/ worden opgenomen in regionale woonvisie. Als de woonvisie is vastgesteld verzoek ik u de relatie hiermee in het bestemmingsplan te vermelden.

2. Water

- ** In de toelichting wordt aangegeven dat op basis van de waterparagraaf in het voorontwerp bestemmingsplan een wateradvies wordt aangevraagd. Bij het vastgestelde plan dient u het (positief) wateradvies van het watertoetsloket bij te voegen.

3. Geluid

- ** In de toelichting wordt aangegeven dat voor verschillende woningen een hogere waarde ten aanzien van weg- en railverkeerslawaai aangevraagd zal worden. Deze dienen te zijn beoordeeld en vastgesteld voor vaststelling bestemmingsplan.

060420-0175

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

Bankrekening ING
67.94.11.372
Postbank nr. 1060741

provincie limburg



4. Externe veiligheid

* In het rapport wordt gesproken over een veiligheidscheck die door Arcadis in een vroeger projectstadium is uitgevoerd. Deze check is niet bijgevoegd.

Daarnaast wordt er gesproken over exacte berekeningen die gemaakt zijn en waaraan getoetst is. Ook deze getallen zijn niet bijgevoegd.

In het rapport wordt alleen gesproken over het feit dat er geen sprake is van overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR. Er moet echter ook een afweging gemaakt worden over het feit dat er meer personen binnen het invloedgebied van het GR aanwezig zijn, inclusief een advies van de regionale brandweer over deze geplande ontwikkeling.

Uw gemeente hanteert de risicoatlas van 1998 als uitgangspunt voor de risicoberekeningen. U dient echter de vervoerprognoses te hanteren zoals deze in 2004 aan de Tweede Kamer zijn aangeboden.

Deze prognoses dienen als uitgangspunt te worden gebruikt.

Voorts dient u de berekening voor het PR en het GR voor de huidige en de toekomstige situatie inzichtelijk te maken. Hiervoor dient voor het PR een QRA berekening te worden opgesteld en voor het GR een Fn-curve.

Daarnaast dient u inzichtelijk maken of andere ontwikkelingen in het gebied nog invloed hebben/krijgen op de PR en GR.

Bovengenoemde zaken dienen uitgewerkt worden zoals weergegeven in de "Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico". Ten aanzien hiervan wordt dan ook een voorbehoud gemaakt. Ik verzoek u het plan aan te vullen en uit te werken vóór vaststelling van het plan en eventuele consequenties hiervan in het plan door te voeren.

5. Bodemkwaliteit

* In paragraaf 3.2.2 van de toelichting van het plan wordt ingegaan op het bodemaspect. Hierin is aangegeven dat sprake is van diverse verontreinigingen met PAK en zware metalen in concentraties die plaatselijk de interventiewaarden overschrijden. Tevens is vermeld dat nog niet alle verontreinigingen volledig zijn ingekaderd en is op hoofdlijnen uiteengezet op welke wijze men wil komen tot een bodemkwaliteit die geschikt is voor de beoogde bestemming, zijnde 'Centrumdoeleinden'.

Vóór vaststelling van het bestemmingsplan dienen de ernst en omvang van de aangetroffen verontreinigingen in beeld te zijn gebracht door middel van een nader bodemonderzoek. Indien, zoals wordt verwacht, sprake blijkt te zijn van een geval van ernstige bodemverontreiniging, zoals omschreven in de Wet bodembescherming, dient vóór vaststelling van het bestemmingsplan een saneringsplan te zijn opgesteld waarover ambtelijke overeenstemming met de Provincie bestaat.

Voor de gronden die géén deel uitmaken van een geval van ernstige bodemverontreiniging, maar waarvan de kwaliteit niet geschikt is voor de toekomstige bestemming, dient vóór vaststelling van het bestemmingsplan te worden beschreven welke maatregelen genomen worden om de kwaliteit van de bodem alsnog geschikt te maken voor de beoogde bestemming.

Voor het gehele plangebied geldt dat het toetsingskader wordt gevormd door de bodemgebruikswaarden, zoals beschreven in het beleidsdocument 'Van trechter naar zeef'.

provincie limburg



Zo gelden voor de in het plan omschreven bestemming 'centrumdoeleinden' in principe de bodemgebruikswaarden 2 als kwaliteitsdoelstelling, tenzij op de plankaart alsnog expliciet gronden worden aangeduid als 'bebouwing' of 'verharding' en in de voorschriften de gebruiksbeperkingen worden opgenomen. In dat laatste geval kunnen de bodemgebruikswaarden 3 worden gehanteerd. Voor de gronden die middels een raster (met verwijzing naar art 5.2 onder 3) op de plankaart zijn aangegeven is een woonfunctie op de begane grond mogelijk, waardoor hier de bodemgebruikswaarden 1 als kwaliteitsdoelstelling gelden voor zover ook een gebruik als tuin mogelijk is. De kwaliteitsdoelstelling dient immers te zijn afgestemd op de meest gevoelige gebruiksfunctie die binnen een bestemming mogelijk is. Bij het plan van aanpak dient tevens een kostenraming te worden aangeleverd in verband met de realiteitswaarde van het plan.

Indien door de aanwezigheid van verontreinigingen sprake zal zijn van gebruiksbeperkingen, wordt geadviseerd deze op te nemen in de voorschriften.

Gezien de bovenstaande opmerkingen adviseren wij u om vóór vaststelling van het bestemmingsplan contact op te nemen met onze afdeling Stedelijke Leefomgeving om tijdens een overleg tot nadere afstemming te komen.

6. Archeologie

Ten aanzien van archeologie wordt een voorbehoud gemaakt. Voor de opmerkingen wordt verwezen naar de door ons opgestelde toetsingslijst d.d. 31-03-2006, kenmerk 041015-0016, reeds verzonden aan bureau Bilan. U dient het archeologisch onderzoek aan te passen vóór vaststelling van het bestemmingsplan.

7. Overige aspecten

Ik verzoek u om te bezien of het vastgestelde plan te zijner tijd ook in digitaal uitwisselbare vorm bij de Provincie Limburg kan worden aangeleverd, conform de afspraken die zijn vastgelegd in de technische paragraaf van het 'Convenant digitalisering en standaardisatie bestemmingsplannen Limburg'.

8. Voorschriften

Artikel 20

Dit artikel bevat een bevoegdheid om het bestemmingsplan te wijzigen ten behoeve van geringe wijzigingen van onder andere de bestemmingsgrenzen. Gelet op het bepaalde in artikel 11 lid 7 WRO en gelet op de heroriëntatie ruimtelijke ordening wordt in toenemende mate onderzocht of goedkeuring van Gedeputeerde Staten nog wel noodzakelijk is, dit kan echter uitsluitend indien hiertegen geen zienswijzen naar voren zijn gebracht. Met betrekking tot de in bovenvermelde artikelen opgenomen wijzigingsbevoegdheden merk ik op dat deze van zodanige aard zijn dat deze, indien hiertegen geen zienswijzen naar voren worden gebracht, de goedkeuring van Gedeputeerde Staten niet meer behoeven. Te zijner tijd zal dit in het besluit tot goedkeuring van het bestemmingsplan worden aangegeven.

provincie limburg



Zoals reeds in de brief d.d. 14 juni 2005 inzake de Heroriëntatie Ruimtelijke Ordening aan u is medegedeeld worden de bestemmingsplanvoorschriften slechts marginaal getoetst. Een en ander houdt in: dat uw gemeente zelf verantwoordelijk is voor de juridische kwaliteit van de voorschriften.

9. TOEPASSING ARTIKEL 19, LID 2 WRO

Gezien de aard van de opmerkingen is de toepassing van artikel 19 lid 2 WRO op basis van dit advies niet mogelijk.

Tenslotte wordt opgemerkt dat het advies de instemming heeft van de VROM-Inspectie Regio Zuid.

Ing. J. Antonides
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling/
Waarnemend afdelingshoofd Ruimtelijke Ontwikkeling

Voor de betekenis van de opmerkingen en van de asterisken (*) die bij de opmerkingen zijn geplaatst wordt verwezen naar de onderstaande verklaring:

- * Opmerkingen over (onderdelen van) het (voor)ontwerpplan, waartegen overwegende bezwaren bestaan. Zulks betekent dat, betrof dit een vastgesteld bestemmingsplan, geadviseerd zou worden tot onthouding van goedkeuring.
- ** Opmerkingen over (onderdelen van) het (voor)ontwerpplan, waartegen bedenkingen bestaan, maar waarover een definitief oordeel wordt voorbehouden of slechts een voorlopig standpunt kan worden ingenomen in verband met het ontbreken van voldoende onderbouwing van het gemeentelijk beleidsvoornemen. Deze bedenkingen kunnen worden weggenomen door bij de aanbieding ter goedkeuring van het plan aanvullende informatie te leveren, al dan niet na gevoerd nader overleg.
Bedenkingen die niet zijn weggenomen, terwijl deze redelijkerwijs wel hadden kunnen worden weggenomen, leiden tot een advies tot het onthouden van goedkeuring. Ten aanzien van de bedenkingen, die redelijkerwijs niet konden worden weggenomen, zal worden geadviseerd deze bij de eerstvolgende herziening van het bestemmingsplan weg te nemen:

Overige opmerkingen over (onderdelen van) het structuurplan c.q. de - visie die uitsluitend van informatieve betekenis zijn.