

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Algemeen	4
1.2 Grens van het plangebied	5
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	6
1.4 Leeswijzer	7

Hoofdstuk 2 Beleidskader	8
2.1 Europees en Rijksbeleid	8
2.2 Provinciaal beleid	13
2.3 Gemeentelijk beleid	16

Hoofdstuk 3 Beschrijving plangebied	36
3.1 Algemene gebiedsbeschrijving	36
3.2 Ruimtelijke structuur	37
3.3 Functionele structuur	39
3.4 Cultuurhistorische en archeologische waarden	40

Hoofdstuk 4 Ontwikkelingen	44
4.1 Economische effectenrapportage	44
4.2 Verkeersstudie Goudappel-Coffeng	47
4.3 Besluitvorming	53
4.4 Planontwikkeling	57

Hoofdstuk 5 Milieuplanologische aspecten	63
5.1 M.e.r.-beoordelingsplicht	63
5.2 Water	63
5.3 Geluid	66
5.4 Bodem	68

5.5 Geurhinder	69
5.6 Externe veiligheid	70
5.7 Luchtkwaliteit	79
5.8 Lichthinder	80
5.9 Trillingshinder	81
5.10 Kabels, leidingen en overige belemmeringen	81
5.11 Ecologie	81

Hoofdstuk 6 Het bestemmingsplan	89
--	-----------

6.1 Algemeen	89
6.2 Opzet van de regels	89
6.3 Crisis- en Herstelwet	93

Hoofdstuk 7 Financiële uitvoerbaarheid	94
---	-----------

Hoofdstuk 8 Handhavingsparagraaf	95
---	-----------

Hoofdstuk 9 Communicatieparagraaf	96
--	-----------

9.1 Wettelijk vooroverleg instanties ex art. 3.1.1 Bro	96
9.2 Zienswijzen ex art. 3.8 Wro	96
9.3 Behandeling beroepen Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State	96

Bijlage 1 Inventarisatiekaart	97
-------------------------------	----

Bijlage 2 Nota vooroverleg ex art. 3.1.1 Bro	98
--	----

Bijlage 3 Raadsvoorstel BP Noorderbrug e.o. d.d. 26.06.2012	99
---	----

Bijlage 4 Uitspraak Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State	100
---	-----

Separate bijlagen:

Separate bijlage 1: BRO, "Ontwikkelingsmogelijkheden perifere en grootschalige detailhandel", rapportnr. 203x00737.061076_5, d.d. 02.12.2010);

Separate bijlage 2: Progère BV, "PDV-onderzoek Stadsregio Maastricht, d.d. 15.12.2010;

- Separate bijlage 3: Gemeente Maastricht, raadsvoorstel/besluit d.d. 22.02.2011 en bijlagen;
- Separate bijlage 4: Goudappel Coffeng, “Verkeersonderzoek bestemmingsplan RMP Maastricht-Noord”, rapportnr. MTT06008/Bnc/0827, d.d. 27.09.2011;
- Separate bijlage 5: PALMBOU Urban Landscapes, ‘GDV/PDV Belvédère’, d.d. 27.09.2011;
- Separate bijlage 6: Oranjewoud, ‘Externe veiligheid Maastricht Noord’, rapportnr. 243621-revisie 08, d.d. 30.05.2012;
- Separate bijlage 7: ARCADIS Nederland BV, ‘Natuurtoets BP Noorderbrug e.o.’, rapportnr. B02043.000178.0200, d.d. 29.05.2012;
- Separate bijlage 8: Goudappel Coffeng, ‘Akoestisch onderzoek Noorderbrug en omstreken’, rapportnr. MTT071/Kmc/0873, d.d. 25.05.2012;
- Separate bijlage 9: ArtifexTerra, ‘Vooronderzoek aanlanding Noorderbrug Maastricht’, rapportnr. 2011.008.R1, d.d.15.02.2012;
- Separate bijlage 10: Goudappel Coffeng, ‘Onderzoek luchtkwaliteit Noorderbrug en omstreken’, rapportnr. MTT071/Kmc/0873, d.d.25.05.2012;
- Separate bijlage 11: Inspraakdocument bij het Trechteringsdocument d.d. 20.12.2011;
- Separate bijlage 12: Oranjewoud, ‘Cumulatie Maastricht Noord’, rapportnr. 243621, d.d. 24.05.2012;
- Separate bijlage 13: Brief Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE), d.d. 30.05.2012;
- Separate bijlage 14: ARCADIS Nederland BV, ‘Ontwikkeling Noorderbrug e.o. -Natura 2000 en beschermd Natuurmonument Hoge Fronten’; rapportnr. B02043.000178.0500, d.d. 31.05.2012.

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Aanleiding

De dato 23.01.2007 is door de gemeenteraad van Maastricht het Structuurplan Belvédère vastgesteld, waarbij het Masterplan Belvédère (vastgesteld door de raad d.d. 23.06.2004) op hoofdlijnen planologisch is vastgelegd. Gezien de lange doorlooptijd van de herstructureringsopgave Belvédère (circa twintig jaar) is destijds gekozen voor het vaststellen van dit Structuurplan. De verschillende deelgebieden zouden vervolgens worden uitgewerkt in bestemmingsplannen. Dit is inmiddels gebeurd voor de deelgebieden Boschpoort (omgeving Jojohaven), Sphinx, Nutsbedrijven en Timmerfabriek. In het Structuurplan Belvédère is het raamwerk voor de Belvédère omschreven en zijn de streefbeelden voor de verschillende deelgebieden geschetst. Ook zijn op hoofdlijnen het programma en de aanpak geschetst.

Eén van de belangrijkste onderdelen van de uitwerking van het Structuurplan is de verlegging van de aanlanding en tevens capaciteitsvergroting van de Noorderbrug, die de hoofdverbinding vormt tussen de oost- en westoever en met de nieuwe situering in de toekomst ook als hoofdontsluitingsweg zal gaan fungeren voor het gehele Belvédèregebied. In het bestuurlijk overleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) d.d. 29.10.2009 is tussen het Rijk en de regio afgesproken de mogelijkheid te verkennen de Maaskruisende bereikbaarheid in Maastricht versneld te verbeteren in relatie tot de ontwikkeling van aangrenzende gebieden. Het betreft een combinatie van twee prioritaire projecten: het project Belvédère (met een toegekend budget uit de gelden voor de Nota Ruimte) en het project Maaskruisend Verkeer (regionaal MIRT-project in Planstudiefase). Samen vormen deze projecten de kern van het integraal Ruimtelijk Mobiliteitspakket Maastricht-Noord (RMP). Het (RMP) is derhalve een combinatie van twee prioritaire projecten: de integrale gebiedsontwikkeling Belvédère en het programma Maaskruisend Verkeer. Doel van het RMP is de stedelijke dynamiek te herstellen, de bereikbaarheid van de stad te verbeteren, de (woning)bouw weer op gang te brengen als antwoord op de dreigende krimp in de stad en een impuls te geven aan de lokale en regionale (grensoverschrijdende) werkgelegenheid.

Doel van het voorliggende bestemmingsplan

Concreet voor dit plan is aan de orde het bestemmen van het Noorderbrugtracé, waarbij enige flexibiliteit in het bestemmingsplan noodzakelijk is omdat een gedeelte van het tracé nog niet exact is vastgelegd. Daarnaast heeft de gemeenteraad van Maastricht tijdens haar vergadering d.d. 22.02.2011 het besluit genomen dat de PDV-locatie in het Belvédèregebied zal worden gerealiseerd. In het voorliggende bestemmingsplan wordt de eerste fase van deze PDV-locatie bestemd. Doel van het bestemmingsplan 'Noorderbrug e.o.' is derhalve enerzijds het planologisch mogelijk maken van het nieuwe Noorderbrugtracé en anderzijds het bestemmen van de locatie voor de vestiging van Perifere Detailhandelsvestigingen (PDV) in het gebied Belvédère.

Globale planning infrastructurele projecten

Een belangrijk doel van het bestemmingsplan is het verleggen van de aanlanding van de Noorderbrug. In verband met de noodzaak tot het voortvarend oplossen van de bestaande verkeersproblemen en de beschikbaarheid van gelden voor deze aanpassing zullen de voorbereidende werkzaamheden inzake bouwrijp maken begin 2014 aanvangen. De werkzaamheden dienen vóór 2018 afgerond te zijn. Daarnaast is ook de aanleg van de Bosscherlaan van groot belang voor dit plan: deze vormt de ontsluiting van de PDV-locatie. De werkzaamheden ten behoeve van de Bosscherlaan vangen aan 2013 en dienen gereed te zijn in 2014.

Globale planning PDV

De eerste fase van de PDV-locatie zal op korte termijn worden gerealiseerd. Ontwikkeling binnen korte termijn wordt mogelijk gemaakt doordat de gronden ten behoeve van deze PDV-locatie 1^{ste} fase in eigendom zijn van de Wijkontwikkelingsmaatschappij Belvédère B.V. (gemeente Maastricht). Hierdoor kan middels een tender snelheid worden betracht bij het ontwikkelen van deze locatie. Het is de bedoeling dat de eerste fase van de PDV-locatie ook voor 2014 wordt gerealiseerd; de tweede fase van de PDV-locatie zal in de periode 2014-2018 worden gerealiseerd.

Vorbereidingsbesluit

Ter voorbereiding op het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan is door de gemeenteraad in haar vergadering 22.02.2011 een voorbereidingsbesluit genomen ex artikel 3.7 Wro (kenmerk NL.IMRO.0935.VBRMPNoord-oh01) voor onder meer het voorliggende plangebied teneinde te voorkomen dat de gronden in het plangebied minder geschikt worden voor de verwezenlijking van de toebadachte bestemmingen. Het genomen voorbereidingsbesluit is gebaseerd op het Structuurplan Belvédère en het beslisdocument 'Ruimtelijke Mobiliteitspakket Maastricht Noord d.d. november 2010. Het voorbereidingsbesluit voorziet zowel in een aanhoudingsgrond voor omgevingsvergunningen bij bouwactiviteiten als ook in een gebruiksverbod.

Het genoemde voorbereidingsbesluit is in werking getreden d.d. 25.02.2011; dit houdt in dat een ontwerpbestemmingsplan voor het gebied waarop het voorbereidingsbesluit van toepassing is, of een gedeelte daarvan, ter inzage dient te worden gelegd vóór 26.02.2012. Het voorliggende bestemmingsplan vormt het hier bedoelde plan. Het ontwerpbestemmingsplan is met ingang van 24 februari 2012 ter inzage gelegd tot en met 5 april 2012. De raad heeft het bestemmingsplan vastgesteld op 26 juni 2012.

Opbouw van het bestemmingsplan

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden door middel van de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en daarop betrekking hebbende regels de in het plan begrepen gronden voor bepaalde doeleinden aangewezen. Daarbij worden regels gegeven voor het bouwen van bouwwerken en voor het gebruik van de bouwwerken en onbebouwde gronden. De juridische regeling is opgebouwd conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP 2008), de landelijke standaard voor het vervaardigen van bestemmingsplannen, die is verankerd in paragraaf 1.2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2008. Daarnaast is aangesloten op het Handboek Ruimtelijke Plannen van de gemeente Maastricht. Het bestemmingsplan bestaat formeel uit twee juridische onderdelen:

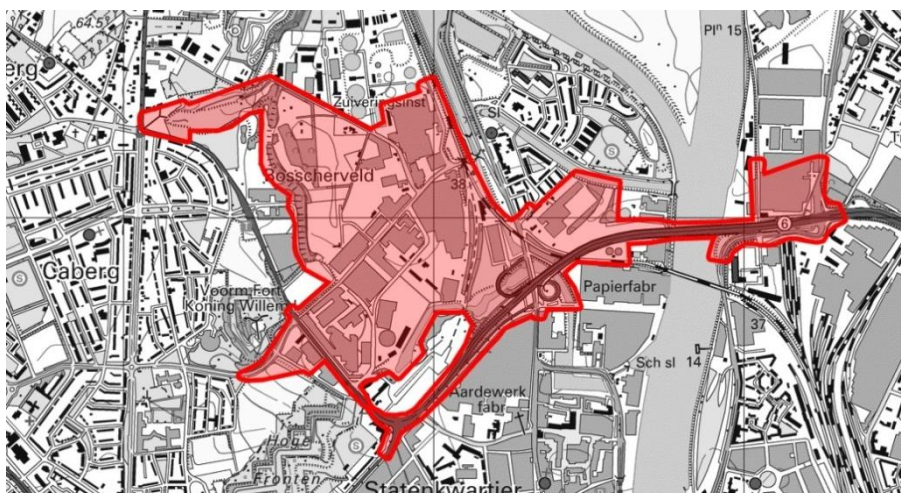
- een verbeelding: een digitaal GML-bestand met een specifiek nummer, in dit geval NL.IMRO.0935.bpNoorderbrug-oh01;
- regels; deze regels zijn in de SVBP 2008 zoveel mogelijk gestandaardiseerd (o.a. volgorde, indeling, benaming, begripsbepalingen, overgangsbepalingen en de slotbepaling).

Op de verbeelding zijn, met bijbehorende verklaringen, de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden aangegeven. De verbeelding is getekend op schaal 1:2500. De regels bevatten de regelingen inzake de bebouwingmogelijkheden en het gebruik van de gronden en de daarop aanwezige opstallen. Het bestemmingsplan gaat vergezeld van een toelichting, waarin een onderbouwing is opgenomen van de gemaakte beleidskeuzen inzake het bestemmingsplan.

1.2 Grens van het plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan loopt vanaf de Sandersweg in het noordoosten langs de zuidgrens van de rioolwaterzuiveringsinstallatie, via het Jaagpad-West, het gebied ten zuiden van de wijk Boschpoort, het Voedingskanaal naar de Noorderbrug. Voorbij de Maas verloopt de plangrens langs een deel van de aangrenzende bedrijventerreinen, vervolgens langs het zuidelijk deel van het bedrijfsterrein ten noorden van de Viaductweg en vervolgens via de Franssingel, de Frontensingel, Cabergerweg, Kastanjelaan en de Fort Willemweg langs de achterzijde van Het Rondeel, terug naar de Carl Smulderssingel en via de kruising met Brusselseweg terug naar de aansluiting van de Sandersweg.

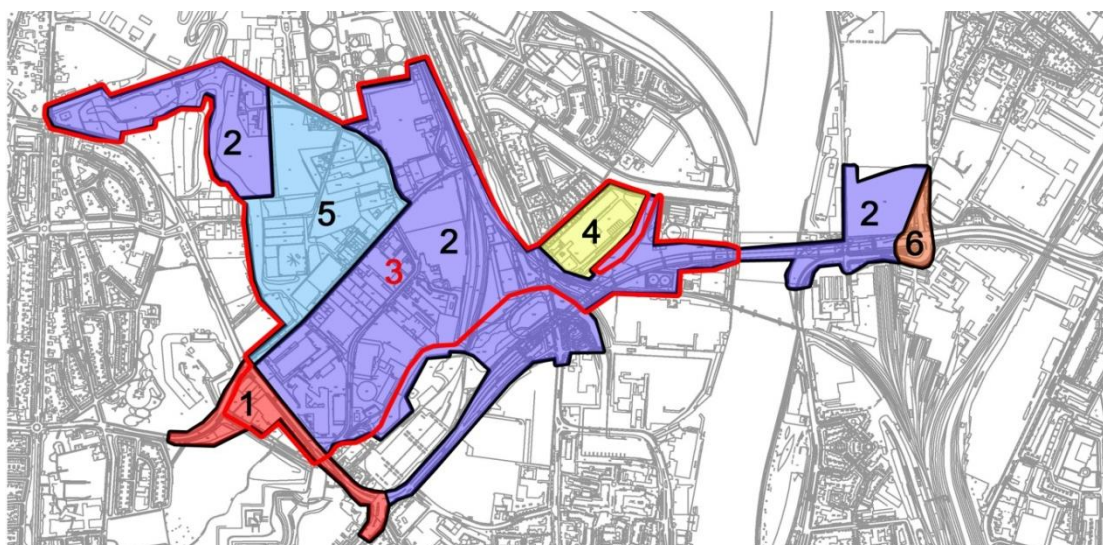
Op onderstaande topografische kaart is het plangebied van dit bestemmingsplan aangegeven:



1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Met de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan 'Noorderbrug e.o.' komen delen van een aantal bestemmingsplannen te vervallen. Deze vigerende plannen kennen verschillende juridische regelingen uit diverse perioden, vaak ook gebaseerd op inmiddels verouderde wet- en regelgeving. Deze gebieden worden in het nieuwe plan voorzien van een moderne, uniforme juridische regeling. Op de onderstaande kaart is aangegeven welke (delen van) vigerende bestemmingsplannen en wijzigingsplannen komen te vervallen bij het van kracht worden van dit nieuwe bestemmingsplan. In het schema op de volgende pagina zijn deze plannen aangegeven met de data van vaststelling en goedkeuring. De nummers op de onderstaande kaart corresponderen met de nummering in de lijst. Aan de randen van het plangebied zijn de namen opgenomen van de aansluitende vigerende bestemmingsplannen.

Nr.	Naam vigerend bestemmingsplan	Datum vaststelling raad	Datum goedkeuring GS
1	Maastricht-West	05.07.1994	07.02.1995
2	Uitbreidingsplan in Hoofdzak Maastricht	05.10.1954	24.10.1955
3	Facetplan Uitsluiting A-inrichtingen	13.01.1987	04.08.1987
4	Sint Hubertusparochie	07.08.1962	21.01.1963
5	Bosscherveld	05.11.1957	23.06.1958
6	Uitbreidingsplan Limmel in Onderdelen	29.01.1954	27.12.1954



1.4 Leeswijzer

De toelichting bij dit bestemmingsplan bestaat uit negen hoofdstukken, waarvan de indeling heeft plaatsgevonden conform het Handboek Ruimtelijke Plannen van de gemeente Maastricht. Na dit inleidende eerste hoofdstuk worden in hoofdstuk 2 de voor dit plan relevante beleidskaders op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau weergegeven. In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving van het plangebied gegeven met de huidige ruimtelijke, functionele of andere structuren die daarbinnen aanwezig zijn.

In hoofdstuk 4 wordt het besluitvormingsproces en de daaraan voorafgaande en/of gekoppelde vooronderzoeken besproken en worden de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen weergegeven. In hoofdstuk 5 komen de milieuplanologische aspecten aan de orde. Hoofdstuk 6 handelt over de opbouw van de regels in dit bestemmingsplan en voorziet onder meer in een artikelsgewijze bespreking van de bestemmingsregels. In hoofdstuk 7 komt de economische uitvoerbaarheid aan de orde en hoofdstuk 8 bevat een handhavingsparagraaf. Deze toelichting wordt afgesloten met een communicatieparagraaf in hoofdstuk 9. Hier is aangegeven welk communicatietraject is doorlopen en wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. Hierbinnen komen onder meer de ingediende zienswijzen en de beantwoording daarvan door de gemeente aan de orde.

Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Europees en Rijksbeleid

2.1.1 Europees beleid

Vogel- en habitatrichtlijn

Vanuit Europa is de bescherming van soorten en gebieden geregeld in de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. De Europese Vogelrichtlijn (Richtlijn 79/409/EEG) en de Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/33/EEG) hebben de bescherming van soorten en hun natuurlijke habitats tot doel. Elke lidstaat is verplicht om speciale beschermingszones aan te wijzen, die samen één Europees netwerk van natuurgebieden vormen: 'Natura 2000'. Tot voor kort speelde de Vogel- en Habitatrichtlijn een belangrijk rol in het Nederlandse rechtssysteem. Het beschermingsregime van artikel 6 van de Habitatrichtlijn had namelijk een rechtstreekse werking. Dit gold ook voor de Vogelrichtlijn. Met de implementatie van de bepalingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving is een einde gekomen aan de rechtstreekse werking van deze richtlijnen. De soortenbescherming is thans verankerd in de Flora- en faunawet en de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet 1998. Onder werking van de Natuurbeschermingswet vallen:

- Natura 2000-gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden);
- Beschermde Natuurmonumenten;
- gebieden door de Minister aangewezen ter uitvoering van verdragen of andere internationale verplichtingen.

Het Natura 2000-netwerk bevat dus de gebieden die zijn aangewezen onder de Vogel- en Habitatrichtlijn en zijn daarmee geselecteerd op grond van het voorkomen van soorten en habitattypen die vanuit Europees oogpunt bescherming nodig hebben. Voor die gebieden geldt dat aanwijzingsbesluiten zijn opgesteld waarin staat voor welke soorten en habitats het betreffende gebied is aangewezen en welke instandhoudingdoelstellingen er gelden voor deze soorten en habitats. Nederland heeft 162 Natura 2000-gebieden (en 4 'mariene' gebieden buiten de kust). Binnen de gemeentegrens is één Natura 2000-gebied gelegen: "St. Pietersberg en Jekerdal". Aan de zuidoostzijde van de gemeente Maastricht ligt het Natura 2000-gebied "Savelsbos" en op enige afstand in de gemeente Eijsden-Margraten nog het "Bemelerberg en Schiepersberg".

Het plangebied is niet aangrenzend aan en op grote afstand van deze gebieden gesitueerd. De ontwikkelingen die in dit bestemmingsplan planologisch-juridisch mogelijk worden gemaakt, worden stedenbouwkundig en landschappelijk optimaal ingepast in de omgeving. De ontwikkeling leidt op geen enkele wijze tot een effect op de kwaliteit of oppervlakte van de habitattypen in de nabijgelegen Natura 2000-gebieden Grensmaas, Sint Pietersberg en Jekerdal, Bemelerberg en Schiepersberg, Savelsbos en Geuldal (zie Memo ontwikkeling Noorderbrug e.o. – Natura 2000, Arcadis, 31.05. 2012, separate bijlage 14 bij dit bestemmingsplan). De natuurlijke kenmerken worden op geen enkele wijze aangetast. Daarmee worden significant negatief effecten op de instandhoudingsdoelstellingen uitgesloten geacht. Dit geldt logischerwijs ook voor de verder weg gelegen Natura 2000-gebieden.

Europese Kaderrichtlijn Water

In het jaar 2000 is de nieuwe Europese Kaderrichtlijn water in werking getreden. Het doel van deze richtlijn is de vaststelling van een kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater in de Europese Gemeenschap. Uitgangspunten hierbij zijn:

- een gebiedsgerichte aanpak, waarbij wordt uitgegaan van een indeling in stroomgebiedsdistricten;
- het uitwerken van maatregelen, onder meer uitgaande van een gecombineerde aanpak door beperking van verontreiniging aan de bron door middel van emissiegrenswaarden en door het vastleggen van milieukwaliteitsnormen;
- het bereiken van de milieukwaliteitsdoelstellingen, namelijk de goede ecologische toestand voor het oppervlaktewater en de goede chemische toestand voor het grondwater;
- het behoeden van aquatische ecosystemen en de hiervan afhankelijke wetlands en terrestrische ecosystemen voor verdere achteruitgang;

- duurzaam gebruik van water wordt bevorderd, op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn;
- het leveren van een bijdrage aan de afzwakking van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

De Europese Kaderrichtlijn Water richt zich op de bescherming van water in alle wateren en stelt zich ten doel dat alle Europese wateren in het jaar 2015 een 'goede toestand' hebben bereikt en dat er binnen heel Europa duurzaam wordt omgegaan met water. Verschillende doelstellingen uit de Kaderrichtlijn zijn opgenomen in het Nationaal Waterplan en verankerd in de Waterwet (2009). Voor het onderhavige plangebied zijn daardoor vanuit de Europese Kaderrichtlijn geen gevolgen te verwachten, die niet ook vanuit andere wet- en regelgeving voortkomen.

2.1.2 Rijksbeleid en relevante wet- en regelgeving

Structuurvisie Infrastructuur en Milieu (SVIR)

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het huidige ruimtelijke en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau. Centrale doel van de SVIR is Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028). Dit gebeurt aan de hand van drie deeldoelen waaraan 13 nationale belangen zijn gekoppeld. Het Rijk is verantwoordelijk voor het veiligstellen van de deze 13 nationale belangen.

Doel	Nationaal belang
<i>Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk- economische structuur van Nederland</i>	<ul style="list-style-type: none"> - een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie; - ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen; - efficiënt gebruik van de ondergrond.
<i>Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat</i>	<ul style="list-style-type: none"> - een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen; - betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem; - het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.
<i>Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke en cultuurhistorische waarden behouden zijn</i>	<ul style="list-style-type: none"> - verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's, ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling; - ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten; - ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten - ruimte voor militaire terreinen en activiteiten; - zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

De SVIR kent een realisatieparagraaf, waarin per nationaal belang de aanpak is uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, op basis van de Wro, twee besluiten waarmee dat mogelijk is:

- het **Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)**: het Barro geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen, met daarin vooralsnog opgenomen (het Barro zal in de loop van 2012 worden uitgebreid met onderwerpen:
 - project Mainportontwikkeling Rotterdam;
 - militaire terreinen en -objecten;
 - de Wadden;
 - de kust (inclusief primaire kering);
 - de grote rivieren;
 - de werelderfgoederen.

- het **Besluit ruimtelijke ordening (Bro)**: het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. De ladder van duurzame verstedelijking wordt in de loop van 2012 in het Bro opgenomen.

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Deze zullen worden opgenomen in het Barro. Van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, (dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie), door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het kabinet heeft in de ontwerp-Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Mainportontwikkeling Rotterdam, het kustfundament, de grote rivieren, de Waddenzee en het Waddengebied, defensie, ecologische hoofdstructuur, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte). De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, (dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie), door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Een onderwerp uit het Barro dat in het kader van het voorliggende bestemmingsplan aan de orde kan zijn, is de ligging van de Noorderbrug in het stroomvoerend deel van het rivierbed van de Maas. Aangezien aan de overspanning van de brug (het gedeelte van de brug dat over de Maas voert), geen veranderingen zullen plaatsvinden, is er geen belang in het geding dat in het Barro is aangeduid.

Waterwet en waterbesluit

Op 22 december 2009 is de Waterwet van kracht geworden. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert ook de samenhang tussen het waterbeheer en de ruimtelijke ordening. De nieuwe Waterwet schept een kader voor de noodzakelijke modernisering van het Nederlandse waterbeheer voor de komende decennia. Door het samenvoegen van meerdere vergunningen nemen de bureaucratie en de regeldruk voor burgers en bedrijven af. De Waterwet sluit goed aan op de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro), waardoor de relatie met het ruimtelijke omgevingsbeleid wordt versterkt. Met één integrale wet is ook het uitvoeren van Europese waterrichtlijnen eenvoudiger geworden. Dat geldt onder meer voor de Kaderrichtlijn Water die uitgaat van internationale stroomgebieden en watersystemen (rivieren, meren en delta's), de richtlijn over beoordeling en beheer van overstromingsrisico's en de Kaderrichtlijn mariene strategie. De Waterwet voegt acht bestaande waterbeheerwetten samen: de Wet op de waterhuishouding, Wet

verontreiniging oppervlaktewateren, Wet verontreiniging zeewater, Grondwaterwet, Wet droogmakerijen en indijkingen, Wet op de waterkering, Wet beheer rijkswaterstaatswerken (de 'natte' delen daarvan) en de Waterstaatswet 1900 (het 'natte' gedeelte ervan). Daarnaast is vanuit de Wet bodembescherming de regeling voor waterbodems ondergebracht bij de Waterwet.

Het Waterbesluit bevat in de bijlagen een lijst van oppervlaktewaterlichamen in beheer bij het Rijk en een lijst van waterkeringen, eveneens in beheer bij het Rijk. Wat betreft de oppervlaktewaterlichamen geeft het Waterbesluit een grondslag om de grenzen hiervan in de Waterregeling vast te leggen en een grondslag voor de grenzen van de gebieden die zijn vrijgesteld van de vergunningplicht voor het gebruik van waterstaatswerken (vergelijkbaar met het Besluit rijkswateren op grond van art. 2a Wbr). Daarnaast geeft het Waterbesluit twee hoofdregels voor de begrenzing van oppervlaktewaterlichamen:

- het Rijk beheert zijwateren van hoofdwateren, behoudens de uitzonderingen die in de Waterregeling zijn geregeld;
- als het rijk beheerder is van een oppervlaktewater lichaam, beheert het ook de daarin gelegen kunstwerken.

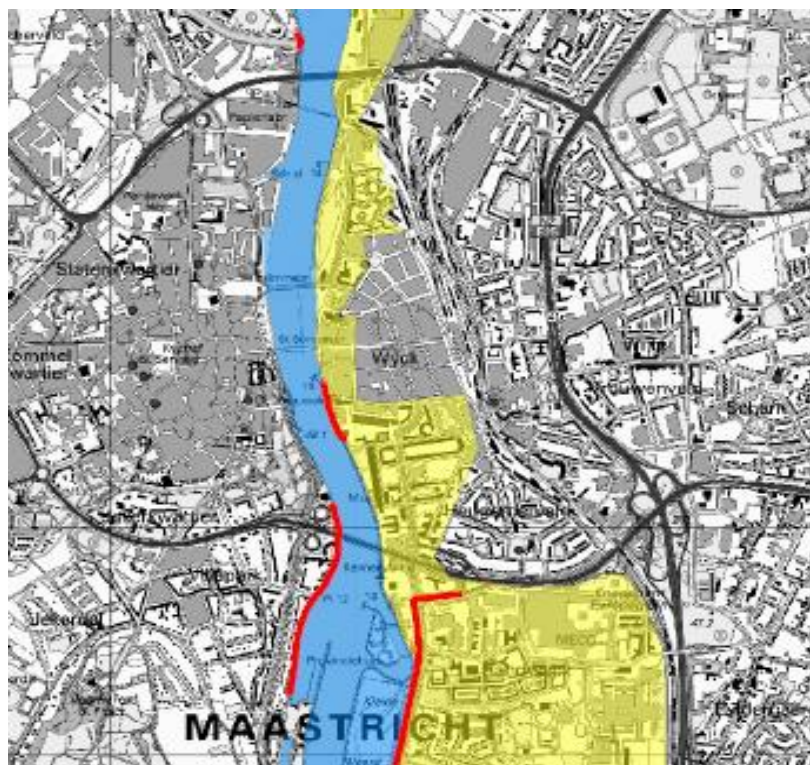
Paragraaf 6 van Hoofdstuk 6 van het Waterbesluit regelt de handelingen die in Rijkswateren mogen plaatsvinden. Bepaalde handelingen mogen niet worden uitgevoerd zonder een vergunning van de Minister zoals bedoeld in artikel 6.5 Waterwet. Uit het kaartmateriaal behorende bij het Waterbesluit (bijlage IV, zie onderstaand fragment) blijkt dat een gedeelte van het plangebied deel uitmaakt van het gebied dat is vrijgesteld van de vergunningplicht voor het gebruik van het waterstaatswerk (in gele kleur, deel plangebied in rode cirkel):



Er is ten behoeve van de uitvoering van dit bestemmingsplan geen vergunning in het kader van de Waterwet noodzakelijk. Toch maakt dit oostelijk deel van het plangebied onderdeel uit van het rivierbed van de Maas (zie kaartje op de volgende pagina). Als gevolg van de ligging direct aan de Maas kan in deze gebieden derhalve wel hoogwater optreden. Bij schade als gevolg hiervan kan geen schadevergoeding verhaald worden op het Rijk.

Op de verbeelding bij dit plan is wel het stroomvoerend rivierbed opgenomen als dubbelbestemming 'Waterstaat-Stroomvoerend rivierbed'; het betreft hier de Noorderbrug, waarvan de overspanning over het rivierbed van de Maas loopt en een zeer beperkt deel van aangrenzende gronden gelegen op het bedrijfsterrein van de aldaar gelegen papierfabriek.

Rivierbed (bestaande uit de blauwe en gele gebieden) en kades (rode lijnen)



Nota Ruimtebudget

De toenmalige Ministerraad heeft in 2009 10 miljoen euro uit het Nota Ruimtebudget beschikbaar gesteld voor het project Belvédère. Met deze bijdrage aan Maastricht is de start van de herstructurering van het Belvédèregebied mogelijk gemaakt. Het project Belvédère wordt, als sleutelproject zowel planologisch, als organisatorisch (PPS) en financieel (Nota Ruimte, provinciale bijdrage) ondersteund door het Rijk en de provincie Limburg.

Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan is een uitwerking van de Europese Kaderrichtlijn Water en beschrijft de maatregelen die genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. Deze uitgangspunten zijn vervolgens in verschillende wet- en regelgeving ondergebracht (Waterwet 2009 c.a.). Hiervoor wordt verwezen naar de voetnoot bij subparagraaf 2.1.1.

Beleidslijn Grote Rivieren

In 1996 is de Beleidslijn Ruimte voor de Rivier tot stand gekomen. De doelstelling van de Beleidslijn is om de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit van het rivierbed te behouden en ontwikkelingen tegen te gaan die de mogelijkheid tot rivierverruiming door verbreding en verlaging nu en in de toekomst feitelijk onmogelijk maken. In 1997 is deze beleidslijn gewijzigd. Bij besluit van 4 juli 2006 is de beleidslijn opnieuw herzien en is haar naam gewijzigd in Beleidslijn Grote Rivieren. Deze herziening bestond uit twee onderdelen: een beleidsbrief en de beleidsregels. De Beleidsregels grote rivieren bieden een kader voor de beslissing omtrent de toelaatbaarheid vanuit rivierkundig opzicht gezien die nodig is voor het verkrijgen van een vergunning op grond van de Waterwet/Waterbesluit.

Van belang bij de Beleidslijn Grote Rivieren is het onderscheid in stroomvoerend en watervoerend rivierbed. In het rivierbed waarop het stroomvoerend regime van toepassing is wordt onder meer toestemming gegeven voor riviergebonden activiteiten voor de aanleg of wijziging van waterstaatkundige kunstwerken, de realisatie van natuur, de realisatie van voorzieningen die onlosmakelijk met de waterrecreatie zijn verbonden en de winning van oppervlaktedelfstoffen. In het bergend regime wordt toestemming gegeven voor activiteiten indien er sprake is van een zodanige situering en uitvoering van de activiteit dat het veilig functioneren van het waterstaatswerk

gewaarborgd blijft, er geen sprake is van een feitelijke belemmering voor vergroting van de afvoercapaciteit en de waterstandverhoging of de afname van het bergend vermogen als gevolg van de activiteit zo gering mogelijk is. Daarnaast moeten resterende waterstandeffecten of de afname van bergend vermogen duurzaam worden gecompenseerd waarbij financiering en realisering gezekerd zijn.

Het voorliggende plangebied is weliswaar deels gelegen in het stroomvoerend rivierbed van de Maas (het gedeelte waar de Noorderbrug de Maas oversteekt) maar er worden met dit plan geen nieuwe activiteiten in het stroomvoerend rivierbed voorzien. Het plan is derhalve in overeenstemming met de Beleidslijn Grote Rivieren.

Nota Belvédère

In de Nota Belvédère (1999) is een visie op de samenhang tussen cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting opgenomen. In de nota worden vanuit de cultuurhistorie de meest waardevolle gebieden van Nederland geselecteerd: de zogenaamde Belvédèregebieden. Voor elk van deze gebieden wordt aangegeven wat de cultuurhistorische identiteit is, worden beleidskansen geïnventariseerd en wordt een beleidsstrategie voorgesteld. De nota is een aanwijzing en voorziet hoe gemeenten met de inrichting van hun grondgebied moeten omgaan.

De stad Maastricht is in deze nota aangemerkt als een cultuurhistorisch belangrijke stad. In cultuurhistorisch belangrijke steden wordt extra beleidsmatige aandacht gevraagd voor het in stand houden en ontwikkelen van de cultuurhistorische identiteit en de daarvoor essentiële historische elementen en structuren. De gemeente Maastricht heeft hiervoor het instrument van het Maastrichts Erfgoed geïntroduceerd en geïmplementeerd. Hierover meer in paragraaf 2.3 Gemeentelijk beleid'. Verder is het gebied tussen de gemeenten Sittard-Geleen, Maastricht en Heerlen aangemerkt als het Belvédèregebied 'Heuvelland'. De cultuurhistorische waarden hiervan dienen vroegtijdig te worden meegenomen in nieuwe planvorming. Voor dit bestemmingsplan heeft de Nota Belvédère geen specifieke uitgangspunten, anders dan dat het cultureel erfgoed zoveel mogelijk dient te worden beschermd (in casu via het instrument van het Maastrichts Erfgoed).

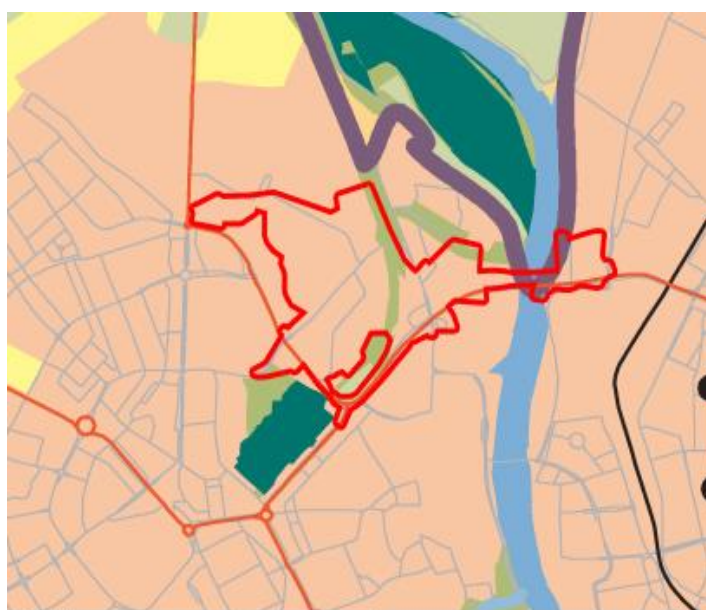
2.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL), actualisatie 2011

Op 22 september 2006 is het POL 2006 vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg. Net als het eerste POL (uit 2001) 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 Limburg en beschrijft voor onderwerpen waar de provincie een rol heeft de ambities, de context en de hoofdlijnen van de aanpak. POL 2006 is het beleidskader voor de toekomstige ontwikkeling van Limburg tot een kwaliteitsregio, die zich bewust is van de unieke kwaliteit van de leefomgeving en de eigen identiteit. 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. Medio 2008, 2009, 2010 en voor het laatst in 2011 zijn beperkte delen van het POL aangevuld op basis van gewijzigde beleidsstukken, met POL-aanvullingen. Op 'Kaart 1 Perspectieven' van het POL is het plangebied voor het grootste gedeelte aangeduid als 'Stedelijke bebouwing' (P9); daarnaast zijn delen van het plangebied aangeduid als 'Provinciale Ontwikkelingszone Groen' (P2, POG) en als 'Ruimte voor veerkrachtige watersystemen' (P3). Het nevenstaande fragment uit kaart 1 toont de plangrens op de POL-kaart.

Deze stedelijke bebouwing is gelegen binnen de '*grens stedelijke dynamiek*', die gekoppeld is aan de stadsregio's. De stadsregio's vormen de vertaling van de bundelingsgebieden zoals het Rijk die hanteert in de Nota Ruimte. Het zo compact mogelijk houden van de steden is daarbij het uitgangspunt. Iedere stadsregio is voorzien van een grens stedelijke dynamiek (paarse contour, zie kaartbeeld op deze pagina). Deze grenzen zijn vastgelegd op basis van de natuurlijke waarden in het omliggende gebied en een goede functionele en stedelijke samenhang, rekening houdend met de verwachte groei, zoveel mogelijk samenvallend met bestaande elementen zoals wegen. Deze begrenzing laat onverlet dat er sprake is van een sterke wisselwerking tussen stedelijke en landelijke gebieden. Voor veel voorzieningen is men vanuit het landelijk gebied aangewezen op de steden. Omgekeerd is de kwaliteit van het landelijk gebied mede bepalend voor de aantrekkelijkheid van de stedelijke

gebieden als vestigingsgebied. Binnen de stadsregio's dienen nieuwe activiteiten zoveel mogelijk geconcentreerd te worden in de bestaande stedelijke bebouwing.



P1 Ecologische hoofdstructuur	P8 Stedelijke ontwikkelingszone
P2 Provinciale Ontwikkelingszone Groen	P9 Stedelijke bebouwing
P3 Ruimte voor veerkrachtige watersystemen	P10 Werklandschap
P4 Vitaal landelijk gebied	Contour plattelandskern Zuid-Limburg
P5a Ontwikkelingsruimte voor landbouw en toerisme	Grens stedelijke dynamiek
P5b Dynamisch landbouwgebied	Internationaal verbindend wegennet
P6a Plattelandskern Noord- en Midden-Limburg	Regionaal verbindend wegennet
P6b Plattelandskern Zuid-Limburg	Regionaal verbindend wegennet gepland
P7 Corridor	Spoorweg
	Water
	Provinciegrens

De *Stedelijke bebouwing (Perspectief 9)* omvat de aanwezige of als zodanig al bestemde woon- en winkel- en voorzieningengebieden, bedrijventerreinen en bijbehorende wegen. Er is hier in veel gevallen nog ontwikkelingsruimte. De verstedelijkingsopgave wordt voor zover mogelijk hier ingevuld, met in achtneming van de randvoorwaarden vanuit het watersysteem (via de watertoets). Ook dient er aandacht te zijn voor de stedelijke wateropgaven ten aanzien van wateroverlast, afkoppeling, riolering en ecologisch water. Waar nodig wordt hier door herstructurering de vitaliteit van buurten en wijken en de kwaliteit van werklocaties geborgd dan wel verbeterd. De milieukwaliteit in dit gebied dient te worden afgestemd op aard en functie van de deelgebieden. Binnen de bestaande bebouwing verdienen de stedelijke centrumgebieden bijzondere aandacht, levendige gebieden met een sterke menging van functies. Hier komt de stedelijke dynamiek bij uitstek tot uiting. Behoud en versterking van die vitaliteit van centrumgebieden is uitgangspunt. Bijzonder belang wordt gehecht aan de aanwezigheid in centrumgebieden van woonfuncties en stedelijke voorzieningen (publieksgerichte kantoren, stedelijke recreatie, recreatief winkelen).

De *Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG, Perspectief 2)* vormt samen met de EHS de ecologische structuur in Limburg. Anders dan de EHS omvat de POG vooral landbouwgebieden. Binnen de POG geldt een ontwikkelingsgerichte basisbescherming. Behoud en ontwikkeling van natuur en landschapswaarden zijn richtinggevend voor ontwikkelingen in de POG. Ook van belang zijn het in stand houden van een goede toeristisch-recreatieve structuur en een op het landschap georiënteerde landbouw. Belangrijk zijn het behoud en bewerkstelligen van de juiste basiscondities voor de beoogde verbetering van natuur en watersystemen, mede met het oog op het waarborgen van een gegarandeerde en veilige drinkwatervoorziening. Het bebouwingsarme karakter blijft gehandhaafd. De POG omvat vooral landbouwgebieden als buffer rond de EHS, delen van steile hellingen met veel natuur en landschapselementen, ecologische verbindingzones, de beken met een specifiek ecologische functie (voor zover geen onderdeel van de EHS), hamsterkernleefgebieden, landschappelijk raamwerk Zuid-Limburg, waterwingebieden met een natuurlijk karakter vanwege de waterbescherming en gronden die een natuurkarakter krijgen zoals bepaalde lopende ontgrondingen. Het beleid in de POG is gericht op het versterken en ontwikkelen van natuur- en landschapswaarden. Door inrichting en vergunningstelsel wordt bijgedragen aan de voor de aangrenzende EHS-gebieden gewenste water- en milieuocondities. Binnen de POG wordt tevens zorg gedragen voor het vasthouden en bergen van water in de beekdalen, in combinatie met ecologisch herstel van de SEF-beken, waterconservering ten behoeve van de grondwaterafhankelijke natuurgebieden en het voorkomen van erosie op de steilere hellingen.

Het perspectief *Veerkrachtige watersystemen (Perspectief 3)* heeft betrekking op de meer open delen van beekdalen, winterbed van de Maas en steilere hellingen, voorzover deze geen deel uitmaken van P1 (EHS) of P2

(POG). De betreffende gebieden hebben een relatief open karakter en zijn ingericht voor gebruik door vooral grondgebonden landbouw. De ontwikkeling van deze functies in deze gebieden is mogelijk mits dit aansluit op het bieden van ruimte aan een voldoende veerkrachtig watersysteem voor de opvang van hoge waterafvoeren, het bestrijden van watertekort en verdroging en het voorkomen van erosie, en gepaard gaat met een goede landschappelijke inpassing en “compensatie” van verloren gaande omgevingskwaliteiten. De veerkrachtige watersystemen vormen een belangrijke continuïteit in het landschap zowel visueel-ruimtelijk als cultuurhistorisch, en bieden een goed houvast voor investeringen in landschapontwikkeling in aanvulling op de perspectieven 1 en 2. De verwevenheid van functies, kenmerkend voor deze gebieden, wordt zo behouden en versterkt. Deze verwevenheid van functies maakt dat binnen deze gebieden niet altijd de hoogste kwaliteitseisen ten aanzien van bodem en water aan de orde (kunnen) zijn. Binnen de grenzen stedelijk dynamiek zijn de onbebouwde delen van het rivierbed van de Maas, de beekdalen en laagtes als P3 aangegeven. Hier wordt, binnen de eerder genoemde randvoorwaarden, ook een versterking van het groene karakter voorgestaan, waarbij extra bebouwing aan de orde kan zijn.



De beleidskaarten 'Kristallen waarden' en 'Blauwe waarden' kennen geen relevante beleidsuitgangspunten voor het plangebied. Dat geldt wel voor de beleidskaart 'Groene waarden', alwaar naast de EHS ook de POG in het plangebied is aangegeven.

De nevenstaande uitsnede van de kaart 'Groene waarden' toont de genoemde elementen:

**Perspectief 1:
Ecologische Hoofdstructuur (EHS)**

- Bos- en natuurgebied
- Nieuwe natuurgebied
- Beheersgebied
- Overige functies in de EHS
- Ecologisch water
- Beschermd natuurmonument
- Natura 2000 gebied

Aanvullende categorie

- Zoekgebied ecologische verbinding
- Hamsterkernteegebied
- Ecologische verbindingzone
- Landbouw in Robuuste verbinding
- Ontgrondingen
- Beek met specifiek ecologische functie
- Water
- Provinciegrens

**Perspectief 2:
Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG)**

- Provinciale Ontwikkelingszone Groen

Het voorliggende bestemmingsplan leidt tot een beperkte aantasting van de POG. In het belang van de stedelijke ontwikkeling en de veiligstelling van (beschermd) natuurwaarden in het Belvédère-gebied kiest de gemeente doelbewust voor een gebiedsgerichte aanpak. Er is daarbij gekozen voor de ontwikkeling van een ecologisch samenhangend mitigatie- en compensatieplan (het zogenaamde groenblauwe raamwerk) voor het totale Belvédère-gebied, anticiperend op de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. Het groenblauwe raamwerk wordt gerealiseerd vanuit de wettelijke mitigatietaakstelling vanuit de Flora- en faunawet alsmede de

compensatietaakstelling vanuit de regelgeving voor de Ecologische Hoofdstructuur en Provinciale Ontwikkelingszone Groen. Daarbij wordt niet alleen het areaalverlies gecompenseerd, maar tevens de ecologische samenhang in het gebied versterkt. Daarbij wordt recht gedaan aan de ecologische doelstelling van de EHS en POG. Het integrale mitigatie- en compensatieplan wordt in de loop van 2012 vastgesteld en is dus op het onderhavige bestemmingsplan niet van toepassing.

In het bestemmingsplan Noorderbrug e.o. is daarom geregeld dat het verlies aan POG zal worden gecompenseerd binnen het groenblauwe raamwerk dat gelegen is in het onderhavige plangebied. Daarbij wordt rekening gehouden met het maximale verlies inclusief kwantiteitstoeslag (worst case benadering) als gevolg van de ruimtelijke plannen van RMP en PDV. Binnen de bestemming 'Groen' wordt 0,3 hectare POG gecompenseerd waar de nieuwe aanlanding van de Noorderbrug het spoortalud kruist. Met de ontwikkeling van de Limburgse natuurdoeltypen A5.5.2 (Glanshaverhooiland), A7.1 (Droge ruigte) en A2.1 (Doornstruweel) in aansluiting op het huidige spoortalud, wordt de functie van Ecologische verbinding afdoende gewaarborgd voor reptielen, dagvlinders, vleermuizen en kleine grondgebonden zoogdieren.

Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling

In de Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling van de provincie Limburg zijn, als uitwerking van het detailhandelsbeleid, drie voorkeursmilieus voor detailhandelsontwikkeling in de stadsregio's opgenomen. Deze voorkeursmilieus zijn:

- in centraal stedelijk gebied: vergelijkend recreatief winkelen (kleinschalige en grootschalige vestigingen), in randzone tevens mogelijkheden voor grootschalige winkels voor dagelijkse aankopen;
- in woonwijken: kleinschalige en grootschalige vestigingen voor dagelijkse aankopen mist ruimtelijk inpasbaar, grootschalige bij voorkeur in stadsdeelcentra, tevens vestigingen mogelijk van kleinschalige winkels voor doelgerichte aankopen;
- op stedelijke dienstenterreinen: doelgerichte aankopen (alleen grootschalige vestigingen) evenals megasupermarkten groter dan 3.500 m² b.v.o. (na zorgvuldige afweging en indien niet elders inpasbaar).

De detailhandelsvestigingen die onderwerp zijn van het voorliggende bestemmingsplan (perifere detailhandelsvestigingen, zijnde detailhandelsvestigingen met een assortiment van goederen die qua aard en omvang niet in een buurt- of wijkwinkelcentrum thuishoren en die door de omvang/schaalgrootte moeilijk inpasbaar zijn in binnensteden) zijn gelegen op stedelijke dienstenterreinen. De vestiging van detailhandel op deze plaats is derhalve conform het provinciaal beleid dienaangaande.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Algemeen ruimtelijk gemeentelijk beleid

Structuurvisie Maastricht 2030 (mei 2012)

Algemeen

Als antwoord op de huidige ontwikkelingen (stagnerende bevolking, inperking verspreid voorzieningenniveau, aandacht voor duurzaamheid, klimaatverandering et cetera) en om de aantrekkelijkheid van de stad voor (bestaande en nieuwe) inwoners, ondernemingen en haar bezoekers te verbeteren gaat Maastricht gericht werken aan de volgende vier ruimtelijke thema's:

- versterking van haar positionering als internationale stad ten behoeve van de economische vitaliteit en innovatie van de stad en regio;
- investeren in een robuuste en duurzame bereikbaarheid om het vestigingsklimaat voor inwoners, bezoekers en ondernemingen te verbeteren;
- het landschap versterken en verbinden met de stad zodat het nog meer bijdraagt aan de unieke woonkwaliteit en de toeristische aantrekkingskracht en
- het bestaande stedelijk gebied zorgvuldig en geleidelijk transformeren, waarbij wordt gekomen tot een robuust netwerk van maatschappelijke voorzieningen en aantrekkelijke ontmoetingsplekken en openbare ruimten.

De wijze waarop Maastricht aan deze ruimtelijke thema's gaat werken zal verschillen ten opzichte van de afgelopen periode. Door de onzekerheid over de toekomstige behoefte van de stad en de financiële mogelijkheden, zal het accent komen te liggen op een geleidelijke transformatie van het bestaande. Toch is behoefte aan een visie op de toekomst. Deze visie betreft in hoofdzaak het raamwerk van infrastructuur, landschap, openbare ruimtes en ontmoetingsplekken. Binnen dit raamwerk spelen thema's als herbestemming, flexibiliteit en tijdelijk gebruik een meer voorname rol.

Meer kleinschalige en flexibele stadsontwikkeling en de nadruk op herbestemmen biedt kansen om in te spelen op het dagelijks leven van bewoners en gebruikers met een groeiende behoeften aan meer vrijheid, invloed en diversiteit. Herbestemming, flexibiliteit en tijdelijk gebruik gaan een meer voorname rol spelen in het gemeentelijk beleid; mede om een antwoord te geven op dreigende leegstand. Maastricht wil initiatieven van inwoners, bestaande en nieuwe ondernemers en partners zoveel mogelijk faciliteren en ruimte bieden voor starters, tijdelijke functies, experimenten en broedplaatsen. Dit binnen de programmatische kaders die gelden voor bijvoorbeeld woningbouw en kantoren.

Infrastructuur

Aan de ontwikkeling van de infrastructuur en bereikbaarheid wordt in de Structuurvisie veel aandacht besteed. Goede bereikbaarheid is een onontbeerlijke pijler onder de economische structuur van de stad. Wil Maastricht zich doorontwikkelen als aantrekkelijke vestigingsplaats, dan is het noodzakelijk de bereikbaarheid van de stad en de economische centra per auto, maar vooral ook met het openbaar vervoer en het langzaam verkeer, te optimaliseren. De huidige hoofdontsluiting van de stad wordt gekenmerkt door een ring rond de binnenstad. Vanwege de ondertunneling van de A2 en de omlegging van de westelijke aanlanding van de Noorderbrug verandert dit. Er ontstaat een structuur, waarin de A2 de ruggengraat vormt en de Noorderbrug en J.F. Kennedybrug de belangrijkste 'ribben' zijn. Opgave voor de komende jaren is om deze grote projecten te realiseren en de bereikbaarheid gedurende de werkzaamheden te waarborgen. Beide projecten zijn volgens planning gereed voor 2018; dit in verband met de ambitie om culturele hoofdstad van Europa te worden. Door het verleggen en opwaarderen van de Noorderbrug verbetert de ontsluiting van het westelijk deel van Maastricht, dat door de druk van het Maaskruisend verkeer de afgelopen periode kwetsbaar was in haar bereikbaarheid. Het betekent dat verkeersaantrekkende functies, in tegenstelling tot het beleid van de laatste jaren, ook in Maastricht-West kunnen landen. Er is echter wel een verschil tussen beide 'ribben' qua intensiteit. Het tracé over de Noorderbrug heeft een grotere verkeerscapaciteit en in het noordwesten is ook de bediening met het openbaar vervoer beter dan in het zuidwesten. Daarom zal bij meer grootschalige en verkeersaantrekkende ontwikkelingen in het westen van Maastricht het accent liggen rondom het Noorderbrugtracé.

Groenstructuur

Door de verlegging van de aanlanding van de Noorderbrug ontstaat de kans het Frontenpark verder te ontwikkelen als parkgebied. In de omgeving Bassin zorgt een culturele impuls in het industrieel erfgoed voor transformatie van het gebied. In Bosscherveld komt rondom de detailhandel een grote diversiteit aan economische functies. Het Frontenpark vormt de schakel tussen deze gebieden

Resumé

Het voorliggende plan past volledig in de nieuwe Structuurvisie van Maastricht. Er is in algemene zin sprake van transformatie van bestaand stedelijk gebied in de vorm van herbestemming van delen van een bedrijventerrein tot PDV-locatie. Deze herbestemming gaat gepaard met een grootschalige aanpassing van de Noorderbrugaanlanding en daarmee één van de hoofdverkeeraders van Maastricht. Samen leveren deze ontwikkelingen een sterke ruimtelijk-stedenbouwkundige kwaliteitsverbetering op voor het Belvédèregebied. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden tot verder ontwikkeling van het Frontenpark. De genoemde ontwikkelingen zijn als zodanig benoemd in de Structuurvisie 2030.

Stadsvisie 2030 (juni 2005) + actualisatie 2008

In juni 2005 werd de Stadsvisie 2030 vastgesteld. Daarmee staat de koers van de stad Maastricht vast. In deze visie zijn twaalf economische, fysieke en sociale speerpunten gepresenteerd op basis waarvan de stad zich verder dient te ontwikkelen.

Uit de omgevingsanalyse die ten behoeve van deze Stadsvisie is uitgevoerd, blijkt dat de ontwikkelingsgeschiedenis van Maastricht een unieke en sterke stad heeft voortgebracht. Een bont geheel van historische, economische en demografische ontwikkelingen als een samenhangend 'mozaïek'. Een stad die verkeerde ruimtelijke ontwikkelingen bespaard is gebleven. Veel oude gebouwen zijn in een prachtig historisch centrum bewaard met als kalme open ruimte de rivier de Maas. De economische opbloei heeft een stad opgeleverd die rijk is aan moderne gebouwen en bruggen, goed ingerichte en onderhouden buitenruimten, kunst en cultuur en uitgaansmogelijkheden. Maastricht is schoon, heel en behoorlijk veilig. Het kernwinkelgebied heeft allure, de voorzieningen voor miljoenen bezoekers en congresgangers zijn van hoog niveau. De stad beschikt over uitgebreide onderwijsmogelijkheden en kenniscentra. De omwenteling naar een kennis- en diensteneconomie is volop bezig. De stad is standvastig en flexibel, het hart blijft en de buitenkant verandert en past zich aan. Maastricht heeft een groot opnemend vermogen ontwikkeld. Dat uit zich in de acceptatie van nieuwe bewoners, de duizenden studenten en de miljoenen bezoekers die naar Maastricht komen. Ook het (ver)bindend vermogen van de stad is sterk ontwikkeld. Dat is te herleiden uit de stevige verenigingsstructuren, de vele PPS-constructies die zijn ontstaan vanuit een betrouwbare en consistente bestuurscultuur en aan de vele Maastrichtenaren die trots zijn op hun stad en er vaak op latere leeftijd weer naar terugkeren. Deze vermogens leiden tot een tolerante en een talentrijke leefomgeving.

Daartegenover staat dat juist de zeer sterke stadscultuur ('de Mestreechter Geis') soms beperkend werkt voor andersdenkenden en de tolerantie het karakter heeft van een zekere braafheid. De binding is te weinig naar buiten gericht. Er wordt te weinig actief op (Eu-)regionale schaal samengewerkt. Maastricht raakt op drie terreinen bekneld. De omgevingsanalyse laat zien dat de sociale samenstelling van de bevolking tot een beknotting van de ontwikkelingsmogelijkheden kan leiden. Vergrijzing en ontgroening leiden tot afname van het sociaal-economische aanpassingsvermogen van de stad. Het vrij lage beschikbare opleidingsniveau vraagt om instroom van nieuwe, jonge, hoog opgeleide en ambitieuze talenten die hun bijdrage aan de stad leveren. Daarnaast werken de harde fysieke grenzen van het dal en de nationale grenzen belemmerend. Er is vraag naar vele soorten woningen en de burgers stellen steeds hogere eisen aan leefbaarheid en veiligheid. Tenslotte leidt op economisch terrein beknelling van het innovatief vermogen en het gebrek aan ondernemerschap tot een mogelijke achilleshiel voor economische versterking van de stad.

Voor dit bestemmingsplan biedt de Stadsvisie een aantal aanknopingspunten. Van de twaalf speerpunten die in de Stadsvisie zijn benoemd, is de ontwikkeling van het gehele Belvédèregebied inclusief de daarbij behorende infrastructuur aanpassingen een plan dat passend is binnen speerpunt 8: "Versterking en behoud van de fysieke kwaliteit":

Ruimtelijke kwaliteit kan worden uitgedrukt in de begrippen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Van een hoge gebruikswaarde is sprake als de ruimte op een veilige wijze gebruikt kan worden voor functies zoals wonen, werken, ontspannen en verplaatsen én deze functies elkaar bovendien niet hinderen én ze elkaar zoveel mogelijk versterken én toegankelijk zijn voor de bevolking. Belevingswaarde speelt een belangrijke rol in de leefomgeving. Daarbij gaat het om cultureel besef en diversiteit, aanwezigheid van karakteristieke kenmerken (identiteit), toegankelijkheid, (cultuur-)historie en schoonheid en dit alles op mensenmaat. Bij toekomstwaarde gaat het om kenmerken als duurzaamheid, biodiversiteit, robuustheid, aanpassingsvermogen en flexibiliteit in de tijd. Dit zowel wat betreft geschiktheid voor nieuwe gebruiksvormen als ontvankelijkheid voor nieuwe culturele en economische betekenissen. De opgave is en blijft nieuwe inwoners, bedrijven en bezoekers voor de stad te interesseren en te binden. Een belangrijke basis daarvoor is de fysieke kwaliteit van de stad en het aanwezige voorzieningenniveau in brede zin. De kwalitatieve inzet en het evenwicht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid zijn hierbij belangrijke uitgangspunten. Als nieuwe gebieden binnen het stedelijk gebied vrijkomen en transformatie aan de orde is, moeten deze gericht worden ingezet, waarbij een afweging is te maken tussen de mogelijkheden van de plek en de meerwaarde voor het stadsdeel, de vitaliteit en concurrentiekracht van de stad en de positie binnen het stedelijk netwerk op Zuid-Limburgse schaal. Maastricht is een compacte stad. De stad is gegroeid en heeft zich steeds weten te voegen naar het landschap. Die groei heeft voor een belangrijk deel plaatsgevonden binnen de eigen stadsgrenzen. Hierdoor is de stad compact en vitaal gebleven en konden kwalitatief hoogwaardige landschappen worden bewaard. De belangrijkste voorzieningen zijn binnen relatief korte afstand aanwezig. Dit is aantrekkelijk voor de mensen die in de stad wonen of verblijven. Doel is het concept van de 'compacte stad in een weids landschap' ook voor de toekomst van Maastricht te hanteren. De opgave is de stad vitaal te houden door nieuwe

functies zorgvuldig in het bestaande stedelijk weefsel in te passen en bestaande gebieden aan te passen aan de eisen van de tijd.

De ontwikkeling van het Belvédèregebied is een herontwikkeling van (hoofdzakelijk) oude industriegebieden tot nieuwe werk-, woon-, groen- en recreatiegebieden in bestaand stedelijk gebied. Daarmee wordt de Maastrichtse planningsfilosofie ‘compacte stad in een weids landschap’ wederom bekrachtigd.

Daarnaast past het plan ook binnen de speerpunten 1 en 3 van de Stadsvisie, die gericht zijn op de versterking van de economische structuur en de bijbehorende infrastructuur. Ook hierbinnen past de ontwikkeling van het Belvédèregebied: er wordt nieuwe economische trekkers aangetrokken en er vindt verandering plaats van industriële bedrijven naar dienstverlenende bedrijven met passende infrastructurele voorzieningen.

Speerpunt 1: Realisatie en behoud van een brede economische structuur

Als gevolg van diverse economische ontwikkelingen zijn de economische structuren van West-Europese steden veranderd. Maastricht heeft een omslag gemaakt van een industriestad naar een kennis- en dienstestad, met een brede en gedifferentieerde werkgelegenheidsstructuur, waarin de industrie gekoesterd wordt. Dat is een bewuste keuze die al jaren aan de basis ligt van het economisch beleid van deze stad. Monoculturen - eenzijdige ontwikkeling van steden - houden altijd een groot risico in; denk in dat verband maar aan de gevolgen van de sluiting van de mijnen in de Oostelijke Mijnstreek. Een gedifferentieerd aanbod van bedrijvigheid en werk biedt de meeste kansen op een langdurige economische weerbaarheid. Het verlies aan werkgelegenheid in de ene sector kan opgevangen worden door een andere sector als het economisch slechter gaat. In de toekomst blijft dit een belangrijke randvoorwaarde voor de economische ontwikkeling van de stad. Een consolidatie van de industrie, met nieuwe impulsen voor het midden- en kleinbedrijf, starters en doorstarters, moet - hoe moeilijk ook - gelijktijdig plaatsvinden. Verder moet de positie in de groeisectoren kenniseconomie en vrijetijdseconomie versterkt worden.

Speerpunt 3: Versterking van de economische infrastructurele voorzieningen

De aantrekking, het behoud en de binding van nieuwe bedrijvigheid, nieuwe werknemers en bezoekers is voor de stad van essentieel belang. De stad is in korte tijd zowel qua bedrijven als werkgelegenheid opmerkelijk gegroeid en geëvolueerd tot een belangrijk centrum van het Euregionale stedelijk gebied. De bestaande infrastructuur moet daaraan worden aangepast; vanuit de economie worden hiervoor grote inspanningen geleverd. Daarnaast moeten er voldoende, veilige en kwalitatief goede bedrijfsterreinen, én starters- en kantoorlocaties én bedrijfsverzamelgebouwen beschikbaar zijn, ook op wijkniveau. Ook aantrekkelijke, leefbare woonbuurten zijn belangrijk voor de economische structuur, omdat ze naast cultuur en sport een belangrijke vestigingsfactor vormen. Hier blijft de gemeente op aansturen.

Bij de vaststelling van de Stadsvisie 2030 is afgesproken dat regelmatig zal worden geëvalueerd. Dit is in 2008 gebeurd. De nieuwe signalen voor Maastricht zijn:

1. Demografische transitie: Sinds 1993 kent Maastricht een natuurlijke bevolkingsafname (sterftecijfer hoger dan geboortecijfer) die werd gecompenseerd door een vestigingsoverschot, waardoor de absolute bevolkingsomvang steeg. Vanaf 2004 kampt de stad met een vertrekoverschot, waardoor de bevolking daalt (*inmiddels is het inwonertal van Maastricht sinds 1 januari 2008 ieder jaar gestegen, van 117.998 per 1 januari 2008 tot 119.615 op 1 januari 2011 (red.)*).
2. Economische transitie: Door een dalende bevolking (aanbod van arbeid) en de economische ombouwoperatie waar Maastricht nog altijd in zit – van industrie naar dienstverlening – blijft het aantal arbeidsplaatsen stabiel of groeit licht. Deze nationale en internationale ontwikkelingen zijn weliswaar autonoom, maar dat neemt niet weg dat actoren in de stad wel degelijk een economische en een sociale dynamiek op gang kunnen brengen die Maastricht weerbaar maakt en een robuuste toekomst garandeert. In de actualisering van de Stadsvisie 2030 formuleert het stadsbestuur instrumenten om deze dynamiek op gang te brengen.

Maastricht gaat deze dynamiek op drie gebieden organiseren:

1. Maastricht cultuurstad

De stad heeft een rijk cultureel aanbod en gaat de komende jaren bouwen aan haar culturele infrastructuur. Daarmee wordt de claim 'Maastricht cultuurstad' relevant. Dit imago leidt tot investeringen en immigratie van kenniswerkers, innovatieve bedrijven en verblijfsbezoekers;

2. Maastricht internationale kennisstad

Bijna een kwart van de bevolking is niet-Nederlands. Bijna de helft van de Maastrichtenaren is jonger dan 35. Er zijn tientallen internationale instituten gevestigd in de stad. Maastricht heeft een perifere ligging ten opzichte van de Randstad, maar daarentegen juist een centrale ligging ten opzichte van Brussel. Samen met kennisinstellingen in gemeente en regio wordt de komende jaren gewerkt aan de noodzakelijke voorwaarden om de reputatie op dit gebied om te buigen: van het (onterechte) zelfbeeld van een vergrijzende, naar binnen gekeerde stad aan de rand van het land, naar een jonge, open, internationaal georiënteerde samenleving in het hart van Europa.

3. Maastricht stedelijke woonstad

De demografische transitie geeft Maastricht letterlijk de ruimte om te investeren in haar kwaliteit van stedelijke woonstad. In samenhang met de regio is dat een onderscheidend vestigingsargument voor nieuwkomers en investeerders.

Met fysieke ingrepen kan dynamiek worden ontwikkeld door te investeren in (1) het leefmilieu (woningen; stedelijke voorzieningen; onderwijs, landschappelijke kwaliteit; milieu) en in (2) het werkmilieu (bedrijventerreinen, vrijetijdseconomie, kantoren, atelierruimtes, toerisme). Voor een evenwichtige ontwikkeling van Maastricht moeten beide zijden in evenwicht zijn. De bereikbaarheid van Maastricht is essentieel en fungeert als smeerolie. Wetende dat in de kennis- en diensteneconomie het 'werk' in belangrijke mate het 'wonen' volgt, is om de gewenste innovatieve, vitale bevolking aan de stad te binden, het sturen op kwaliteit van het 'leefmilieu' van essentieel belang. De stad dient de juiste voorzieningen, stedelijke kwaliteiten, woningen en woonmilieus te bezitten om haar aantrekkelijk te maken voor deze groep. De economische structuur zal afgestemd moeten zijn op de aard van de bevolking: een brede economische structuur met een sterke focus op enerzijds werkgelegenheid in de kennis- en dienstensector; anderzijds werkgelegenheid in de vrijetijdseconomie. Stedelijkheid is een voorwaarde om de vitale en innovatieve bevolking aan de stad te binden en vervolgens de gewenste kenniseconomie te ontwikkelen. Om deze stedelijkheid te ontwikkelen moet Maastricht de onderscheidende stedelijke kwaliteiten benutten en uitgroeien tot dé ontspannen middelgrote 'buitenlandse' kwaliteitsstad van Nederland. Maastricht wil zich profileren met een sterk stedelijk milieu in Zuid-Limburg.

Het voorliggende ontwikkelingsplan RMP Maastricht Noord is een combinatie van enerzijds een verbetering van de infrastructuur als belangrijke voorwaarde voor een voorspoedige ontwikkeling van het gehele Belvédèregebied en anderzijds het realiseren van een PDV-locatie met nieuwe bedrijvigheid. Deze ontwikkeling past derhalve binnen de uitgangspunten van de Stadsvisie 2030.

Structuur- en Mobiliteitsbeeld (2006)

Het Structuur- en Mobiliteitsbeeld is een uitwerking van de Stadsvisie 2030. Deze beleidsnota geeft niet tot in detail aan wat het ruimtelijk beeld en mobiliteitsbeeld van de stad is, maar formuleert hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Dat geldt wel voor het structuurbeeld. De afgelopen decennia is zorgvuldig aan de stad gewerkt waarbij consequent keuzes zijn gemaakt vanuit de kwaliteit, eigenheid en historiciteit van de stad. Ook in de toekomst vormt dit succesvolle beleid het uitgangspunt. De komende jaren zal worden ingezet op kwaliteitsverbetering van het bestaand stedelijk gebied, waaronder het creëren van voldoende stedelijkheid en voldoende dynamiek. Een brede economische structuur en een vitale innovatieve bevolking vormen het vliegwiel voor de verdere ontwikkeling van de stad.

De koers voor 2030 wordt bepaald door de kenmerken van de stad te confronteren met de drie doelen uit de Stadsvisie. De koers wordt vertaald in keuzes in het Mobiliteitsbeeld en het Structuurbeeld. De doelen vereisen forse veranderingen in de stad. Hiervoor is dynamiek nodig. De dynamiek van de stedelijke ontwikkeling kan gesymboliseerd worden door een vliegwiel. Zeker in een tijd van economische en/of demografische krimp is het van groot belang het vliegwiel van de stad draaiende te houden. Met fysieke ingrepen kan op twee manieren het vliegwiel in beweging worden gebracht: door te investeren in het leefmilieu (aanbod van woningen; stedelijke

voorzieningen; onderwijs, landschappelijke kwaliteit; milieu etc.) en in het werkmilieu (aanbod bedrijventerreinen; kantoren; atelierruimtes; toerisme; etc.). Voor een evenwichtige ontwikkeling van Maastricht moeten beide zijden van het vliegwiel in evenwicht zijn. De bereikbaarheid van Maastricht is essentieel en fungeert als de smeerolie voor het vliegwiel en vormt een belangrijke opgave voor de ontwikkeling van de stad.

In het Structuur- en Mobiliteitsbeeld wordt geconstateerd dat zonder capaciteitsverruimende maatregelen gericht op de Maaskruisende infrastructuur voor de auto het westelijk deel van de (binnen)stad slecht bereikbaar zal worden voor het verkeer vanuit het oosten. Tegelijk is aangegeven dat rond het Noorderbrugtracé potenties liggen voor grootschalige ontwikkelingen, bijvoorbeeld PDV-GDV. Het voorliggende bestemmingsplan past volledig binnen de uitgangspunten van het Structuur- en Mobiliteitsbeeld.

Masterplan Belvédère (2004) en Structuurvisie Belvédère (2007)

Koppeling Masterplan aan Structuurplan

De dato 23 juni 2004 heeft de gemeenteraad het Masterplan Belvédère vastgesteld. Dit Masterplan is gericht op de gefaseerde transformatie, via een publiek-private samenwerking, van een belangrijk stadsdeel gelegen aan de noordwestzijde van de stad. Het transformatieproces belooft een periode van ruim twintig jaar. Deze lange duur vraagt enerzijds om een heldere structuur, een kader waarbinnen en waarlangs de diverse ontwikkelingen - als deze zich voordoen- zich zullen voltrekken, anderzijds moet er sprake zijn van voldoende flexibiliteit om in te kunnen spelen op onvoorziene omstandigheden en voortschrijdende inzichten die zich gedurende deze lange planperiode ongetwijfeld zullen voordoen. Vanwege de veelheid van belangen in het plangebied Belvédère en buiten dit plangebied die op een of andere manier 'geraakt' worden door Belvédère is het wenselijk het Masterplan, de aanpak, het raamwerk en het flexibele programma op transparante en duidelijke wijze voor een ieder vast te leggen. Normaal gebeurt dat via een bestemmingsplan. In dit geval is dat niet mogelijk, omdat de planontwikkeling plaatsvindt in een tijdsbestek van ruim 20 jaar en een bestemmingsplan een maximale tijdshorizon kent van 10 jaar. Daar komt bij dat nog niet duidelijk is welke delen van het plangebied wanneer tot ontwikkeling zullen komen en welk programma daar zal worden ontwikkeld. Dit hangt namelijk samen met het ter beschikking komen van ruimte, initiatieven en financiële armslag voor herontwikkeling. De raad heeft daarom besloten het Masterplan, de aanpak, het raamwerk en de flexibiliteit in het Structuurplan Belvédère vast te leggen. Een structuurplan beperkt zich niet tot een bepaalde geldingsduur terwijl het wel een wettelijk gereguleerde planvorm is die zich uitstekend leent voor het vastleggen van het raamwerk. Het Masterplan maakt daarbij in zijn geheel onderdeel uit van het Structuurplan.

Er is onderscheid gemaakt tussen de structuur die wordt aangemerkt als het raamwerk (hardware) van het plan en de stedenbouwkundige invulling van de deelgebieden waarbij flexibiliteit wordt betracht. Deze flexibiliteit komt tot uitdrukking in het programma van Belvédère en vormt de software van het plan. In het structuurplan worden heldere keuzes gemaakt; dat betekent dat niet elk sectoraal beleidsveld maximaal gefaciliteerd kan worden. Het raamwerk geeft duidelijk aan waar de prioriteit naar uitgaat.

Inhoudelijk

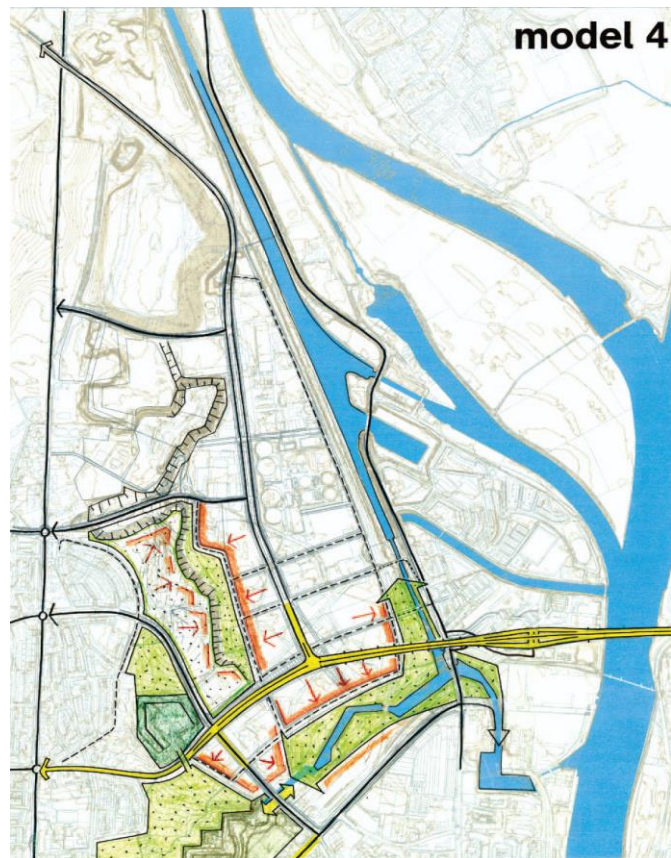
De opgave van Belvédère laat zich in zijn algemeenheid omschrijven als een aaneenschakeling van activiteiten die erop gericht is een bestaand stukje stad dat kan worden gekarakteriseerd als een grotendeels oud, vervallen bedrijventerrein en een tussen industrie en infrastructuur ingeklemde woonbuurt met alle problemen die daarbij horen, zal worden getransformeerd tot een gebied waar op een prettige en gezonde manier zal worden gewoond, gewerkt en gerecreëerd. Deze ontwikkeling zal fasegewijs plaatsvinden omdat, meer dan waar ook, rekening gehouden moeten worden met gevestigde grote belangen binnen en buiten het plangebied. Dat maakt de opgave tot een bijzondere en vraagt om een transparant en zorgvuldig planproces waarbij stap voor stap en na afweging van diverse uiteenlopende belangen het uiteindelijke doel wordt nagestreefd, zijnde een nieuw en hedendaagse stadsdeel van Maastricht.

Het Structuurplan beoogt de laagdynamische elementen (water, groen, cultuurhistorie) te verknopen tot een samenhangend netwerk. Op die manier kunnen steilrand, kanaalzone en vestingwerken afzonderlijk en als ensemble beter tot hun recht komen. Het structuurplan beoogt voorts het hoogdynamisch systeem van de infrastructuur te stroomlijnen, via een zo kort mogelijk tracé door het gebied. Bij het transformatieproces staan onder meer de volgende beleidsdoelstellingen centraal:

- het uit het isolement halen van de geprioriteerde GSB-buurt Boschpoort en deze buurt via de Belvédère-ontwikkeling te upgraden (koppeling sterk aan zwak);
- behoud, versterking en eventueel verplaatsing binnen de stadsregio van de werkgelegenheid;
- een verbetering van de bereikbaarheid, zowel op stedelijk niveau als op het niveau van het gebied zelf;
- een efficiënter en intensiever gebruik van de aanwezige ruimte;
- terugbrengen van de milieudruk middels bijv. saneringen, verplaatsing van milieubelastende bedrijven en sanering van oude bedrijfsgebouwen/ terreinen;
- aanpassing van bedrijvigheid aan nieuwe technieken;
- een opwaardering van de openbare ruimte;
- behoud en versterking van historische, ecologische en landschappelijke waarden;
- de duurzame bouw van woningen, kantoren, winkels en andere voorzieningen.

Naar aanleiding van een Startnotitie en een Ideeëncarroussel heeft in 2001 een groot aantal modellen voor het zogenoemde 'Raamwerk' ten behoeve van de herinrichting van Belvédère de revue gepasseerd. Alle modellen gaan er van uit dat de groengebieden met elkaar verknoopt worden. Ook zoeken alle modellen een oplossing voor de verkeersafwikkeling van en naar de Noorderbrug. Op dit laatste aspect vertonen de modellen de grootste verschillen. De opbouw van de modellen en hun onderlinge vergelijking op tal van aspecten is uitgebreid beschreven in de Evaluatie Ideeëncarroussel, waarvan de conclusies zijn gepresenteerd en bediscussieerd op de afrondende 'Stedelijke Sessie' van 12 september 2001. Hierin kwam model 4 als voorkeursmodel naar voren (zie onderstaande afbeelding).

Voor de toekomstige inrichting van het Belvédèregebied is gekozen voor een model (in het Masterplan dus omschreven als model 4) waarin landschap, verkeer en stedenbouw in grote lijnen evenwichtig samengaan. Het verkeer wordt op een logische wijze (noord)westelijk door het gebied geleid waarbij het verkeer met bestemming binnenstad wordt gescheiden van het verkeer met bestemming buitenwijken of regio. Dit model gaat voorts uit van het verschuiven van de aanlanding van de Noorderbrug in noordelijke richting (Boschpoort). Door deze verschuiving ontstaat de mogelijkheid de groen- en waterzones, het natuurgebied Hoge Fronten, de Lage Fronten, de Zuid-Willemsvaart en 't Bassin met elkaar te verweven tot een samenhangend gebied van groen en water (het 'Frontenpark') met aan de randen nieuwe stadsbuurten met een aantrekkelijk woon- en werkmilieu. Hiermee ontstaat een impuls voor de stedelijke natuur, een betere bereikbaarheid en leefbaarheid in het gebied met uitstralingseffecten voor de gehele stad. De verdere stedenbouwkundige invulling van het gebied is beschreven in paragraaf 4.3 van deze toelichting.



Het raamwerk wordt met name vormgegeven door de verkeersstructuur en de groenstructuur. Deze elementen vormen de ruggengraat van Belvédère, waaraan de verdere ontwikkeling van het gebied wordt opgehangen. Het voorliggende bestemmingsplan heeft derhalve, naast het vastleggen van de infrastructuur en de PDV-locatie, ook duidelijk betekenis voor het raamwerk.

Verkeersstructuur: flexibiliteit mogelijkheden aanlanding Noorderbrug in relatie tot Structuurplan

Om de mogelijkheid open te houden om in te kunnen spelen op voortschrijdende inzichten en eigendomsverhoudingen is, gezien de zwaarte, zowel fysiek als financieel, bij de beslissing in het Structuurplan tevens voorzien in een zoekruimte voor de terugvaloptie voor de aanlanding van de Noorderbrug (in het Masterplan omschreven onder model 2). Hierbij vindt ook een logische afwikkeling van het verkeer plaats, maar is sprake van enige spanning tussen verkeer en groen/water, omdat het gebied de Lage Fronten op hoogte door een lang slingerend viaduct wordt overkruist. De verplaatsing van de aanlanding van de Noorderbrug is ingrijpend en heeft grote financiële gevolgen. Op basis van de modellen 2 en 4 uit het Structuurplan Belvédère is in de periode 2010-2011 in het kader van het overleg met Rijk en provincie onderzocht welke oplossingsmogelijkheden er zijn om op basis van de opgave te komen tot:

- een robuuste en duurzame hoofdinfrastructuur voor de auto;
- vergroting van de samenhang in de stedelijke netwerken;
- verbetering van de toekomstwaarde van de (deel)gebieden.

Deze optimalisatieslag was zowel gericht op het beperken van de kosten voor de infrastructuur (zowel qua bouwkosten als op het gebied van benodigde verwervingen), als op het vergroten van opbrengstpotenties. De optimalisatie heeft geleid tot vier verschillende varianten voor de ruimtelijke inrichting met daarbij behorende ontwerpen voor de capaciteitsvergroting van het Noorderbrugtracé. Model 2 is daartoe uitgewerkt in twee varianten, één met handhaving van de huidige op- en afrit ter plaatse van de Bosscherweg (variant 2+o) en één met verplaatsing van deze op- en afrit (variant 2-o). Model 4 is ook in twee varianten uitgewerkt. Het oorspronkelijke voorkeursmodel uit het Masterplan (variant 4N) en een variant die wat zuidelijker is gelegen (variant 4Z), waarbij een aantal (dure) verwervingen wordt vermeden. Deze vier modellen zijn beoordeeld op de thema's die onderdeel vormen van de gedefinieerde opgave. De beslissing omtrent de overblijvende opties is genomen op basis van het hiervoor opgestelde Trechteringsdocument d.d. 30.09.2011. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 4.2 ('Besluitvorming') van deze toelichting. De als gevolg van deze beslissing resterende opties (model 4 Noord en model 4 Zuid) waren in het ontwerp van dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Bij de vaststelling van dit bestemmingsplan heeft de raad gekozen voor de zuidelijke variant.

Groenstructuur

Bij het ontwerpen van de groenstructuur moeten twee uitersten met elkaar worden verzoend: de hoge dynamiek van het stedelijk leven en de lage dynamiek van de natuur. Bestaande groengebieden moeten worden opgewaarderd, verschillende groengebieden worden aan elkaar verbonden hetgeen voor de belevingswaarde en de flora en faunawereld voordelen biedt. Hierdoor worden bestaande natuurbelangen niet alleen gerespecteerd, maar worden zelfs randvoorwaarden gecreëerd waarmee de omgeving sterk wordt verbeterd ergo op plaatsen wordt geoptimaliseerd ten behoeve van de natuurontwikkeling. Concreet gaat het dan over de groene verbinding Belvédèreberg, het Steilrandpark, de uitbreiding van de Hoge en Lage Fronten tot een volwaardig Frontenpark dat via het water en de groenzones aan weerszijden daarvan tot aan het Bassin in de binnenstad doorloopt. De cultuurhistorische relictten zoals vestingwerken en het systeem van kanalen en sluisen vormen een integraal onderdeel van deze nieuwe groenstructuur, die aansluit op de bestaande historische parkengordel rond de binnenstad.

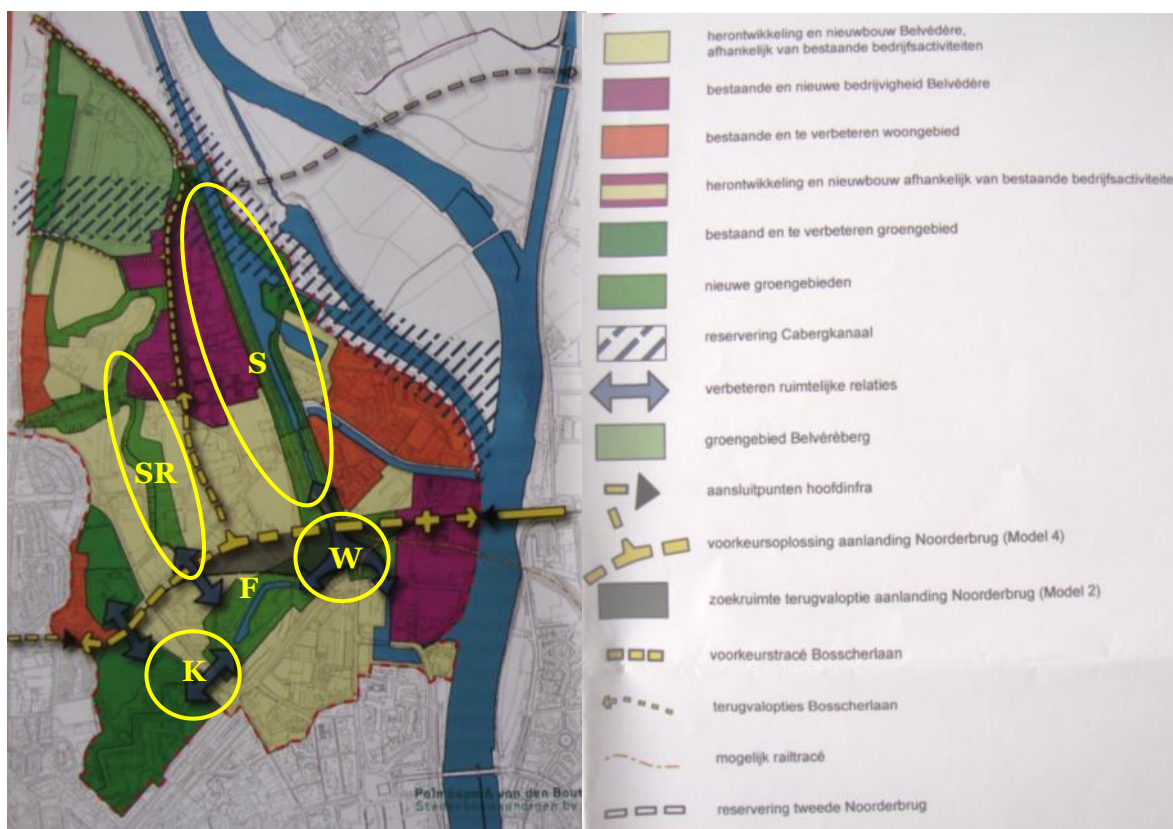
Voor het Frontenpark is in dit bestemmingsplan een eerste aanzet gegeven. Het Frontenpark wordt het toekomstige centrale element in de nieuwe groenstructuur van Belvédère. De ambitie is om een verbinding op te nemen tussen de diepe sleuven van de Hoge Fronten en het water van de Lage Fronten. Het met natuur en cultuurhistorie volgepakte park komt op loopafstand van de binnenstad te liggen. Ontsluiting van dit gebied voor veel mensen is een maatschappelijk belang, maar juist die ontsluiting zorgt voor een zekere spanning: cultuurhistorie en zeldzame flora en fauna (muurhagedis) gedijen het beste bij rust en stilte. Dit vraagt om een sterk gestuurde toegankelijkheid. Om daartoe te komen wordt gebruik gemaakt van de fysieke gesteldheid van het terrein in plaats van het opwerpen van kunstmatige barrières. Het gebied wordt met de aanwezige scherpe hoogteverschillen op een evenwichtige manier in toegankelijke en minder toegankelijke zones ingericht, zodat bezoekers kunnen genieten van de 'natuur in de stad', zonder dat het ecologisch evenwicht wordt verstoord. Terwijl de diepe sleuven van de Hoge Fronten en de Lage Fronten enigszins verscholen blijven liggen, zullen de hoger gelegen delen van het Frontenpark op termijn een toegankelijk en stedelijk parkkarakter krijgen. Andere belangrijke groene elementen in het gebied zijn het Koppelstuk, de Waterknoop en de Spoordijk. Deze worden hierna kort toegelicht. De Hoge en Lage Fronten liepen in het verleden in elkaar over. Die relatie zal via een

zogenoemd Koppelstuk op een eigentijdse manier ter hoogte van de Cabergerweg worden hersteld. Het Koppelstuk kan uit verschillende elementen bestaan. De definitieve invulling van deze plek, waar stedelijk leven wordt verzoend met natuur en cultuurhistorie, zal bij een nadere uitwerking van de deelplannen aan de orde zijn. De verbinding van 't Bassin naar de Zuid-Willemsvaart (met de aftakking naar de Lage Fronten) wordt op dit moment aan het oog onttrokken door de betonnen constructies van de Noorderbrug met op- en afritten. Door verplaatsing van de brug in noordelijke richting wordt deze Waterknoop weer zichtbaar en ontstaat een doorkijk naar het Frontenpark en de bebouwing van het Frontenkwartier. Zo is het mogelijk om vanaf Boschpoort richting centrum een parkachtige route aan te leggen, die net als bij de Cabergerweg plaatselijk kan worden begeleid door nieuwe bebouwing.

De Spoordijk wordt beschouwd als een uitloper van het groen van het Frontenpark. De spoorwegterreinen en -bermen kunnen zoveel mogelijk worden ingepast in de groenstructuren en dienen als schuilplaatsen en verbindingswegen van de aanwezige karakteristieke planten en dieren. Dit staat los van de vraag of de spoorlijn opnieuw in gebruik wordt genomen dan wel als recreatieve route wordt ingericht.

De Steilrand leent zich bij uitstek voor de aanleg van een groene long in Belvédère. Het *Steilrandpark* vormt een langgerekte overgang tussen het vlakke Bosscherveld en het glooiend reliëf richting Bellevue. Door de aanleg van een onderdoorgang van de hier nog opgetilde nieuwe Noorderbrug ontstaat er een verbinding met het Frontenpark, zodat het Steilrandpark een schakel wordt in de verbinding van Bosscherveld naar de binnenstad.

De bij de Structuurvisie Belvédère 2007 behorende kaart is onderstaand opgenomen. Hierop zijn de in het voorgaande genoemde onderdelen in gele cirkels aangeduid (F = Frontenpark, K = Koppelstuk, W = Waterknoop en S = Spoordijk, SR= Steilrand):



Het voorliggende bestemmingsplan vormt slechts een onderdeel van de totale Belvédère-ontwikkeling en heeft hoofdzakelijk tot doel een duurzame hoofdinfrastructuur voor het gehele gebied (de nieuwe aanlanding van de Noorderbrug en Bosscherlaan) vast te leggen alsmede de eerste fase van de ontwikkeling van de PDV-locatie mogelijk te maken. In de wijzigings- en uitwerkingsregels behorende bij enkele bestemmingen in dit plangebied zijn reeds aanknopingspunten opgenomen voor de koppeling met het Frontenpark en het veiligstellen van een

ecologische verbindingzone tussen de verschillende groene gebieden in Belvédère. Het Frontenpark is slechts voor een klein gedeelte (een gedeelte behorende bij de Lage Fronten) meegenomen in het voorliggende plangebied; het overige deel van het Frontenpark zal in een ander bestemmingsplan planologisch-juridisch worden geregeld.

Structuurschets Noordoost (2008)

De Structuurschets Noordoost bevat een samenhangende visie voor het fysieke raamwerk van landschap, infrastructuur en openbare ruimtes. Daarnaast worden uitspraken gedaan over de sociaal-culturele infrastructuur, de economie en de toekomstige woon- en werkmilieus in het Noordoostelijke stadsdeel van Maastricht. Centrale opgave én kans voor Noordoost is natuurlijk de ondertunneling van de A2-traverse. Daarnaast is het cruciaal om “dwarsverbindingen” (in oost-westrichting) te realiseren, om vanuit de woonbuurten de toegankelijkheid van de belangrijkste kwaliteiten in dit stadsdeel (Geusseltpark, Maasoever en Wyck/binnenstad) structureel te verbeteren.

De Structuurschets Noordoost heeft alleen invloed op het gedeelte van het plangebied ten oosten van de Noorderbrug (het gedeelte van het Trega-terrein, dat deel uitmaakt van het plangebied van het voorliggend bestemmingsplan). De visie die in de Structuurschets Noordoost is opgenomen voor het gebied Trega/Zinkwit voorziet in een volledige transformatie van de oostelijke oever van de Maas. *“Industrie wordt vervangen door woningbouw in de laagbouwsfeer. De Willem Alexanderweg verdwijnt. Het nieuwe woongebied kan daardoor één geheel gaan vormen met Limmel. De Borgharenweg wordt opgewaardeerd tot wijkontsluitingsweg langs de Maas, met een brede promenade voor wandelaars en fietsers. Deze promenade loopt door onder de Noorderbrug en verbreedt zich tot het Griendpark. Rond de Noorderbrug bevinden zich stedelijke voorzieningen. Aan de noordzijde wordt gestudeerd op vormen van perifere detailhandel. Aan de zuidzijde wordt gedacht aan functies in de sfeer van Cultuur en Congres. Hieraan worden ook grootschalige parkeervoorzieningen gekoppeld, zodat er de mogelijkheid ontstaat om vanaf hier lopend de binnenstad te bereiken (Park and Walk)”*.

De ontwikkelingen van de afgelopen twee jaar met betrekking tot de aspecten wonen (Stedelijke Programmering 2010, raadsbesluit d.d. 26.01.2010) en PDV (de keuze voor PDV op Belvédère in 2011, raadsbesluit d.d. 22.02.2011) hebben geleid tot een ander toekomstperspectief voor deze locatie. Het Trega/Zinkwiterrrein zal voorlopig (nog) niet worden ontwikkeld tot woongebied en ook de vestiging van PDV op deze plek is van de baan. Een gedeelte van dit terrein is binnen het voorliggende bestemmingsplan opgenomen ter vervolmaking van de verkeersinfrastructuur rondom de (aanlanding van de) Noorderbrug. Ook kunnen hier groenvoorzieningen worden aangelegd (dus ook de beoogde openbare groen- en wegenstructuur in de Structuurschets Noordoost). Omdat voor deze verkeersfunctie slechts de rand van het Trega/Zinkwit-terrein zal worden gebruikt, kan het grootste deel van het terrein worden benut voor nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden in de toekomst. Het niet voor de beoogde ontwikkeling van dit plangebied noodzakelijke deel van het Trega/Zinkwiterrrein is buiten het plangebied van dit plan gehouden.

2.3.2 Sectoraal gemeentelijk beleid

Detailhandelsnota (2008)

De Detailhandelsnota (vastgesteld d.d. 29 oktober 2008) is van belang bij het onderdeel PDV (Perifere Detailhandels Vestigingen) van dit bestemmingsplan. In de Detailhandelsnota 2008 wordt een omschrijving van PDV en GDV gegeven, waarbij als kenmerkend verschil genoemd wordt dat bij PDV de branchering het criterium vormt en bij GDV de omvang van de winkel. De definitie van PDV in de Detailhandelsnota is als volgt:

PDV (Perifere Detailhandels Vestiging):

heeft een assortiment van goederen die qua aard en omvang niet in een buurt- of wijkwinkelcentrum thuishoren, en laat zich door omvang/schaalgrootte moeilijk in (historische) binnensteden inpassen. Het gaat om de branches auto/boten/caravans, meubeltoonzalen (inclusief aanvullend aanbod in de woninginrichtingbranche), plant en dier/tuincentra en doe-het-zelfzaken bouwmarkten.

In dit bestemmingsplan heeft PDV betrekking op de branches wonen, doe-het-zelf en plant & dier. In de Detailhandelsnota 2008 heeft de raad bepaald een PDV-concentratie te willen realiseren in de stad.

Onderzoek, afweging en besluitvorming omvang en locatiekeuze

Op basis van uitgevoerde vooronderzoeken inzake de noodzakelijke omvang/kritieke massa voor een goed functionerende PDV-locatie en de locatie ervan in de stad heeft de gemeenteraad in de raadsvergadering van 22 februari 2011 besloten te kiezen voor de concentratieplek PDV in het gebied Belvédère. Hierover meer in paragraaf 4.2 ('Besluitvorming') van deze toelichting.

Beleidsnota Springlevend Verleden 2007-2012

Deze beleidsnota gaat over de bescherming van het cultureel erfgoed van de stad Maastricht voor de periode 2007-2012. Het cultureel erfgoed van Maastricht is in ten minste vier opzichten van belang voor de stad, namelijk voor de sociale identiteit (zichtbaarheid en voelbaarheid van de historie), de economische vitaliteit (aantrekkingskracht op mensen en bedrijven), de culturele rijkdom (uitstraling) en de fysieke leefbaarheid (onderhoud en restauratie). In de Stadsvisie 2030 is het belang van het waarborgen van de cultuurhistorie eveneens aangegeven. De missie die in de beleidsnota wordt aangegeven is "behoud door behoedzame ontwikkeling".

Er worden twee soorten bedreigingen genoemd voor het cultureel erfgoed van Maastricht:

- een gebrek aan menselijk ingrijpen, waardoor verval en verpaupering optreedt; dit geldt voor archeologie en monumenten;
- onzorgvuldig menselijk ingrijpen, waardoor het erfgoed bewust, ongezien of onbedoeld verdwijnt.

De strategie die wordt gepresenteerd om deze bedreigingen het hoofd te bieden bestaat uit vijf punten:

- gebiedsgericht werken: in een cultuurwaarden kaart worden alle cultuurhistorische relictten opgenomen (archeologie, historische geografie, landschappen en monumenten), waarna per type gebied keuzes worden gemaakt. Er zullen gebieden worden aangewezen waarvoor verschillende beschermingsregimes van toepassing zijn. Dit aspect is vertaald in de eerste opzet van het Maastrichts Erfgoed, dat als dubbelbestemming in bestemmingsplannen zal worden meegenomen. Ook in het voorliggende bestemmingsplan is dit gebeurd. Hiermee worden belangrijke cultuurhistorische elementen van een basisbescherming voorzien.
- interactief werken: samen met ontwikkelende partijen, omwonenden, de gemeente en andere organisaties proberen zoveel mogelijk informatie te verkrijgen over en rekening te houden met het cultureel erfgoed.
- proactief: het aspect cultureel erfgoed dient in een zeer vroeg stadium van planvorming te worden meegenomen;
- kansen benutten: cultureel erfgoed is niet alleen een belemmering maar ook een kans. Cultuurhistorie kan als basis dienen voor een nieuwe ontwikkeling.
- integraal: vanwege het brede belang van cultureel erfgoed liggen er veel kansen voor een integrale benadering (cultuurwaardenkaart, bereidheid verder te kijken dan het eigen werkterrein).

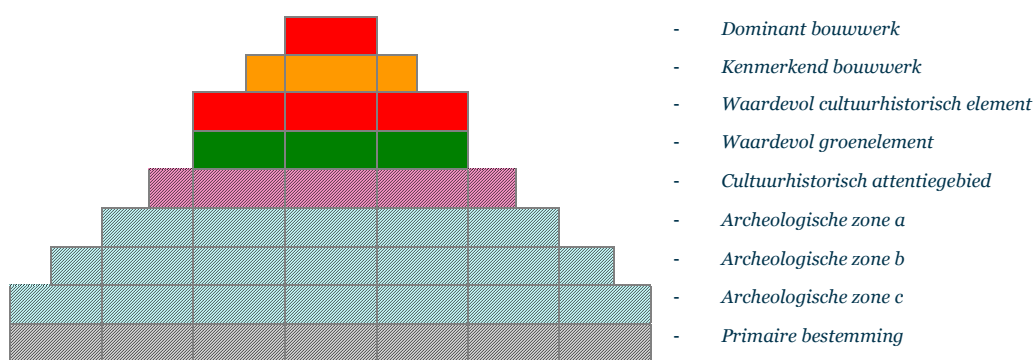
Voor het voorliggende bestemmingsplan is van belang dat het cultureel erfgoed middels de dubbelbestemming 'Waarde - Maastrichts erfgoed' een vaste positie binnen het bestemmingsplan verkrijgt, waardoor de ruimtelijke kwaliteiten op het gebied van cultuurhistorie, architectuurhistorie, landschap en archeologie integraal beheersbaar worden. Het nieuwe 'MPE-systeem' is ontwikkelingsgericht door duidelijke richtlijnen voor toekomstig gebruik, waarbij een koppeling wordt gemaakt met de Erfgoedverordening. Doordat in de Erfgoedverordening de begripsbepaling 'monument' is uitgebreid, wordt het beschermd cultureel erfgoed in het bestemmingsplan uitgesloten van vergunningsvrij bouwen. Er wordt als het ware een koppeling gelegd tussen de Wet ruimtelijke ordening en de Woningwet zodat een dekkend regime ontstaat. In het bestemmingsplan is een integrale bescherming op maat mogelijk die plaats maakt voor de traditionele fragmentarische en objectgerichte aanpak.

De dubbelbestemming 'Waarde - Maastrichts Erfgoed' ligt op gebieden met een bijzondere, cultuurhistorisch waardevolle identiteit waaraan voorwaarden en richtlijnen zijn gekoppeld. Één van de voorwaarden hierbij is dat nieuwe ontwikkelingen geënt dienen te zijn op de cultuurhistorische uitgangspunten. Op deze manier is cultuurhistorie een van de onderdelen in de belangenafweging bij toekomstige ontwikkelingen. Doordat dit instrument reeds in een vroeg stadium wordt gehanteerd kan het tevens dienen als inspiratiebron voor

ontwerpers en ontwikkelaars. De algemene spelregels die opgaan voor de bestemming ‘Waarde - Maastrichts erfgoed’ zijn:

- behoud gaat voor vernieuwen of ontwikkelen;
- vernieuwen of ontwikkelen dient plaats te vinden binnen de cultuurhistorische -randvoorwaarden;
- op aanverwante wijze gaat bij archeologie behoud in situ vóór behoud ex situ (opgraving).

Een van de grote voordelen van het MPE is de mogelijkheid van gradaties in beschermingsniveau. Dit wil zeggen dat niet het volledige cultureel erfgoed dezelfde bescherming krijgt maar dat verschil in het beheer gemaakt wordt. Stedenbouwkundige structuren vragen om een ander beschermingsniveau dan architectonisch waardevolle objecten. Interventies bij het hoogst gewaardeerde erfgoed zal bijvoorbeeld op meer punten afgestemd moeten worden op de bestaande waarden. Concreet betekent dit dat binnen de dubbelbestemming ‘Waarde - Maastrichts erfgoed’ een aantal verschillende beschermingsgradaties zijn opgenomen:



De te beschermen cultuurhistorische en archeologische waarden zullen worden voorzien van de hier omschreven dubbelbestemming.

Vestingvisie 2010-2015

Het opstellen van de Vestingvisie Maastricht komt voort uit een van de actiepunten uit de beleidsnota Cultureel Erfgoed ‘Springlevend Verleden’ 2007-2012. In de stadsvisie 2030 wordt Maastricht als cultuurstad, Internationale kennisstad en stedelijke woonstad neergezet. Vooral in de eerste en de laatste component speelt het Maastrichts cultureel erfgoed een grote rol. De historische binnenstad is namelijk van groot belang voor het vestigingsklimaat voor bewoners, werkgevers en werknemers. Het cultureel erfgoed concentreert zich vooral op de beschermde stadsgezichten met hoge concentratie Rijksmonumenten (2^{de} Monumentenstad van Nederland), de grote hoeveelheid religieus erfgoed, met meer dan 50 kerken en kloosters, de bijzondere wederopbouw wijken met parochieopzet, maar vooral ook op de vestingwerken die de structuur van de stad bepalen en een zeer grote waarde bevatten.

De visie is opgesteld rond drie uitgangspunten: behouden, beleven en betekenis geven.

Behouden: Authentieke vestingelementen sparen: uitgangspunt is behoud en versterking van de nu aanwezige objecten, constructies en structuren zowel op het gebied van cultuur als natuur. Hierbij gaat het vooral om het behoud van de bestaande situatie, waarbij onderhoud, restauratie, natuurbeheer en natuurversterking, alsmede documentatie een belangrijke rol spelen.

Beleven: Een bijzondere kwaliteit van de vesting Maastricht is de grote diversiteit aan vestingwerken, zowel qua periodisering als typologisch, alsmede de samenhang tussen cultuur en natuur. De objecten en structuren uit verschillende tijden en verschillende vestingbouwkundige systemen en de diversiteit van planten en dieren in het ecosysteem verdienen meer benadrukking en dienen beleefbaar te worden gemaakt. Hierbij gaat het vooral om het versterken van de toegankelijkheid, herkenbaarheid en samenhang door bijvoorbeeld onderdelen te accentueren, markeren, verbinden of verknopen.

Betekenis geven: De vesting als Maastrichtse identiteit uitdragen en meer bekendheid, draagvlak en bewustwording creëren zowel op het gebied van cultuur als natuur. Hierbij gaat het vooral om de interpretatie van de vestingwerken en de actuele betekenis van wat je ziet. De bestaande kennis dient verspreid en uitgedragen te worden door middel van toerisme, educatie en recreatie, waardoor de identiteit wordt vergroot.

De geformuleerde uitgangspunten, kansen en mogelijkheden zullen de komende jaren tot uitvoering worden gebracht via tweejaarlijkse uitvoeringsprogramma's. In het uitvoeringsprogramma 2011-2012 is aangegeven dat het behoud van de vestingwerken zowel bovengronds als ondergronds en zowel op het gebied van cultuur als natuur wordt nagestreefd door de verankering in het bestemmingsplan. Dit zal plaatsvinden via het Maastrichts Planologisch Erfgoedstelsel, de bestemmingsplanbescherming voor gemeentelijk erfgoed, zoals in deze paragraaf reeds besproken is. In het voorliggend bestemmingsplan is een dubbelbestemming 'Waarde-Maastrichts Erfgoed' opgenomen waarin de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden zijn vastgelegd en planologisch-juridisch zijn beschermd. In het uitvoeringsprogramma is voorts aangegeven dat aansluiting gezocht wordt bij de bestaande planvorming van Belvédère en de aanlanding van de Noorderbrug om zoveel mogelijk ambities ter hoogte van de Hoge en Lage Fronten alsmede bij Fort Willem te verwezenlijken. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de versterking van de verbinding tussen de Hoge en Lage Fronten en het verbeteren van de relatie tussen Hoge Fronten en Fort Willem. Deze elementen zijn niet in onderstaand plangebied opgenomen; wel zijn in de wijzigings- en uitwerkingsregels aanknopingspunten voor de toekomstige verbinding met deze elementen opgenomen. Hiervoor wordt verwezen naar subparagraaf 6.2.2 van deze toelichting.

Fietsplan Maastricht (2009)

Maastricht is een compacte stad, heeft een hoge mate van stedelijkheid, verscheidene voorzieningen die een fietsaantrekkende werking hebben en een omvangrijk potentieel aan fietsers. De gemeente ziet volop kansen om het fietsgebruik in de gemeente de komende jaren te vergroten. Kansen, die alleen benut kunnen worden als voldaan wordt aan een verbetering van de veiligheid voor fietsers en een comfortabel, aantrekkelijk, samenhangend en direct netwerk wordt gerealiseerd. Het Bestuursakkoord geeft invulling aan de ambitie voor het langzaam verkeer in de stad: "ruim baan te maken voor wandelaar, jogger, skater en fietser." Dus meer veilige wandel- en fietspaden met een logische routing. Parkeren en verkeersveiligheid spelen een essentiële rol in de doelstelling om het fietsgebruik in de stad te stimuleren. Ook andere beleidsnota's gaan in op het fietsgebruik in de stad, zoals de Structuur- en Mobiliteitsbeleid, het Luchtkwaliteitplan en het Nota lokaal gezondheidsbeleid.

Om het fietsgebruik te bevorderen en knelpunten te slechten is het Fietsplan Maastricht opgesteld. In het plan worden de knelpunten geanalyseerd in het fietsnetwerk en zijn in de uitvoeringsparagraaf maatregelen opgenomen voor de korte, middellange en lange termijn. Grotere projecten, zoals de A2-ondertunneling, zorgen voor het opheffen van belangrijke barrières in het fietsnetwerk. Er wordt daarnaast ook een groot aantal andere maatregelen voorgesteld die hoofdzakelijk bestaan uit het verbeteren van de veiligheid (ontvlechten van verkeersstromen door o.a. gescheiden fietspaden), het inkorten van fietsroutes naar het centrum, het verbeteren van de kwaliteit van fietspaden en het versterken van fietsroutes door kleine aanpassingen ten aanzien van de begaanbaarheid en het comfort. Vele van deze maatregelen kunnen al worden gerealiseerd binnen de bestaande juridische regeling van de verkeersbestemming. Dat zal in het nieuwe bestemmingsplan niet anders zijn.

Nota parkeernormen Maastricht (2011)

De tot voor kort gehanteerde Maastrichtse parkeernormen stammen uit de Nota Locatiebeleid uit 1996. De laatste jaren zijn nieuwe ontwikkelingen ontstaan waar binnen de kaders van het vigerende plan geen antwoorden op te geven zijn. Deels komt dit voort uit veranderingen in het Rijksbeleid, deels uit de invoering van het vigerende beleid. Met de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit zijn de beleidskaders op Rijksniveau veranderd. Om die reden is het Beleidsplan Parkeren opgesteld in 2007. Dit parkeerbeleidsplan moet een bijdrage leveren aan het duurzaam bereikbaar houden van de stad Maastricht in de komende jaren. In het nieuwe parkeerbeleid is de stad verdeeld in vier verschillende parkeerzones en -regimes. In elke zone geldt een eigen beleid ten aanzien van parkeren in de openbare ruimte en het parkeren in accommodaties of bij bedrijven en voorzieningen. Gekoppeld aan de onderscheiden zones zijn ook de parkeernormen geactualiseerd. Hier wordt onderscheid gemaakt in parkeernormen per zone. In algemene zin is aansluiting gezocht bij de parkeerkennijfers van het CROW (ASVV 2004). Het CROW is het Nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Deze nieuwe parkeernormen zijn van kracht sinds 1 juni 2011. Bij nieuwe

ontwikkelingen (in casu bij afwijkingsbevoegdheden of functiewijzigingen binnen de bestemming) zullen initiatiefnemers aan deze parkeernormering moeten voldoen. Waar bestemmings- en/of functieveranderingen mogelijk zijn is in de regels verwezen naar de normering, die als bijlage bij de regels is opgenomen.

Natuur- en Milieuplan 2030 (NMP)

Een van de kerntaken van de gemeente Maastricht is de zorg voor de natuur- en milieukwaliteit in en om de stad. Met dit NMP wil Maastricht deze taak een nieuwe krachtige impuls geven. Hierbij is gekozen voor een strategie langs vijf lijnen:

- differentiatie van natuur- en milieukwaliteitseisen naar de kenmerken van een gebied;
- een interactieve aanpak in het planvormingsproces;
- een scheppend en ontwerpend natuur- en milieubeleid;
- het benutten van kansen;
- de integratie met andere beleidssectoren.

In de afgelopen tien jaar is veel ervaring opgedaan met de vijf strategielijnen. Inmiddels wordt het gedachtegoed van het NMP 2030, dat dateert uit 2001, opgenomen en verder uitgebouwd in het nieuwe structuurplan voor Maastricht. In het NMP 2030 wordt Belvédère beschouwd als een duurzame ontwikkelingslocatie, waarbij vanuit natuur- en milieubelangen gestreefd zou moeten worden om te komen tot een goede combinatie van intensiveren en het realiseren van een stevige groenstructuur op stadsniveau. De aanwezigheid van waardevolle natuur, maar ook bijvoorbeeld van bodemverontreiniging, vraagt om een zorgvuldige inrichting van het gebied, waarbij de Hoge en de Lage Fronten een groene verbinding vormen tussen de twee te verstedelijken delen van het Belvédèregebied.

Bodembeheerplan Maastricht (2007)

Het Bodembeheerplan Maastricht maakt deel uit van een algemeen bodembeleidskader: het Beleidskader Bodem. Inmiddels wordt gewerkt aan de Nota Bodembeheer die het bodembeheerplan Maastricht en Belvédère gaat vervangen. Dit zal naar verwachting medio 2012 het geval zijn. De Nota Bodembeheer vormt de voortzetting van het bestaande beleid. De normering is hierbij geactualiseerd.

In dit algemene kader wordt voor het milieucompartiment bodem een beschrijving gegeven van de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de gemeente Maastricht en wordt op hoofdlijnen aangegeven hoe hieraan invulling gegeven wordt. De nadere uitwerking van het bodembeleid wordt in een aantal onderliggende nota's beschreven. Met deze aanpak waarbij de gedetailleerde uitwerking van het bodembeleid in een aantal nota's plaatsvindt, wordt een flexibel bodembeleid gerealiseerd. Voorliggend Bodembeheerplan moet beschouwd worden als één van de onderliggende nota's. Op zijn beurt maakt het Beleidskader Bodem weer deel uit van het Natuur en Milieuplan van Maastricht. In dit kader is het kwaliteitsdenken over de bodem nader uitgewerkt (vier sporen). Daarnaast is de gebiedskwaliteit ingebed in het gebiedsgedifferentieerd denken. De duurzaamheid van de Maastrichtse bodemnormen uit zich in een continu beter wordende kwaliteit.

De uitvoering van het bodembeleid krijgt vorm via verschillende regelingen die hun basis vinden in vier verschillende wettelijke kaders: de Wet bodembescherming, de Wet milieubeheer, de Woningwet en de Wet Ruimtelijke Ordening. Binnen dit vier sporenbeleid staat voorop dat het resultaat van de beoordeling van de bodemkwaliteit niet afhankelijk mag zijn van het wettelijk kader dat aanleiding is om de bodemkwaliteit te beoordelen. Het maakt immers niet uit of de gewenste kwaliteit bereikt wordt via een bodemsanering (omdat de interventiewaarde wordt overschreden), via het aanvoeren van grond (omdat het terrein te laag ligt), via een bestemmingsplanherziening (omdat de bestemming gewijzigd wordt van bedrijvigheid naar wonen) of bij het verlenen van een bouwvergunning. De gewenste kwaliteit (uitgewerkt in dit Bodembeheerplan) moet in alle situaties worden bereikt.

Actief bodembeheer is vanouds ontwikkeld om te voorkomen dat in gebieden met (grootschalige) diffuse bodemverontreiniging stagnatie optreedt in de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen; de stedelijke dynamiek wordt aangegrepen om de bodemkwaliteit te verbeteren en geschikt te maken voor het gewenste gebruik. Hiermee wordt beoogd de (kosten voor) oplossing van de bodemproblematiek maatschappelijk te verdelen over de marktpartijen. In dat verband zal het Bodembeheerplan in de praktijk meestal zijn gericht op situaties waarbij er een maatschappelijke ontwikkeling gepland is, die aanleiding is om eisen te stellen aan de bodemkwaliteit. Maar omdat het uitgangspunt van het Maastrichtse bodembeleid is om

alle situaties gelijk te beoordelen, is dit plan feitelijk van toepassing op alle situaties en procedures waarbij de bodemkwaliteit beoordeeld moet worden. Het Bodembeheerplan, dat voor het gebied Belvédère is vastgelegd in het Bodembeheerplan Belvédère is inhoudelijk van toepassing op die locaties waar de bodem is beïnvloed door de grootschalige diffuse bodemverontreiniging. Daarnaast kan dit Bodembeheerplan in een aantal gevallen ook gebruikt worden bij de aanpak van immobiele puntverontreinigingen. De bodemkwaliteitsdoelstellingen zullen door de gemeente Maastricht worden gehanteerd bij het beoordelen van de bodemkwaliteit bij bouwaanvragen, grondverzet, bestemmingswijzigingen en in situaties waar gesaneerd moet worden.

Energienota 'Maastricht steekt energie in het klimaat'

De Energienota 'Maastricht steekt energie in het klimaat' (2007) is een weergave voor de komende jaren van de visie en ambities van de stad Maastricht op het gebied van klimaat en energie. De ambities zijn helder: een klimaatneutrale gemeente in 2030 en een klimaatneutrale gemeentelijke organisatie in 2015. De gemeente Maastricht is zich ervan bewust dat deze opgave niet zonder de medewerking van anderen gerealiseerd kan worden. Een brede maatschappelijke samenwerking is van essentieel belang. Iedere burger, het bedrijfsleven, de industrie, de gezondheidsinstellingen en het onderwijs krijgen er vroeg of laat mee te maken. Belangrijke pijler in het streven naar klimaatneutraliteit is het terugdringen van de CO₂-uitstoot. De Energienota geeft voor verschillende doelgroepen de richting aan waarlangs die CO₂-reductiedoelstelling kan worden gerealiseerd, technisch en organisatorisch. Aan de eisen ten aanzien van energie zal in het stadium van de beoordeling van bouwaanvraag worden getoetst. Voor dit bestemmingsplan bevat dit document geen specifieke uitgangspunten.

Hogere grenswaardenbeleid Maastricht

Op 1 januari 2007 is de Wet geluidhinder gewijzigd. De wijzigingen betreffen zowel de procedures als de inhoud van de wet. Een belangrijke wijziging is dat de bevoegdheid voor de vaststelling van hogere grenswaarden is verlegd van Gedeputeerde Staten naar de colleges van Burgemeester en wethouders van de gemeenten. Een andere wijziging is dat de criteria op grond waarvan hogere grenswaarden konden worden vastgesteld niet meer in de nieuwe wet opgenomen zijn. Wel is in de nieuwe wet in artikel 110a lid 5 bepaald dat het college van Burgemeester en wethouders bevoegd is hogere grenswaarden vaststellen indien maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege industrieterreinen, spoorbanen en wegen onvoldoende doeltreffend zullen zijn of overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. De verandering van het bevoegd gezag voor de vaststelling van hogere grenswaarden, het ontbreken van criteria voor de vaststelling van hogere grenswaarden in de nieuwe wet en de vereiste motivatie op grond van artikel 110a van de nieuwe wet, heeft aanleiding gegeven Maastrichts geluidsbeleid in een nieuwe nota te verwoorden. Er is geluidsbeleid ontwikkeld om te sturen in de ontheffingverlening en te voorkomen dat ad hoc ontheffingen verleend worden. Tevens is het geluidsbeleid ontwikkeld voor de bescherming van burgers tegen geluidhinder, zorgen voor afdoende leefkwaliteit en als kader voor het toetsen aan een goede ruimtelijke ordening. Dit geluidsbeleid zal zo mogelijk gebiedsgerichte geluidsplafonds bevatten die variëren per gebiedstype, om geluidsniveaus te beperken waar dat zinvol is en meer maatwerk te kunnen leveren en zodoende aan te sluiten bij het Maastrichtse Natuur en Milieuplan. Bij nieuwe ontwikkelingen dient bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde rekening te worden gehouden met dit beleid, zo ook voor het onderhavige plangebied.

Antennebeleid/UMTS Nota 2009

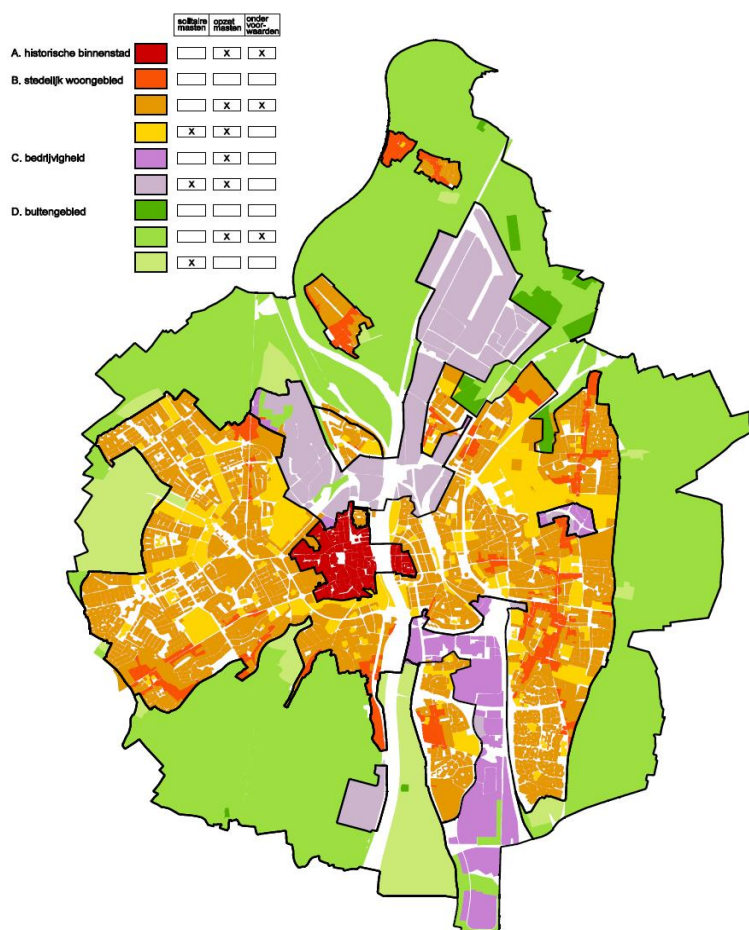
Op 19 oktober 1999 heeft het college van Burgemeester en wethouders van Maastricht een beleidsnota vastgesteld met betrekking tot het plaatsen van GSM-installaties door providers in de gemeente Maastricht (de Nota locatiebeleid GSM-zendinstallaties). In 2009 heeft de gemeente dit beleid herzien, mede gezien de voortschrijdende ontwikkeling van de technologie. Daarnaast is er ook meer bekend over de gevolgen voor de gezondheid, zodat de toen opgestelde uitgangspunten ook aan deze nieuwe kennis zijn aangepast. Daarnaast lijkt de GSM zijn langste tijd te hebben gehad. UMTS (Universal Mobile Telecommunication System) doet zijn intrede. UMTS maakt gebruik van de 3e generatie technologie. Het GSM beleid is dientengevolge verruimd naar het antennebeleid voor mobiele communicatie, kortweg Antennebeleid 2009/UMTS Nota 2009. Er bestaan drie verschillende soorten masten: micromasten, dakmasten en vrijstaande masten. Ieder type heeft een andere dekkingsgraad en een andere capaciteit. De inzet van een bepaald type hangt af van de vraag naar bereikbaarheid in de directe omgeving. Die dekkingsgraad is bijv. in een buitengebied kleiner dan in de drukke binnenstad. In het buitengebied kan worden volstaan met minder installaties, maar die moeten dan wel een groot bereik hebben. De zoekvraag is dus afhankelijk van omgevingsfactoren. Dit vraagt om een vergelijkbare aanpak als de nota Welstand Transparant. Immers ook hier zijn de welstandscriteria afhankelijk van de

typologie van de gebouwde omgeving. Om aan de toenemende vraag naar het plaatsen van zendmasten te kunnen blijven voldoen ligt het voor de hand de mogelijkheden in de gebieden met bepaalde typologische kenmerken te verruimen. Er wordt in dat kader gebruik gemaakt van het gebiedsgerichte beleid uit de welstandsnota dat gebruik maakt van de typologische kenmerken van de gebouwde omgeving. In het Antennebeleid is per gebied aangegeven welke typen antennes geplaatst mogen worden en onder welke voorwaarden. Gebiedsgerichte criteria hebben betrekking op ruimtelijke kenmerken die de omgeving van de installatie heeft. Er worden vier gebieden onderscheiden, exclusief een categorie bijzondere bebouwing. Deze komen overeen met die uit het bestaande beleid van de welstandsnota. De gebieden zijn:

- historische gebieden (H1 t/m H3);
- woongebieden (W1 t/m W10);
- bedrijfsterreinen (B1 t/m B4);
- buitengebieden (G1 t/m G4);
- bijzondere bebouwing (T1 t/m T4).

Op de onderstaande kaart behorende bij de UMTS Nota 2009 is voor de hele gemeente aangegeven in welke gebieden welke masten kunnen worden geplaatst. Het voorliggende plangebied kan worden ondergebracht in de categorie "bedrijfsterreinen". Voor deze gebieden gelden de volgende criteria:

- vrijstaande masten alleen B1 en B4;
- dakmasten geen bezwaar;
- micromasten geen bezwaar.



In de juridische regeling van het bestemmingsplan is de oprichting van nieuwe zend- en signaleringsmasten uitgesloten. Er is wel een algemene afwijkmogelijkheid opgenomen voor het bouwen van nieuwe masten. Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning van deze strekking kan een afweging worden gemaakt op basis van de UMTS Nota 2009.

Luchtkwaliteitplan Maastricht

Op 19 september 2006 heeft de gemeenteraad van Maastricht het Luchtkwaliteitplan inclusief de uitvoeringsmaatregelen vastgesteld. Deze uitvoeringsmaatregelen hebben tot doel de luchtkwaliteit in Maastricht te verbeteren zodanig dat in 2010 voldaan kan worden aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. De uitvoering van het luchtkwaliteitplan is in november 2006 ter hand genomen. Naast het uitvoeren van concrete maatregelen is gestart met het opzetten van een platform luchtkwaliteit Maastricht, waarvan de eerste bijeenkomst op 15 december 2006 heeft plaatsgevonden. In dit platform zijn uit diverse velden maatschappelijke partijen vertegenwoordigd. Doel van het platform is om bij deze partijen vroegtijdig draagvlak te verkrijgen voor de te treffen maatregelen. Het platform luchtkwaliteit Maastricht zal gedurende de gehele doorlooptijd van het luchtkwaliteitplan blijven meedenken over de uitvoering van het Luchtkwaliteitplan. Voor dit bestemmingsplan bevat dit document geen specifieke uitgangspunten.

Waterplan Maastricht

In het Waterplan Maastricht is het beleid van alle waterbeheerders in de stad gebundeld tot een gezamenlijk streefbeeld. Het waterplan voegt met het neerleggen van een visie op de ruimtelijke waterstructuur een belangrijk element toe aan het bestaande waterbeleid van de waterpartners. Het streefbeeld inclusief de visie op de ruimtelijke waterstructuur vormt het toetsingskader voor uit te voeren maatregelen en projecten, waarbij de watertoets een belangrijk instrument is. Het streefbeeld is vertaald naar concrete maatregelen en een aparte 'leidraad' over hoe om te gaan met water in de majeure projecten; grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen die op de middellange termijn aan de orde zijn in Maastricht. Waterplan Maastricht is een gezamenlijk plan van alle waterbeheerders in de stad: Gemeente Maastricht, Waterschap Roer en Overmaas, Provincie Limburg en Rijkswaterstaat. Oppervlaktewater en grondwater staan in het waterplan centraal. Riolering, afvalwaterbehandeling en watergebruik worden meegenomen voor zover er een relatie bestaat met het watersysteem van grond- en oppervlaktewater. Het streefbeeld beschrijft de visie van de waterbeheerders op het water in Maastricht voor de middellange termijn. De beeldend beschrijvende visie is vertaald in meetbare doelstellingen, hetgeen een belangrijke basis is voor monitoring en evaluatie in de beleidscyclus. Meetbare doelstellingen zijn geformuleerd voor de thema's 'Waterkwantiteit en Veiligheid' en 'Waterkwaliteit en Ecologie'. De opdrachten die uit deze doelstellingen volgen zijn vertaald in een ruimtelijke waterstructuur voor de stad. Hierin zijn principes aangegeven over hoe met water om te gaan in de verschillende delen van de stad.

Voor *Waterkwantiteit en Veiligheid* geldt dat in normale omstandigheden het watersysteem, de functies en het grondgebruik zoveel mogelijk op elkaar zijn afgestemd. Ook voor extreme omstandigheden is het watersysteem op orde. Voor alle onderdelen van het watersysteem zijn criteria gedefinieerd waarbij het watersysteem op orde is. Voor riolering is dit bijvoorbeeld dat water op straat maximaal eens per twee jaar mag optreden. Voor regionaal oppervlaktewater geldt dat het peil maximaal eens per 100 jaar boven maaiveld mag uitkomen. Centraal staat dat het watersysteem moet aansluiten bij de natuurlijke waterkringloop en de trits vasthouden-bergen-afvoeren. Dit betekent dat schoon hemelwater van verhardingen niet met het huishoudelijk afvalwater wordt afgevoerd naar de zuiveringsinstallatie, maar wordt geïnfilteerd of geborgen op lokaal niveau. Voor nieuwe bebouwing wordt gestreefd naar een volledig gescheiden rioolstelsel (en maximaal 20% verharding aangesloten op riolering). Voor bestaand stedelijk gebied is het doel om 20% van het bestaand verhard oppervlak op middellange termijn af te koppelen. De belangrijkste ruimtegerelateerde doelstellingen zijn:

- aansluiten bij de natuurlijke waterkringloop door het afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering;
- zoveel mogelijk voldoen aan de watervraag van de functies.
- voor schoon oppervlaktewater is het sanering of verminderen van overstorten uit de riolering ook een belangrijk middel.

Afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering vereist een aanpassing van de ont- en afwateringsstructuur. Momenteel wordt het water immers ondergronds via buizen afgevoerd. In een waterstructuur, ingebed in de ruimtelijke structuur van de stad moet water worden vastgehouden (infiltreren), geborgen en uiteindelijk worden afgevoerd. Voor Maastricht-West, Maastricht-Oost en het Binnenstedelijk gebied zijn principes uitgewerkt voor de ruimtelijke waterstructuur. Allemaal gaan ze in beginsel uit van vasthouden-bergen-afvoeren. In Maastricht-West ligt de nadruk op infiltreren, gezien de grote natuurlijke gradiënten in het landschap. Aangezien de grondwaterstand van nature zeer diep onder maaiveld ligt is er weinig kans op grondwateroverlast. De infiltratiecapaciteit van de bodem zal de beperking vormen, hetgeen vraagt om

voldoende ruimte voor infiltratie om genoeg water te kunnen infiltreren. De uitgangspunten van het gemeentelijk waterplan zijn meegenomen in de waterparagraaf, die wordt beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan zal het aspect water zoveel mogelijk worden meegenomen. Dat wil zeggen dat in de juridische regeling in de meeste gevallen waterhuishoudkundige voorzieningen, infiltratie- of retentievoorzieningen mogelijk worden gemaakt teneinde tegemoet te komen aan de doelstellingen van het Waterplan.

Beleidsplan Verkeersveiligheid (1998)/Duurzaam Veilig (2000)

Het doel van het beleidsplan verkeersveiligheid wordt hierom als volgt geformuleerd: “In aansluiting op het raamplan mobiliteitsbeheersing - en in samenhang met de diverse uitgewerkte deelplannen op het terrein van verkeer en vervoer - een samenhangend beleid met betrekking tot de verkeersveiligheid vormgeven en uitvoeren, dat ertoe leidt dat de verkeersonveiligheid wordt teruggedrongen”. In concreto sluit Maastricht zich aan bij de landelijke doel- en taakstellingen met betrekking tot de verbetering van de verkeersveiligheid.

Ondanks dat het Beleidsplan Verkeersveiligheid van oudere datum is, is hierin de vigerende wegcategorisering opgenomen van het Maastrichtse wegennet. Deze categorisering is vervolgens integraal overgenomen in de Nota Duurzaam Veilig uit 2000. In het kader van het startprogramma “Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000” is de afgelopen jaren gewerkt aan een meer eenduidige vormgeving van het wegennet in Nederland, teneinde de noodzakelijke duidelijkheid te verkrijgen. Meer duidelijkheid en herkenbaarheid leidt tot minder verkeersonveilige situaties. Hiertoe zijn alle wegen ingedeeld in categorieën. Hierbij gaat het in eerste instantie om een onderscheid tussen twee hoofdcategorieën: verkeersruimte en verblijfsruimte. In een verblijfsruimte is de verkeersfunctie ondergeschikt aan de verblijfsfunctie en vice versa. Verkeersaders hebben een functie om (verblijfs)ruimten te ontsluiten of vormen verbindingen tussen gebieden. Op dergelijke wegen overheerst de verkeersfunctie. Voor de gebieden binnen en buiten de bebouwde kom van Maastricht is de volgende wegcategorisering van toepassing:

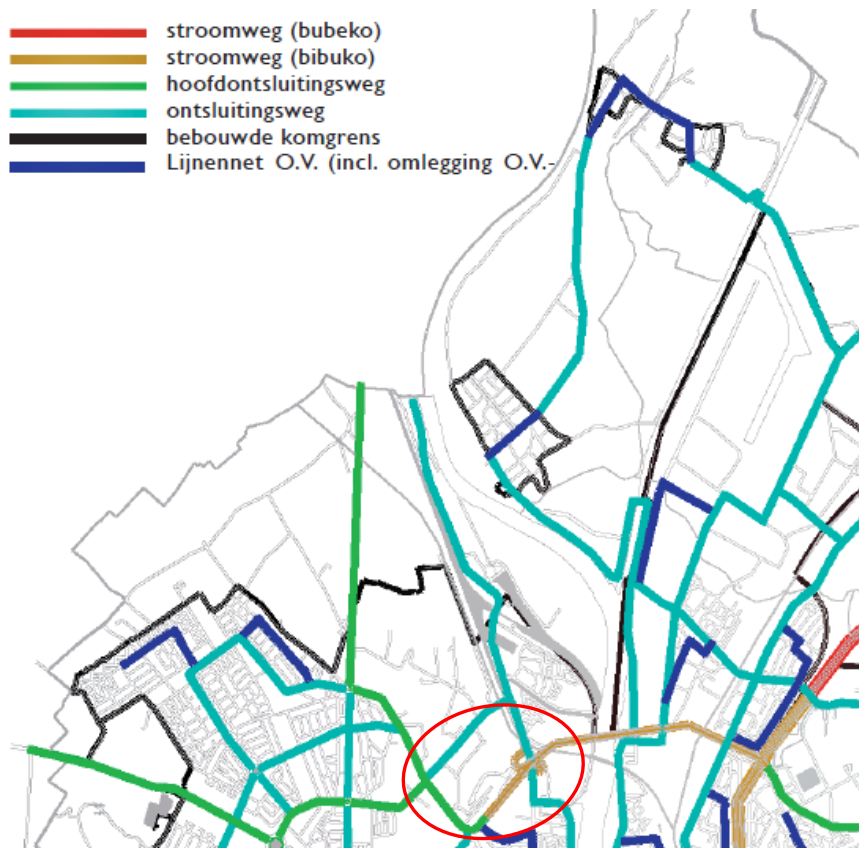
Binnen bebouwde kom	Buiten bebouwde kom
- Stroomweg	- Stroomweg
- Hoofdontsluitingsweg of Ontsluitingsweg	- Ontsluitingsweg
- Erftoegangsweg/Erf	- Erftoegangsweg/Erf

De categorisering is gebaseerd op de navolgende uitgangspunten:

- herkenbaarheid netwerk en wegtypen;
- maaswijdte netwerk;
- huidige inrichting, functie en gebruik.

Onderdeel van de categorisering is voorts het beleid m.b.t. de maximum rijsnelheden. Voor de wegen binnen de bebouwde kom geldt in beginsel een differentiatie tussen 30 km/u, 50 km/u en 70 km/u. Binnen de bebouwde kom geldt voor de categorieën stroomwegen en (hoofd)ontsluitingswegen in beginsel een maximumsnelheid van 50 of 70 km/u. Buiten de bebouwde kom bestaat in beginsel een differentiatie tussen 120 km/u, 100 km/u en 80 km/u. In het kader van het “Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer 1997-2000” komt buiten de bebouwde kom nog de mogelijkheid om 60 km/u in te stellen in verblijfsgebieden. Buiten de bebouwde kom geldt dan voor de categorieën stroomwegen en ontsluitingswegen in beginsel een maximumsnelheid van resp. 100/120 en 80 km/u.

Voor het onderhavige plangebied (dat volledig binnen de bebouwde kom gelegen) geldt dat de Noorderbrug en de Frontensingel zijn aangemerkt als stroomwegen (bruine kleur). De Cabergerweg is aangeduid als hoofdontsluitingsweg (groene kleur) en de Bosscherweg en de Fort Willemweg als ontsluitingswegen zijn aangemerkt (cyaankleur). Op onderstaande uitsnede uit het Beleidsplan Verkeersveiligheid zijn deze wegen in de rode cirkel aangeduid:



Tram Vlaanderen-Maastricht (2011)

Op 31 mei 2011 heeft de gemeenteraad het voorstel voor de tramroute Maastricht-Hasselt aangenomen. De tram uit Hasselt gaat via het Bassin en de Maasboulevard door de binnenstad van Maastricht rijden naar het Centraal Station. In maart 2010 ondertekenden vertegenwoordigers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (nu Infrastructuur en Milieu), de provincie Limburg en de gemeente Maastricht een overeenkomst over de realisatie en financiering van diverse openbaar vervoerprojecten in Limburg, het zogenaamde Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV). Daarin zijn bindende afspraken gemaakt over de financiering van de aanleg van de tramverbinding en bijbehorende voorzieningen op Nederlands grondgebied. Hiermee is een goede basis gelegd voor het financieel haalbaar maken van dit project.

Het doel van de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht is om een stevige impuls te geven aan de bereikbaarheid van de aan deze tramverbinding gelegen stedelijke gebieden en hierdoor bij te dragen aan versterking van het maatschappelijk en economisch functioneren van deze stedelijke gebieden. Vele buitenlandse steden, die Maastricht hierin zijn voorgegaan, laten zien dat dergelijke effecten haalbaar zijn. Van de nieuwe tramverbinding zullen jaarlijks zo'n 3 miljoen reizigers gebruik maken, zo verwacht De Lijn. Dit reizigersaantal zal waarschijnlijk in 2020 worden bereikt. Op dit moment maken amper 500.000 reizigers per jaar gebruik van het openbaar vervoer tussen Hasselt en Maastricht.

De nieuwe tramverbinding wordt gerealiseerd door de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn - in opdracht van de Vlaamse Overheid - en door de Nederlandse overheden, in casu de gemeente Maastricht en de provincie Limburg; ieder is verantwoordelijk voor de aanleg van de tramverbinding en bijbehorende haltevoorzieningen op zijn grondgebied. Het Nederlandse gedeelte ligt geheel op het grondgebied van de gemeente Maastricht en bestaat uit circa 5 kilometer tramverbinding en drie haltes.

Het plan voor deze Tramlijn maakt géén onderdeel uit van het voorliggend plan. De realisering van de tramlijn wordt in dit kader alleen genoemd omdat dit tracé in de toekomst door het plangebied zal lopen en ter bevestiging dat voor dit project geen planologisch-juridische voorzieningen zijn getroffen in het voorliggend

bestemmingsplan. Het definitieve planologisch-juridische kader voor aanleg van de tramlijn wordt te zijner tijd in een separaat ruimtelijk document vastgelegd.

Bomenplan (Bomen in beeld)

De gemeente Maastricht hanteert sinds 1999 de Bomennota (*Bomen in beeld – beleidsnota over de bomen in Maastricht*). Het doel van de Bomennota is:

- inzicht geven in de actuele situatie van het bomenbestand en aangeven welke inspanningen en maatregelen nodig zijn voor een duurzaam beheer en onderhoud van structuur- en/of beeldbepalende boombeplantingen;
- aan de hand van een ruimtelijke visie op hoofdlijnen een beleidskader voor de bomen vaststellen waarin staat aangegeven welk bomenbeeld in de toekomst wordt nagestreefd. Dit toekomstbeeld is richtinggevend voor planning, ontwerp, onderhoud en beheer van bomen in Maastricht;
- aan de hand van een bomenplan voorstellen doen voor de oplossing van bestaande knelpunten met bomen in Maastricht. Een selectie van deze voorstellen vormt een activiteitenlijst. Deze lijst geeft uitwerking aan het nieuwe bomenbeleid.

De Bomennota kent geen specifieke uitgangspunten voor dit plan.

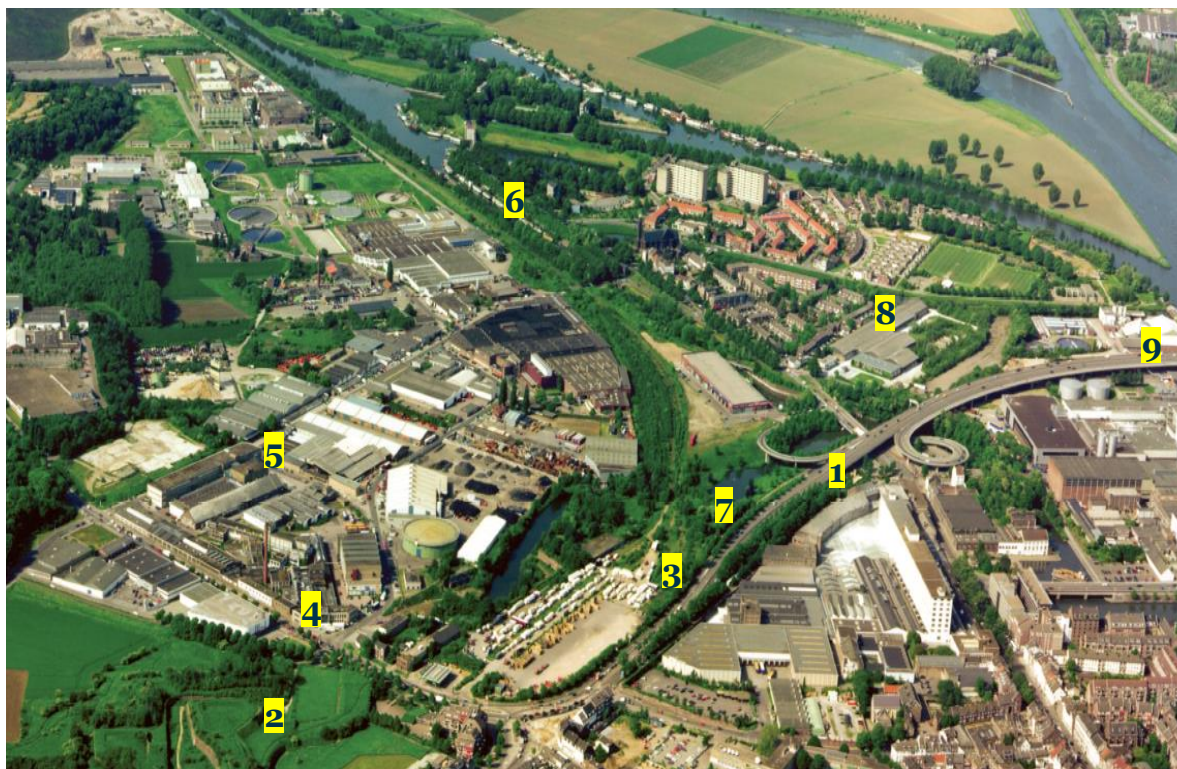
Hoofdstuk 3 Beschrijving plangebied

3.1 Algemene gebiedsbeschrijving

Het plangebied van dit bestemmingsplan omvat een groot deel van het gebied Belvédère. Belvédère is een gebied vol contrasten: markante hoogtes en diep gelegen waterpartijen, drukke verkeersaders en oases van rust, stedelijk leven en intieme landelijkheid, industrieën en solitaire woongebieden, historische vestingwerken en spontaan gevormde natuurgebieden. Belvédère kent weinig samenhang met de rest van de stad. Daarnaast kent het gebied een variabele milieukwaliteit, maar biedt het door zijn karakter ook ongekennde mogelijkheden voor heroriëntatie en ordening van de aanwezige waarden. Hoogdynamische (infrastructuur) en laagdynamische elementen (natuur en water) liggen over en door elkaar heen. Landschap en verkeer zitten elkaar in de weg.

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan beslaat een gedeelte van het Belvédèregebied. In dit gedeelte zal de basis voor het Belvédère van de toekomst worden gelegd in de vorm van de nieuwe hoofdinfrastructuur en de aanleg van de PDV-locatie. Het plangebied bestaat hoofdzakelijk uit een bedrijventerrein en solitaire gelegen bedrijven en bedrijfslocaties met enkele bedrijfswoningen, verkeersstructuren en aaneengesloten en losse groene gebieden met waterelementen.

Op de onderstaande luchtfoto is grootste gedeelte van het plangebied van voorliggend bestemmingsplan in beeld gebracht met daarin de meest in het oog springende elementen (de Hoge Fronten maken geen deel uit van het plangebied):



Verklaring: 1 = Noorderbrugtracé en Frontensingel, 2 = Hoge Fronten, 3 = Lage Fronten, 4 = Cabergerweg, 5 = Fort Willemweg, 6 = spoordijk Industrieweg, 7= waterloop, 8 = gemeentewerf, 9 = papierfabriek Sappi

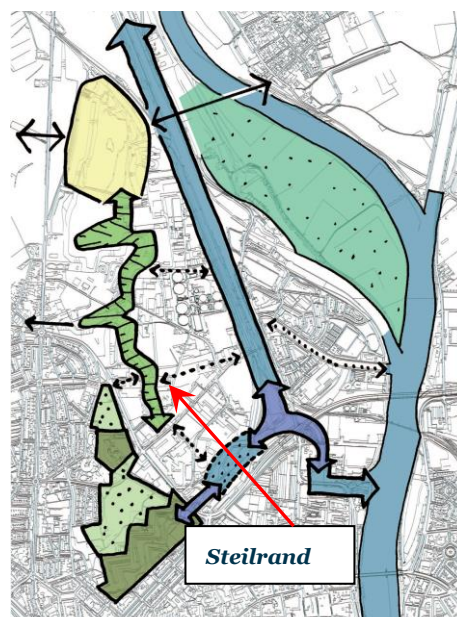
In het navolgende worden de bestaande structuren en functies van het plangebied toegelicht.

3.2 Ruimtelijke structuur

3.2.1 Landschappelijke structuur

Belvédère kent een rijke schakering aan elementen, die de deels verborgen historie van de stad blootleggen: de afgravingen, die van de berg Belvédère het slingerende reliëf van de Steilrand hebben gevormd; het vestingstelsel met Fort Willem, de Hoge en de Lage Fronten; de spoordijk en de Zuid Willemsvaart, die als rechte strepen het gebied doorsnijden; de overblijfselen van de industriële revolutie uit de negentiende eeuw. Samen vormen ze de bouwstenen voor een 'laagdynamisch netwerk', zoals daar in het Natuur en Milieuplan Maastricht 2030 over wordt gesproken. Het zijn elementen die reeds lang aanwezig zijn, waar de tijd aan voorbij is gegaan en die een sfeer ademen van rust, van langzame ontwikkeling of van traag verval. Landschap, natuur en cultuurhistorie zijn in Belvédère sterk met elkaar verweven. Zij volgen in hoofdzaak dezelfde structuurlijnen. Tegelijkertijd zijn delen ervan ook verstopt en verwaarloosd. De herontwikkeling van het gebied kan voor een nieuwe samenhang zorgen en een extra dimensie geven aan de confrontatie van stad en landschap.

De Steilrand is een van zuid naar noord in hoogte oplopende, slingerende reliëflijn met semi-droogdalen en de Belvédèreberg als hoogtepunt. De Belvédèreberg is een voormalige vuilstort die nu is afgedekt en binnenkort voor natuur en recreatie opnieuw wordt ingericht. Nog vroeger was dit werkelijk het hoogste punt met de naam Belvédère. Steenfabrieken hebben hier in het verleden met hun afgravingen het huidige landschap bepaald. Delen ervan hebben als stortplaats gediend. Nu is de Steilrand een prachtig glooiend groengebied. In de winter biedt de Steilrand fascinerende doorkijkjes op het Bosscherveld en Boschpoort en een panoramisch uitzicht op de stad en de overzijde van de Maas tot aan de heuvelrug van het Zuid-Limburgse landschap. In het plangebied is het zuidelijke gedeelte van de Steilrand gelegen.



Ook zijn onderdelen van de Lage Fronten (de vestingwerken) in het plangebied gelegen, maar het grootste deel hiervan is buiten beschouwing gelaten. De aanwezige vestingwerken hebben een hoge cultuurhistorische waarde, maar zijn in de loop van de tijd door tal van ingrepen uit elkaar getrokken. De drukke Cabergerweg snijdt dwars door de eens aan elkaar geschakelde natte Lage Fronten en de droge Hoge Fronten, terwijl de al even drukke Fort Willemweg hetzelfde doet met Fort Willem en de Hoge Fronten. Een belangrijk gedeelte van de geschiedenis van het gebied Belvédère ligt in de versnipperde vestingwerken verscholen. De historische verknoping van het water van de Lage Fronten met het kanaal van en naar 't Bassin en de Zuid-

Willemsvaart is aan het oog onttrokken door de betonnen pijlers en afritten van de Noorderbrug. Omdat de vestingwerken al heel lang in onbruik zijn, heeft de natuur zich er geleidelijk in kunnen nestelen. Zo is er onder andere een unieke biotoop voor de muurhagedis ontstaan.

Aan de oostkant van het plangebied ligt de opgehoogde spoordijk als begrenzing van bedrijventerrein Bosscherveld. De Zuid-Willemsvaart, die parallel aan de andere zijde van de spoordijk is gelegen, ligt buiten het plangebied. De in onbruik geraakte spoordijk biedt openheid via de vergezichten in de lengterichting en tevens geslotenheid en intimiteit op plekken die vanaf de weg aan het oog onttrokken zijn.

3.2.2 Groenstructuur

De groenstructuur in het plangebied is verdeeld in drie deelstructuren. De eerste is de spoordijk, een groenzone in noord-zuid richting langs de onlangs opnieuw in gebruik genomen goederenspoorlijn langs de Zuid-Willemsvaart (zie foto). Deze groene zone bevat bosschages en andere opgaande beplanting en een graszone op het dijklichaam. De spoorwegberm dient als schuilplaats en verbindingsweg van de aanwezige planten en dieren. De tweede deelstructuur wordt gevormd door het in het plangebied gelegen gedeelte van de Lage Fronten, gelegen tussen de op- en afritten van de Noorderbrug en de spoorlijn, dat in verbinding staat met het overige, niet tot het plangebied behorende deel van de Lage Fronten. Dit gebied wordt abrupt onderbroken door de grote parkeerplaats die thans



wordt gebruikt als overloopparkerplaats voor de binnenstad. Deze parkeerplaats maakt, zoals eerder vermeld, geen onderdeel uit van het plangebied. De derde groene deelstructuur wordt gevormd door de oostzijde van de eerder genoemde Steilrand. Het betreft een zuidelijke uitloper daarvan, die wordt gekenmerkt door bosbeplanting en andere opgaande beplanting, afgewisseld met kleinschalige open grasgebieden. De bedoeling is deze, thans deels versnipperde, groene gebieden zoveel mogelijk met elkaar te verbinden om te komen tot de zo gewenste robuuste groenstructuur voor het Belvédèregebied.

3.2.3 Waterstructuur

Aan de zuidzijde van het plangebied bevindt zich een langgerekte waterloop van gevarieerde breedte. Deze waterverbinding van 't Bassin in het zuiden naar de Zuid-Willemsvaart in het noorden (met de aftakking naar de Lage Fronten) wordt op dit moment aan het oog onttrokken door de betonnen constructies van de Noorderbrug met op- en afritten (zie nevenstaande foto). Door verplaatsing van de aanlanding van de brug in noordelijke richting wordt deze, in de planvorming als 'Waterknoop' aangeduide verbinding, zichtbaar en ontstaat een doorkijk naar het Lage Frontengebied. Voor het overige is er geen water aanwezig in het plangebied.



3.2.4 Verkeersstructuur

De as Noorderbrug-Frontensingel-Cabergerweg vormt de hoofdontsluiting van het plangebied en met verkeersintensiteiten variërend van circa 50.000 (Noorderbrug) tot 38.000 (Frontensingel) en 26.000 (Cabergerweg) motorvoertuigen per etmaal is dit één van de drukste verkeersroutes van de stad. De Cabergerweg (zie foto, ter hoogte van afslag naar de Lage Frontweg) gaat, voorbij de afslag naar Het Rondeel en de Peter Huyssenlaan over in de Carl Smulderssingel, die in noordwestelijke richting naar de Brusselseweg voert. De Fort Willemweg, die verloopt van het Frans van de Laarplein tot aan de Bosscherweg, is met ruim 11.000 motorvoertuigen per



etmaal een belangrijke ontsluitingsroute voor het noordelijk deel van het bedrijventerrein Bosscherveld. De Lage Frontweg, die de Cabergerweg met de Fort Willemweg verbindt, ontsluit het zuidelijk deel van het bedrijventerrein. De Industrierweg en de Sandersweg zijn zijwegen van de Fort Willemweg en zijn aanzienlijk minder druk bereiden dan de Fort Willemweg. De bestaande verkeersstructuur heeft zijn maximale capaciteit inmiddels ruimschoots bereikt. Deels voorafgaand en deels gelijktijdig met de beoogde nieuwe ontwikkelingen in het Belvédèregebied zal ook de infrastructuur op een hoger niveau worden gebracht. De aanpassing van deze verkeersstructuur is één van de hoofduitgangspunten van dit bestemmingsplan. De wegcategorisering behorende bij deze verkeersstructuur is reeds aan de orde gekomen bij de bespreking van het verkeersveiligheidsplan 1998 in hoofdstuk 2 van deze toelichting.

3.3 Functionele structuur

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is in oktober 2011 geïnventariseerd. Het resultaat hiervan is opgenomen op de Inventarisatiekaart, die in bijlage 1 van deze toelichting is opgenomen. Het grootste gedeelte van de bouwwerken die in het plangebied voorkomen is bedrijfsmatig in gebruik. Een aantal gebouwen in het plangebied staat leeg (is als zodanig aangegeven op de inventarisatiekaart) en is derhalve niet meer bedrijfsmatig in gebruik. De variatie in het type bedrijven is groot; de voorkomende bedrijfsactiviteiten vallen grotendeels in de milieucategorieën 1 tot en met 3.2; er is een aantal bedrijven waarvan de activiteit valt in milieucategorie 4.1 of 4.2. Het betreft Radium Foam (kunststofverwerkend bedrijf, categorie 4.1), Thomas Regout (metaalbe- en verwerkingsbedrijf, categorie 4.1), Rubber Resources (rubberregeneratiebedrijf, categorie 4.2 met twee bedrijfslocaties). Daarnaast is er één bedrijf in deze milieucategorie (Sappi) dat een eigen geluidzonering heeft. Alle overige, nog actieve, bedrijven vallen onder één van de milieucategorieën 1, 2 of 3. Opvallend bij dit bedrijventerrein is niet alleen de grote diversiteit van voorkomende bedrijven maar ook hoeveelheid bedrijven dat op sommige gevallen op één perceel gevestigd is (zie foto rechts).



Er is, naast de aanwezige bedrijven, sprake van twee kantoorfuncties (een architectenbureau en een kantoor van een woningstichting) en enkele detailhandelsfuncties (twee groothandels, een bouwmarkt, een woonwinkel, een internetwinkel, een palletverhuurbedrijf, een winkel in tweedehands artikelen en twee winkels voor auto-onderdelen en autoverkoop). Op enkele plaatsen komen, verspreid in het plangebied, solitair gelegen woningen voor. Dit zijn ofwel bedrijfswoningen ofwel illegaal bewoonde panden dan wel woningen die gedurende de jaren van rechtswege een formele woonstatus hebben verkregen. Er zijn voorts nutsvoorzieningen van het waterleidingbedrijf en van de Gasunie in het plangebied gelegen, alsmede een milieupark. Aan de uiterste noordzijde van het plangebied zijn tenslotte twee recreatieve functies (een trapveldje en een hondentrainingscentrum) gelegen.

Opvallend in het plangebied zijn het braakliggende Trega-terrein (ten noorden van de aansluiting Noorderbrug-Franciscus Romanusweg en ten westen van de Brandweerkazerne) en 't Raccordement (ten westen van het noordelijke fabrieksterrein van Sappi) dat thans als gronddepot in gebruik is.

3.4 Cultuurhistorische en archeologische waarden

3.4.1 Cultuurhistorische waarden en monumenten

Ten behoeve van de implementatie van het Maastrichts planologisch erfgoedregime (MPE) in het bestemmingsplan Noorderbrug e.o. zijn drie rapporten opgesteld. Het betreft de rapporten:

1. De inventarisatie van waardevolle bouwwerken, objecten en groenelementen; 'RMP Noord (BP Noorderbrug e.o.) Cultuurwaardenonderzoek, deelrapport Inventarisatie, februari 2012;
2. De ruimtelijke karakteristiek & richtlijnen: 'Cultuurhistorische waarden Belvédère', Oranjewoud, februari 2003;
3. Archeologie: RMP Noord, Cultuurwaardenonderzoek, deelrapport archeologie, juli 2011.

In het eerste rapport (dat als bijlage bij de regels van dit plan is gevoegd) wordt per beschermd pand of object een beknopte omschrijving en een waardestelling c.q. onderbouwing gegeven alsmede richtlijnen voor beheer. Het tweede rapport beschrijft de karakteristiek van het gebied en het ruimtelijk beheer van het cultuurhistorisch erfgoed in het plangebied. Het derde rapport betreft een toelichting op de archeologische verwachtingskaart. Daarnaast behoren nog drie kaarten tot het Maastrichts planologisch erfgoedregime, te weten:

- o de beheer- en sturingskaart: plankaart waarop de selectie van de te beschermen onderdelen van het Maastrichts Erfgoed is aangeduid (opgenomen in deze toelichting);
- o de archeologische waardenkaart: een kaart waarop inzicht wordt verschaft in de archeologische (verwachtings)waarden (eveneens opgenomen in deze toelichting);
- o De bestemmingsplanverbeelding: kaart met wettelijke status, waarop de contouren van de voor Maastrichts Erfgoed geselecteerde waarden en zones zijn aangeduid.

Ruimtelijke karakteristiek

Door Oranjewoud is het onderzoek 'Cultuurhistorische waarden Belvédère' (rapportnummer, 1907-119664, d.d. februari 2003) uitgevoerd. Dit rapport behandelt het gebied RMP Noord (BP Noorderbrug e.o.) op stedenbouwkundig niveau. Hierin wordt een aantal thema's behandeld (waaronder infrastructuur, groen, bebouwing, verkaveling) dat samen het karakter van het bestemmingsplangebied bepaalt. Ook de beeldkwaliteit is in kaart gebracht. Het rapport 'Ruimtelijke karakteristiek' dient ter motivering voor de planologische bescherming van het gebied Noorderbrug en omgeving. Daarnaast kan het worden aangewend als instrument en inspiratiebron voor het beheer en de verdere ontwikkeling van het gebied.

Voor het voorliggende plangebied zijn de volgende elementen van belang (het betreft met name relictten uit de fortificatietijd (Late Middeleeuwen tot ontmanteling vesting halverwege 19^{de} eeuw) en de laat-industriële tijd na 1900):

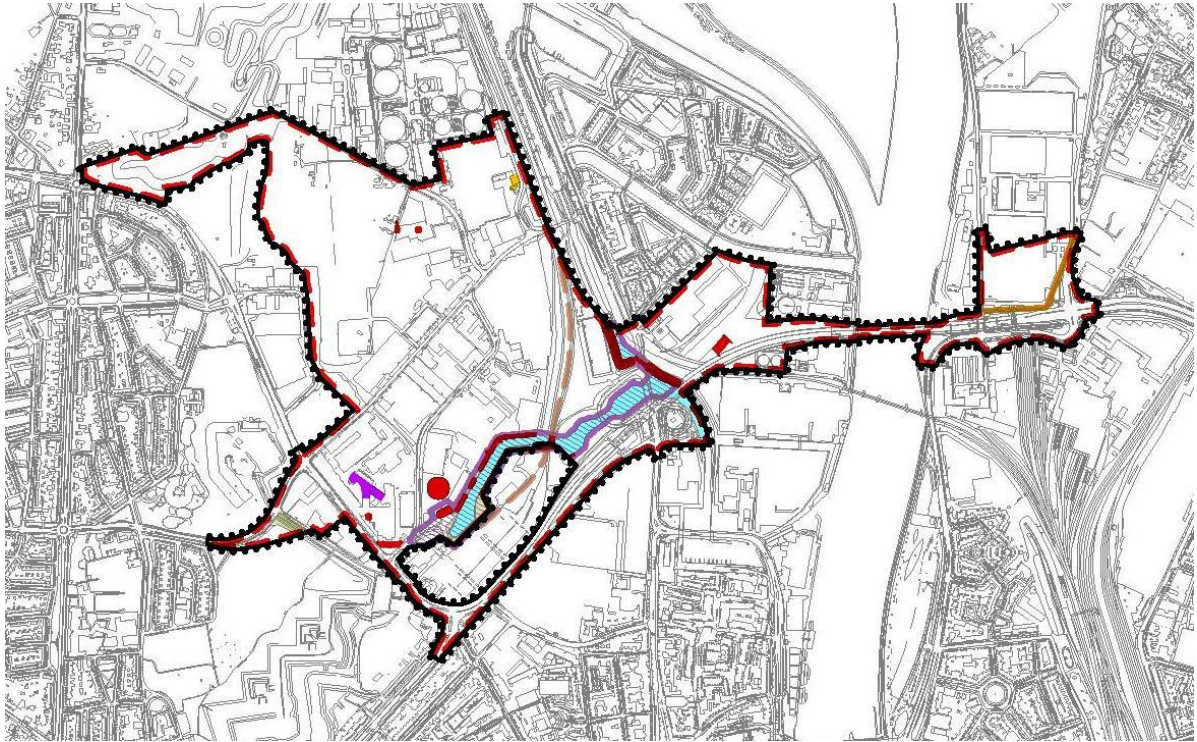
- het bastion 'B' (ruïne van de kazemat), als onderdeel van de fortificatiezone onder de noordwestzijde van de stad alsmede het water en groen daaromheen; dit bastion is nog in relatief goede staat en kan in de toekomst worden benut voor educatieve/recreatieve doeleinden.
- de voormalige gashouder (onderdeel van het Radium-complex) en de voormalige gasfabriek; de laatstgenoemde is bouwkundig in zeer slechte staat. Het is een Rijksmonument.
- de waterstructuur hieromheen vormt een cultuurhistorisch en stedenbouwkundig ensemble

De genoemde rapportage van Oranjewoud is als bijlage bij de regels bij dit bestemmingsplan gevoegd.















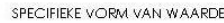



Inventarisatie

De waardering van gebouwen en andere elementen en de benoeming van behoudenswaardige ensembles is verder uitgewerkt in de inventarisatie van waardevolle elementen. Dit deelrapport behandelt het bestemmingsplangebied Noorderbrug e.o. op object- en structuurniveau. Het rapport dient als motivering voor de planologische bescherming van behoudenswaardige panden, complexen, objecten, structuren en groenelementen. Omdat niet alleen het pand, maar ook de directe omgeving van belang is ook deze bij het behoud van de specifieke karakteristiek meegenomen in de beschrijving. Door de toevoeging van zowel algemene als specifieke richtlijnen kan het worden toegepast als instrument voor het beheer en de ontwikkeling op pand- of objectniveau en op structuurniveau. Het deelrapport 'Inventarisatie' is van belang bij de beoordeling van bouw-, sloop- en/of aanlegvergunningen en bij de ontwikkeling van bouwplannen.

Onderstaand is de beheer- en sturingskaart opgenomen met de bijbehorende legenda. De in het voorgaande benoemde elementen zijn op deze kaart weergegeven. De benamingen van de specifieke (bouw)aanduidingen in de legenda komen overeen met de weergave op de verbeelding binnen de dubbelbestemming Maastrichts Erfgoed:



LEGENDA

	GRENS BESTEMMINGSPLANGEBIED		
	WAARDE MAASTRICHTS ERFGOED		
	SPECIFIEKE BOUWAANDUIDING -		RIJKSMONUMENT
	SPECIFIEKE BOUWAANDUIDING -		DOMINANT BOUWWERK
	SPECIFIEKE BOUWAANDUIDING -		KENMERKEND BOUWWERK
	SPECIFIEKE VORM VAN WAARDE -		CULTUURHISTORISCH ATTENTIEGEBIED
	SPECIFIEKE BOUWAANDUIDING -	WAARDEVOLLE CULTUURHISTORISCHE ELEMENTEN:	
			MONUMENTALE MUUR, ERFASCHIEDING
			GEVELSTEEN, ENZ.
			HISTORISCHE INFRASTRUCTUUR
	SPECIFIEKE VORM VAN WAARDE -	WAARDEVOLLE GROEN ELEMENTEN:	
			GRACHT, ENZ.
			CULTUURHISTORISCH GROEN, ENZ.
			BOMENRIJ

3.4.2 Archeologische waarden

Door de gemeente Maastricht is het “Ruimtelijk Mobiliteitspakket Maastricht Noord (RMP Noord), Cultuurwaardenonderzoek, deelrapport archeologie” uitgevoerd. Dit deelrapport Archeologie is opgesteld ten behoeve van de implementatie van het Maastrichts Planologisch Erfgoedregime (afgekort MPE) in het voorliggende bestemmingsplan. Het rapport heeft betrekking op het bodemarchief en fungeert als motivering van de planologische bescherming van de archeologische zones zoals vermeld in het onderhavige bestemmingsplan. Het deelrapport Archeologie wordt bij beslissingen op stedenbouwkundig niveau geraadpleegd, evenals bij de behandeling van de omgevingsvergunning voor de activiteiten bouwen, aanleggen, en slopen, of het opheffen voor planologisch strijdig gebruik. Het gemeentelijke beleid voor het culturele erfgoed is vastgelegd in het Maastrichts Planologisch Erfgoedregime, waarin de kaders worden geboden voor het huidige en toekomstige archeologie- en monumentenbeleid van Maastricht. Het uitgangspunt voor het archeologiebeleid is de toepassing van kwantitatieve normen voor behoud ‘in situ’ en ‘ex situ’.

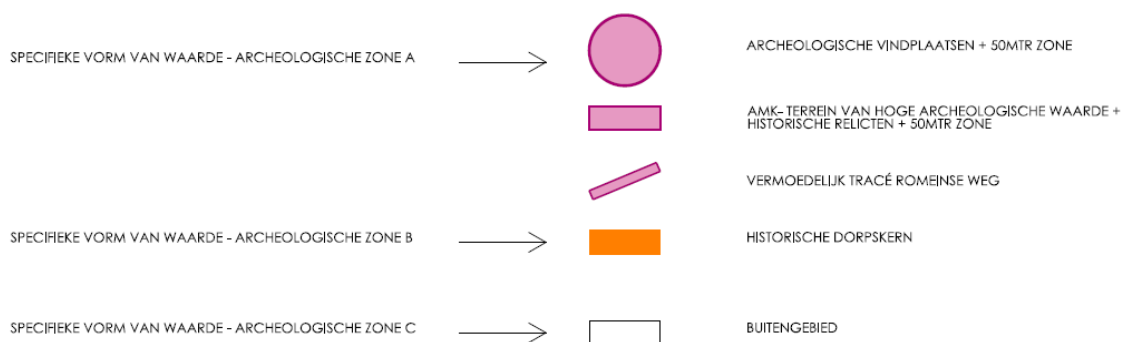
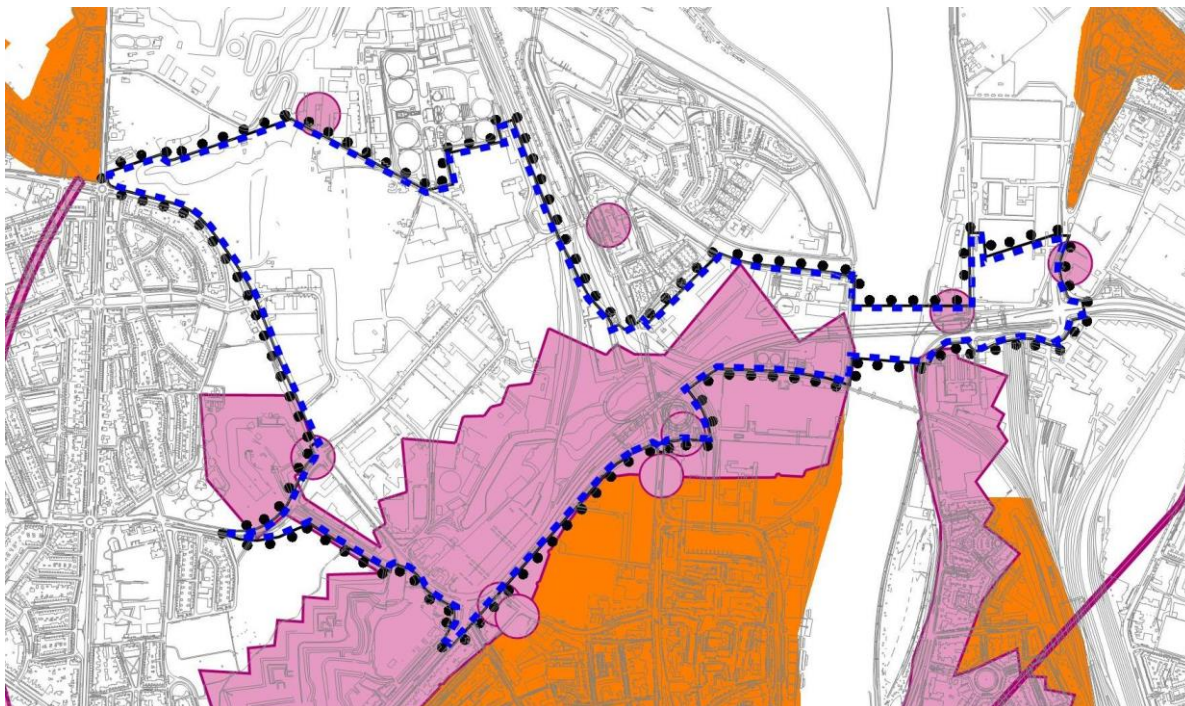
Binnen het vigerende gemeentelijk beleid ten aanzien van archeologische waarden wordt een indeling in drie zones gehanteerd en gerelateerd hieraan verschillende kwantitatieve ondergrenzen voor behoud *in situ* (conform het Verdrag van Valletta (Malta) en de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz)) en de verplichting voor verkennend, karterend, waarderend en/of preventief archeologisch onderzoek in de vorm van definitieve opgravingen. Specifiek zijn deze kwantitatieve ondergrenzen: (1) zone A – zogenaamde ‘zero-tolerance-zone’; (2) zone B – geen archeologisch onderzoek bij ingrepen kleiner dan 250 m²; (3) zone C – geen onderzoek bij ingrepen kleiner dan 2.500 m². Onderzoek naar de Maastrichtse situatie wijst uit dat de toepassing van dergelijke kwantitatieve ondergrenzen voor archeologische verplichtingen ertoe leidt dat slechts 10% van het totaal aantal vergunningen onderzoeksplchtig is en dat dan toch 85% van het te verstoren oppervlak onderzocht wordt. Dit toont aan dat het vigerende gemeentelijke beleid ten aanzien van archeologische waarden weloverwogen tot stand is gekomen, waarbij rekening is gehouden met zowel het wetenschappelijk belang, de maatschappelijke acceptatie als bestuurlijke verantwoordelijkheden in het kader van de omgang met archeologische waarden. Op het voorliggende bestemmingsplan zijn de regels behorende bij archeologische zone A en archeologische zone C van toepassing.

Binnen zone A is preventief archeologisch onderzoek verplicht, indien er graafwerkzaamheden plaatsvinden dieper dan 40 centimeter onder het huidige maaiveld. Binnen deze ‘zero-tolerance-zone’ zijn alle bodemingrepen onderzoeksplchtig. De enig toegestane uitzondering betreft zones binnen het plangebied, waarvoor is vastgesteld dat de archeologisch waardevolle ondergrond volledig is verstoord bij het in werking treden van het onderhavige bestemmingsplan. Zone A geldt binnen een diameter van 50 meter rondom archeologische vindplaatsen, AMK-terreinen van ‘zeer hoge archeologische waarde’ en historische relictten.

Binnen zone C is preventief archeologisch onderzoek verplicht, indien graafwerkzaamheden plaatsvinden dieper dan 40 centimeter onder het huidige maaiveld en de ingreep gelijk is aan of groter dan 2.500 m². Zone C betreft gebieden die buiten een straal van 50 meter rond archeologische vindplaatsen vallen en buiten AMK-terreinen van ‘zeer hoge archeologische waarde’ alsmede historische dorpskernen en historische relictten. In het deelrapport Archeologie is een catalogus toegevoegd van alle bekende archeologische vindplaatsen binnen het plangebied zoals die bekend zijn bij de gemeente Maastricht (taakgroep Cultureel Erfgoed) en in de landelijke database Archis II bij het in werking treden van het onderhavige bestemmingsplan. De drie archeologische vindplaatsen die een zone hebben die reikt tot in het plangebied zijn:

- Fort Willemweg/Cabergerweg (2001): porselein Regout (gemeentelijke archief, Nieuwste Tijd);
- Statensingel/Maagdendries(1983): zware mergelfundering (gemeentelijk archief, Nieuwste Tijd);
- Belvédère (1925): werktuigen en aardewerk (Archis II waarneming, Vroeg Neolithicum-Middeleeuwen).

De op basis van deze rapportage opgestelde ‘Archeologische beheer- en sturingskaart’ voor het plangebied (binnen de blauwe stippellijn) ziet er als volgt uit:



De archeologische zones A en C zijn op de verbeelding als aanduidingen binnen de dubbelbestemming 'Waarde-Maastrichts Erfgoed' opgenomen. In de regels is voor elke zone een juridische regeling opgenomen.

Het volledige rapport van de gemeente Maastricht is als bijlage bij de regels van dit bestemmingsplan gevoegd.

Hoofdstuk 4 Ontwikkelingen

4.1 Economische effectenrapportage

Conform de Handreiking ruimtelijke ontwikkeling van de provincie Limburg dient bij vestiging van nieuwe grootschalige functies op het gebied van detailhandel en stedelijke recreatieve voorzieningen een economische effectenrapportage (EER) opgesteld te worden. Een EER is een hulpmiddel om in te schatten in hoeverre de kwaliteit van binnensteden en eventueel de verzorgingsstructuur in wijk, buurt of kern in het geding is bij de ontwikkeling van nieuwe locaties, bij vestiging van concrete initiatieven op nieuwe/bestaande locaties of bij substantiële uitbreiding van bestaande vestigingen. Op basis van de resultaten en conclusies van de EER zal het lokale bestuur zelf tot een afweging moeten komen of men de te verwachten effecten al dan niet wenst te accepteren. De verantwoordelijkheid voor het opstellen van de EER en het organiseren van debat of dialoog ligt bij de gemeente waar het initiatief speelt. Zij is ervoor verantwoordelijk dat alle relevante actoren in het debat betrokken worden en dat er sprake is van een goed gedocumenteerd afwegingsproces. Blijkt uit de EER dat gemeentegrensoverschrijdende effecten optreden dient, naast overleg met de betrokken buurgemeenten, ook advies te worden ingewonnen bij de provincie.

Een Economische Effecten Rapportage (EER) is vormvrij. De gemeente Maastricht heeft zich wat proces en inhoud van de EER betreft gecommitteerd aan hetgeen de provincie Limburg heeft gesteld in haar Handreiking ruimtelijke ontwikkeling. Mede op basis daarvan kunnen de volgende eisen aan een EER worden gesteld:

1. De afweging met betrekking tot de beoogde ontwikkeling moet hebben plaatsgevonden op regionale en bij voorkeur provinciale schaal;
2. In het afwegingstraject moeten de belangrijkste 'stakeholders' betrokken zijn zoals de provincie Limburg, de regio/buurgemeenten, Kamer van Koophandel en belangenverenigingen zoals ondernemersverenigingen en Hoofdbedrijfschap Detailhandel;
3. De economische effecten - zoals de distributieplanologische indicaties voor koopstromen, bestedingspotentieel in relatie tot marktruimte en dergelijke - dienen in beeld te worden gebracht.
4. De criteria op basis van welke men de afweging (inhoudelijk en voor wat betreft de locatie) zal maken, moeten concreet en transparant zijn;
5. Er moet sprake zijn van een goed gedocumenteerd afwegingsproces, waarin duidelijk wordt dat er een open, maatschappelijk debat of dialoog is gevoerd, waarbij alle relevante actoren zijn betrokken inclusief de ter zake kundig intermediaire organisaties.

In het onderstaande is aangegeven op welke wijze Maastricht invulling heeft gegeven aan genoemde eisen om te komen tot een verantwoorde economische ontwikkeling die brede maatschappelijke steun heeft en die is ingebed in gemeentelijk, regionaal en provinciaal beleid en daaraan ook voldoet. De in de navolgende subparagrafen 4.1.1 en 4.1.2 beschreven onderzoeken vormen de belangrijkste onderbouwing van de resultaten van de EER ten behoeve van deze PDV-ontwikkeling. Voor de inhoud daarvan wordt verwezen naar de genoemde subparagrafen en naar separate bijlagen 1 en 2 bij deze toelichting en separate bijlage 3 (raadsbesluit d.d. 22.02.2011 inclusief Memorie van Toelichting deel 1 en 2 en Memorie van Antwoord) behorende bij dit bestemmingsplan.

Conclusie eisen aan de EER

Aan de hand van de in de aanhef van deze paragraaf genoemde eisen die gesteld worden aan een EER is onderstaand aangegeven hoe aan deze eisen wordt voldaan.

1. De afweging met betrekking tot de beoogde ontwikkeling moet hebben plaatsgevonden op regionale en bij voorkeur provinciale schaal

De PDV-ontwikkeling is onderdeel van de grotere gebiedsgerichte opgave Belvédère inclusief de verkeerskundige en ruimtelijke ingrepen rondom het Noorderbrugtracé. Het nut en noodzaak van deze

ontwikkelingen en de positieve economische effecten van beoogde ingrepen voor het toekomstige functioneren van de stad en regio zijn uitgebreid onderzocht en staan niet ter discussie.

2. In het afwegingstraject moeten de belangrijkste 'stakeholders' betrokken zijn

In het afwegingstraject rondom de gebiedsontwikkeling Belvédère en de PDV is een veelheid van onderzoeken en studies uitgevoerd met een brede dialoog met partijen. Zowel beleidsmatige onderleggers als Stadsvisie, Structuurplan, Ruimtelijk Mobiliteitspakket Maastricht-Noord als specifieke PDV-onderzoeken zijn tot stand gekomen in overleg met andere overheden, belangenverenigingen en maatschappelijke organisaties. Zo zijn bijvoorbeeld in het kader van de onderzoek van Progère van 15 december 2010, alle bij PDV-ontwikkelingen betrokken partijen binnen de stadsregio zoals grondeigenaren, ontwikkelaars en geïnteresseerde en potentiële investeerders gehoord. Een ander voorbeeld is het onderzoek naar specifiek de marktruimte, waarvoor een begeleidingsgroep geraadpleegd is waarin vertegenwoordigers van de Federatie Ondernemersverenigingen Maastricht (FOVM), Kamer van Koophandel en Hoofd Bedrijfschap Detailhandel (HBD) zitting hadden.

3. De economische effecten - zoals de distributieplanologische indicaties voor koopstromen, bestedingspotentieel in relatie tot marktruimte en dergelijke - dienen in beeld te worden gebracht.

De ontwikkeling van 50.000 m² winkelvloeroppervlak aan PDV past binnen het provinciaal beleid en het beleid van de gemeente Maastricht. De distributieplanologische effecten zijn in beeld gebracht in onderzoeken uitgevoerd door BRO uit 2008 en 2010. Hieruit blijkt dat er sprake is van een verantwoorde economische ontwikkeling met voldoende marktruimte voor de ontwikkeling van de PDV-concentratie binnen Belvédère (Dit blijkt overigens bijvoorbeeld ook uit de Detailhandelsvisie Provincie Limburg (kamer van Koophandel en Ondernemend Limburg).

4. De criteria op basis van welke men de afweging (inhoudelijk en voor wat betreft de locatie) zal maken, moeten concreet en transparant zijn.

De afweging tussen verschillende PDV-locaties binnen de stadsregio heeft plaatsgevonden door middel van een onderzoek waarbij behalve economische effecten ook verkeerstechnische-, bereikbaarheids-, plannings-, kwaliteits- en financiële aspecten zijn gewogen en beoordeeld. Er is gedurende het onderzoek overleg gevoerd met onder meer de provincie Limburg, het Hoofdbedrijfschap Detailhandel, de Kamer van Koophandel en gemeente Eijsden-Margraten.

5. Er moet sprake zijn van een goed gedocumenteerd afwegingsproces, waarin duidelijk wordt dat een open, maatschappelijk debat of dialoog is gevoerd, waarbij alle relevante actoren zijn betrokken inclusief de ter zake kundig intermediaire organisaties.

Het in deze paragraaf 4.1 beschrevene, inclusief de uitgevoerde rapporten, de daarvoor doorlopen processen en de inspraak die heeft plaatsgevonden met betrekking tot het Trechteringsdocument, voorafgaand aan dit ontwerpbestemmingsplan, geven blijk van de zorgvuldigheid en brede aanpak die de gemeente Maastricht heeft betracht bij de voorbereiding tot de ontwikkeling van deze PDV-locatie.

4.1.1 Studie ontwikkelingsmogelijkheden PDV en GDV

Om de economische effecten van de PDV/GDV-locatie in beeld te brengen heeft BRO het onderzoek "Ontwikkelingsmogelijkheden perifere en grootschalige detailhandel" (203x00737.061076_5, d.d. 02.12.2010) uitgevoerd. Het onderzoek beantwoordt de vraag wat de kwantitatieve en kwalitatieve ontwikkelingsmogelijkheden zijn van PDV (Perifere Detailhandelsvestigingen) en GDV (Grootschalige Detailhandels Vestigingen) in de gemeente Maastricht. De definitie van beide typen detailhandel is als volgt:

PDV (Perifere Detailhandels Vestiging): heeft een assortiment van goederen die qua aard en omvang niet in een buurt- of wijkwinkelcentrum thuishoren, en laat zich door omvang/schaalgrootte moeilijk in (historische) binnensteden inpassen. Het gaat om de branches auto/boten/caravans, meubeltoonzalen (inclusief aanvullend aanbod in de woninginrichtingbranche), plant-en-dier/tuincentra en doe-het-zelfzaken/bouwmarkten.

GDV (Grootschalige Detailhandels Vestiging): heeft een assortiment dat wél in een regulier (buurt/wijk)winkelcentra thuishoort (en dus ook in stadsdeelcentra en binnensteden), maar door omvang/schaalgrootte niet in te passen is in dergelijke winkelcentra en vaak ook niet in een historische binnenstad als Maastricht met vrij kleine winkelpanden.

Het aspect GDV blijft in het kader van dit bestemmingsplan buiten beschouwing. Hiervoor is de Sphinx-locatie aan de Boschstraat aangewezen en voor deze locatie is in 2008 het bestemmingsplan 'Sphinx' vastgesteld.

In het onderzoek is geconcludeerd dat het in Maastricht ontbreekt aan een dominant PDV-cluster. Er is een beperkt aanbod aan PDV-winkels (zeker in relatie tot steden met een vergelijkbaar inwonertal), maar dit is te verspreid gelegen over de stad en vertoont nauwelijks tot geen samenhang met elkaar. De PDV-structuur is derhalve zeer versnipperd en de overwegend solitaire PDV-winkels liggen vaak verscholen op bedrijventerreinen en in woonwijken. In elke PDV-branche is sprake van ondervertegenwoordiging. Bovendien is, naast de kwantiteit, ook de kwaliteit van de bestaande PDV-winkels onvoldoende. Daarbij is in het onderzoek tevens aangegeven dat de concurrentie op het gebied van PDV op minder dan 15 autominuten van Maastricht zeer beperkt is. Dit zogenaamde 'secundaire verzorgingsgebied' vormt samen met het primaire verzorgingsgebied (Maastricht zelf) de markt waar de nieuwe PDV-locatie zich op moet richten.

De Detailhandelsnota 2008 van de gemeente Maastricht gaat uit van een nieuwe PDV-locatie met een omvang van 40.000-50.000 m². Voorts zijn in de Detailhandelsvisie met betrekking tot de structuur van de PDV-locatie de volgende uitgangspunten benoemd:

- concentratie van PDV op één nieuwe locatie met een goede en heldere profilering;
- nieuwe PDV-locatie is bedoeld voor nieuwvestigers en verplaatsers;
- actieve sturing nodig (branchering, omvang, verplaatsing).

Uit het onderzoek van BRO is gebleken dat een kritische massa van minimaal 40.000-50.000 m² winkelvloeroppervlak voor de PDV-concentratie noodzakelijk is om voldoende aantrekkingskracht te kunnen hebben. Een zo compleet mogelijk en divers aanbod is hierbij uiterst belangrijk. Een splitsing van het PDV-programma in twee concentraties is ongewenst, omdat dit leidt tot twee concentraties met te weinig aanbod en aantrekkingskracht. Dit gaat ten koste van de vitaliteit en duurzaamheid van die twee PDV-concentraties. Een gefaseerde ontwikkeling van de PDV-locatie behoort wel tot de mogelijkheden.

Qua branchering dient de PDV-locatie te worden toegespitst op wonen, plant & dier en doe-het-zelf, mede gelet op de beschikbare marktruimte en de krappe huisvestings situatie van de huidige PDV-winkels in die branches. Daarbij is opgemerkt dat de uniciteit van Maastricht een grotere marktpotentie kan opleveren dan thans wordt gedacht. Er is marktruimte voorzien voor nieuwe aanbieders, alsmede mogelijkheden voor verplaatsing en herprofilering. Resumerend kan worden gesteld dat voldoende marktpotentie aanwezig is om de invulling van een PDV-locatie van 40.000-50.000 m² mogelijk te maken.

BRO schetst tenslotte het volgende (mogelijke) programma in m² winkelvloeroppervlak voor de PDV-locatie:

- wonen: 30.000 m², voor verplaatsers en nieuwvestigers;
- doe-het-zelf en plant & dier: 20.000 m²; (bijvoorbeeld twee verplaatsende bouwmarkten en één groot (bestaand) tuincentrum, dan wel één nieuwe grootschalige bouwmarkt met tuincentrum en één bestaande bouwmarkt);

Daarnaast wordt ruimte gezien voor ondersteunende horeca ter grootte van circa 500 m².

Het onderzoek van BRO is als separate bijlage 1 bij deze toelichting gevoegd.

4.1.2 Studie locatie PDV in stadsregio Maastricht

Voorgeschiedenis

In 2008 heeft de gemeente Maastricht de Detailhandelsnota vastgesteld waarin de toekomstige ontwikkelingsrichting is benoemd van het winkelaanbod binnen de gemeente ten aanzien van een Perifere Detailhandels Voorziening (PDV)-concentratie in Noordoost-Maastricht en voor GDV op de locatie Sphinx.

Daarbij heeft de gemeenteraad het College verzocht te komen tot een nadere duiding van de voorkeurslocatie en deze keuze voor te leggen aan de gemeenteraad. Op 24 november 2009 is het College van Burgemeester en Wethouders tot de conclusie gekomen dat de voorkeur van de gemeenteraad gerealiseerd kon worden door ontwikkeling van een PDV-concentratie van 50.000 m² op de locatie Trega. Daarnaast zag het College van Burgemeester en Wethouders een mogelijkheid tot ontwikkeling van een grootschalige bouwmarkt op de locatie Belvédère-Bosscherveld.

In een brief gedateerd 4 december 2009 is de gemeenteraad geïnformeerd over de conclusie van het College van Burgemeester en Wethouders. In de raadscommissie Economische en Sociale Zaken van 19 januari 2010 bleek echter dat de gemeenteraad de conclusie van het College van Burgemeester en Wethouders niet deelde. Belangrijkste kritiekpunt vanuit die commissie was het ontbreken van een integrale afweging, waarin alle PDV-initiatieven binnen de stadsregio waren meegenomen. Daarbij werd aandacht gevraagd voor de consequenties van de keuze voor andere actuele vraagstukken zoals stedelijke programmering en besluitvorming rondom het Ruimtelijk Mobiliteitspakket Maastricht Noord. De vragen zoals gesteld binnen voormelde commissie resulteerden in een nieuwe opdracht aan het College van Burgemeester en Wethouders ten aanzien van een vervolgonderzoek naar alle potentiële locaties voor PDV-ontwikkelingen in de stadsregio.

Onderzoek Progère BV

Door Progère BV is het “Onderzoek PDV-locatie stadsregio Maastricht” uitgevoerd. Bij brief van 23 maart 2010 heeft het College de gemeenteraad geïnformeerd over de te volgen onderzoeksopzet. Aangegeven is dat het onderzoek wordt opgezet volgens de lijnen: (a) selectie van locaties, (b) inhoudelijke beoordeling en (c) financiële consequenties voor de gemeente. Dit laatste aspect is door de gemeente zelf onderzocht (zie onder ‘besluitvorming’ in subparagraaf 4.2.2). Daarbij zijn in dit onderzoek de initiatieven afgezet tegen vigerend beleid en zijn relaties gezocht met het vraagstuk van stedelijke programmering van januari 2010 en besluitvorming rondom verbeteringsmaatregelen Noorderbrugtracé in het kader van het Ruimtelijk Mobiliteitspakket Maastricht Noord van november 2010. De rapportage “PDV-Onderzoek Stadsregio Maastricht” geeft invulling aan de toezegging aan de gemeenteraad.

De raad heeft d.d. 22.02.2011 dan ook besloten de PDV-locatie te realiseren in het Belvédèregebied (Bosscherveld). De onderzoeken van Progère BV en BRO en het raadsbesluit inclusief de bijbehorende Memories van Toelichting en Antwoord zijn als separate bijlagen bij deze toelichting gevoegd en maken tevens deel uit van de EER.

4.2 Verkeersstudie Goudappel-Coffeng

Aanleiding

De problematiek van het Maaskruisend verkeer in Maastricht is een toenemend knelpunt in het functioneren van stad en regio. Uit onderzoek (Planstudie Maaskruisend Verkeer, april 2009) is gebleken dat het realiseren van een extra brug over de Maas ten noorden van de stad weliswaar capaciteit voor het autoverkeer toevoegt, maar dat dit door de benodigde investering geen kosteneffectieve oplossing is. Daarom is, voortbordurend op de grotendeels bestaande hoofdinfrastructuur, aanbevolen de capaciteit van het gehele Noorderbrugtracé te vergroten. Dit in combinatie met een pakket van maatregelen gericht op versterking van het openbaar vervoer en langzaam verkeer, geflankeerd door een sturend parkeerbeleid. Op 8 februari 2010 heeft de raadscommissie Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit het gemeentebestuur opgedragen in overleg te treden met Rijk en provincie Limburg om te komen tot een gezamenlijke financiering van de verbetering van het Noorderbrugtracé. Op basis van het Beslisdocument RMP (november 2010, zie ook subparagraaf 4.2.2) heeft het Rijk voor dit project 60 miljoen euro ter beschikking gesteld. De provincie Limburg heeft voor dit project 30 miljoen euro toegezegd. Op 22 februari 2011 heeft de gemeenteraad van Maastricht zich garant gesteld voor de overig benodigde 35 miljoen euro. De financiering van de verbetering van het Noorderbrugtracé is hiermee rond. Op 22 februari 2011 heeft de gemeenteraad van Maastricht besloten dat in het gebied Bosscherveld een concentratie van perifere detailhandelsvestigingen (PDV) moet worden gerealiseerd. Over de verkeersontsluiting rond het gehele Noorderbrugtracé alsmede de (tijdelijke) verkeerssituatie rondom de PDV-locatie dient op korte termijn besluitvorming plaats te vinden. De gemeente Maastricht heeft vervolgens opdracht gegeven tot het uitvoeren van een verkeersstudie teneinde de alternatieven en de effecten daarvan op de omgeving in kaart te brengen.

Onderzoek

Door bureau Goudappel Coffeng is het “Verkeersonderzoek bestemmingsplan RMP Maastricht-Noord”, (rapportnummer MTT06008/Bnc/0827d.d. 27.09.2011) uitgevoerd. Dit verkeersonderzoek is bedoeld om te komen tot definitieve besluitvorming over de toekomstige verkeersstructuur in en rond het huidige Noorderbrugtracé. In deze paragraaf wordt een korte samenvatting gegeven van de resultaten van dit onderzoek.

De plansituatie beschrijft de verkeersstromen volgens ‘Alternatief Structuurplan Belvédère’ uit het RMP. Daarnaast is een aantal aanvullende alternatieven beoordeeld om vast te stellen of alternatief Structuurplan Belvédère ook op basis van het nieuwe verkeersmodel nog steeds het best bijdraagt aan de vooraf gestelde doelstellingen. Concreet gaat het om de volgende alternatieven:

- Structuurplan Belvédère;
- Industrieweg;
- Brusselseweg;
- Brusselseweg Buitenring;
- Brusselseweg Binnenring.

Schetsen en modellen van deze alternatieven zijn opgenomen in de rapportage van Goudappel Coffeng. De vastgestelde toetsingscriteria voor deze alternatieven zijn de volgende:

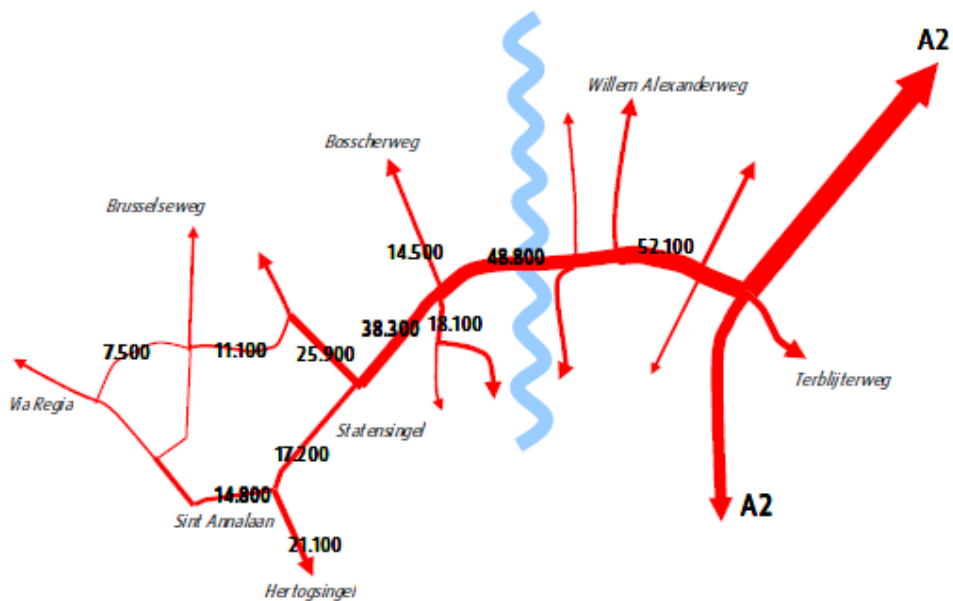
Bereikbaarheid:

- verbetering bereikbaarheid westelijke binnenstad vanaf de Noorderbrug;
- verbetering bereikbaarheid westelijke woonwijken vanaf de Noorderbrug;
- verbetering bereikbaarheid Belgische achterland vanaf de Noorderbrug;
- opvangen grotere verkeersstroom als gevolg van het project A2 Maastricht;
- ontvlechten autoverkeer en openbaar vervoer;
- ontvlechten regionaal en stedelijk verkeer.

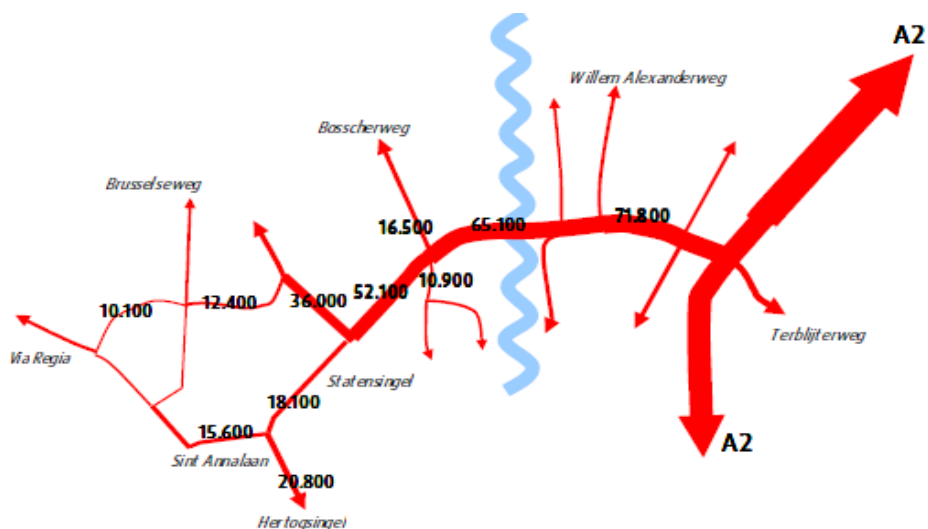
Leefbaarheid:

- zoveel mogelijk ontsluitingswegen in de stad minder dan 15.000 mvt/etmaal waardoor milieukwaliteit, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid verbeteren;
- specifiek een ontlasting van de singelstructuur waardoor tevens meer ruimte ontstaat voor het openbaar vervoer (bus en tram) en het langzaam verkeer;
- alternatieven moeten leiden tot een zo goed mogelijke verkeersstructuur voor de totale stad. Dit betekent dat de verkeersoplossing robuust moet zijn en dat zoveel mogelijk onacceptabele situaties ten aanzien van leefbaarheid moeten worden opgeheven;
- gelijktijdig moet voorkomen worden dat er nieuwe onacceptabele situaties ontstaan;
- verkeersoplossingen moeten inpasbaar, betaalbaar en beheersbaar zijn. De alternatieven worden daarom ook beoordeeld op de aspecten inpassing, milieu en kosten.

Voordat de alternatieven zijn bekeken, zijn eerst de huidige situatie en de autonome situatie bestudeerd. De autonome situatie betreft de groei van het verkeer op basis van de huidige mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, zonder nieuwe situaties of initiatieven. Er is wel rekening gehouden met de realisering van de A2-tunnel. De onderstaande figuren tonen de verkeersintensiteiten in de huidige situatie en in de autonome situatie rond 2030:



Verkeersintensiteiten huidige situatie (bron: Goudappel Coffeng)



Verkeersintensiteiten autonome ontwikkeling 2030 (bron: Goudappel Coffeng)

In de figuur is te zien dat de drukste routes gelijk zijn aan de huidige situatie. Ten opzichte van de huidige situatie is echter sprake van een toename van het verkeer waardoor de stromen op de kaart iets dikker zijn weergegeven. De A2 en de Viaductweg/Noorderbrug/Frontensingel zijn de drukste routes. Door de realisatie van de tunnel van de A2 passage is met name de A2 aanzienlijk drukker dan in de huidige situatie. De parallelle noord-zuidroutes door de stad worden rustiger hetgeen resulteert in een lagere verkeersdruk op onder meer de Boschstraat en de Maasboulevard. De grote verkeersstroom vanaf de Frontensingel buigt af richting de Cabergerweg. Vanaf hier pelt de verkeersstroom zich af over de verschillende routes. De wegen aan de westzijde van de stad blijven ondanks de autonome groei van het verkeer relatief rustig.

Intensiteit

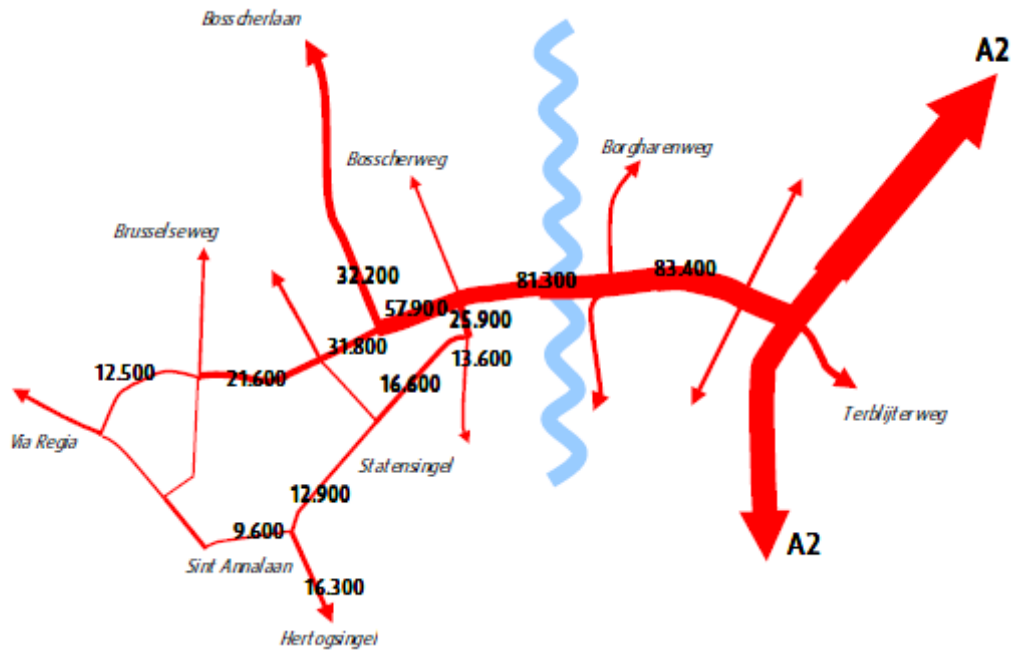
De autonome toename van het verkeer kan leiden tot een overbelast wegennet. Eén van de doelstellingen bij de verbetering van het Noorderbrugtracé is het verbeteren van de leefbaarheid op de singels. Dit moet bereikt worden door met name de ontlasting van de singelstructuur, waardoor meer ruimte ontstaat voor het openbaar vervoer (bus en tram) en het langzaam verkeer. Concreet betekent dit dat de wenselijke maximale intensiteit op ontsluitingswegen in de stad 15.000 motorvoertuigen per etmaal mag bedragen. In de autonome situatie is dan

op de Frontensingel, Statensingel, Hertogsingel, Sint Annalaan, Brusselseweg, Bosscherweg en Cabergerweg sprake van een hogere intensiteit. Op deze wijze zijn de vijf alternatieven doorgerekend. De conclusie daarvan is dat alternatief 'Structuurplan Belvédère' het meest bijdraagt aan de doelstelling om de bereikbaarheid en de leefbaarheid te verbeteren. Daarnaast is de verdeling van het verkeer over de diverse wegen bij alternatief Structuurplan Belvédère het meest evenredig (< 15.000 mvt/etmaal). De intensiteit op veel wegen ligt duidelijk onder de maximale intensiteit. Op de Frontensingel, Statensingel, Hertogsingel en Sint Annalaan is dit bij de verschillende alternatieven niet het geval. Op de Statensingel en Sint-Annalaan blijft alleen alternatief Structuurplan Belvédère duidelijk onder deze streefwaarde. Alternatief Structuurplan Belvédère scoort op deze vier wegen in alle gevallen beter dan de andere alternatieven. Geen van de overige alternatieven voldoet aan de doelstellingen. Daarnaast vormen de alternatieven geen goedkopere oplossing. Er is daarom geen aanleiding om met andere alternatieven verder te gaan.

Het model Structuurplan Belvédère is schematisch als volgt weergegeven (bron: Goudappel Coffeng):



In onderstaand model zijn de verkeersintensiteiten aangegeven voor het model Structuurplan Belvédère:



Verkeersintensiteiten model Structuurplan Belvédère (bron: Goudappel Coffeng)

Bereikbaarheid

Aspect	Alternatief Structuurplan Belvédère	Industrieweg	Brusselseweg	Brusselseweg Buitenring	Brusselseweg Binnenring
1 Maastricht-West	Yellow	Orange	Red	Red	Red
2 Binnenstad-West	Yellow	Orange	Red	Red	Red
3 België	Yellow	Orange	Red	Red	Red
4 Openbaar vervoer	Yellow	Orange	Red	Red	Red
Totaalbeoordeling	Yellow	Orange	Red	Red	Red

Overeenkomstig aan het beslisdocument 'Ruimtelijk maatregelen Maastricht-Noord' zijn de alternatieven vervolgens getoetst op de bereikbaarheid voor Maastricht-West, Binnenstad-West, België en het openbaar vervoer. De toetsing is ten opzichte van alternatief Structuurplan Belvédère. Het resultaat is in onderstaande figuur weergegeven (bron: Goudappel Coffeng):

Verklaring:

- Verbetering ten opzichte van alternatief Structuurplan Belvédère
- Gelijk aan alternatief Structuurplan Belvédère
- Kleine verslechtering ten opzichte van alternatief Structuurplan Belvédère
- Grote verslechtering ten opzichte van alternatief Structuurplan Belvédère

Naast het verkeersaspect zijn de alternatieven ook globaal getoetst op de aspecten ruimtelijke inpassing, milieueffecten en kosten. Het resultaat is in onderstaande figuur weergegeven (bron: Goudappel Coffeng):

Aspect	Alternatief Structuurplan Belvédère	Industrieweg		Brusselseweg		Brusselseweg	
				Buitenring		Binnenring	
1 Verkeer							
2 Ruimtelijke inpassing							
3 Milieueffecten							
4 Kosten ⁷							

Per saldo scoren de alternatieven gelijkwaardig of slechter dan het alternatief Structuurplan Belvédère. Alternatief Structuurplan Belvédère blijft daarom het uitgangspunt van het verkeersonderzoek. Uit de analyse blijkt dat het erg belangrijk is dat het Noorderbrugtracé een zo direct mogelijke route vormt naar Maastricht-West. Wanneer het tracé minder direct en onaantrekkelijker is, leidt dit tot een toename van verkeer op het Kennedybrugtracé en de singels. Dit geeft een verslechtering van de milieukwaliteit, oversteekbaarheid en de doorstroming/bereikbaarheid voor het bestemmingsverkeer.

Milieu: geluidhinder en luchtkwaliteit

Het voorkeursalternatief Structuurplan Belvédère is vervolgens verkennend onderzoek verricht op geluidhinder en luchtkwaliteit (zie separate bijlage 4 bij deze toelichting). Op basis van het verkennend onderzoek worden de volgende conclusies getrokken ten aanzien van geluidhinder en luchtkwaliteit:

- de geluidbelasting op de gevels blijft onder de maximale ontheffingswaarde zodat het niet tot een onacceptabele situatie leidt;
- op een aantal plekken wordt de voorkeursgrenswaarde (48 dB) overschreden;
- er is geen toename van 5 dB te verwachten omdat nergens het verkeer in dergelijk sterke mate toeneemt;
- er bestaan nog voldoende mogelijkheden om verzachtende, mitigerende maatregelen te treffen;
- naar verwachting wordt in zowel de autonome situatie als de plansituatie voldaan aan de normen voor stikstofdioxide;
- naar verwachting wordt in zowel de autonome als de plansituatie voldaan aan de grenswaarden voor fijn stof.

In het kader van de uitwerking in het voorliggende bestemmingsplan heeft gedetailleerd milieuonderzoek plaatsgevonden op basis waarvan meer concrete conclusies worden getrokken. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 5 van deze toelichting.

PDV-locatie

Alvorens de aanlanding aan de Noorderbrug is veranderd is mogelijk de PDV-locatie al ontwikkeld. Het voornemen is om de PDV in twee fasen te ontwikkelen. Beide fasen worden mogelijk aangelegd voordat de infrastructuur rondom de Noorderbrug verandert. Bezoekers aan de PDV maken derhalve voor een aantal jaren gebruik van het bestaande netwerk. Echter, in de Planstudie Maaskruisend verkeer is al geconcludeerd dat de kruispunten van het Noorderbrugtracé zwaar belast zijn. Aanvullende maatregelen om de PDV bereikbaar te houden zijn noodzakelijk. Het voornemen is om in totaal 50.000 m² winkelvloeroppervlak PDV in twee fasen tot ontwikkeling te brengen, waarbij fase 1 de ontwikkeling van circa 20.000 m² omvat en fase 2 de ontwikkeling van circa 35.000 m². Als maatregelen bij de ontwikkeling van de eerste fase PDV worden voorgesteld:

- circulatiemaatregelen binnen het gebied Bosscherveld. De Fort Willemweg is de belangrijkste ontsluitingsweg voor het verkeer van en naar de PDV. Het kruispunt Fort Willemweg-Cabergerweg is in de huidige situatie zwaar belast. Om de verkeersdruk op het kruispunt niet verder te vergroten, alsmede ontwerptechnisch voldoende ruimte te creëren voor het verkeer vanaf de PDV (opstelstroken) wordt eenrichtingsverkeer voorgesteld. Verkeer richting de PDV maakt gebruik van de Lage Frontweg en uitgaand verkeer gaat via de Fort Willemweg;
- om sluipverkeer richting de Bosscherweg te voorkomen wordt de verbinding tussen de Fort Willemweg en de Bosscherweg (de tunnel met hoogtebeperking onder het spoor) afgesloten.

Om de tweede fase van de PDV mogelijk te maken is een directe verbinding gewenst tussen de Sandersweg en de Carl Smulderssingel om het verkeer vanuit de noordelijke wijken en België een alternatieve route te bieden en het kruispunt Cabergerweg-Fort Willemweg te ontlasten. Naast de specifieke maatregelen in het kader van de PDV-ontwikkeling wordt voorgesteld om kruispuntmaatregelen te nemen op het kruispunt Frontensingel-Statensingel-Cabergerweg:

- opsplitsen van beide rijstroken vanuit Maagdendries voor linksafslaand en rechtsafslaand verkeer;
- een tweede opstelstrook voor verkeer vanaf de Frontensingel richting Statensingel, waarbij twee doorgaande stroken gehandhaafd blijven;
- het verlengen van de opstelstrook tot minimaal 100 meter voor het linksafslaand verkeer vanuit de Statensingel.

Het rapport van Goudappel Coffeng is als separate bijlage 4 bij deze toelichting opgenomen.

4.3 Besluitvorming

4.3.1 Start planvorming Belvédèregebied: Structuurplan 2005

In het Structuurplan 2005 van de gemeente Maastricht (vastgesteld in 1999) is reeds als opgave aangegeven: *“Daarnaast dient bij voorkeur in de nabijheid van de binnenstad een locatie te worden ontwikkeld voor grootschalige detailhandel (GDV) die gefaseerd kan uitgroeien tot uiteindelijk 30.000 m² v.v.o.. Ook dient een locatie te worden aangewezen voor de meer traditionele perifere detailhandel (PDV), zo mogelijk in combinatie met (aansluitend op) de GDV-locatie.”* En: *“De voor Maastricht nieuwe grootschalige voorzieningen zullen aan de rand van de binnenstad ontwikkeld worden; goed ontsloten met openbaar vervoer en de auto, en in de nabijheid van het kernwinkelgebied.”* Onder actiepunten Noordwest-Entree (Belvédère) wordt vervolgens vermeld: *“Op langere termijn zijn hier ook functies mogelijk als aanvulling op het kernwinkelgebied als regionaal koopcentrum. In het gebied Bosscherveld wordt voor het zuidelijk deel een ontwikkeling voorgestaan op het gebied van wonen, werkgelegenheid eventueel gecombineerd met vormen van grootschalige detailhandel. Extra aandacht dient te worden gegeven aan de relatie van deze functies met de binnenstad, de bereikbaarheid en het parkeren.”*

Er wordt dus al zeker vanaf 1999 gesproken over de realisering van een PDV-locatie in Maastricht. Ook in de voorgaande versie van de Detailhandelsnota (2000) werd al volop gesproken over een PDV- en GDV-locatie. Als uitgangspunten worden hierin aangegeven: *“... op korte termijn te komen tot besluitvorming omtrent realisatie van een nieuwe geconcentreerde PDV-locatie”* en: *“...in het onderzoek rond de functionele invullingsmogelijkheden van de Noord-West Entree hiervoor vooralsnog ruimte te reserveren, in afwachting van de uitkomst van een onderzoek naar ontwikkelingsmogelijkheden in Maastricht-Oost doch te streven naar definitieve besluitvorming in 2000.”* Ook is aangegeven dat *“eventuele koppeling met een mogelijke GDV-locatie moet worden onderzocht, afhankelijk van een concrete situatie.”*

Vervolgens vormt het Masterplan Belvédère uit 2004 (zie beleidsanalyse in hoofdstuk 2 van deze toelichting) de echte start voor de ontwikkeling van het Belvédèregebied. Nu, twaalf jaar later, nadert de realisering van de zo gewenste PDV-locatie zijn uitvoering. Het voorliggende bestemmingsplan dient als toetsingskader voor de ontwikkeling van de eerste fase en biedt randvoorwaarden en ontwikkelingsmogelijkheden voor de vervolgfases.

4.3.2 Ontwikkeling RMP Maastricht Noord

Beslisdocument RMP

De dato 09.11.2010 hebben de gemeente Maastricht, de provincie Limburg, directie Limburg van het (toenmalige) Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Wijkontwikkelingsmaatschappij Belvédère Maastricht gezamenlijk het Beslisdocument Ruimtelijk Mobiliteitspakket Maastricht Noord vastgesteld. Hierin zijn de doelstellingen, uitgangspunten en randvoorwaarden opgenomen ten behoeve van de ontwikkeling van het RMP Maastricht Noord. Belangrijke direct betrokken regionale partijen zijn:

- de gemeente Maastricht vanuit haar lokale publieke rol, als eigenaar en beheerder van gronden en infrastructuur en als participant in de WOM Belvédère;
- de provincie Limburg vanuit haar regionale publieke rol;
- de WOM Belvédère als eigenaar van gronden en risicodragende gebiedsontwikkelaar en er is ruimte voor andere relevante partijen afhankelijk van het moment in het planproces.

Daarnaast zijn binnen het projectgebied gronden in eigendom van derden (particulieren, instanties en projectontwikkelaars).

Projectscope en relaties met andere ontwikkelingen

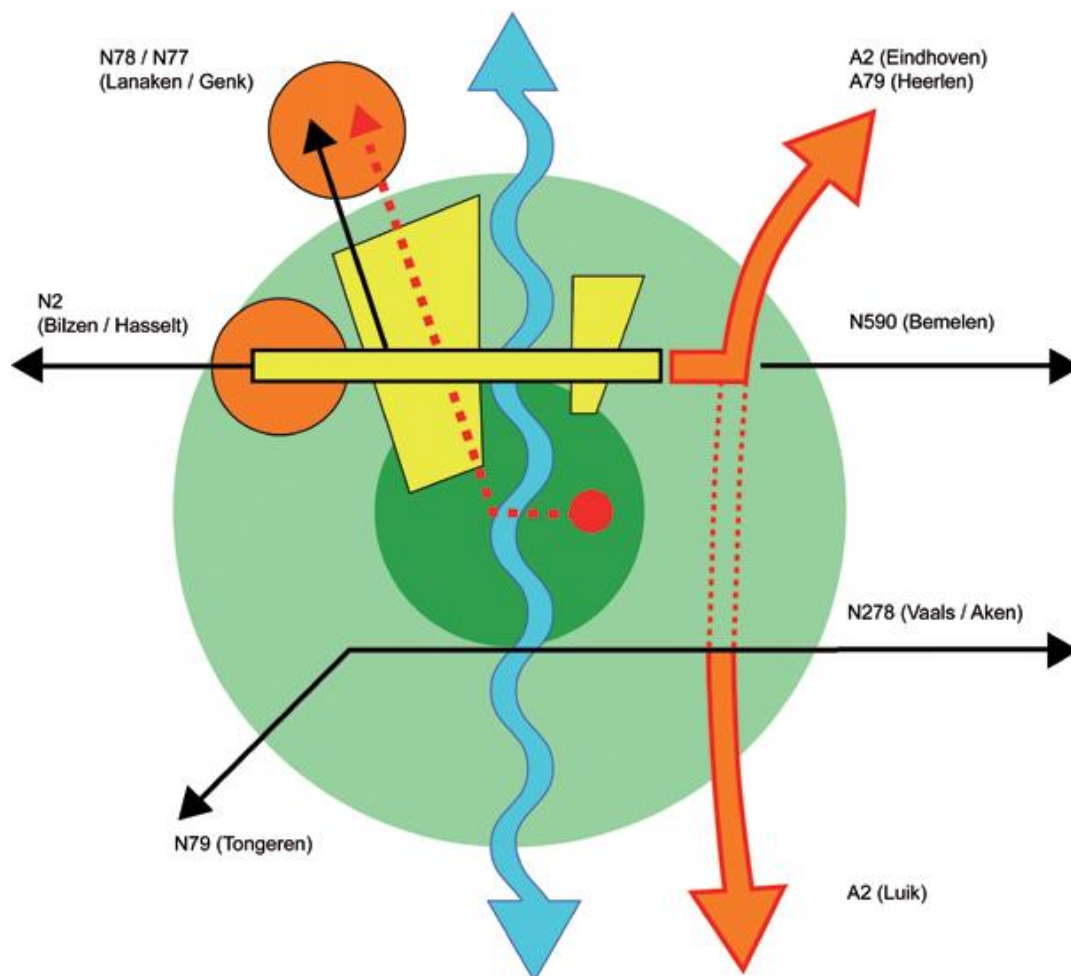
De scope van het Ruimtelijk Mobiliteitspakket Maastricht Noord concentreert zich op:

- de totale ontwikkeling van Belvédère binnen de Singels op de westelijke Maasoever;
- de realisering van het cultuurcluster in de voormalige Timmerfabriek van de Sphinx;
- een gefaseerde ontwikkeling van Belvédère buiten de Singels in het gebied Bosscherveld;
- de gewenste nieuwe invullingen op de oostelijke Maasoever;
- het (versneld) realiseren van de verbetering van het gehele Noorderbrugtracé,
- de aanleg van de tramverbinding Vlaanderen-Maastricht en flankerende maatregelen.

Vanuit het Rijk spelen binnen de projectscope belangen op het gebied van ruimtelijke ordening, volkshuisvesting, milieu, mobiliteit, economie, natuur en cultuurhistorie. Het Ruimtelijk Mobiliteitspakket Maastricht-Noord (RMP) heeft internationale dimensies met Belgische overheden vanwege de tramverbinding en de grensoverschrijdende ontwikkelingen en bereikbaarheid. Dit vertaalt zich in betrokkenheid van het Vlaams Gewest, de provincie Belgisch Limburg en de gemeente Lanaken. Er liggen op de oostelijke Maasoever relaties met het project A2 -Maastricht, dat op het Noorderbrugtracé aansluit. Hierin werken het Rijk (cq. het Ministerie van Verkeer en Waterstaat), de provincie Limburg en de gemeenten Maastricht en Meerssen samen.

Op de westelijke Maasoever is er een samenhang met de vernieuwing van de westelijke woonwijken Caberg en Malpertuis door de Maastrichtse woningbouwverenigingen. Het beslisdocument is niet alleen bedoeld voor afspraken tussen Rijk en Regio in het kader van het MIRT, maar biedt ook een handvat voor besluitvorming binnen te betrekken relevante regionale partijen, waaronder de gemeente, provincie en private partijen. Hierbij blijft het mogelijk dat, afhankelijk van het planproces en in het belang van een succesvolle realisatie, partijen kunnen toe- of uittreden. De urgentie is groot. Een goede bereikbaarheid is essentieel voor het economisch functioneren van de stad en het aan zich (blijven) binden van allerlei functies, die veel meer dan vroeger 'footloose' zijn, respectievelijk voor het aantrekken van nieuwe functies. Als er concreet zicht komt op de verbetering van het Noorderbrugtracé, zullen de betrokken partijen met vernieuwde energie en vertrouwen de invulling van de gebieden stapsgewijs ter hand nemen om uiteindelijk de kwalitatieve woon- en werkmilieus te realiseren die de stad de komende decennia nodig heeft. Op die manier wordt de stedelijke dynamiek, die noodzakelijk is voor het kunnen blijven functioneren van Maastricht als een sterke, gezonde centrale stad in een krimpende regio, weer op gang gebracht.

Het is de opgave om private partijen bereid te vinden een substantiële bijdrage te leveren aan de realisering van de infrastructuur. Indicaties geven aan dat dit bespreekbaar is. Hierbij is een voorwaarde dat beslissingen over de financiering door de verschillende overheden op korte termijn worden genomen.



Figuur: Schematische weergave van het RMP in de stedelijke context. In groene kleuren zijn de binnenstad en periferie van Maastricht weergegeven, doorsneden door de Maas (blauw). Het plangebied van het RMP is geel: gebiedsontwikkeling op de beide Maasoeveren en de verbetering van het Noorderbrugtracé. De tram vanuit Vlaanderen is in rood aangegeven en eindigt vooralsnog bij het Centraal Station. Gerelateerde ontwikkelingen zijn oranje. Het project A2 Maastricht op de oostelijke Maasoever. Op de westelijke Maasoever de vernieuwing van een aantal woonbuurten en de relatie met België (bron: Beslisdocument).

De westelijke aanlanding van de Noorderbrug in het plangebied Belvédère is de “drager” van het project. Het betreft een integrale ontwerpogave, waarbij ruimtelijke, verkeerskundige en leefbaarheidsaspecten een rol spelen. Enerzijds gericht op het opheffen van knelpunten en anderzijds op het creëren van potenties om de stad gereed te maken voor de 21^{ste} eeuw. Er zijn meerdere oplossingsmogelijkheden onderzocht. Voor een sterk Maastricht in een krimpende regio biedt model 4Z de beste voorwaarden. Hiermee wordt:

- een duurzame, robuuste oplossing gerealiseerd voor het integrale mobiliteits- en bereikbaarheidsvraagstuk van Maastricht-Noord;
- de samenhang in de stedelijke netwerken hersteld en;
- ontstaat een goed perspectief voor de ontwikkeling van het plangebied en in het verlengde daarvan de stad Maastricht, als antwoord op het dreigende verlies van de stedelijke dynamiek.

De probleemanalyse en de uitgangspunten en randvoorwaarden ten aanzien van het RMP Maastricht Noord, voor zover van belang voor het voorliggende plangebied, zijn in de diverse beleids- en beslisdocumenten die in dit hoofdstuk aan de orde komen, reeds behandeld. In het beslisdocument zijn alle, tot dan toe relevante, documenten samengevoegd.

Financiering

De maatschappelijke baten van het RMP zijn groter dan de benodigde investeringen. Er is wel een tekort in de totale businesscase van het RMP, wat gelet op de aard van de opgave niet vreemd is. Wat betreft de

gebiedsontwikkeling, de tramverbinding Vlaanderen- Maastricht en de Timmerfabriek worden deze tekorten gedekt door bijdragen van Rijk (Ministerie van Milieu & Infrastructuur), provincie Limburg, gemeente Maastricht en private partijen. Voor de aanpassing van het Noorderbrugtracé (kosten 125 miljoen euro) heeft de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat op 3 juni 2010 in het kader van de Bereikbaarheidsimpuls Limburg een bedrag van 60 miljoen euro toegezegd. De regio, waaronder de gemeente Maastricht en de provincie Limburg hebben de opgave samen met private partners de nog benodigde 65 miljoen euro te financieren. Voor de onderbouwing van de economische uitvoerbaarheid wordt verwezen naar hoofdstuk 7 van deze toelichting.

4.3.3 Ontwikkeling PDV-locatie

Raadsbesluit PDV

De dato 22.02.2011 heeft de raad van de gemeente Maastricht het besluit genomen tot realisering van de PDV-locatie in het Belvédèregebied (tot dusver de locatie Bosscherveld genoemd). Resumerend heeft de raad gekozen voor de locatie Belvédère op basis van de volgende argumenten:

- op het punt van de bereikbaarheid van noordwest is het laatste jaar een doorbraak gekomen. De Noorderbrug kan sneller dan eerst verwacht worden omgelegd door de financiële toezegging van het Rijk. Hierdoor is het oude bereikbaarheidsnadeel van de westlocatie eerder opgelost.
- de locatie Belvédère past goed in het ruimtelijk en economisch beleid en sluit aan op de detailhandelsstructuur.
- PDV op Belvédère sluit juist aan op de Sphinx-locatie en de binnenstad en versterkt deze zelfs. Bovendien is dit “Maastrichts model” voor GDV-PDV een eigentijds en toekomstbestendig antwoord op de landelijke tendens dat PDV en GDV steeds meer vermengen (dit is het ‘Kralensnoer’-model, waarbij de ontwikkelingen op terreinen van GDV en PDV optimaal worden gecombineerd);
- uit het BRO-onderzoek is gebleken dat een kritische massa van minimaal 40-50.000 m² voor de PDV-concentratie noodzakelijk is om voldoende aantrekkingskracht te kunnen hebben. Een zo compleet mogelijk en divers aanbod is hierbij uiterst belangrijk. Een splitsing van het PDV-programma in twee concentraties is ongewenst, omdat dit leidt tot twee concentraties met te weinig aanbod en aantrekkingskracht. Wel is het verantwoord het bestaande grote tuincentrum in Zuidoost-Maastricht solitair te faciliteren;
- uit grondig onderzoek van de dossiers heeft de stadsadvocaat geconcludeerd dat er geen contractuele verplichtingen ten aanzien van de locaties Gronsveld, Zuid en Trega zijn en dus ook geen naleving van een contract afgedwongen kan worden als niet voor deze locaties gekozen wordt. Ten aanzien van Belvédère is er wel sprake van een contract; bij niet naleving van dit contract ontstaat een zware financiële verplichting.

4.3.4 Trechteringsdocument RMP

Het Trechteringsdocument is d.d. 30.09.2011 vastgesteld door het College van Burgemeester en wethouders en vervolgens d.d. 20.12.2011 vastgesteld door de raad. Het bijbehorende inspraakdocument is als separate bijlage 12 bij deze toelichting gevoegd. Om het ontwerp van het voorliggende bestemmingsplan te kunnen vaststellen dienden twee zaken vastgesteld te worden:

- een verdere inperking van de oplossingsruimte voor het toekomstige tracé van de Noorderbrug;
- de exacte locatie van de eerste fase van de PDV-locatie.

Om deze beslissingen te kunnen nemen is een zorgvuldig traject ingezet: een groot aantal belanghebbenden (buurtplatform, bedrijven) is nauw betrokken en geïnformeerd en er is nader onderzoek gedaan naar de verkeersstructuren om in het verleden gestelde aannames opnieuw te toetsen (zie onderzoek Goudappel Coffeng in paragraaf 4.1 van dit hoofdstuk). Op basis van de resultaten is besloten:

- de oplossingsruimte voor de infrastructuur sterk te beperken tot model 4 van het Structuurplan/MER Belvédère en deze vast te stellen als toekomstige verkeersstructuur, met de bandbreedte richting zuiden, de zogenaamde varianten ‘4N’ en ‘4Z’.
- de eerste fase van de PDV-locatie te situeren binnen het door de raad vastgestelde zoekgebieden conform het detailhandelsconcept, op beschikbare eigendommen van de WOM Belvédère.

Met dit Trechteringsdocument worden de oplossingsrichtingen beperkt ('getrechterd'). Naast de genoemde beperking van de varianten voor de Noorderbrug is tevens in samenwerking met stedenbouwkundig bureau Palmhout Urban Landscapes gezocht naar een locatie die op korte termijn operationeel kan worden gemaakt. Gekozen is voor een locatie die in het bezit is van de WOM Belvédère en waarvoor geen bestaande bedrijven behoeven te worden aangekocht en/of verplaatst. Hierover meer in paragraaf 4.3 van dit hoofdstuk. Met de keuze voor deze locatie wordt ook meteen gekozen voor het tracé van het eerste deel van de Bosscherlaan-Zuid en de verbinding met de Brusselseweg/Papyrussingel, zodat meteen duidelijkheid ontstaat over een belangrijk deel van de nieuwe hoofdstructuur. Dit besluit, dat samen met het inspraakdocument als separate bijlage 12 bij deze toelichting is gevoegd, is richtinggevend voor onderhavig bestemmingsplan.

4.4 Planontwikkeling

In het RMP Maastricht Noord wordt ingezet op structurele verbetering van de bereikbaarheid van de Maastrichtse binnenstad en Maastricht Noordwest door betere benutting van de bestaande Noorderbrug en het verleggen van de aanlanding conform het Masterplan Belvédère. Hierdoor worden regionaal en binnenstedelijk verkeer van elkaar gescheiden. De ruimtelijke condities voor het Bosscherveld en de Sphinxlocatie veranderen daardoor ingrijpend. Midden in het Bosscherveld ontstaan zichtlocaties aan de belangrijkste entree van de stad. Door het vrijgespeelde Frontenpark ontstaan aan weerszijden prachtige woonlocaties; Frontenkwartier (op termijn) en Sphinx. De gebiedsontwikkeling moet ruimtelijke kwaliteiten en programmatische kansen aan elkaar koppelen.

Door PALMBOUT Urban Landscapes is d.d. 27.09.2011 (opgenomen als separate bijlage 4 bij deze toelichting) een ruimtelijk onderzoek verricht voor de combinatie van de GDV-locatie (Sphinx) en de PDV-locatie (gelegen in dit plangebied). Het stedenbouwkundig ontwerp voor de PDV-locatie is beschouwd als één geheel, waarbij is aangegeven dat dit in twee fasen zal worden gerealiseerd: een eerste fase van circa 20.000 m² en een tweede fase van circa 30.000 m² winkelvloeroppervlak. De eerste fase omvat de locatie aan de nieuwe Bosscherlaan, die in het voorliggende bestemmingsplan rechtstreeks is bestemd. In de tweede fase zal de locatie aan de verlegde Noorderbrug worden benut voor de ontwikkeling van een belangrijke zichtlocatie. Het PDV-programma met de hoogste kwalitatieve uitstraling zal derhalve in deze tweede fase worden gerealiseerd. In het stedenbouwkundig plan van PALMBOUT worden twee ruimtelijke eindbeelden gepresenteerd: een eindbeeld bij keuze voor variant '4 Noord' en een eindbeeld bij keuze voor variant '4 Zuid'. Beide varianten gaan nog uit van woningbouw in of aan het Frontenpark. De component woningbouw is voorlopig niet aan de orde en wordt in dit kader dan ook niet besproken en ook niet geregeld in dit bestemmingsplan. De eindbeelden komen aan het eind van deze subparagraaf aan de orde.

In deze paragraaf wordt het 'verhaal' van de ontwikkeling van het plangebied stapsgewijs verteld. Allereerst wordt ingegaan op het raamwerk van groen en verkeer, waarbinnen de beoogde ontwikkelingen dienen te worden ingebed. Hierin worden tevens voorstellen voor de wijze van uitvoering van dit raamwerk besproken. Ook wordt de strategie aangegeven aan de hand waarvan het gebied wordt heringericht en de PDV-locatie zijn vorm gaat krijgen op basis van het vastgelegde raamwerk. Daarnaast wordt de gekozen zuidelijke variant toegelicht.

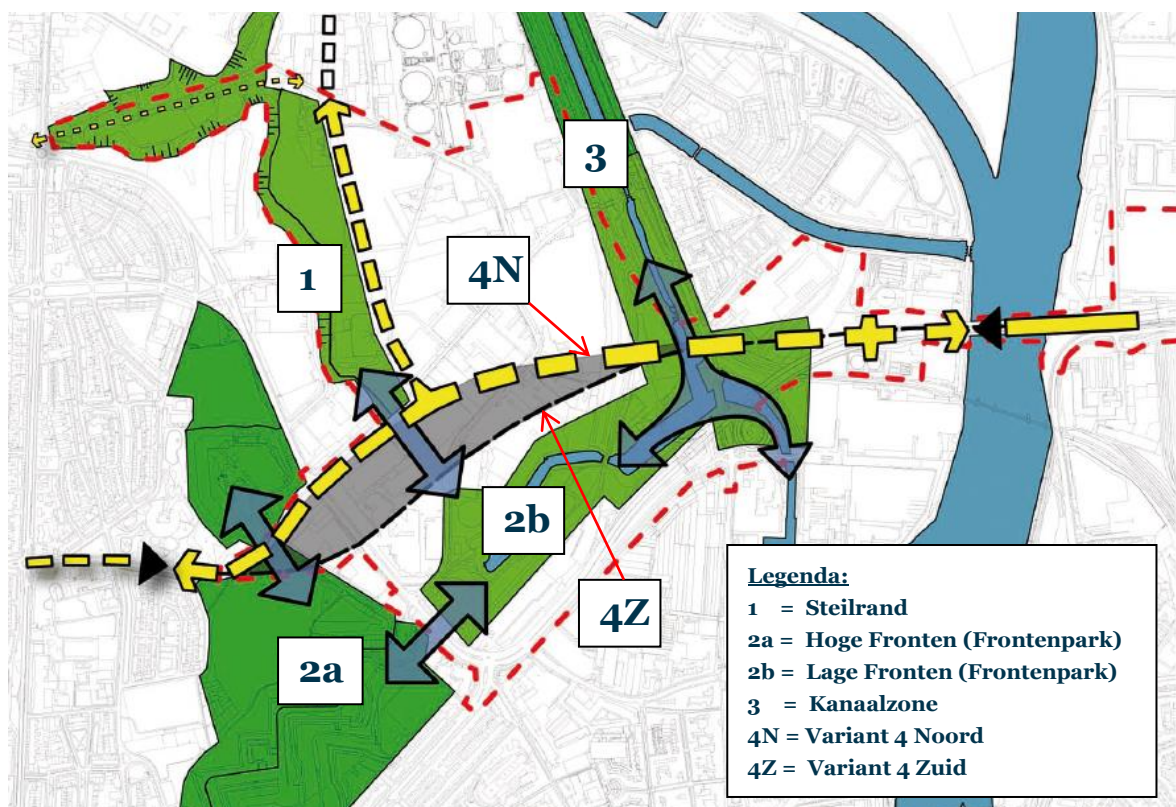
Het raamwerk

Het raamwerk op basis waarvan het plangebied zal worden ontwikkeld steunt op twee pijlers: de groenstructuur en de nieuwe verkeersstructuur. De groenstructuur (met de daarin aanwezige waterpartijen en watergangen) wordt gevormd door de drie grote deelstructuren Steilrand, Frontenpark en Spoorzone. Deze structuren dienen ieder op zich verder te worden versterkt. Zo zal met name het Frontenpark één park moeten worden waarin de Hoge en Lage Fronten definitief met elkaar worden verbonden. Wellicht belangrijker dan de versterking van de deelgebieden an sich is de ontwikkeling dan wel versterking van de onderlinge verbindingen daartussen. Door het wegvallen van bijvoorbeeld aanlandingskrullen van de Noorderbrug ontstaat meer ruimte om water en groen met elkaar te verbinden. Ook dient een verbinding te worden gemaakt tussen Steilrand en Frontenpark.

De verkeersstructuur dient te worden doorontwikkeld op basis van de in 2012 te maken definitieve keuze ten aanzien van de aanlanding van het Noorderbrugtracé voor de variant '4 Noord' of '4 Zuid'. De Bosscherlaan

vormt een aftakking van het Noorderbrugtracé en gaat in de toekomst fungeren als hoofdonthutingsweg voor de PDV-locatie en het resterende industrieterrein Bosscherveld en zal worden aangesloten op de Brusselseweg en op een nader te bepalen wijze de basis vormen van de onthutingsroute richting België.

Op de onderstaande kaart (bron: gemeente Maastricht) is de beoogde eindsituatie van het raamwerk (de groenstructuur en de verkeerstructuur) aangegeven. De gestippelde rode lijn is de globale begrenzing van het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan. De gele gestippelde lijn geeft variant '4 Noord' weer van de aanlanding van de Noorderbrug en geeft de ligging van de toekomstige Bosscherlaan aan alsmede de verbinding richting de Brusselseweg. De pijlen rondom het Noorderbrugtracé refereren naar de mogelijkheid van variant '4 Zuid' en het grijze vlak geeft de marge weer die in dit bestemmingsplan is aangehouden ten behoeve van de definitieve keuze voor een der varianten. De pijlen in de groenstructuur geven de belangrijke verbindende schakels aan (verbinding Lage en Hoge Fronten en verbinding spoorzone, Frontenpark en het groene gebied in de richting van het Bassin):



Strategie

In het besluitvormingsproces wordt gesproken over een stapsgewijze ontwikkeling van het gebied. De eerste fase van de PDV-ontwikkeling wordt gerealiseerd vóór de verlegging van de aanlanding van de Noorderbrug. In de gekozen ontwikkelingsstrategie dienen bereikbaarheid, zichtbaarheid en herkenbaarheid vanaf de eerste fase zo optimaal mogelijk te zijn. Voor wat betreft deze eerste fase van de ontwikkeling van de PDV-locatie worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- aanleg van het zuidelijke gedeelte van de Bosscherlaan als hoofdonthutingsweg van de PDV-locatie;
- verbeteren van de bereikbaarheid vanuit België en Maastricht-Noordwest door aanleg van een noordelijke toegangsweg vanaf de Brusselseweg/Papyrussingel;
- verbeteren van de toegankelijkheid en uitstraling van de 'oprijlanen' Fort Willemweg en Lage Frontweg.
- ontwikkeling van een trekker aan de rand van de locatie;
- hergebruik gebouwen en terreinen door nieuwe (tijdelijke) functies om gebied een aantrekkelijk imago te geven als winkelgebied;
- delen van het Frontenpark zo snel mogelijk toegankelijk maken om het gebruik te intensiveren.

Voorbeelduitwerking Verkeer: Bosscherlaan en 'oprijlanen'

De Bosscherlaan vormt de schakel tussen het Noorderbrugtracé, de PDV-locatie, de Brusselseweg en de verbinding naar België. Voor de aan te leggen Bosscherlaan is de volgende impressie (bron: PALMBOUT Urban Landscapes) gemaakt. Daarbij is uitgegaan van de vestiging van een 'trekker' in de eerste fase van de PDV-ontwikkeling, die qua positionering en bouwmassa duidelijk zichtbaar is langs de weg en die daarmee de ligging van de PDV-locatie accentueert:



Lage Frontweg en Fort Willemweg als 'oprijlaan' tijdens beheerfase voorafgaand aan aanleg hoofdstructuur en 2^{de} fase PDV

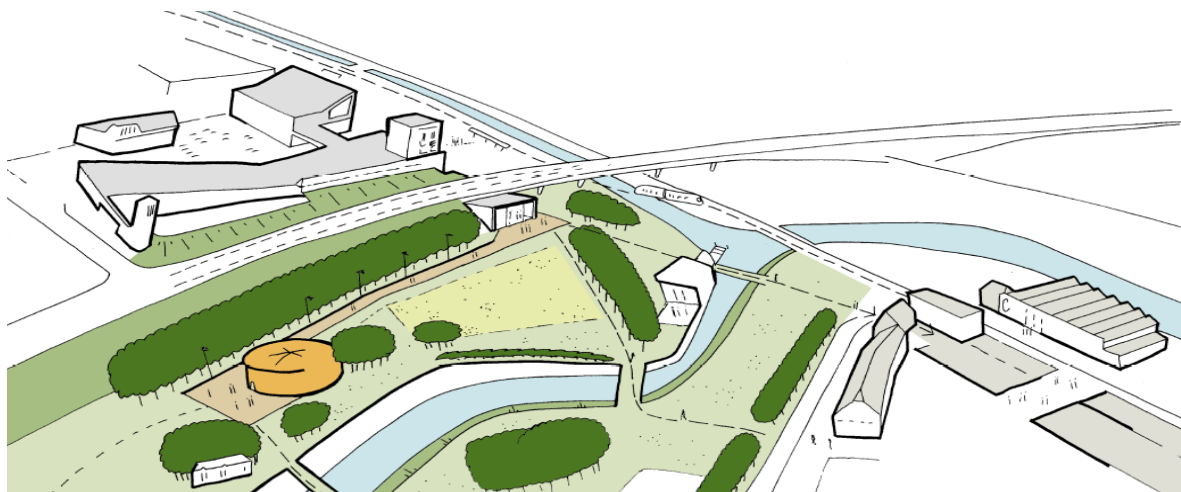
Door de diversiteit en aard van de huidige bedrijfsvestigingen, de matige uitstraling van bedrijfsgebouwen, het stenige karakter van de openbare ruimte en de rommelige indeling van het bedrijventerrein leveren de Fort Willemweg (voor zover gelegen in het plangebied) en de Lage Frontweg in de huidige situatie een onaantrekkelijk straatbeeld op. Naast het verbeteren van de toegankelijkheid dient ten behoeve van de ontwikkeling van een aantrekkelijke PDV-locatie ook de uitstraling van beide wegen sterk te worden verbeterd. Deze verbeterde uitstraling kan als volgt zijn beslag krijgen:

- door tijdelijke herontwikkeling van bestaand vastgoed;
- door het opknappen van het profiel van beide wegen, bijvoorbeeld door het parkeren te verplaatsen van het straatprofiel naar vrijkomende terreinen. Hieronder ontstaat ruimte om bomen langs de weg te plaatsen en het straatbeeld vriendelijker en toegankelijker te maken. Bovendien schermen deze bomen achtergelegen terreinen af;
- nieuwe ontwikkelingsrichting gebied tonen door middel van inventieve en aantrekkelijke bewegwijzering.

Voorbeelduitwerking groen: Frontenpark

In de studie van PALMBOUT wordt tevens aandacht geschonken aan de ontwikkeling van het Frontenpark. Dit park gaat als schakel fungeren tussen de PDV-locatie en de GDV-locatie op het Sphinxterrein. In het Masterplan is onderkend dat de Lage Fronten unieke kwaliteiten bezitten; zowel cultuurhistorisch als qua natuurwaarden. Daarom is oorspronkelijk ingezet op een toekomstige combinatie van stedelijk wonen aan een nieuw stadspark. Met de veranderde programmatische opgave komt minder nadruk op intensieve woningbouw aan het park te liggen. De unieke kans om het Frontenpark te maken blijft; het gebied krijgt alleen een andere functie en betekenis. Voorgesteld wordt de aanwezige natuur- en cultuurwaarden te versterken. Door aantrekkelijke routes en functies in het park te leggen kan een optimale verbinding tussen PDV en kop van de Sphinx worden gerealiseerd. Met respect voor de natuurlijke waarden kan de bestaande historische bebouwing in het park (kazematten) worden gebruikt voor culturele en recreatieve doeleinden zoals een informatiecentrum, een

startpunt voor rondleidingen en/of wandel- en fietsroutes. Voor het nieuw te ontwerpen park en het natuurgebied zijn zichtbaarheid van de aanliggende functies, respect voor de cultuur en natuurwaarden, aantrekkelijke routes en recreatieve functies de ingrediënten. De onderstaande impressie van het Frontenpark (bron: PALMBOUT Urban Landscapes) geeft hiervan een beeld:

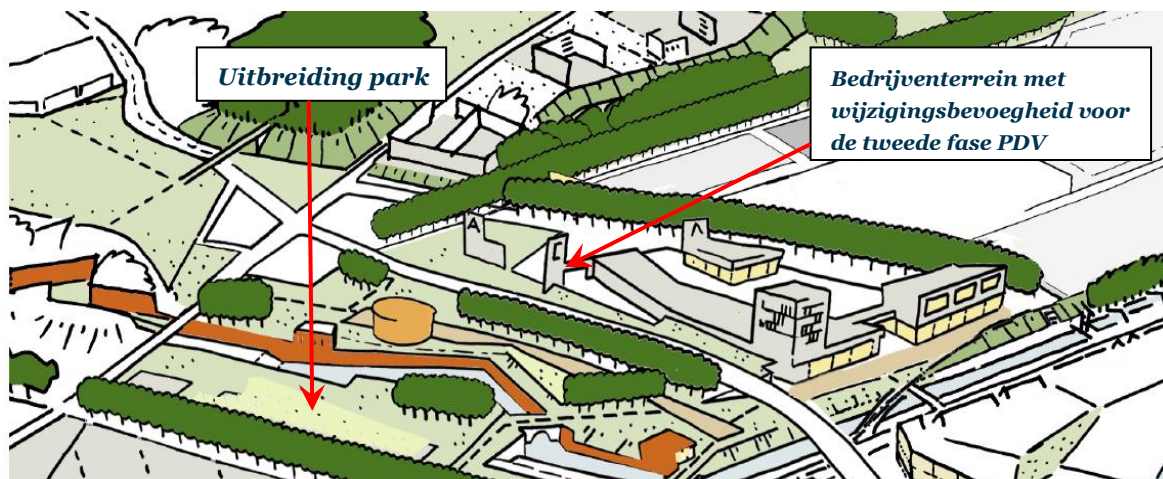


Het eindbeeld

In de studie zijn twee eindbeelden geschetst van de PDV-ontwikkeling indien gekozen wordt voor Variant '4 Noord' respectievelijk '4 Zuid'. Er is inmiddels gekozen voor de zuidelijk variant.

In de eerste fase van de uitvoering van deze variant (2012-2014) wordt eveneens de Bosscherlaan aangelegd met een eerste fase PDV-locatie van 20.000 m². Deze eerste fase verloopt hetzelfde als de eerste fase van Variant '4 Noord', met dien verstande dat de Bosscherlaan zuidelijker aansluit op het Noorderbrugtracé. Het gebied ten zuiden van de Noorderbrug kan direct worden ingericht voor groene functies (uitbreiding/versterking park en natuurwaarden), met bijzondere functies in de resterende monumentale bebouwing. Ten aanzien van het monument de cokesfabriek is overleg gevoerd met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE); de RCE en de gemeente Maastricht zoeken samen naar de meest optimale oplossing voor de exacte tracékeuze op perceelsniveau in relatie tot (gedeeltelijk) behoud dan wel sloop van de cokesfabriek. De brief die als gevolg van dit overleg is opgesteld door de RCE is opgenomen als separate bijlage 13 van deze toelichting.

Een woningbouwlocatie op termijn ligt, door de kleine omvang van het terrein in combinatie met de nabijheid van de drukke weg, in dit model niet meer voor de hand. Het gedeelte ten noorden van het Noorderbrugtracé wordt benut voor bedrijventerrein. Er is tevens een wijzigingsbevoegdheid naar PDV opgenomen, zodat het tweede deel van de PDV-locatie op basis hiervan kan worden gerealiseerd. Het beoogd eindbeeld bij uitvoering van Variant '4 Zuid' is als volgt:



Onderstaand is een impressie opgenomen van een mogelijke uitwerking van de Zuidvariant:



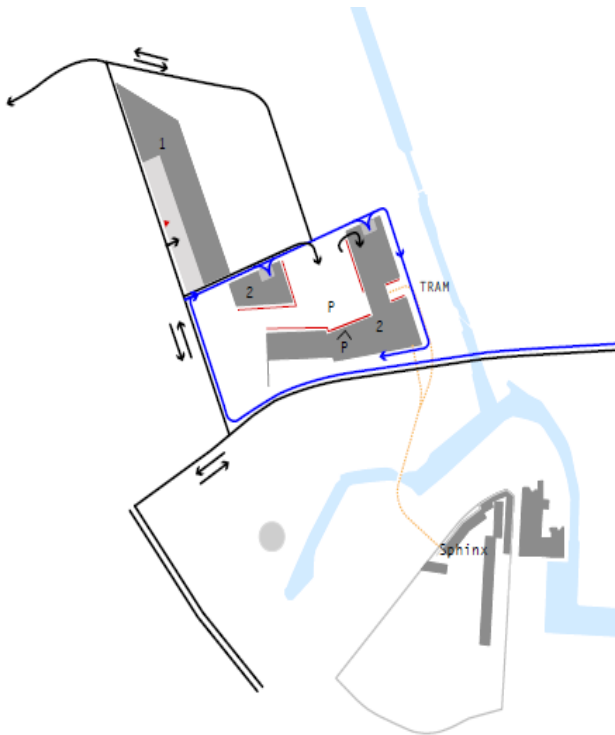
Ontsluiting en parkeren

Eerste fase PDV

In de eerste fase PDV (uitvoering verwacht in de periode 2012-2014) wordt de hoofdonsluiting voor de bezoekers gevormd door de (dan nog niet verlegde aanlanding van de) Noorderbrug, Cabergerweg, Fort Willemweg, de aan te leggen Bosscherlaan-Zuid en de Sandersweg (alle tweerichtingsverkeer) en de Lage Frontweg (éénrichtingsverkeer vanaf de Cabergerweg richting Fort Willemweg). De expeditie verloopt via dezelfde routes.

Parkeren voor deze fase vindt plaats op maaiveld, in een parkeerzone die parallel aan de aan te leggen Bosscherlaan voor het frontgebouw van de PDV-locatie wordt gerealiseerd.





Tweede fase PDV

Voor de tweede fase PDV (uitvoering in de periode 2014-2018) wordt de ontsluiting voor bezoekers gevormd door de nieuwe aanlanding van de Noorderbrug, de Bosscherlaan en de Sandersweg. De bezoekers kunnen via een extra ingang aan de Bosscherlaan, die ten zuiden ligt van de bestaande parkeerzone voor fase 1, het parkeergebied bereiken voor fase 2. De expeditie vindt via dezelfde wegen plaats en zal ook via de (dan) bestaande entree aan de Bosscherlaan plaatsvinden, die ten behoeve van deze tweede fase wordt verlengd (blauwe route op het nevenstaande kaartje). Tegen die tijd zal naar alle waarschijnlijkheid ook de tram Vlaanderen-Maastricht in gebruik zijn genomen. Deze voert onder meer langs de PDV-locatie en kan daar een halte krijgen. Er wordt daarnaast een voetgangersroute aangelegd tussen de PDV-locatie/tramhalte en de GDV-locatie Sphinx (de oranje stippellijn op het nevenstaande kaartje). Parkeren ten behoeve van deze fase vindt deels plaats op maaiveld en deels in een parkeergarage.

Hoofdstuk 5 Milieuplanologische aspecten

5.1 M.e.r.-beoordelingsplicht

In 2006 is het MER Belvédère opgesteld. Dit MER Belvédère gaat in op de milieueffecten die samenhangen met het raamwerk voor het Belvédère gebied. Het gehele project Belvédère behelst de transformatie van het industrieterrein Bosscherveld, het noordwestelijk kwadrant van de binnenstad en de verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad door het binnenstadsverkeer te scheiden van het regionale verkeer. Ten behoeve van de verschillende ontwikkelingen worden meerdere bestemmingsplannen vastgesteld. Het MER Belvédère heeft ten grondslag gelegen aan het Structuurplan Belvédère 2007. Tegelijkertijd met het vaststellen van het Structuurplan Belvédère is ook het bestemmingsplan Boschpoort, herziening 2006, vastgesteld. Dit bestemmingsplan vormde het eerste ruimtelijke plan dat in de ontwikkeling van een mer-plichtige activiteit (woningbouw) voorzag. Ten behoeve van dat bestemmingsplan is destijds een Besluit-MER opgesteld.

Het programma uit het Structuurplan Belvédère 2007 is vanwege de bevolkingskrimp, Stedelijke Programmering en economische situatie inmiddels aanzienlijk verlaagd. Dit geldt met name voor het aantal te realiseren woningen en kantoren. De milieubelasting zal daarom afnemen ten opzichte van de milieueffecten zoals opgenomen in het MER Belvédère en het MER Boschpoort.

Specifiek voor het bestemmingsplan Noorderbrug e.o. geldt dat belangrijke negatieve milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Een en ander geldt te meer omdat voorafgaande aan het opstellen van het bestemmingsplan Noorderbrug e.o. een validatie van de keuze voor model 4 uit het MER Belvédère heeft plaatsgevonden. Voorts zijn de verschillende uitgevoerde milieuonderzoeken geactualiseerd. Het MER Belvédère, het MER Boschpoort, het validatie-onderzoek en de geactualiseerde milieuonderzoeken hebben tegelijkertijd met het ontwerp-bestemmingplan ter inzage gelegen.

Hierna worden de milieueffecten die verband houden met de in het bestemmingsplan Noorderbrug e.o. opgenomen ontwikkelingen nader beschreven.'

5.2 Water

Algemeen

Het plan dient te voldoen aan de principes van duurzaam stedelijk waterbeheer. Algemeen geldt dat regenwater van nieuwe bebouwing en verharding niet wordt aangesloten op de gemeentelijke riolering en in binnen het plangebied moet worden verwerkt. De waterbeheerders hebben een voorkeursvolgorde uitgewerkt. Hergebruik van hemelwater heeft de eerste voorkeur, gevolgd door infiltratie in de bodem en afvoer naar oppervlaktewater. Of lozing op oppervlaktewater mogelijk is, is afhankelijk van de kwaliteit van het regenwater en de kwetsbaarheid van het oppervlaktewater. De levensgemeenschappen in bronbeken en bovenlopen van beken zijn over het algemeen te kwetsbaar om lozing van afgekoppeld regenwater toe te staan en wordt alleen overwogen als er geen alternatieven zijn en er een goede zuiverende voorziening wordt toegepast. Minder beperkingen gelden voor het lozen in grotere, minder kwetsbare wateren. Een laatste optie is lozen op de gemengde riolering. Het water wordt bij voorkeur binnen de plangrens geborgen om afwenteling naar andere gebieden te voorkomen. Hiervoor moet dan ruimte worden gereserveerd binnen het plan, bijvoorbeeld in combinatie met groen. Richtlijn is om 10% ruimte binnen het plangebied te reserveren voor water. De waterbeheerders hebben een grote voorkeur voor bovengrondse voorzieningen voor het inzamelen,

transporteren, bergen en infiltreren van regenwater. Dit maakt controle op foutaansluitingen, maar ook het beheer en onderhoud eenvoudiger. Ook hebben bovengrondse voorzieningen een grasmat met een humeuze toplaag die goede zuiverende eigenschappen heeft (bodempassage). Bovengrondse voorzieningen zijn goed te combineren met groenvoorzieningen en kunnen bijdragen aan de waterbeleving van het plangebied.

Voor de dimensionering van regenwatervoorzieningen wordt een bui van 35 mm in 45 minuten (T=25 jaar) gehanteerd. Een doorkijk naar een bui van 45 mm in 30 minuten (T=100 jaar) biedt zicht op de kans op wateroverlast in extreme situaties. De voorzieningen dienen na 24 uur weer beschikbaar te zijn voor een eventuele volgende bui.

Diffuse verontreinigingen van water worden voorkomen door het nemen van bronmaatregelen zoals het toepassen van duurzame (niet-uitlogende) bouwmaterialen. Qua beheer moet worden gekozen voor chemievrije onkruidbestrijding, minimaal gebruik van strooizout en het ontmoedigen van autowassen op straat en honden uitlaten. Dit laatste is mogelijk door centrale voorzieningen voor autowassen en honden uitlaten aan te bieden in combinatie met een goede handhaving. Geconcentreerde infiltratie van regenwater op locaties met mobiele bodemverontreiniging is af te raden in verband met het risico op verplaatsing van de verontreiniging. Bij immobiele bodemverontreiniging is infiltratie wel te overwegen. Diepte-infiltratie wordt in alle gevallen afgeraden omdat hiermee eventuele verontreinigingen direct in het grondwater worden gebracht.

Maastricht heeft de ambitie om voor het gehele grondgebied een regenwaterafvoerstructuur te definiëren, bestaande uit een hoofdstructuur van beek- en droogdalen met vertakkingen in de wijken. Deze structuur dient om wateroverlast op te heffen of te voorkomen en om het (toekomstig) afkoppelen van regenwater mogelijk te maken. Bij gebiedsontwikkelingen zoals in het voorliggende bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt kan de benodigde ruimte voor het verzamelen, bergen, infiltreren en/of transporteren van regenwater vanaf het begin worden meegenomen in het ontwerp.

Watertoetsprocedure

Grotere plannen (> 2.000 m² toename verhard oppervlak) en plannen die lozen op water of die water(werken) beïnvloeden, moeten tijdig worden voorgelegd aan het Watertoetsloket van Roer en Overmaas. Resultaten van vooroverleg en/of het (pre-)advies van de waterbeheerders via het Watertoetsloket moeten worden bijgevoegd. Het advies van Waterschap Roer en Overmaas is toegevoegd in de Nota van Vooroverleg, die als bijlage 2 van deze toelichting is opgenomen.

Waterparagraaf

Een en ander dient in een waterparagraaf te worden vastgelegd als onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing. Standaard bevat een waterparagraaf de volgende onderdelen, voor zover relevant (alleen de onderdelen opnemen die aan de orde zijn):

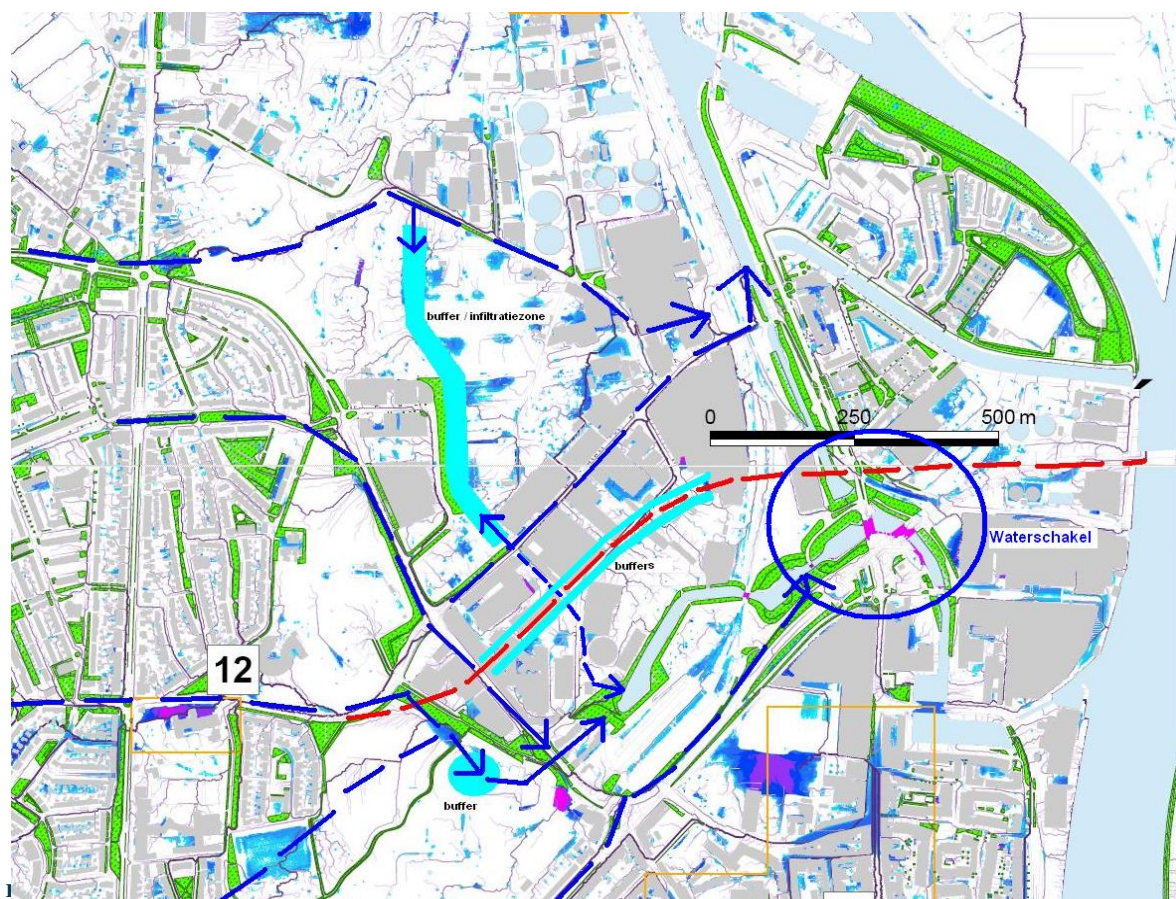
- globale beschrijving van het watersysteem binnen het plangebied, inclusief alle door de waterbeheerder(s) als relevant aangemerkte aspecten en de wijze waarop daarmee binnen het initiatief rekening is gehouden;
- weergave van het gevoerde overlegproces met de waterbeheerder(s);
- integrale weergave van het wateradvies over het (concept) voorontwerpplan;
- weergave van de verwerking van het wateradvies in het voorontwerpplan, met daarin aangegeven:
 - doorgevoerde aanpassingen op het (concept) voorontwerpplan;
 - resterende waterhuishoudkundige knelpunten;
 - verzachtende en compenserende maatregelen.
- beschrijving van de resterende consequenties van het plan voor alle door de waterbeheerder(s) als relevant aangemerkte aspecten;
- in geval van wijzigingen tijdens het planvormingsproces: inzichtelijk maken van de consequenties van de planwijzigingen voor de relevante wateraspecten.

Directe waterbelangen

In de beschrijving van de MER Belvédère en de Watervisie Maastricht Noordwest-Entree uit 1998 is het kanalenknooppunt aangeduid als "Waterschakel" met belangrijke structurerende functies in het gebied voor zowel ecologie als recreatie. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om deze ambitie planologisch mogelijk te maken. In dit deelgebied komt ook de westelijke aanlanding van de Noorderbrug. Door het verplaatsen van de aanlanding worden de wegenstructuur en de waterstructuur uit elkaar getrokken, wat kansen biedt voor

verbetering van de waterstructuur. In dat oogpunt is het van belang dat de nieuwe brug over het Verbindingskanaal cq. de Zuid-Willemsvaart robuust wordt uitgevoerd. Dat wil zeggen dat onder de brug voldoende brede, doorlopende oevers zijn voor fauna-, fiets en wandelverbindingen. Hetzelfde geldt voor een eventuele nieuwe brug over de havenkom voor de tramverbinding naar Hasselt. Voor de oostelijke aanlanding van de Noorderbrug geldt dat hier een verbreding van de Maas wordt overwogen ter vergroting van de afvoercapaciteit. Dit biedt tevens kansen voor een stedenbouwkundige opwaardering en het ontwikkelen van een groene Maasoever met recreatieve voorzieningen. Het betreft een zone van circa 20 meter breed. Dit voornemen wordt in de Structuurvisie 2030 opgenomen. Uitvoering is nog onzeker. In dit deelgebied Bosscherveld-Zuid liggen potentiële wateroverlastlocaties aan de voet van de steilrand. Van het hoger gelegen terras stroomt water zowel ondergronds via de bodem als over het oppervlak af naar dit gebied. Vooral via de huidige oost-west lopende wegen verzamelt zich veel water, blijkt uit modelsimulaties. Vanuit dit oogpunt moet bij de verdere technische uitwerking van de geplande nieuwe weg dwars op de steilrand zorgvuldigheid worden betracht. In dit tracé ligt tevens een belangrijke gemeentelijk rioolleiding.

Op het onderstaande kaartje zijn de belangrijkste stromen ingetekend. Ook regenwater dat binnen het gebied zelf valt, verzamelt zich op de laagste plekken, waar mogelijk overlast ontstaat. Om overlast te voorkomen moet bij de inrichting rekening worden gehouden met deze stroombanen. De voorkeursoplossing is het vasthouden en infiltreren van het regenwater op de plekken waar het valt, zodat het niet tot afstroming komt. Gezien het reliëf is oppervlakkige afstroming echter nooit helemaal te voorkomen. Daarom is in het plan een groenblauwe structuur opgenomen om het water gecontroleerd op te vangen aan de voet van de steilrand. In de Watervisie Maastricht Noordwest-Entree uit 1998 wordt dit gebied beschreven als “het droge systeem”. Infiltratie van het regenwater staat hier centraal. Dit betekent dat in het bestemmingsplan bewust ruimte moet worden gereserveerd voor regenwatervoorzieningen. In deze zone ligt een locatie met mobiele verontreinigingen, waar geen waterberging en –infiltratie wordt geprojecteerd. Een open verbinding naar het oppervlaktewater van de Lage Fronten geeft extra afvoermogelijkheden en kan goed worden gecombineerd met een ecologische en recreatieve verbinding. Het regenwater van de nieuwe en bestaande wegen wordt via groene bermen en taluds afgevoerd naar greppels. Daar infiltreert het water in de bodem. Als noodoverlaat wordt een verbinding naar oppervlaktewater gemaakt. Het regenwater op het gedeelte Noorderbrug dat op palen staat wordt afgevoerd zoals in de huidige situatie, namelijk via straatkolken.



Bij bodem die verontreinigd is met mobiele verontreiniging is geconcentreerde infiltratie van regenwater af te raden. Dit komt voor op twee locaties in het plangebied. De overige bodemverontreiniging wordt als niet uitlozend beschouwd en biedt geen belemmering voor infiltratie. De bodemopbouw en –samenstelling is binnen het plangebied zeer heterogeen en vrijwel overal door ontgraving en ophoging beïnvloed. Bijmenging tot tientallen procenten met puin, keramisch afval, huisvuil is niet ongewoon. Dit betekent dat ook de infiltratiecapaciteit van de bodem zeer lokaal kan wisselen. Voor de openbare regenwaterstructuur zal dit geen beperking vormen, omdat deze robuust is uitgevoerd. Bij de nadere uitwerking van infiltratievoorzieningen op perceelsniveau zal een infiltratieonderzoek nodig zijn om de mogelijkheden nader te onderzoeken.

Binnen de bestemming Detailhandel-PDV is een zeer hoge bebouwingsdichtheid voorzien waarvan ongeveer de helft bebouwing en de andere helft parkeren. In dit gebied is wateroverlast bekend. De gemeente Maastricht zet zich in om deze overlast op te lossen, maar vraagt ook aan de toekomstige perceeleigenaar een bijdrage door circa 10% van de ruimte te reserveren voor regenwaterberging, -afvoer en infiltratie. Dit is de wettelijke zorgplicht voor regenwater. Bij ruimtegebrek kan voor de berging bijvoorbeeld het toepassen van waterberging op platte daken worden overwogen of berging in de fundering (vlijlaag) van de verharding in combinatie met waterdoorlatende verharding. Infiltratie op perceelsniveau is het uitgangspunt. Indien de bodem op het perceel niet geschikt is voor infiltratie, bijvoorbeeld door de gelaagdheid of de aanwezigheid van mobiele verontreinigingen, wordt het regenwater afgevoerd naar het openbare regenwatersysteem. Gezien de hoogteligging is het goed mogelijk om het regenwater van dit deelgebied af te voeren naar de voet van de stijlrand om daar te bergen en te infiltreren. Dit gebeurt bij voorkeur via open greppels of goten. Ook binnen de bestemming Bedrijven komt momenteel wateroverlast voor en wordt de zorgplicht voor het regenwater deels bij de gemeente en deels bij de perceeleigenaren gelegd. Toekomstige bedrijven dienen zelf op het eigen perceel voor 35 mm berging van regenwater te zorgen en de benodigde ruimte (circa 10%) hiervoor in te richten. Bij ruimtegebrek kan berging op platte daken worden overwogen of berging in de fundering van de verharding in combinatie met waterdoorlatende verharding. Infiltratie is het uitgangspunt. Indien de bodem op het perceel niet geschikt is voor infiltratie, bijvoorbeeld door de gelaagdheid of de aanwezigheid van mobiele verontreinigingen, wordt het regenwater afgevoerd naar het openbare regenwatersysteem. Gekoppeld aan de wegenstructuur wordt een greppelsysteem aangelegd voor het regenwater van de openbare ruimte. Dit kan tevens als noodvoorzieningen fungeren voor water van de bedrijfspercelen. Dit greppelsysteem kan 35 mm neerslag bergen en heeft een noodoverlaat op de Zuid-Willemsvaart. De noordelijke greppel langs het Noorderbrugtracé kan hiervan onderdeel uitmaken, mits gedimensioneerd op extra water vanuit de bedrijfspercelen. Zowel bij de PDV als bij de bedrijven moet rekening worden gehouden met calamiteiten. Vooral op laad- en losplaatsen en bij opslag in de open lucht is er kans op lekkages en uitspoeling van verontreinigingen. Op risicolocaties is het advies om het regenwatersysteem gecompartmenteerd uit te voeren. Bij eventuele verontreiniging hoeft dan slechts een gedeelte te worden opgeschoond.

Bouwpeil

In verband met de kans op overstroming bij extreem hoogwater van de Maas is het aan te bevelen om het bouwpeil in het gehele plangebied op 47 m +NAP te leggen. Ondergrondse voorzieningen dienen waterdicht te worden uitgevoerd. Inritten van parkeergarages en dergelijke worden zo aangelegd dat er geen water naar binnen kan stromen.

5.3 Geluid

Uitgangspunt is dat de aanwezige geluidgevoelige bestemmingen reeds binnen het bestemmingsplan passen. Nieuwe bouwplannen dienen aan de Wet geluidhinder getoetst te worden. Nieuwe geluidgevoelige bouwplannen dan wel andere ruimtelijke ontwikkelingen vormen echter geen onderdeel van dit bestemmingsplan.

Industrielawaai (gezoneerde industrieterreinen)

Het plangebied ligt grotendeels binnen het gezoneerde industrieterrein Bosscherveld. Daarnaast heeft ook Sappi een eigen geluidcontour. Beide contouren zijn op de verbeelding opgenomen (gebiedsaanduiding) en in de regels voorzien van een juridische regeling.

Wegverkeerslawaa

Binnen de geluidzone van een weg dient de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen te voldoen aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. De geluidzones zijn gedefinieerd in art. 74 van de Wgh. De zonebreedte wordt bepaald door het aantal rijstroken en of er sprake is van stedelijke of buitenstedelijk gebied. De zones zijn te beschouwen als aandachtsgebieden of onderzoeksgebieden. Wegen die geen zone hebben en waarop de Wgh dus niet van toepassing is, zijn wegen binnen een als woonerf aangeduid gebied en waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km/uur. Afhankelijk van de bestemming dient een minimaal binnenniveau gegarandeerd te worden. Nieuwe situaties (geluidgevoelige bestemmingen of wegen) dienen akoestisch getoetst te worden volgens de Wet geluidhinder. Ook is het Hogere Grenswaardenbeleid van de gemeente Maastricht hierop van toepassing.

Uitgevoerd onderzoek

Door Goudappel Coffeng is het “Akoestisch onderzoek Noorderbrug en omstreken” (rapportnr. MTT071/Kmc/0873, d.d. 25.05.2012) uitgevoerd naar de akoestische consequenties van de ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt in dit bestemmingsplan. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd voor nieuwe wegen en wegen die gereconstrueerd worden. Bij het onderzoek is steeds uitgegaan van een ‘worst case’-situatie. Hierna zijn de belangrijkste conclusies van het onderzoek beschreven.

Nieuwe wegen

Het bestemmingsplan maakt een aantal nieuwe wegen mogelijk. Ten gevolge van deze wegen wordt voor een aantal bestaande woningen de voorkeursgrenswaarde overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt echter niet overschreden. De meeste overschrijdingen treden op ten gevolge van het Noorderbrugtracé ter hoogte van de woonwijk Boschpoort. Door de verhoogde ligging van de weg is hier voor een relatief groot aantal woningen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Ook ten gevolge van de nieuwe weg noordwest en de nieuwe verbindingsweg ter hoogte van Boschpoort zijn overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde berekend.

Reconstructie van wegen

Een deel van het Noorderbrugtracé wordt gereconstrueerd. Als gevolg van de voorgenomen wijzigingen is voor een aantal bestaande woningen sprake van geluidstoenames van 2 à 3 dB. Met name de toename van het aantal verkeersbewegingen zorgt voor de toename van de geluidsbelasting.

Maatregelen

Met behulp van geluidreducerende maatregelen kunnen de geluidsbelastingen worden gereduceerd tot de grenswaarden. Wanneer maatregelen niet reëel inpasbaar zijn of onvoldoende doelmatig kunnen worden geacht, is het aanvragen van hogere grenswaarden een optie.

In beginsel is uitgegaan van de volgende maatregelen:

- toepassen SMAO/6 op alle nieuwe en te reconstrueren wegvakken;
- geluidafscherming van 1,1 meter ten noorden van het Noorderbrugtracé ter hoogte van Boschpoort;
- geluidafscherming tussen de nieuwe verbindingsweg en Boschpoort;
- verhogen van de toekomstige keermuur met circa 1 meter ter hoogte van de Halvemaanstraat.

Bij de verdere verkeerskundige uitwerking zullen aanvullende geluidreducerende maatregelen worden onderzocht.

Gevolgen elders

Langs een aantal wegen buiten het bestemmingsplangebied zijn toenames van de geluidsbelasting te verwachten. Door de gemeente dient een afweging gemaakt te worden of maatregelen getroffen dienen te worden.

De rapportage van dit onderzoek van Goudappel Coffeng is als separate bijlage 8 bij deze toelichting gevoegd.

Dezonering Bosscherveld

Het onderhavige bestemmingsplan beslaat het zuidelijk deel van het industrieterrein Bosscherveld. Bosscherveld is een (in 1986) gezoneerd industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder. Alleen op het

noordelijk deel van het industrieterrein is op dit moment nog één zoneplichtig bedrijf aanwezig. Het gaat om een bedrijf gespecialiseerd in transport van bouwstoffen en in de logistiek en verwerking van afvalstromen (puin, houtafval en ander bouw- en sloopafval). Op het zuidelijk deel van het industrieterrein, dat nu in dit bestemmingsplan wordt meegenomen, worden de zogenaamde ‘grote lawaaimakers’ niet meer toegestaan. Op het noordelijk deel zal echter de mogelijkheid voor vestiging van dergelijke bedrijven behouden blijven, aangezien hier de bestemming ongewijzigd blijft. Aangezien het industrieterrein in hoofdzaak nog steeds wel is bestemd voor de vestiging van zoneplichtige bedrijven, is er op dit moment nog geen sprake van aanpassing van de zone en is dezonering niet aan de orde. Bij het opstellen van het nieuwe bestemmingsplan voor het noordelijke deel van het industrieterrein zal overwogen worden in hoeverre aanpassing van de huidige zone mogelijk en wenselijk is.

5.4 Bodem

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is door Artifex Terra het ‘Vooronderzoek aanlanding Noorderbug Maastricht’ (rapportnr. 2011.008.R1, d.d. 15.02.2012) uitgevoerd. Het rapport is als separate bijlage 9 bij deze toelichting gevoegd. Het is een vooronderzoek naar de milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van aan te leggen wegen en realisatie van groenbestemmingen. Gezien de aard van het plan (globaal en deels nader uit te werken) en de fase van de planvorming is het van belang inzicht te hebben in hoeverre de milieuhygiënische bodemkwaliteit hierin een obstakel vormt. Het doel van het onderhavige vooronderzoek is om, met een beperkte, maar reële inspanning, inzicht te verkrijgen in de bodemverontreiniging in het plangebied om zo een inschatting te kunnen maken welke sanerende maatregelen nodig zijn om de nieuwe bestemming te realiseren. Hiervoor zijn ruim 200 relevante bodemonderzoeken bestudeerd. Op basis van de bevindingen van deze onderzoeken blijkt inderdaad, dat er op diverse plaatsen de zogenaamde interventiewaarde wordt overschreden, het betreft overwegend diffuse bodemverontreiniging. Uit onderzoek naar het uitlooggedrag van deze diffuse bodemverontreiniging is gebleken dat deze diffuse verontreiniging relatief hecht aan de bodem gebonden is en dus niet uitspoelt naar het grondwater. Daarnaast heeft onderzoek plaatsgevonden naar de aanwezigheid van zogenaamde spoedlocaties. Dit onderzoek is uitgevoerd volgens het landelijke protocol en is gericht op het opsporen van locaties waar sprake is van onaanvaardbare humane, verspreidings- en of ecologische risico’s.

Op basis van inventarisatie van onderzoeksgegevens, huidig en toekomstig terreingebruik, liggen binnen het plangebied geen locaties die een potentieel humaan risico vormen. Aansluitend heeft in dit kader uitgebreid onderzoek plaatsgevonden naar locaties waar mogelijk sprake is van onaanvaardbare verspreiding van verontreiniging via het grondwater. Uit dit onderzoek komt naar voren dat er grenzend aan het plan gebied twee potentieel verdachte locaties zijn, waar verspreiding naar en via het grondwater vooralsnog niet kan worden uitgesloten. Deze locaties zijn evenwel niet gelegen binnen het onderhavige plangebied en vooralsnog zijn onvoldoende gegevens bekend, waaruit kan worden afgeleid of er daadwerkelijk verspreiding naar het plangebied plaatsvindt. Verder onderzoek naar de aanpak, als ook financiering vindt, indien nodig, vanuit een ander kader plaats.

Ten aanzien van ecologische risico’s is in 2009 een zogenaamd Triade onderzoek uitgevoerd, op basis van de gegevens van dit onderzoek blijkt dat er behoudens een klein deelgebied geen sprake is van ecologische risico’s.

Gelet op de bevindingen van het onderzoek naar de spoedlocaties, het uitloogonderzoek, het Triade onderzoek en bevindingen van het vooronderzoek naar de milieuhygiënische bodemkwaliteit, zoals uitgevoerd door Artifex Terra, mag worden vastgesteld dat gelet op het huidige en toekomstige gebruik geen sprake is van onaanvaardbare humane, verspreiding als ook ecologische risico’s. De gegevens van bovengenoemde onderzoeken bieden voldoende informatie om een reëel beeld van de bodemkwaliteit te schetsen.

Er is inzicht verkregen in de bodemverontreiniging in het plangebied om zo een inschatting te kunnen maken welke inspanningen (sanerende maatregelen) er nodig zijn om de nieuwe bestemming te realiseren en er is een eerste inschatting van de kosten gemaakt van de uit te voeren sanerende maatregelen. Tevens wordt aangegeven waar en op welke wijze actualiserend en nader bodemonderzoek bij de vervolgfases in de planontwikkeling noodzakelijk is.

Uit het vooronderzoek is gebleken, dat het plangebied zich in de afgelopen eeuwen heeft ontwikkeld van een laaggelegen, hoofdzakelijk landbouwgebied tot het industriegebied wat het nu is. Het plangebied is deels eerst ontgraven en daarna grootschalig opgehoogd om het terrein geschikt te maken voor ontwikkeling maar ook om ontstane grootschalige ontgrondingen aan te vullen. Voor ophoging is onder meer sloopafval van voormalige vestingwerken, huishoudelijk afval uit Maastricht en bedrijfsafval uit de keramische industrie en wegenbouw gebruikt. Het plangebied is gelegen in het terrassengebied van de Maas en loopt in hoogte van west naar oost af naar de Maas. De grondwaterstanden ten opzichte van het maaiveld nemen van 20 m –mv in het oosten toe tot 2 m –mv nabij de Maas;

Het ophogen van grote delen van het gebied, het historische industriële gebruik en afzettingen met verontreinigd rivierslib uit de Maas hebben geleid tot een diffuse bodemverontreiniging met zware metalen, PAK en zwaardere fracties van minerale olie in het plangebied. Daarnaast zijn door de historische maar ook door het meer actuelere bedrijfsmatige gebruik bodemverontreinigingen met puntbronnen met minerale olie, vluchtige aromaten, cyanides en PCB's ontstaan. Milieuhygiënische risico's leveren de verontreinigingen in de huidige situatie, als de inrichting niet wordt gewijzigd, echter niet op.

Bij wijziging van de bestemming zoals de plannen nu voorzien, is sanering van de aanwezige bodemverontreinigingen noodzakelijk. De saneringswijze zou kunnen bestaan uit het aanbrengen van een geschikte leeflaag op het bestaande maaiveld om contact met de bodemverontreiniging in de toekomst te voorkomen. Meer specifiek zou, ter plaatse van het te realiseren groen, een leeflaag kunnen worden aangebracht van aan te voeren teelaarde met een dikte van 0,5 m en ter plaatse van de te realiseren infrastructuur (wegen) het aanbrengen van een weglichaam van zand, granulaten en verhardingsmateriaal. In aanvulling hierop geldt nog voor gebieden met puntverontreinigingen, het toepassen tussen de aan te brengen teelaarde en de aanwezige bodemverontreiniging van een signalering.

Om te komen tot uitvoering van de bodemsaneringswerkzaamheden is nog wel verder bodemonderzoek (actualiserend, aanvullend en nader) en het opstellen van saneringsplannen noodzakelijk. Het uitvoeren van dit bodemonderzoek zal pas nodig zijn gedurende het proces, als de planvorming de verdere stadia doorloopt. De totale bodemsaneringskosten (incl. uit te voeren bodemonderzoek en opstellen saneringsplannen) die als gevolg van de bestemmingswijziging noodzakelijk zijn, zijn op basis van de nu voorgestelde oplossing geraamd op circa € 2 miljoen. Bij de verdere uitwerking van de plannen dient rekening te worden gehouden met:

- de civiele en fysische bodemkwaliteit;
- het gegeven dat ter plaatse van de steilrand (deels bestaand uit stortmateriaal) is mogelijk extra grondverzet noodzakelijk om afschuiving en erosie van taluds door regenwater tegen te gaan. Bij ontwerp van dit extra grondverzet speelt de aanwezige bodemverontreiniging dan ook weer een rol;
- de locatie van eventuele infiltratievoorzieningen voor hemelwater wordt bepaald mede aan de hand van de aanwezige bodemverontreinigingen (zo kan het realiseren van voorzieningen op plaatsen met puntverontreinigingen leiden tot extra saneringskosten);
- het realiseren van de voorgestelde leeflaag plaatselijk ook nog andere obstakels kan opleveren. Zo is de situatie naar aanleiding van archeologische waarden van de vestingwerken wel in het onderhavige onderzoek meegenomen, maar het effect op beschermde dier- en plantensoorten (o.b.v. de Flora- en faunawet) niet. Bekend is de aanwezigheid van de hazelworm nabij de steilrand en daarvoor zal mogelijk de leeflaag anders (bijvoorbeeld gefaseerd) moeten worden aangebracht. Bij uitwerking van de plannen wordt gezocht naar een integrale aanpak, waarbij de belangen van bodem, water, cultureel erfgoed en natuur en landschap zo goed mogelijk met elkaar verenigd worden. Binnen de geraamde saneringskosten is een dergelijke oplossing mogelijk.

5.5 Geurhinder

Het nationale geurbeleid is in fases ontwikkeld. Al deze fases hebben sporen achtergelaten in beleidsstukken en vergunningen. Als graadmeter voor geurhinder wordt de brief van VROM van 30 juni 1995 aan de provincies en gemeenten gehanteerd. Hierin zijn de volgende uitgangspunten vastgelegd:

- als er geen hinder is, zijn maatregelen niet nodig;

- nieuwe hinder moet worden voorkomen;
- als er wel hinder is, worden maatregelen getroffen op basis van het BBT-principe;

Een zeer belangrijk aspect van deze brief is de decentralisatie van het geurbeleid. Aan gemeenten en provincies is de bevoegdheid toegekend om zelf (gemotiveerd) een geurbeleid vast te stellen en hiernaar te handelen. De wijze waarop dit beleid moet worden vormgegeven is niet aangegeven. Ook dit is gedecentraliseerd.

De thematische beleidsprincipes van de gemeente Maastricht zijn als volgt:

- het voorkomen van nieuwe geuremissie waardoor nieuwe hinder ontstaat.
- het voorkomen van de vestiging van meer mensen in een geurbelast gebied.

Binnen het plangebied is een geurcirkel aanwezig van de rioolwaterzuivering (RWZI Bosscherveld), het rioolgemaal en het bedrijf Rubber Resources. Deze zones zijn op de verbeelding aangegeven middels een gebiedsaanduiding 'milieuzone-geurzone'. Aangezien binnen het voorliggende bestemmingsplan geen geurgevoelige objecten worden geprojecteerd is geen sprake van toename van de aanwezige geurhinder en daarmee het aantal geurgehinderden te verwachten als gevolg van het plan.

5.6 Externe veiligheid

In het kader van het voorliggende bestemmingsplan is door bureau Oranjewoud het onderzoek "Externe veiligheid Maastricht Noord" (rapportnummer 243621, revisie 08, d.d 30.05.2012) uitgevoerd. Dit rapport bevat een analyse van alle aspecten aangaande externe veiligheid in dit plangebied. Bij externe veiligheid gaat het om de volgende aspecten: transport gevaarlijke stoffen, buisleidingen en risicovolle bedrijven. Deze komen achtereenvolgend aan de orde. Per onderwerp wordt eerst het kader aangegeven, vervolgens worden de conclusies van het uitgevoerde onderzoek aangegeven. Vervolgens wordt ingegaan op de verantwoording van het groepsrisico. Het onderzoek van Oranjewoud is als separate bijlage 6 opgenomen bij deze toelichting. Voor rapportering van uitgevoerde berekeningen en QRA's wordt naar dit onderzoek verwezen.

Transport gevaarlijke stoffen

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is een circulaire voor de risiconormering voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gepubliceerd ("Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen") op 4 augustus 2004, laatste wijziging 1 januari 2010. Deze vervangt de vastgestelde risiconormering ("Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS)", Ministerie V&W, Tweede Kamer, 24611, nr. 2, 15 februari 1996). Voor de risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor of waterweg wordt in navolging van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen gewerkt aan een besluit vaststelling milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid van vervoer van gevaarlijke stoffen.

De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau voor vervoer met gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren op een kaart worden weergegeven. Voor nieuwe situaties is voor kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) de grenswaarde voor het PR gesteld op een niveau van 10^{-6} /jr. Voor beperkt kwetsbare objecten (bijvoorbeeld bedrijven) is dit een richtwaarde. Het groepsrisico (GR) geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde transportroute. Het aantal personen dat in de omgeving van de route verblijft, bepaalt daardoor mede de hoogte van het GR. Het GR wordt weergegeven in een fN-curve. Voor het groepsrisico wordt uitgegaan van een oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico is per km-route of tracé bepaald op $10^{-2}/N^2$, dat wil zeggen een frequentie van 10^{-4} /jr voor 10 of meer slachtoffers, 10^{-6} /jr voor 100 of meer slachtoffers etc. en geldt vanaf het punt met 10 slachtoffers. In alle gevallen moet een verslechtering van het GR worden gemotiveerd door het bevoegd gezag. Als maatstaf voor het invloedsgebied GR kan de 10^{-8} -contour worden genomen.

Met betrekking tot veiligheidsaspecten van transport over de weg, het water en het spoor wordt momenteel beleid geformuleerd in het kader van het Basisnet Weg, Basisnet Water en Basisnet Spoor. Het Basisnet zal eind 2012 in werking treden. Hiertoe wordt het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid opgesteld (BTEV). Tot 2012 moeten bouwplannen getoetst worden conform de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen.

Plangebied (resultaten onderzoek)

Wegen

In het plangebied ligt een doorgaande gemeentelijke weg waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Dit is de Noorderbrug-Fontensingel/Cabergeweg. Het nieuwe bestemmingsplan maakt herstructurering van de weg mogelijk. De exacte ligging van de nieuwe wegenstructuur staat ter hoogte van bestemming "GD-U" (Gemengd-Uit te werken) nog niet vast. Voor de groepsrisicoberekening is de weg daarom in het midden van het bestemmingsvlak geprojecteerd. Als de weg uiteindelijk elders binnen het vlak komt de ligging heeft dit geen invloed op het berekende groepsrisico omdat aan weerszijde van de weg een worstcase personendichtheid van 200 personen per hectare is gemodelleerd. Dit blijft ook zo wanneer de weg iets anders komt te liggen.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de wegen in het plangebied zal uitsluitend bestaan uit vervoer vanaf de A2 naar risicovolle inrichtingen in de omgeving (zowel Maastricht als België) en vice versa. Aangezien voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over Rijkswegen risicoplafonds zijn vastgesteld (in tegenstelling tot provinciale- en gemeentelijke wegen), stelt dit risicoplafond dus ook indirect een beperking aan het vervoer van gevaarlijke stoffen over de wegen in het plangebied. Voor de wegen in het plangebied is daarom het risicoplafond van de A2 gehanteerd: 1000 vervoerseenheden GF3 (brandbaar gas/LPG) per jaar. Het is niet realistisch dat dit vervoersplafond ooit bereikt zal worden in Maastricht Noord omdat verreweg het grootste gedeelte van het transport over de A2 doorgaand verkeer is. Om een indicatie te geven van het risico van de weg bij een minder extreme worstcase benadering is ook het groepsrisico bij het vervoer van 500 wagens GF3 (50% van het vervoersplafond van de A2) berekend. Opgemerkt wordt dat ook van deze aanname niet te verwachten is dat dit realiteit wordt.

Plaatsgebonden risico

Uit de uitgevoerde QRA blijkt dat de wegen geen een $PR 10^{-6}$ -contour hebben. Plaatsgebonden risico vormt dus geen knelpunt.

Groepsrisico

Het groepsrisico van de wegen is in zowel de huidige als de toekomstige situatie berekend. Bij de groepsrisicoberekening is in de huidige situatie uitgegaan van het huidige profiel van het bedrijventerrein (de vigerende bestemmingsplannen zijn te gedateerd om hier een eenduidige personeninventarisatie op te baseren). In de huidige situatie ligt het groepsrisico bij het vervoer van 1000 eenheden GF3 ruim onder de oriëntatiewaarde (ca. 0,13 bij 46 dodelijke slachtoffers).

Omdat de ontwikkeling een globaal bestemmingsplan betreft, is de uiteindelijke invulling van het plangebied slechts in grote lijnen bekend. Daarom is, zoals in het voorgaande reeds aangegeven, voor de toekomstige situatie uitgegaan van een worstcase bevolkingsdichtheid van 200 personen per hectare. In de toekomstig (worstcase) situatie ligt het groepsrisico bij vervoer van 1000 eenheden GF3 onder de oriëntatiewaarde (ca. 0,9 bij 179 slachtoffers).

Omdat sprake is van toename van het groepsrisico is verantwoording ten aanzien van de wegenstructuur verplicht (zie verderop in deze paragraaf).

Spoorwegen

In en rond het planlocatie liggen twee spoorlijnen: een havenspoorlijn en de spoorlijn Maastricht - Geleen.

Plaatsgebonden risico

Uit de Marktverwachting 2020 van ProRail blijkt dat over de havenspoorlijn geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Tevens voorziet het ontwerp Basisnet Spoor geen risicoplafond voor deze

spoorlijn. Sporadisch vervoer is niet uitgesloten, maar de spoorlijn is geen relevante risicobron. Ook de spoorlijn Maastricht-Geleen heeft geen 10^{-6} contour.

Groepsrisico

De spoorlijn Maastricht - Geleen ligt op ongeveer 450 meter afstand van het plangebied. Het invloedsgebied van de spoorlijn is ruim een kilometer. Het plangebied ligt echter buiten het invloedsgebied van brandbaar gas (ruim 300 meter). Reeds bekend is dat het groepsrisico in de huidige situatie de oriëntatiewaarde niet overschrijdt. Omdat brandbaar gas maatgevend is voor de hoogte van het groepsrisico zullen de geprojecteerde ontwikkelingen geen invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico. De uitgangssituatie zal niet verschillen met de toekomstige situatie. Omdat geen sprake is van toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde is groepsrisicoverantwoording niet verplicht.

Waterwegen

Direct langs het plangebied bevinden zich verschillende waterwegen, waaronder de Maas. Uit de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen blijkt dat de Maas is gecategoriseerd als zwarte route (belangrijke binnenvaartroute) en dient daarom beschouwd te worden. De overige waterwegen zijn in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen niet genoemd. Dit betekent dat deze waterwegen geen relevante risicobronnen zijn.

Plaatsgebonden risico

Uit de Circulaire blijkt dat de Maas geen PR 10^{-6} -contour heeft die buiten de oever ligt. Plaatsgebonden risico van de Maas vormt dus geen knelpunt.

Groepsrisico

Het invloedsgebied van de Maas is 1000 meter (invloedsgebied GT3). De Maas is daarmee een relevante risicobron voor het plangebied. Groepsrisicoberekening is alleen relevant wanneer de bevolkingsdichtheid in de directe omgeving hoger is dan 1500 pers./ha. dubbelzijdig of 2250 pers./ha. enkelzijdig. Gezien de directe omgeving van de Maas ter hoogte van het plangebied (voornamelijk bedrijventerrein) worden deze personendichtheden niet gehaald. Een gemiddelde drukke stadswijk heeft een personendichtheid van ongeveer 120 personen per hectare en een gemiddeld bedrijventerrein 40 personen per hectare. Voor de Maas is daarom geen QRA opgesteld. Het groepsrisico van de Maas wordt dus geheel kwalitatief beschouwd en verantwoord.

Buisleidingen

Het (voormalige) Ministerie van VROM heeft veiligheidsafstanden vastgelegd die aangehouden moeten worden tussen een buisleiding en bijvoorbeeld woningen, scholen en ziekenhuizen. Deze afstanden staan in twee circulaire van VROM: "Zonering langs hogedrukaardgastransportleidingen" van 26 november 1984 (Kenmerk DGMH/B nr. 0104004) en "Bekendmaking van beleid ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3 categorie" van 24 april 1991 (Kenmerk DGM/SR/1221254).

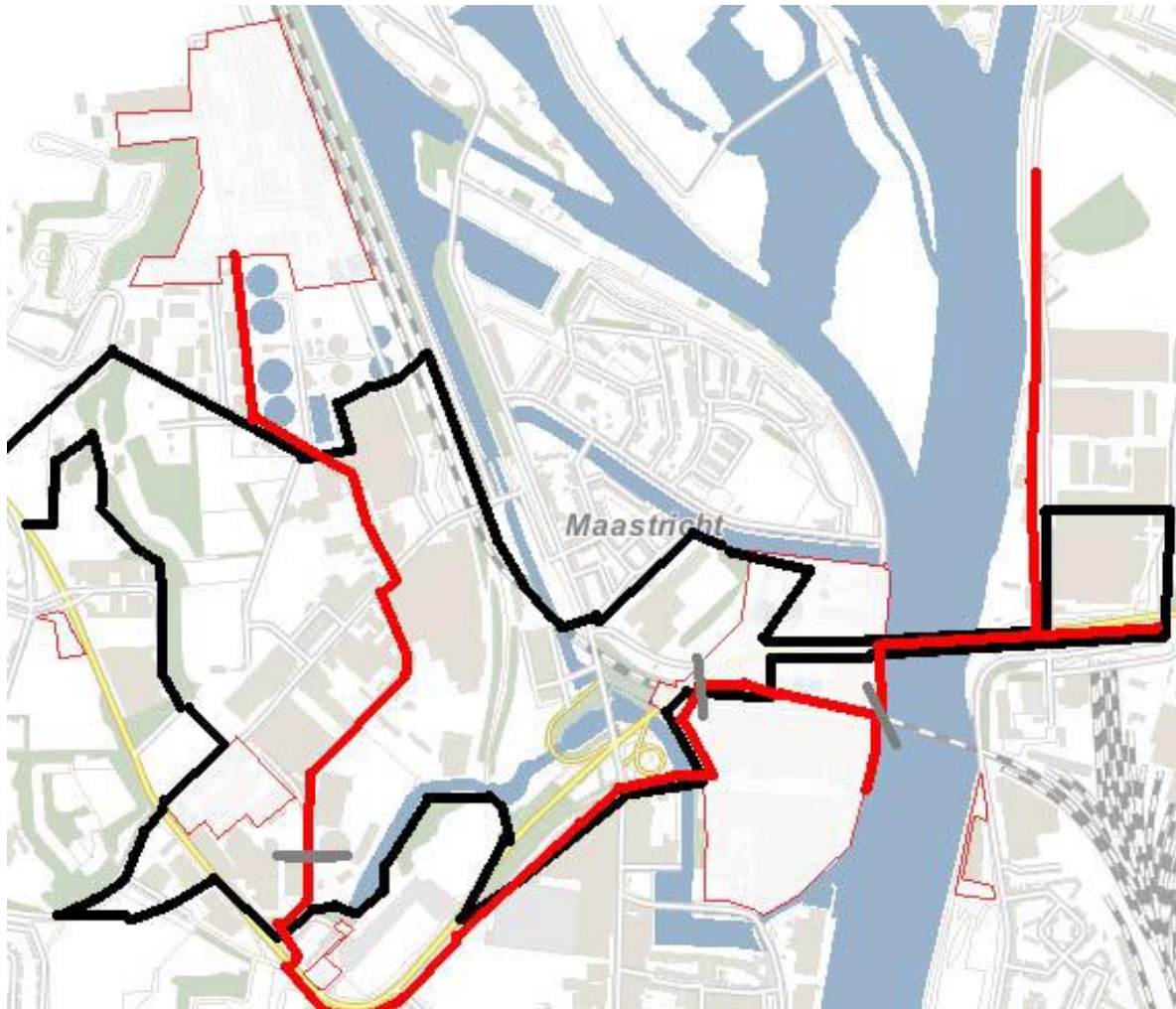
Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Gelijk met het Bevb is de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) in werking getreden. Deze regeling is een nadere invulling van het Bevb waarin aanwijzingen, methodieken, maatregelen en randvoorwaarden worden vastgelegd. Vooralsnog geldt de Revb dan alleen voor hogedruk aardgasleidingen en voor leidingen met K1-, K2- en K3-vloeistoffen. Overige leidingen zoals etheenleidingen, propeenleidingen e.d. worden in een later stadium toegevoegd. De VROM-Inspectie adviseert naast de toetsing aan de circulaire een toetsing aan regels volgens de aanstaande Bevb. In de brief van VROM over transportleidingen met brandbare vloeistoffen (augustus 2008) wordt geadviseerd om voor standaard buisleidingen met aardolieproducten de afstanden aan te houden uit het RIVM rapport Risicoafstanden voor buisleidingen met brandbare vloeistoffen K1K2K3 (augustus 2008). Voor afwijkende gevallen en andere brandbare chemische vloeistoffen kan worden gerekend met Safeti Professional, volgens de methodiek uit het RIVM rapport.

Plangebied

In het plangebied liggen de volgend hogedrukaardgastransportleidingen van de Gasunie. In onderstaande tabel zijn de gegevens van deze leidingen opgenomen:

Nr.	Leiding-druk (bar)	Diameter (mm)	Invloedsgebied (m)	100% letaalgrens (m)
1a	Z-500 - 15 - 40	219	95	50
1b	Z-500 - 15 - 40	457	200	100
1c	Z-500 - 15 - 40	168	70	50
2	Z-530 - 01 - 40	267	120	60
3	Z-500 - 16 t/m 19 - 40	323	140	70

Op de onderstaande overzichtstekening zijn de gasleidingen weergegeven:



De hogedrukaardgastransportleidingen hebben een belemmeringenstrook van 5 meter aan weerszijden van de leiding. Deze strook is conform het Bevb opgenomen in het bestemmingsplan via de dubbelbestemming 'Leiding-Gas'.

Plaatsgebonden risico

Binnen de 10^{-6} contour zijn conform het Bevb geen kwetsbare objecten toegestaan. Voor beperkt kwetsbare objecten is dit een richtlijn. In de huidige situatie bevinden zich geen kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} -contouren van de aanwezige gasleidingen. Er is geen sprake van een saneringssituatie. Daar waar de PR 10^{-6} -contouren binnen het plangebied vallen wordt aanbevolen kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten uit te sluiten in de regels. Dit is in dit plan ook gebeurd in de vorm van een gebiedsaanduiding 'veiligheidszone

bevb' met aanvullende regels die de vestiging van (beperkt) kwetsbare objecten uitsluiten. Voor het gedeelte van het plangebied dat binnen de PR 10^{-6} contour van leiding 1b valt is dat gebeurd door de huidige situatie conserverend te bestemmen. In de huidige situatie bevinden zich namelijk twee opslagtanks van Sappi. De PR 10^{-7} en PR 10^{-8} contour hebben geen formele status, ze geven alleen een indicatie van het risico.

Groepsrisico

Bij de groepsrisicoberekening is in de huidige situatie uitgegaan van de feitelijke invulling van het plangebied. Door de "verouderde" wijze van bestemmen in de vigerende bestemmingsplannen is bevolkingsinventarisatie zoals het Bevi voorschrijft onmogelijk. In de huidige situatie ligt het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde (ca. 0,02 bij 20 slachtoffers). Omdat de ontwikkeling een globaal bestemmingsplan betreft, is de uiteindelijke invulling van het plangebied slechts in grote lijnen bekend. Daarom is voor de toekomstige situatie uitgegaan van een worstcase bevolkingsdichtheid van 200 personen per hectare. Uit de berekening blijkt dat het groepsrisico van de leidingen ook in de toekomstige situatie onder de oriëntatiewaarde ligt (ca. 0,1 bij 30 slachtoffers). Groepsrisicoverantwoording is verplicht omdat binnen het invloedsgebied een ruimtelijk besluit genomen wordt.

Risicovolle bedrijven

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) zijn grenswaarden gesteld voor (geprojecteerde) kwetsbare objecten en richtwaarden voor (geprojecteerde) beperkt kwetsbare objecten ten aanzien van de plaatsgebonden risicocontouren.

Voor kwetsbare objecten gelden de volgende grenswaarden:

→ *Nieuwe situaties: PR = 10^{-6}*

Deze norm geldt direct bij de vaststelling van de desbetreffende beschikking op grond van de Wm, Wro of Woningwet. Bij tussentijdse wijzigingen dient het PR tussen de 10^{-5} en 10^{-6} te liggen en mag dit als gevolg van de wijziging niet verslechteren.

→ *Bestaande situaties: PR = 10^{-6}*

Voor beperkt kwetsbare objecten gelden de volgende richtwaarden (het bevoegd gezag kan hier gemotiveerd van afwijken):

→ *Nieuwe situaties: PR = 10^{-6}*

Direct bij de vaststelling van de desbetreffende beschikking op grond van de Wm, Wro of Woningwet.

→ *Bestaande situaties: geen normen en geen saneringstermijnen.*

Voor het GR wordt als oriëntatiewaarde een toetsingsgrafiek voor de overschrijdingsfrequentie voor dodelijke slachtoffers gehanteerd die loopt van 10^{-5} /jaar bij 10 dodelijke slachtoffers, 10^{-7} /jaar bij 100 dodelijke slachtoffers naar 10^{-9} /jaar bij 1000 dodelijke slachtoffers.

Plangebied (resultaten onderzoek)

In en rond het plangebied liggen zeven risicovolle inrichtingen. Deze komen hierna aan de orde.

BASF Nederland

Op ongeveer 180 meter van het plangebied ligt BASF, een bedrijf dat gespecialiseerd is in de vervaardiging van kleur- en verfstoffen. Het bedrijf heeft een vergunning voor de opslag voor gevaarlijke stoffen, waardoor het onder het Bevi valt. Het bedrijf heeft geen relevante risicocontouren buiten de inrichtingsgrens. Gezien de grote afstand tot het plangebied wordt het bedrijf daarom niet verder meer beschouwd.

Radium Foam

Radium Foam is een bedrijf dat gespecialiseerd is in de vervaardiging van kunststofproducten. Het bedrijf heeft geen PR 10^{-6} -contour die buiten de inrichting ligt. Ook valt het bedrijf niet onder het Bevi, waardoor groepsrisicoverantwoording niet aan de orde is. Het bedrijf is dus geen relevante risicobron en zal niet nader beschouwd worden.

LPG tankstation Gulf

Op ongeveer 110 meter van het plangebied bevindt zich LPG tankstation Gulf. Het bedrijf heeft een gelimiteerde doorzet LPG van 499 m³ per jaar.

- Plaatsgebonden risico LPG-tankstation Gulf
Het bedrijf heeft een maximale PR 10⁻⁶ contour van 45 meter, gemeten vanaf het vulpunt. Deze contour reikt niet tot het gedeelte van het plangebied waar bebouwing is toegestaan (de contour valt alleen gedeeltelijk over de bestemming groen). Plaatsgebonden risico vormt dus geen belemmering. Deze contour is, voor zover deze tot in het plangebied reikt, voorzien van een gebiedsaanduiding 'veiligheidszone-lpg'. Hierbinnen is oprichting van (beperkt)kwetsbare objecten niet toegestaan.
- Groepsrisico LPG-tankstation Gulf
Het invloedsgebied van het LPG-tankstation is 150 meter, gemeten vanaf het vulpunt en de ondergrondse tank. Het plangebied valt hierbinnen. Het huidige en toekomstige groepsrisico is indicatief berekend met de LPG-tool. Hieruit blijkt dat het groepsrisico in de huidige situatie ca. 0,003 bij 15 dodelijke slachtoffers is en in de toekomstige situatie ongeveer (ca. 0,005 bij 20 dodelijke slachtoffers). Omdat binnen het invloedsgebied een ruimtelijk besluit genomen wordt is verantwoording van het groepsrisico verplicht.

Sappi

Sappi is een bedrijf dat papier verwerkt. Het bedrijf heeft een PGS 15 opslag voor gevaarlijke stoffen (100 m², beschermingsniveau 1). Het bedrijf heeft een generieke PR 10⁻⁶-contour van 20 meter; deze reikt echter niet tot het plangebied. Conform bijlage 2 van het Revi heeft het bedrijf geen invloedsgebied en dus geen relevant groepsrisico. Het bedrijf wordt daarom niet nader beschouwd.

LPG tankstation Total

LPG tankstation Total heeft een gelimiteerde doorzet van 499 m³ LPG per jaar. Het bedrijf heeft een invloedsgebied van 150 meter gemeten vanaf het vulpunt en de ondergrondse tank. Deze reikt niet tot het plangebied. Het LPG tankstation is dus geen relevante risicobron.

LPG tankstation Caberg

LPG tankstation Caberg heeft een gelimiteerde doorzet van 499 m³ LPG per jaar. Het bedrijf heeft een invloedsgebied van 150 meter, gemeten vanaf het vulpunt en de ondergrondse tank. Deze reikt niet tot het plangebied. Het LPG tankstation is dus geen relevante risicobron.

Gasverdeelstation Gasunie

In het plangebied ligt een gasverdeelstation van de Gasunie (op het terrein van Enexis) met een doorzet van meer dan 40.000 kubieke meter per uur. Vanaf dit gasverdeelstation geldt conform het Activiteitenbesluit een zone van 25 meter waarbinnen geen kwetsbare objecten zijn toegestaan. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt een zone van 4 meter. Omdat het gasverdeelstation niet onder het Bevi valt is groepsrisicoverantwoording niet aan de orde. De zone van 25 meter is middels de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone-externe veiligheid' op de verbeelding aangegeven. Hierbinnen is oprichting van (beperkt) kwetsbare objecten niet toegestaan.

Verantwoordingsplicht groepsrisico

In het externe veiligheidsbeleid is voor bepaalde situaties een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd en verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. In het Bevi zijn bepalingen opgenomen waaraan deze verantwoording dient te voldoen. De verantwoording van het groepsrisico is conform het Bevi van toepassing indien sprake is van het vaststellen van een bestemmingsplan, bedoeld in artikel 3.1, eerste tot en met derde lid, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Plangebied (resultaten onderzoek)

Het plangebied bevindt zich in het invloedsgebied van meerdere risicobronnen: de wegenstructuur, hogedruk aardgastransportleidingen, de Maas en een LPG-tankstation. Voor de verschillende risicobronnen gelden andere rampscenario's.

Wegenstructuur en Maas

Over de wegen in het plangebied worden verschillende soorten gevaarlijke stoffen vervoerd, zo blijkt uit tellingen uit 2007. Hoewel deze tellingen gedateerd zijn, is het aannemelijk dat ook nu en in de toekomst over de wegen brandbare vloeistoffen, brandbare gassen en toxische stoffen worden vervoerd. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Maas bestaan geen concrete tellingen, maar ook voor de Maas geldt dat het aannemelijk is dat de genoemde drie soorten gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Deze drie stoffen hebben allen een ander maatgevend rampscenario:

- brandbare vloeistoffen - plasbrand
- brandbaar gas - BLEVE (explosie van een tank brandbaar gas)
- (zeer) toxische stoffen - toxisch scenario

Hogedruk aardgastransportleidingen

Bij een hogedruk aardgastransportleidingen kan een fakkelbrand ontstaan. Een fakkelbrand ontstaat wanneer door een externe beschadiging (bijvoorbeeld door graafwerkzaamheden) gas vrijkomt dat vervolgens ontsteekt. Wat volgt is een fakkelbrand die extreme hittestraaling kan veroorzaken. Het invloedsgebied van de gasleiding (dat is het gebied waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico van de buisleiding tot de grens waarop de letaliteit van die personen 1% is) wordt bepaald door druk en diameter van de leiding. In het geval van onderhavige leidingen in Maastricht Noord is het invloedsgebied maximaal 200 meter.

LPG tankstation

Bij een LPG tankstation ontstaat het maatgevend scenario wanneer een lossende LPG-tankauto door een externe brand dusdanig wordt aangestraald dat het gas in de tank begint te koken en de tank explodeert. Het gevolg is een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion). De effecten van een BLEVE binnen het invloedsgebied (150 meter) kunnen desastreus zijn. Ter verantwoording van het groepsrisico dienen, naast de hoogte van het groepsrisico, enkele verplichte kwalitatieve elementen beschouwd te worden: noodzaak van de ontwikkeling, mogelijke veiligheidsmaatregelen, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. De uitvoerige beschrijving hiervan is in het rapport opgenomen.

- Ruimtelijke veiligheidsmaatregelen

Mogelijkheid beperking ontwikkeling beschouwen

Door de grootte van de ontwikkeling in de zin van personendichtheden te beperken kan ook het groepsrisico van de risicobronnen worden beperkt. De geprojecteerde ontwikkeling voorziet in bedrijventerreinen, gemengd gebied en (perifere) detailhandel. De personendichtheden van deze functies zijn relatief laag ten opzichte van bijvoorbeeld de functies kantoren. Verdere beperking van de ontwikkeling in de zin van personendichtheden acht de gemeente daarom niet nodig.

Mogelijkheden om afstand tot risicobron te vergroten beschouwen

Tussen kwetsbare objecten en risicobronnen zijn de volgende afstanden in acht genomen (zie tabel 5.3).

Risicobron	Afstanden kwetsbare objecten
Hogedruk aardgastransportleiding	Geen kwetsbare objecten binnen 100% lethaliteitsgrens
Maas	Geen kwetsbare objecten binnen 90 meter vanaf de oeverlijn *
LPG-station	Geen kwetsbare objecten binnen invloedsgebied **
Wegen	Geen kwetsbare objecten i.v.m. beperkt risico

* het gedeelte van het plangebied dat binnen 90 meter van de Maas valt is of bestemd als groen, of dusdanig klein dat kwetsbare objecten fysiek niet passen;

** in het gedeelte van het plangebied dat binnen het invloedsgebied van het LPG-tankstation valt zijn geen kwetsbare objecten toegestaan i.v.m. de 100% lethaliteitsgrens van de buisleidingen.

Met genoemde afstanden kan overall "verantwoordingsniveau 2" worden toegepast en is een hoger ambitieniveau gehanteerd dan wet- en regelgeving voorschrijven.

Beschouwen oriëntatie van de bebouwing ten opzichte van risicobron

De oriëntatie van de geprojecteerde bebouwing kan de effecten van een mogelijk ongeval tot op zekere hoogte beperken. Door bebouwing haaks op de risicobron te projecteren kunnen de gevolgen van een calamiteit beperkt worden. Deze maatregel is echter niet effectief toe te passen in een (globaal)

bestemmingsplan als dit. Daarnaast acht de gemeente Maastricht het gezien het beperkt groepsrisico in het plangebied en de in acht genomen veiligheidsafstanden niet noodzakelijk deze maatregel op een andere manier door de laten werken.

Beschouwen van effect beperkende maatregelen in het overdrachtsgebied

Maatregelen in het overdrachtsgebied (tussen bron en kwetsbaar object) kunnen de gevolgen van een calamiteit beperken. Een mogelijke maatregel in het overdrachtsgebied (tussen bron en object) van de wegen en de Maas is een plasbrandkering, bijvoorbeeld in de vorm van een aarden wal of betonnen muur. Ten aanzien van de wegen geldt echter dat het vervoer van brandbare vloeistoffen dusdanig beperkt is, dat de maatregel in de praktijk weinig effect heeft. Ten aanzien van de Maas geldt dat geen ontwikkelingen zijn geprojecteerde binnen het invloedsgebied van een plasbrand (ca. 25 meter). Ten aanzien van een BLEVE geldt dat eveneens dat een aarden wal de effecten in theorie kan beperken. Deze maatregel is gezien de hoogte van het groepsrisico en de ruimtelijke structuur in het plangebied niet realistisch. Maatregelen in het overdrachtsgebied om de effecten een toxisch scenario te beperken zijn niet voorhanden.

De effecten van een fakkelbrand bij de hogedruk aardgastransportleidingen kunnen beperkt worden door hittewerende objecten in het overdrachtsgebied te plaatsen (zoals wederom een aarden wal). Dergelijke maatregelen vragen echter een dusdanige ruimtebeslag (en daarmee gepaard gaande financiële consequenties) dat deze maatregelen gezien het beperkte risico en de in acht genomen veiligheidsafstanden niet realistisch zijn.

Het maatgevend scenario bij een LPG tankstation is een BLEVE. Hierbij zijn geen realistische maatregelen in het overdrachtsgebied te treffen.

Minimaal twee van de risicobron afgerichte externe vluchtwegen

Ten aanzien van kwetsbare objecten is het wenselijk dat men in geval van een calamiteit in staat is weg te vluchten van de bron. Dit is echter alleen van belang binnen de invloedsgebieden van brandbaar gas en brandbare vloeistoffen (in geval van een toxische calamiteit moet geschild worden en een fakkelbrand bij de hogedruk aardgastransportleidingen kondigt zich niet aan). Alleen bij het LPG tankstation (150 meter vanaf het vulpunt) en bij de wegen (ca. 200 meter vanaf de weg) valt het plangebied binnen het invloedsgebied van brandbaar gas. De hierbinnen geprojecteerde functies zijn niet bedoeld voor het verblijf van beperkt zelfredzame *groepen*. Ook zijn er geen bijzonder hoge personendichtheden geprojecteerd en wordt het plangebied voorzien van een nieuwe wegenstructuur. Ontvluchtingmogelijkheden worden daarom voldoende geacht.

- *Bronmaatregelen*

De faalkans van een hogedruk aardgastransportleiding wordt bepaald door het risico dat derden met graafwerkzaamheden de leiding beschadigen. Het materiaalsoort van de leiding en de diepteligging zijn daarom bepalende factoren voor het risico van de hogedruk-aardgastransportleiding. Verschillende maatregelen kunnen genomen worden om externe beschadiging te voorkomen, zoals het ophogen van gronddekking en het aanbrengen van waarschuwingselementen (zoals betonplaten, staalkaders of waarschuwingbordjes). Gezien de reeds aanwezige gronddekking, het beperkt risico van de hogedruk aardgastransportleidingen en de in acht genomen veiligheidsafstanden acht de gemeente deze maatregelen niet noodzakelijk.

Bronmaatregelen aan het LPG tankstation zijn niet te borgen in het kader van deze ruimtelijke procedure. Bovendien is het risico van het LPG tankstation dusdanig beperkt dat de gemeente veiligheidsmaatregelen niet nodig acht. In dit verband wordt gewezen op het feit dat de LPG-Branche in 2010 de convenantmaatregelen heeft doorgevoerd, en dat de doorzet van LPG is gelimiteerd.

- *Objectgerichte veiligheidsmaatregelen*

Veiligheidsmaatregelen aan de risico-ontvangende objecten kunnen de veiligheid verbeteren. Mogelijke objectgerelateerde veiligheidsmaatregelen zijn:

- bouwtechnische veiligheidsmaatregelen;
- interne vluchtwegen afstemmen op externe veiligheid;
- alarmering verbeteren;

- rampoefeningen houden;
- centraal afsluitbaar ventilatiesystemen aanbrengen.

Het bestemmingsplan is echter dusdanig globaal dat de genoemde maatregelen onmogelijk concreet geborgd kunnen worden. Gezien het beperkte risico van de risicobronnen, de in acht genomen veiligheidsafstanden en de afwezigheid van objecten met een extreem hoge personendichtheid heeft de gemeente Maastricht ervoor gekozen genoemde maatregelen ook niet op een andere manier te borgen.

- *Bestrijdbaarheid*

De mate waarin een incident met gevaarlijke stoffen bestreden kan worden hangt onder andere af van de aard van het incident, de bestrijdbaarheidsmogelijkheden die hulpdiensten ter beschikking staan (bijv. de aanwezigheid van voldoende bluswater) en de opkomsttijden van hulpdiensten. Ten aanzien van deze aspecten heeft de veiligheidsregio een advies opgesteld:

- contact opnemen met de lokale brandweer voor de juiste locaties van brandkranen bij uitwerking van het bestemmingsplan;
- in overleg met de brandweer twee brandkraan aanleggen met een capaciteit van 90 m³/uur ter plaatse van het tankstation (vulpunt ondergrondse tank);
- risicocommunicatie voeren.

Gezien de reeds genomen (ruimtelijke)maatregelen en het globale karakter van het bestemmingsplan zijn genoemde maatregelen niet wenselijk/mogelijk in het kader van dit bestemmingsplantraject. Nadere uitwerking van deze adviezen vindt plaats in latere uitvoeringsstadia van het ruimtelijk plan.

- *Zelfredzaamheid*

Binnen het invloedsgebied van de risicobronnen zijn geen groepen beperkt zelfredzame personen aanwezig. In de planontwikkeling is afgezien van functies die bestemd zijn voor groepen beperkt zelfredzame personen. Zelfredzaamheid wordt daarom voldoen geacht.

Eindconclusie verantwoording groepsrisico

Om de veiligheid in het plangebied te verbeteren heeft de gemeente afstanden aangehouden tussen risicobronnen en (beperkt) kwetsbare objecten. Het restrisico wordt door de gemeente Maastricht geaccepteerd. Gezien het beperkte risico van de aanwezige bronnen en de afwezigheid van zeer kwetsbare objecten en objecten met een bijzonder hoge personendichtheden worden verdere veiligheidsmaatregelen niet wenselijk geacht.

Cumulatie van groepsrisico's

Bij het uitvoeren van een groepsrisicoverantwoording dient ook de cumulatie van de groepsrisico's van afzonderlijke risicobronnen meegenomen te worden. Het aspect cumulatie is een lastig onderwerp omdat het niet te kwantificeren is en er geen toetsingskader bestaat. Indien de aanwezige risicobronnen hier geen specifieke aanleiding toe geven, wordt het aspect cumulatie over het algemeen niet expliciet beschouwd, maar gezien als onderdeel van de "totaalverantwoording". De gemeente Maastricht heeft echter de wens geuit een nadrukkelijker beeld van cumulatie in het plangebied te verkrijgen waarbij expliciet uiteengezet wordt of, en in hoeverre cumulatieve effecten bepalend zijn op het risicoprofiel van het plangebied. Hiertoe is door Oranjewoud het memo 'Cumulatie Maastricht Noord' (rapportnr. 243621, d.d. 24.05.2012) opgesteld.

In het kader van het bestemmingsplan is het groepsrisico van de risicobronnen afzonderlijk berekend op basis van worstcase aannames. Hierbij is gebleken dat het groepsrisico van de verschillende risicobronnen in alle gevallen lager is dan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico wordt, naast de sterkte van de bron, bepaald door het aantal aanwezigen binnen het invloedsgebied van de risicobron. Het invloedsgebied wordt gevormd door de 1% letaliteitgrens, dit is de grens waar in geval van een calamiteit 1% van de aanwezigen zal komen te overlijden. Echter, voor de meeste risicobronnen geldt dat voornamelijk personen op kortere afstand van de risicobron bepalend zijn voor het groepsrisico en personen vanaf een bepaalde afstandsgrens niet of nauwelijks. In vakjargon worden deze grenzen "afkapgrenzen" genoemd. Deze afkapgrenzen hebben geen juridische status, maar zijn wel met onderzoeken onderbouwd en alom geaccepteerd in de vakwereld. Voor de risicobronnen in het plangebied gelden de volgende afkapgrenzen:

- hogedrukaardgastransportleiding: 100% letaalgrens;
- wegenstructuur: 200 meter;

- LPG-tankstation: 150 meter;
- Maas: 200 meter.

Wanneer deze afkapgrenzen worden geprojecteerd op het plangebied blijkt dat alleen daar waar de hogedrukaardgastransportleidingen en de overige risicobronnen (LPG tankstation, wegenstructuur en Maas) elkaar naderen/kruisen sprake is van cumulatie van groepsrisico. In het plangebied is nagenoeg geen sprake van overlap van meer dan twee afkapgrenzen. Deze cumulatie is niet te kwantificeren, maar gezien de relatief lage afzonderlijke groepsrisico's van de risicobronnen zal ook de cumulatie relatief laag zijn. Daarnaast geldt dat binnen de gehele afkapsgrens van de hogedrukaardgastransportleiding (100% letaliteitsgrens) kwetsbare objecten zijn uitgesloten. Dit betekent dat op die plekken in het plangebied waar sprake is van cumulatie, geen kwetsbare objecten zijn toegestaan. Het genoemde memo is opgenomen als separate bijlage 12 bij deze toelichting.

5.7 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is een wijziging van de Wet milieubeheer (Wm) van kracht geworden. In hoofdstuk 5 is titel 2 luchtkwaliteitseisen ingevoegd (ook 'Wet luchtkwaliteit' genoemd). Gelijktijdig zijn de volgende besluiten en regelingen van kracht geworden:

- Besluit 'Niet in betekende mate' (NIBM)
- Regeling 'Niet in betekende mate' (NIBM)
- Regeling 'Beoordeling luchtkwaliteit 2007'
- Regeling 'Projectaldering luchtkwaliteit 2007'

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

Niet in betekende mate (NIBM)

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip 'niet in betekende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Concreet houdt dit in dat bijvoorbeeld ontwikkelingen kleiner dan of gelijk aan 1.500 woningen bij minimaal één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij minimaal twee ontsluitingswegen niet in betekende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit. Ook voor andere ruimtelijke initiatieven is aangegeven wanneer deze niet in betekende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen te voldoen aan het geschetste luchtkwaliteitskader.

Besluit gevoelige bestemmingen

Conform artikel 5.16a van de 'Wet luchtkwaliteit' kunnen bij Algemene Maatregel van Bestuur nog nadere regels worden gesteld om te voorkomen dat bij een (dreigende) overschrijding van één of meerdere grenswaarde(n) projecten doorgang vinden die er toe leiden dat het aantal blootgestelden met een verhoogde gevoeligheid toeneemt. Dit Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) van 15 januari 2009 (in werking met ingang van 16 januari 2009) beperkt de mogelijkheden om ruimtelijke ontwikkelingen uit te voeren in overschrijdingssituaties voor zogenaamde 'gevoelige bestemmingen'. Tot die gevoelige bestemmingen worden scholen, kinderopvang en bejaarden-, verpleeg of verzorgingshuizen gerekend. In het Besluit is aangegeven dat moet worden onderzocht of op een locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden indien de locatie:

- is gelegen binnen 300 meter vanaf rijkswegen (wegen in beheer van het Rijk);
- is gelegen binnen 50 meter vanaf de rand van een provinciale weg (wegen in beheer bij de provincie)

In navolging van het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) heeft de gemeente Maastricht een aanvullend locatiebeleid voor luchtkwaliteit opgesteld. Hierin is vastgelegd dat ook (nieuwe) gevoelige functies

langs drukke gemeentelijke wegen nader beschouwd dienen te worden. In voorliggend onderzoek is geen sprake van ligging langs of nabij Rijkswegen of provinciale wegen. Ook is geen sprake van de realisatie van nieuwe gevoelige functies. Het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) en het gemeentelijk locatiebeleid zijn dus niet direct van toepassing. Wel is het gewenst om in het kader van een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit nabij gevoelige bestemmingen te beschouwen.

Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure is door Goudappel Coffeng het “Onderzoek luchtkwaliteit Noorderbrug en omstreken” (rapportnr. MTT071/Kmc/ 0872. d.d. 25.05.2012, separate bijlage 10) uitgevoerd. Hierin is onderzocht wat de gevolgen van de planontwikkeling zijn voor de luchtkwaliteit in en rond het bestemmingsplangebied. Buiten het plangebied is sprake van twee gevoelige functies. Het betreft de basisschool ‘De Sprong’ en een medisch kinderdagverblijf langs de Fort Willemweg/Frans van der Laarplein. Voor beide functies is aanvullend voor de beschouwde situaties de luchtkwaliteit berekend. Voor de school is de luchtkwaliteit op het schoolplein berekend. Voor het medisch kinderdagverblijf is de luchtkwaliteit nabij het gebouw berekend. Geconcludeerd is dat in alle beschouwde planjaren, in zowel de autonome situatie als de plansituatie, voldaan wordt aan de normen voor luchtkwaliteit. Omdat alle berekende concentraties ruim onder de norm liggen, kan gesteld worden dat een goede ruimtelijke ordening niet in het geding is.

Plangebied

Uit het onderzoek wordt duidelijk dat met name langs nieuwe Noorderbrugtrace (Viaductweg, Noorderbrug, Fort Willemweg, Fagotstraat, Nobellaan) de concentraties stikstofdioxide en fijn stof toenemen. Langs onder meer de Frontensingel, de Cabergerweg en de Statensingel neemt het aantal verkeersbewegingen, en daarmee ook de concentraties stikstofdioxide en fijn stof, af. Uit het onderzoek is gebleken dat in geen geval de jaargemiddelde norm voor stikstofdioxide, de jaargemiddelde norm voor fijn stof en de norm voor het aantal overschrijdingsdagen van de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof worden overschreden. Omdat aangetoond is dat tijdig aan de concentraties voor PM₁₀ wordt voldaan, kan gesteld worden dat ook tijdig voldaan zal worden aan de normen voor PM_{2,5}. Gesteld kan worden dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoering van de plannen. Hierbij kan een beroep gedaan worden op artikel 5.16, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer. Hierin is bepaald dat een ruimtelijke ontwikkeling doorgang kan vinden indien een project niet leidt tot overschrijding van een grenswaarde.

5.8 Lichthinder

Duisternis is een steeds schaarser wordende kwaliteit in Nederland. Verlichting in een binnenstedelijk gebied is nodig voor de (sociale) veiligheid. Echter kost verlichting veel energie. Ook heeft kunstlicht in de nacht een versturende werking op mensen, dieren en planten. Gevolgen van deze verstoring kunnen onder meer zijn: ontregeling van biologische ritmes, desoriëntatie, verandering van de habitatkwaliteit en aantrekking door licht (met mogelijk fatale afloop voor vogels en insecten). Dat de natuur verstoord wordt door de onnatuurlijke aanwezigheid van licht is duidelijk, over de mate waarin en de gevolgen die dit heeft is echter nog betrekkelijk weinig bekend. Het is echter goed mogelijk om binnen een stedelijke omgeving anders met verlichting om te gaan dan in een landelijk gebied. Dit kan door onderscheid te maken tussen de verlichting binnen de verschillende gebiedstypen. Wanneer hier goed naar gekeken wordt zal blijken dat op sommige locaties in de stad de verlichting best een beetje minder kan. De ambitie is de huidige ‘donkere’ gebieden, ten minste zo donker te houden. Dit betekent op praktisch niveau terughoudend met verlichting van wegen, bedrijventerreinen e.d. Tevens het verkennen waar de verlichting ’s nachts uit kan of de lichtbronnen selectiever kunnen worden gericht. De aanwezigheid van licht draagt bij aan overzichtelijke verkeerssituaties. ‘Alle lichten uit’ is daarom geen oplossing. Wel is het mogelijk bewust om te gaan met verlichting in het verkeer, dat wil zeggen niet verlichten, tenzij dat noodzakelijk is gezien de verkeersveiligheid. In risicovolle weg situaties kan actieve markering een oplossing bieden. Indien verlichting toch noodzakelijk is, kan gekozen worden voor dimbare verlichting, goed afgestelde armaturen en andere technieken. Het onderwerp licht en donker is niet alleen verbonden met feitelijke veiligheid, maar ook met de beleving van veiligheid. Veel mensen voelen zich veiliger als er licht brandt. Het is niet bewezen dat het dan ook werkelijk veiliger is, maar veel mensen beleven het wel zo. Dat is een factor waar rekening mee gehouden dient te worden bij het nemen van beslissingen, en zeker ook bij de communicatie over genomen beslissingen.

Thematische beleidsprincipes

- in de donkere gebieden alleen minimaal noodzakelijke toepassing van kunstlicht, dit vereist het selectief inzetten en 'richten' van kunstlicht.
- veel aandacht voor vermijden van onnodig kunstlicht bij ontwikkelingen in het buitengebied.
- behoud van het rustige karakter van de 'donkere' gebieden;
- het aanwijzen van aandachtsgebieden voor duisternis en stilte;
- alleen verlichten wanneer dit echt nodig is, toepassing van het 'Nee, tenzij' principe;
- indien er verlicht dient te worden, gebruik maken van nieuwe technieken zoals dimbare verlichting, dynamische verlichting en dergelijke;
- bij aanleg van nieuwe wegen, uitritten van bijvoorbeeld parkeergarages e.d. aandacht besteden aan aanstraling van woningen en andere lichtgevoelige objecten;
- bij plaatsen van verlichting bekijken van effecten van lichthinder op natuur.

Bij verlichting behorende bij nieuwe ontwikkelingen in dit plangebied wordt rekening gehouden met deze uitgangspunten.

5.9 Trillingshinder

Verschillende bronnen kunnen trillingen produceren die voor de mens hinder kunnen veroorzaken. Hierbij kan gedacht worden aan omstandigheden zoals zwaar wegverkeer, vliegverkeer, industriële activiteiten, grindwinning en scheepvaart. De sterkte van de trillingen kan variëren afhankelijk van diverse factoren. Bij verkeer hangt de sterkte af van de snelheid van het voertuig, de mate van oneffenheid van het wegdek, de massa van het voertuig en het dynamisch gedrag van het voertuig. In Nederland bestaat voor trillingen nog geen specifieke wetgeving. In de dagelijkse praktijk gebruikt men bij de beoordeling van trillingen de door de Stichting Bouwresearch opgestelde richtlijnen. In het voorliggende bestemmingsplan wordt in de uitwerking zo veel mogelijk rekening gehouden met het ruimtelijk scheiden van trillingsgevoelige bestemmingen ten opzichte van trillingsbronnen. Bij intensief gebruikte wegen, met name ook door zwaarder verkeer binnen het bestemmingsplan, wordt aandacht besteed aan de toe te passen wegdektypen en de aanleg daarvan. Onregelmatigheden in het wegdek wordt voorkomen en in met name smalle straten wordt aandacht besteed aan het loskoppelen van de fundering van de weg en de fundering van omliggende panden. Er is als gevolg van dit bestemmingsplan geen nieuwe trillingshinder te verwachten van de in de directe omgeving gelegen weg(en), spoorweg of inrichting(en). Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

5.10 Kabels, leidingen en overige belemmeringen

Kabels en leidingen

In het plangebied zijn diverse kabels, leidingen en overige voorzieningen gelegen welke een planologisch-juridische bescherming behoeven op basis van dit bestemmingsplan. Op basis van de Klic-meldingen is geconstateerd dat de volgende leidingen zich in het plangebied bevinden:

- enkele hogedruk gasleidingen (Gasunie) met een beschermingszone van 2 x 5 meter;
- enkele hogedruk gasleidingen (ENEXIS) met een beschermingszone van 2 x 4 meter;
- een persleiding (gemeente Maastricht) met een beschermingszone van 2 x 2,5 meter;
- een persleiding (WBL) met een beschermingszone van 2 x 2,5 meter;
- een hoofdwaterttransportleiding (WML) met een beschermingszone van 2 x 2,5 meter.

Deze leidingen met de bijbehorende beschermingszones zijn op de verbeelding aangegeven en in de regels van een dubbelbestemming (ten behoeve van de beschermingszone en/of externe veiligheid) voorzien. Een toelichting hierop is gegeven in paragraaf 5.6 (Externe Veiligheid).

5.11 Ecologie

Zorg voor alle inheemse planten- en diersoorten en voor de natuurlijke rijkdommen van gebieden wordt gegarandeerd door de naleving van de wet- en regelgeving ten aanzien van natuur en milieu. De instrumenten

die deze bescherming mogelijk maken zijn op Europees niveau vertaald in Natura 2000. De Europese Habitatrichtlijn en de Europese Vogelrichtlijn zijn in Natura 2000 opgenomen. De Europese wetgevingen zijn in Nederland vertaald in de Flora- en faunawet voor de soortbescherming en in de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 voor de gebiedsbescherming. Door voorafgaand aan een ruimtelijke ontwikkeling rekening te houden met het eventueel voorkomen van beschermde en/of zeldzame planten- en diersoorten kan effectief worden omgegaan met de aanwezigheid van een beschermde soort. De mogelijke effecten van ruimtelijke ingrepen zullen getoetst moeten worden aan natuurwet- en regelgeving. Het gaat in dit geval om beschermde natuurgebieden (Beschermd Natuurmonument/Natuurbeschermingswet 1998, Ecologische Hoofdstructuur en Provinciale Ontwikkelingszone Groen) en beschermde soorten en hun leefgebieden (Flora- en faunawet).

Door ARCADIS is onderzoek verricht naar de effecten van het bestemmingsplan Noorderbrug e.o. op de ecologie. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in de 'Natuurtoets BP Noorderbrug e.o.' (rapportnr. B02043.000178.0200, d.d. 29.05.2012, opgenomen als separate bijlage 7 bij deze toelichting) en de notitie "Ontwikkeling Noorderbrug e.o.-Natura 2000 en beschermd Natuurmonument Hoge Fronten", d.d.31.05.2012, opgenomen als separate bijlage 14 bij deze toelichting). In deze onderzoeken worden de ruimtelijke ingrepen getoetst aan de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet, de Ecologische hoofdstructuur (EHS) en Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG). Daarbij wordt aangegeven welke randvoorwaarden (lees: mitigatie- en compensatiemaatregelen) moeten worden gesteld aan het bestemmingsplan Noorderbrug e.o. om te voldoen aan de natuurwet- en regelgeving. De mitigerende en compenserende maatregelen die hieruit voor het bestemmingsplan Noorderbrug volgen zijn opgenomen in deze paragraaf van de toelichting bij het plan en als voorwaardelijke bepaling vastgelegd in de regels van dit bestemmingsplan.

In het belang van de stedelijke ontwikkeling en de veiligstelling van (beschermde) natuurwaarden in het Belvédère-gebied kiest de gemeente doelbewust voor een gebiedsgerichte aanpak. Er is daarbij gekozen voor de ontwikkeling van een ecologisch samenhangend mitigatie- en compensatieplan (het zogenaamde groenblauwe raamwerk) voor het totale Belvédèregebied, anticiperend op de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. Het gaat in feite om een 'raamcontract' tussen de betrokken overheden en eventuele belangengroepen, waarbij het mogelijk wordt om stapsgewijs te bouwen aan een samenhangend en duurzaam raamwerk van natuurwaarden binnen een verstedelijkende omgeving. Het groenblauwe raamwerk wordt daarbij gerealiseerd vanuit de wettelijke mitigatie- en compensatietaakstelling vanuit de Flora- en faunawet alsmede de compensatietaakstelling vanuit de regelgeving voor de Ecologische Hoofdstructuur en Provinciale Ontwikkelingszone Groen. Daarbij wordt niet alleen het areaalverlies gecompenseerd, maar tevens de ecologische samenhang in het gebied versterkt. Daarbij wordt recht gedaan aan de ecologische doelstelling van de EHS en POG.

Het gebiedsgerichte mitigatie- en compensatieplan wordt in de loop van 2012 vastgesteld en is dus nog niet van toepassing op dit bestemmingsplan Noorderbrug e.o.. Wel voorziet het plan al in de planologische vastlegging van een deel van het groenblauwe raamwerk. De met het oog op het bestemmingsplan Noorderbrug e.o. vereiste mitigatie- en compensatiemaatregelen worden uiteraard onderdeel van het groenblauwe raamwerk voor het gehele Belvédèregebied. Voor de vaststelling van het bestemmingsplan Noorderbrug wordt geen gebruik gemaakt van het integrale mitigatie- en compensatieplan.

Hierna wordt achtereenvolgens ingegaan op Natura 2000 en het beschermd natuurmonument 'Hoge Fronten', de Flora en fauna en de EHS/POG.

NATURA 2000 en beschermd natuurmonument 'Hoge Fronten'

Verandering van de verkeersstromen als gevolg van de ontwikkeling leidt mogelijk tot een verandering van verstoring in de omgeving. Wanneer Natura 2000-gebieden binnen de verstoringzone liggen, zijn effecten op beschermde waarden mogelijk en dient een toetsing aan de vigerende wet- en regelgeving plaats te vinden. De ontwikkeling die voorzien is in het bestemmingsplan Noorderbrug e.o. heeft een verkeersaantrekkende werking, maar zal daarnaast ook zorgen voor een verschuiving van verkeersstromen. Om de eerdere conclusie te onderbouwen dat er ten aanzien van de Natura 2000-gebieden het beschermd natuurmonument 'Hoge Fronten' significant negatieve effecten zijn uit te sluiten, is door ARCADIS een aanvullend onderzoek gedaan. Hierbij is een aantal mogelijke verstoringen nader onderzocht.

In de omgeving van het plangebied zijn verschillende Natura 2000-gebieden en het beschermde Natuurmonument 'Hoge Fronten' gelegen. Gezien de afstanden van de Natura 2000-gebieden tot het plangebied is gefocust op de gebieden die het dichtst bij de nieuwe ontwikkeling liggen. Het gaat daarbij om de Natura 2000-gebieden Grensmaas (900 meter), Sint Pietersberg en Jekerdal (1,3 km), Bemelerberg en Schiepersberg (2,8 km), Geuldal (3,8 km) en Savelsbos (4 km).

Mogelijke effecten, tijdelijk of permanent, op de Natura 2000-gebieden en het beschermd natuurmonument 'Hoge Fronten' zouden kunnen bestaan in geluidverstoring, trilling, beweging, verlichting en bemesting en verzuring (stikstofdepositie). Voor geluid en trilling geldt dat gezien de afstanden van de Natura 2000-gebieden tot het plangebied significante negatieve effecten zijn uitgesloten. In het beschermd natuurmonument 'Hoge Fronten' is zelfs sprake van een kleine afname van de geluidsbelasting. Voor beweging en verlichting geldt dat daar in de huidige situatie ook al sprake van is. Significante negatieve effecten zijn ook hier uitgesloten. Ten aanzien van stikstofdepositie geldt dat een aantal berekeningen is uitgevoerd. De tijdelijke toename van stikstof door werkzaamheden is verwaarloosbaar. Significante negatieve effecten zijn uitgesloten. Hetzelfde geldt voor de permanente situatie. Uit de berekeningen blijkt dat in de plansituatie ten opzichte van de huidige situatie sprake is van een afname van de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden. Ook is er een vergelijking gemaakt tussen de effecten van het plan en die van de autonome ontwikkeling. Uit die berekening blijkt dat in de autonome ontwikkeling de stikstofdepositie hooguit 1 mol/ha/jr minder is dan die in de plansituatie. In de meeste gebieden ligt het verschil zelfs dichtbij 0. Daarbij geldt dat in het dichtstbij gelegen Natura 2000-gebied (Grensmaas) geen gevoelige habitattypen aanwezig zijn. De verminderde afname zal op geen enkele wijze leiden tot een significant negatief effect. Voor het beschermd natuurmonument 'Hoge Fronten' is per saldo overigens een aanzienlijke afname van de stikstofdepositie op het gebied.

De conclusie is dat de in het plan voorziene ontwikkeling niet leidt tot effecten op de kwaliteit of oppervlakte van de habitattypen in de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. De natuurlijke kenmerken worden op geen enkele wijze aangetast. Significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstelling zijn uitgesloten. Dit geldt ook voor de verder weg gelegen Natura 2000-gebieden.

Flora en fauna

In en rondom het plangebied zijn de nodige ecologische inventarisaties en studies uitgevoerd. De volgende rapporten en informatiebronnen zijn onder meer als basis gehanteerd voor de onderhavige natuurtoets. De uitgevoerde onderzoeken zijn geordend naar jaartal:

- Najaarsonderzoek vleermuizen toekomstige PDV industrieterrein Bosscherveld (ARCADIS, 19 september 2011).
- Quickscan natuurwetgeving zonnecentrale Belvédère (ARCADIS, 1 april 2011);
- Natuuronderzoek beoogde planlocatie coffeecorner Brusselseweg (ARCADIS, 4 juli 2007 en 18 maart 2011);
- Quickscan natuurwetgeving plangebied Belvédère DECL te Maastricht (CSO, 29 maart 2010);
- Website van provincie Limburg met inventarisatiegegevens broedvogels en flora uit 1995 en 2009 http://www.limburg.nl/Beleid/Natuur_en_Landschap/Natuurgegevens;
- Monitoring reptielen spoorlijn Maastricht-Lanaken 2008 (RAVON, januari 2009);
- Naar duurzame populaties reptielen op het te reactiveren spoortraject Maastricht-Lanaken (RAVON, juli 2007);
- Natuurtoets stedelijke ontwikkeling Lanakerveld (ARCADIS, 28 november 2006);
- Milieueffectrapport Stadsvernieuwing Belvédère Maastricht (Oranjewoud, maart 2004);
- Ecologisch veldonderzoek Lanakerveld 2003 (Taken Landschapsplanning, 2003);
- Zoogdiereninventarisatie Belvédère 2003 (VZZ, maart 2004);
- Amfibieën, reptielen en vissen in de voorgenomen stadsvernieuwing Belvédère, Maastricht (RAVON, november 2003);
- Nieuwe kansen voor de muurhagedis; een actueel beeld van de verspreiding buiten het kerngebied van de Maastrichtse Hoge Fronten (Tilmans e.a., 2003);
- Inventarisatie van territoriale vleermuizen in de Noordwest entree Belvédère in 2002 (VZZ, 9 november 2002);
- De waarde van de Lage Fronten en de spoorlijn Boschpoort als leefgebied voor de muurhagedis (Natuurbalans, 2001).

Het Belvédèregebied is kortom het afgelopen decennium grondig onderzocht op (beschermde) flora en fauna. Samen met de kennis van de habitateisen (dieren) en standplaatseisen (planten), is er een goed beeld van de relevante soorten en hun verspreiding in het gebied. Daarmee is voldoende informatie beschikbaar voor de toetsing van het bestemmingsplan Noorderbrug e.o. aan de Flora- en faunawet, waarbij wordt ingezet op volledige mitigatie van negatieve effecten.

Hieronder worden de volgende effecten besproken en getoetst aan de Flora- en faunawet; daarbij wordt tevens aangegeven welke maatregelen mogelijk en noodzakelijk zijn om effecten te voorkomen of te mitigeren:

- onopzettelijk doden;
- verstoring door licht en geluid;
- versnippering van leefgebied;
- verlies van leefgebied;
- verlies van vaste rust- en verblijfplaatsen.

Onopzettelijk doden

Bij de sloop van gebouwen kunnen gewone dwergvleermuizen die hier verblijven onopzettelijk worden gedood. Hiermee wordt – onder meer - artikel 9 van de Flora- en faunawet overtreden. Het is mogelijk deze effecten en specifieke overtreding te voorkomen door bekende verblijfplaatsen (kleine openingen in gebouwen) af te dekken met ‘uitvliegflappen’. De dieren kunnen dan nog wel uitvliegen maar niet terugvliegen. Een andere methode is om gebouwen in het najaar – de periode buiten de kraamtijd en overwintering – door te tochten door middel van openingen. Door de slechte klimatologische omstandigheden zullen vleermuizen de panden verlaten. Na ongeveer 2 weken kan de sloop plaatsvinden.

Het is mogelijk dat zich zwaarder beschermde reptielen (hazelwormen en muurhagedissen) en amfibieën (rugstreeppad) ophouden op de ongebruikte fabrieksterreinen, hoewel het voorkomen van deze dieren niet is vastgesteld in voorgaand jaren. Onopzettelijk doden van deze dieren kan worden voorkomen door voorafgaand aan het functievrij maken van deze terreinen dieren weg te vangen en elders uit te zetten. Hiervoor is ontheffing voor de Flora- en faunawet nodig. Bij een adequaat verplaatsingsplan is echter voldoende zicht op de verlening van een ontheffing. In dit plan moet worden vastgelegd wanneer de werkzaamheden plaatsvinden en naar welk gebied ze worden verplaatst. Daarnaast moet het gebied ‘afgegrensd’ worden door middel van reptielenscherm om hervestiging van dieren tegen te gaan. Dit is vooral van belang als de bouwwerkzaamheden op zich laten wachten.

Bij de aanleg van de Bosscherlaan onder aan de zuidelijke steilrand is rekening gehouden met de hier aanwezige hazelworm en eekhoorn. De Bosscherlaan zal de opgaande begroeiing en groen niet doorsnijden. Daarmee wordt voorkomen dat deze soorten onopzettelijk worden gedood.

Verstoring door licht en geluid

Het is bekend dat vleermuizen heel gevoelig zijn voor lichtverstoring. Het uitgangspunt voor het stedenbouwkundige plan is dat het gebied van de Lage Fronten en de plaatsen waar ecologische passages zijn voorzien (loopstrook onder de Noorderbrug en faunapassage onder de Bosscherlaan) zo donker mogelijk blijven voor migrerende vleermuizen. Dat betekent dat de aanwezige verlichting bij de nieuwe infrastructuur en het bedrijventerrein niet gericht mogen worden op de planologisch begrensde groenzones.

Bij de aanleg van de Bosscherlaan onder aan de zuidelijke steilrand is rekening gehouden met de hier aanwezige das. De Bosscherlaan zal de opgaande begroeiing niet doorsnijden en het burchtgebied sparen. De rust binnen het burchtgebied van de huidige dassenburcht in de zuidelijke Steilrand binnen de aanduiding Groen dient gewaarborgd te worden door aanplant van een wal met doornstruweel tussen de burcht en de Bosscherlaan. Daarmee wordt verontrusting - en dus overtreding artikel 10 van de Flora- en faunawet – afdoende voorkomen.

In het BP Noorderbrug e.o. worden de mogelijkheden voor zware industrie in het zuidelijke deel van Bosscherveld uitgesloten. Daardoor zal de geluidsbelasting niet toenemen en wellicht in de toekomst afnemen. Dit geldt mogelijk wel voor de verplaatste aanlanding van de Noorderbrug. Aangezien in dit deel van het Belvédère-gebied geen broedvogels voorkomen met jaarrond beschermde nesten, is geen sprake van kwalitatieve aantasting van territoria. Andere broedvogelsoorten zijn in dit kader niet relevant.

Versnippering van leefgebied

Alle beschermde diersoorten zijn gevoelig voor versnippering van hun leefgebied. Door de verplaatsing van de aanlanding van de Noorderbrug ontstaat in theorie een ruimtelijk barrière, die negatief kan uitpakken voor reptielen en zoogdieren. Aangezien het leefgebied van vleermuizen, das en reptielen als een vaste verblijfplaats worden gezien, zou in dit geval sprake zijn van overtreding van artikel 11 van de Flora- en faunawet.

De potentiële barrièrewerking van de aanlanding van de Noorderbrug en de nieuwe Sandersweg moet worden gemitigeerd door het realiseren van faunapassages. Dit is mogelijk door een ecologische verbindingzone te realiseren onder de nieuwe aanlanding van de Noorderbrug ter hoogte van de spoorlijn. De spoorlijn kan daarmee als geleiding dienen voor migrerende dieren. Voor reptielen is voldoende licht nodig om deze passage effectief te maken. De nieuwe Sandersweg zal ook ontsnipperd moeten worden door het aanleggen van faunavoorzieningen voor in ieder geval de das. Beide nieuwe wegen kunnen voor vleermuizen passeerbaar gemaakt worden door de realisatie van een 'hopover', oftewel hoge bomen aan weerszijden van de weg in aansluiting op groenstructuur. Hiermee kan overtreding van artikel 11 van de Flora- en faunawet afdoende worden voorkomen.

Verlies van leefgebied en groeiplaatsen

Het gebied waar de nieuwe bedrijven (PDV) en infrastructuur (RMP) zijn gepland vormt nu meer of minder het leefgebied van beschermde dieren en de groeiplaats voor planten. Deze aantasting vindt hoofdzakelijk plaats in het bestaande industrieterrein die in het bestemmingsplan Noorderbrug e.o. zijn aangemerkt als PDV en UV. Het toekomstige PDV gebied zal geen groene inrichting krijgen. Daarmee zal foerageergebied voor vleermuizen verloren gaan. Ook voor de mogelijk aanwezige reptielen (hazelworm en muurhagedis) zal geen plaats meer zijn, omdat het rommelige en ruderaal karakter met stenige biotopen zal verdwijnen. De beschermde planten (waaronder steenbreekvaren, tongvaren en stengelomvattend havikskruid) moeten verplant worden. Daarvoor moeten een ecologisch werkprotocol worden opgesteld conform een goedgekeurde gedragscode Flora- en faunawet, bijvoorbeeld van Bouwend Nederland of de Vereniging Nederlandse Gemeenten. Deze gedragscode geldt als algemene ontheffing voor ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot beschermde vaatplanten van tabel 2. Voor het verplanten is dus geen ontheffing nodig van de Flora- en faunawet.

De aanleg van de Bosscherlaan aan de westzijde van de zuidelijke steilrand zal leiden tot verlies van foerageergebied van de das, hoewel er voldoende leefgebied overblijft voor deze soort gelet op feit dat de bijburcht bewoond wordt door een solitaire das (resultaten ecologisch onderzoek ARCADIS, februari 2012). Het is wel noodzakelijk om via een dassentunnel de huidige noord-zuidverbinding in de steilrand te behouden ter plaats van de nieuwe en bestaande wegen tussen de Bosscherlaan en de Brusselseweg.

Ter hoogte van de Lage Fronten zal het leefgebied van dieren en de vestigingsmogelijkheden van planten worden uitgebreid omdat de huidige aanlanding van de Noorderbrug wordt afgebroken. Dit gebied krijgt de bestemming Groen. Hier is dus sprake van een positief effect. Hier zullen vleermuizen, reptielen en planten van kunnen profiteren.

Al met al zijn er voldoende mogelijkheden om het verlies aan leefgebied van beschermde diersoorten te mitigeren/compenseren binnen het Belvédèregebied. In het kader van BP Noorderbrug e.o. gaat het om uitbreiding van de groenstrook van de Lage Fronten onder de huidige aanlanding van de Noorderbrug en de ontwikkeling van het Steilrandpark.

Verlies van vaste rust- en verblijfplaatsen

Zoals beschreven bij het verlies aan leefgebied, zullen ingrepen plaatsvinden in een deel van het huidige industrieterrein. Najaarsonderzoek in 2011 door ARCADIS heeft uitgewezen dat in enkele oude en mogelijk nieuwe fabrieken en bedrijfspanden verblijfplaatsen aanwezig zijn van de gewone dwergvleermuis. In ieder geval de oude Cokesfabriek heeft op dit moment de functie van vleermuisverblijfplaats (op basis van de tussentijdse onderzoeksresultaten heeft de Cokesfabriek alleen de functie als baltsplaats en kleine zomerverblijf (ARCADIS, 19 september 2011 en 21 mei 2012)). Er is geen kraamkolonie vastgesteld en ook niet te verwachten gelet op de slechte klimatologische omstandigheden (open ramen) en recente brand in april 2012). Nader onderzoek in het voorjaar en de zomer van 2012 zal moeten uitwijzen welke andere panden eventueel ook

worden gebruikt als verblijfplaats. Het eerste deel van het voorjaaronderzoek heeft plaatsgehad. Dit heeft geen nieuwe inzichten opgeleverd. Bij de beoordeling van de te nemen mitigerende maatregelen wordt er daarom van uitgegaan dat er in te slopen gebouwen vaste verblijfplaatsen zijn van de gewone dwergyleermuis. Aangezien er voldoende mogelijkheden zijn om in bestaande of nieuwe gebouwen het verlies aan verblijfplaatsen te mitigeren, is geen ontheffing nodig van de Flora- en faunawet voor overtreding van artikel 11.

Bij de aanleg van de Bosscherlaan zal de aanwezige dassenburcht in de steilrand behouden blijven. Bij de nadere planuitwerking (en aanleg) van de weg zal het burchtgebied (50 meter rondom de burcht) niet verstoord of aangetast mogen worden om overtreding van artikel 11 van de Flora- en faunawet te voorkomen.

Mitigatiemaatregelen Flora- en faunawet

In de huidige regelgeving (lees: toetsings- en beoordelingskader) met betrekking tot de Flora- en faunawet wordt het uitgangspunt gehanteerd dat het leefgebied van beschermde diersoorten functioneel behouden moet blijven. Verder mogen individuele dieren niet gedood of verontrust worden. Daarmee kan de gunstige staat van instandhouding van de soort afdoende worden gegarandeerd. Deze soortbescherming heeft binnen de Flora- en faunawet invulling gekregen binnen de verbodsbepalingen. Het Bevoegd gezag (DR van het ministerie van EL&I) verleent geen ontheffing voor de Flora- en faunawet indien negatieve effecten in relatie tot de betreffende verbodsbepalingen afdoende worden gemitigeerd. Op dat moment is geen sprake van een wettelijke overtreding en ontbreekt de grondslag voor een ontheffing.

Hieronder worden de mitigatiemaatregelen gegeven die nodig zijn gelet op de in het onderhavige bestemmingsplan Noorderbrug e.o. voorziene ontwikkelingen. De mitigatiemaatregelen zijn in lijn met de Gedragscode Flora- en faunawet van Bouwend Nederland en de relevante Soortenstandaarden.

Er dient een concreet ecologisch werkprotocol opgesteld en toegepast te worden conform Gedragscode Flora- en faunawet Bouwend Nederland en beschikbare Soortenstandaarden bij het verwijderen van bosopslag, begroeiing, sloop van gebouwen en de bouwwerkzaamheden ter voorkoming van overtreding van de verbodsbepalingen artikel 2 en 8 t/m 11 van de Flora en faunawet in relatie tot de volgende soorten(groepen): das, eekhoorn, steenmarter, vlermuizen, broedvogels, hazelworm, levendbarende hagedis, muurhagedis, rugstreeppad, vaatplanten.

Er dienen faunapassages en ecologische verbindingen gerealiseerd te worden conform de randvoorwaarden uit de Leidraad voor faunavoorzieningen van Rijkswaterstaat, namelijk:

- aanleg minimaal 20 meter brede faunastrook onder de nieuwe Noorderbrug voor vlermuizen, amfibieën en reptielen in aansluiting op ecologische verbinding.
- realisatie van ecologische verbinding voor reptielen, dagvlinders, vlermuizen en overige zoogdieren in aansluiting op het spoortalud waar de nieuwe aanlanding van de Noorderbrug het spoortalud kruist en genoemde faunastrook onder de Noorderbrug. Daarbij dient een vegetatie van glanshaverhooiland, droge ruigte, doornstruweel ontwikkelt te worden in combinatie met de realisatie van zandig/stenig substraat, stapelmuren en boomstroken;
- realisatie van een hop-over voor vlermuizen aan weerszijden van aanlanding Noorderbrug en verbindingzone voor bossoorten tussen Frontenpark en Steilrandpark;
- realisatie van een hop-over voor vlermuizen en een dassentunnel bij de nieuwe Sandersweg ter hoogte van het Steilrandpark.

Alvorens gebouwen met vlermuisverblijven te mogen slopen, dient ter mitigatie tijdelijke verblijfplaatsen aangeboden te worden voor vlermuizen afhankelijk van actuele aanwezigheid van vlermuisverblijven in de te slopen gebouwen. In de directe omgeving dienen (met een factor 4) tijdelijke vlermuiskasten te worden opgehangen aan gebouwen. In nieuwbouw - of in bestaande gebouwen in de directe omgeving - dienen vervolgens permanente voorzieningen getroffen te worden voor vlermuizen. Maatvoering type en functie afhankelijk van te mitigeren verblijfsfunctie Maatvoering, locatie en moment van plaatsing van de kasten is afhankelijk van de functie van te mitigeren verblijfplaats en dient te worden uitgevoerd onder begeleiding van deskundige ecoloog.

Voor de te verplaatsen muurvegetatie (Steenbreekvaren, Stengelomvattend havikskruid) zal binnen de aanduiding Groen een stenige constructie ontwikkeld te dienen worden waar de betreffende planten naartoe geplaatst kunnen worden. De Lage Fronten lenen zich hier goed voor.

De rust binnen het burchtgebied van de huidige dassenburcht in de zuidelijke Steilrand binnen de aanduiding Groen dient gewaarborgd te worden door aanplant van een wal met doornstruweel tussen de burcht en de Bosscherlaan.

Binnen het Steilrandpark dient bosbiotoop te worden behouden en ontwikkeld dat voldoet aan de leefgebieds- en migratie eisen van Das, Eekhoorn, vleermuizen en Hazelworm conform onderstaand ecologisch model voor bosbiotoop.

Ecologisch model	Bosbiotoop
Gidssoorten	Eekhoorn en vleermuizen
Volgsoorten	Das, bosvogels, amfibieën (overwintering)
Natuurkern	Grotere bossen en/of landgoederen met oude bomen (> 5 ha; 50 tot 100 jaar), goed ontwikkelde struik- en kruidlaag, mantel- en zoomvegetatie en bij voorkeur afgewisseld met bloemrijke weiden en waterpartijen. Ook de aanwezigheid van oude gebouwen is gunstig vanwege de verblijfmogelijkheden voor vleermuizen.
Stapsteen	Idem, maar met een beperkte omvang (1 tot 5 ha)
Corridor/ verbinding	Een stelsel van lijnvormige landschapselementen (hagen en singels) vormt een geschikte verbinding. Deze zone dient tenminste 50 m breed te zijn.

Binnen het Frontenpark dient schraalland en stenig biotoop te worden behouden en ontwikkeld dat voldoet aan de leefgebieds- en migratie eisen van de Muurhagedis, Levendbarende hagedis, Hazelworm, amfibieën en vaatplanten conform onderstaand ecologisch model.

Ecologisch model	Schraallanden en stenige biotopen
Gidssoorten	Veldparelmoervlinder en muurhagedis
Volgsoorten	Overige dagvlinders, amfibieën (landbiotoop) en reptielen
Natuurkern	Schrale kruidenrijke vegetaties (glanshaverhooiland, kamgrasweide, kalkgrasland, ruderaal vegetaties) al of niet met stenige biotopen (oude muren, mergelgroeves, voormalige fabrieksterreinen en spoorwegen) en ondiepe poelen
Stapsteen	Idem, maar met een beperkte omvang (1 tot 5 ha).
Corridor/ verbinding	Ononderbroken netwerk van schrale grazige vegetaties. Schrale weg- en spoorbermen kunnen voldoen mits voldoende breed (> 5 m), ecologische beheerd en voldoende schuilmogelijkheden (struiken, stenenstapels, takkenrillen)

De voorgeschreven mitigatiemaatregelen zijn als voorwaardelijke bepaling opgenomen in de regels van het onderhavige bestemmingsplan. Verder zijn bepalingen opgenomen in de bestemmingsomschrijving 'Groen' en 'Groen-uit-te-werken', die expliciet aangeven dat deze gronden onder meer bestemd zijn als leefgebied voor beschermde fauna, groeiplaats voor beschermde planten. De voorgeschreven mitigatiemaatregelen zijn bij de verdere planuitwerking een randvoorwaarde voor de nadere inrichting van het gebied (ten behoud van verblijfplaatsen en leefgebied) en de fasering en wijze van uitvoering van de werkzaamheden (ter voorkoming van het onopzettelijk doden of verontrusten van diersoorten). Voor dit doel zal de gemeente een operationeel mitigatieplan uitwerken in samenhang met het stedenbouwkundige – en civieltechnische plan.

Indien het verspreidingsbeeld van beschermde flora en fauna binnen de te ontwikkelen gebieden wijzigt, zal hier op worden geanticipeerd in de genoemde uitwerkingsplannen. Verder zal de gemeente ecologische monitoring blijven uitvoeren om de 'gunstige staat van instandhouding' van de betreffende soorten te kunnen garanderen en wettelijke overtredingen te voorkomen.

Al met al wordt geconcludeerd dat de benodigde mitigatie om overtreding van de Flora- en faunawet. te voorkomen planologisch en juridisch afdoende is geborgd binnen het ontwerpbestemmingsplan. Daarmee staat de Flora- en faunawet de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

EHS/POG

Binnen het plangebied is de goederenspoorlijn Maastricht-Lanaken en een deel van het spooreplacement aangewezen als Provinciale Ontwikkelingszone Groen, zie onderstaande kaart. Deze groenzone heeft tevens de aanduiding gekregen van ecologische verbindingzone (EVZ). Verder dient opgemerkt te worden dat binnen plangebied geen natuurgebieden liggen die behoren tot de Ecologische hoofdstructuur (EHS).

Het betreffende POG-gebied is spontaan begroeid en kenmerkt zich door de afwisseling van de volgende natuurdoeltypen A5.5.2 (Glanshaverhooiland), A7.1 (Droge ruigte) en A2.1 (Doornstruweel). De indeling is op basis van de natuurdoeltypen conform het Handboek streefbeeld voor natuur en wat in Limburg (provincie Limburg, 2002). Verder dient in het kader van de status als Ecologische verbindingzone vermeld te worden dat de POG op dit moment een belangrijke migratiefunctie heeft voor reptielen, dagvlinders, vleermuizen en kleine grondgebonden zoogdieren. Het huidige beheer richt zich vooral op het deels verwijderen van bosopslag om te voorkomen dat het gebied teveel dichtgroeit en ongeschikt wordt als leefgebied en verbindingzone voor reptielen en dagvlinders.

Compensatiemaatregelen POG

Het areaalverlies van de POG dient gecompenseerd te worden met een oppervlak van minimaal 0,3 hectare (inclusief kwantiteitstoeslag van 33%) in aansluiting op het spoortalud in de aanduiding Groen waar de nieuwe aanlanding van de Noorderbrug het spoortalud kruist. Het compensatiegebied is aangegeven op de bij het bestemmingsplan behorende verbeelding. Het heeft de bestemming Natuur. Daarbij dient een combinatie van de natuurdoeltypen A5.5.2 (Glanshaverhooiland), A7.1 (Droge ruigte) en A2.1 (Doornstruweel) conform het Handboek Streefbeeld voor natuur en water in Limburg (provincie Limburg, 2002) ontwikkeld te worden waarbij de functie van Ecologische verbinding wordt gewaarborgd voor reptielen, dagvlinders, vleermuizen en overige zoogdieren. Hiermee wordt afdoende invulling gegeven aan de compensatie verplichtingen conform de provinciale Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden.

Deze compensatiemaatregel is opgenomen op de verbeelding met de aanduiding 'specifieke vorm van natuur – POG-compensatie' en in de regels en daarmee zowel juridisch als planologisch geborgd. Daarmee wordt geconcludeerd dat de regelgeving van de POG de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

Hoofdstuk 6 Het bestemmingsplan

6.1 Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden door middel van de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en daarop betrekking hebbende regels de in het plan begrepen gronden voor bepaalde doeleinden aangewezen. Daarbij worden regels gegeven voor het bouwen van bouwwerken en voor het gebruik van de bouwwerken en onbebouwde gronden. De juridische regeling is opgebouwd conform de SVBP 2008, de landelijke standaard voor het vervaardigen van bestemmingsplannen, die bij de invoering van het nieuwe Bro als verplichte opbouw is opgenomen. Deze landelijke standaard is verwerkt in het Handboek Ruimtelijke Plannen van de gemeente Maastricht. Daarnaast is aangesloten op de bepalingen in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de in deze wet gebezigde terminologie (afwijkingsregels, omgevingsvergunningen). Het bestemmingsplan Noorderbrug e.o. bestaat formeel uit een verbeelding en regels. Deze gaan vergezeld van een toelichting waarin het plan en de daaraan ten grondslag liggende beleidsmatige afwegingen zijn verwoord. De indeling van de regels is hierna beknopt aangegeven.

6.2 Opzet van de regels

6.2.1 Hoofdstuk 1 Inleidende regels (art. 1 en 2)

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. Artikel 1 bevat de definities van begrippen die van belang zijn voor toepassing van het plan. Het tweede artikel betreft de wijze van meten waarin wordt aangegeven hoe bij toepassing van de regels wordt gemeten. In beide artikelen is, conform de SVBP2008, een aantal standaardbegrippen en een aantal standaard meetwijzen opgenomen.

6.2.2 Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels (art. 3 t/m 13)

In dit hoofdstuk worden regels gegeven voor de binnen het plangebied beoogde functies. Per regel zijn de doeleinden c.q. de toegelaten gebruiksvormen van de gronden aangegeven. In beginsel is iedere vorm van bebouwing die past binnen de desbetreffende bestemming tot een bepaalde omvang rechtstreeks (dus zonder voorafgaande ontheffing of wijziging) toegestaan. Indien wordt voldaan aan de voorgeschreven maatvoering (bebouwingspercentage, bouwhoogte en dergelijke) en wordt gebouwd binnen het aangegeven vlak, kan hiervoor in de regel zonder meer een omgevingsvergunning worden verleend. In het navolgende wordt kort uiteengezet welke bestemmingen zijn opgenomen en worden specifieke elementen daarin toegelicht.

Artikel 3: enkelbestemming Bedrijf

Deze bestemming is gegeven aan het enige solitaire bedrijf (dat wil zeggen niet op een bedrijventerrein) dat in het plangebied is gevestigd, namelijk de papierfabriek Sappi aan de Biesenweg 16. De bedrijfsactiviteiten van dit bedrijf vallen onder milieucategorie 4.1. Ook kent het bedrijf een geluidcontour; deze is planologisch geregeld via een gebiedsaanduiding (zie hoofdstuk 3, Algemene regels). Bij bedrijfsbeëindiging mag het bedrijf alleen worden voortgezet conform deze specifieke aanduiding (papierfabriek) dan wel mogen er bedrijfsactiviteiten in de milieucategorieën 1 tot en met 4.1 worden uitgeoefend (conform de als bijlage bij de regels gevoegde Staat van Bedrijfsactiviteiten), mits het geen risicovolle inrichting betreft en het nieuwe bedrijf past binnen de bestaande geluidzone. Hiermee worden de bestaande rechten van het bedrijf gerespecteerd.

Binnen het bestemmingsvlak is een aanduiding 'brug' opgenomen, om ongelijkvloerse kruisingen van de Noorderbrug mogelijk te maken (conform huidige situatie). Er is voorts een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de aanduiding 'papierfabriek' van de verbeelding te halen. Ook is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om bedrijfsactiviteiten die niet genoemd zijn in de Staat van Bedrijfsactiviteiten, maar naar aard en omvang daarmee gelijk te stellen zijn, mogelijk te maken. Daarnaast maakt een gedeelte van het bestemmingsvlak deel

uit van de 'Wro-zone - wijzigingsbied 2'; dit is een wijzigingsbevoegdheid die geregeld is in artikel 17.9 (in hoofdstuk 3, Algemene regels) ten behoeve van het wijzigen van de bestemming in 'Bedrijf' in de bestemming 'Verkeer'. Deze wijzigingsbevoegdheid biedt de noodzakelijke flexibiliteit bij de positionering van de aanlanding van de Noorderbrug.

Artikel 4: enkelbestemming Bedrijventerrein

Deze bestemming is opgenomen voor het gedeelte van het plangebied dat als bedrijventerrein functioneert en deze bedrijfsfunctie conserveert. Hierbinnen zijn, in overeenstemming met de hier thans gevestigde bedrijven, bedrijfsactiviteiten mogelijk in de milieucategorieën 1 tot en met 3.2, met uitzondering van geluidzoneringsplichtige bedrijven en risicovolle inrichtingen. Er is een afwijkingmogelijkheid opgenomen om bedrijfsactiviteiten die niet genoemd zijn in de Staat van Bedrijfsactiviteiten, maar naar aard en omvang daarmee gelijk te stellen zijn, mogelijk te maken. In het bestemmingsvlak is één bedrijfswoning gelegen, die door middel van een aanduiding op de verbeelding is opgenomen en voorzien is van een specifieke bestemmingsregeling in dit artikel. Ook is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de aanduiding van deze bedrijfswoning van de verbeelding te halen, mocht deze gedurende de planperiode niet meer als zodanig in gebruik raken.

Daarnaast maakt een gedeelte van het bestemmingsvlak deel uit van de 'Wro-zone - wijzigingsgebied 1' en een gedeelte maakt deel uit van de 'Wro-zone - wijzigingsgebied 2'; dit zijn wijzigingsbevoegdheden die geregeld zijn in artikel 17.9 (in hoofdstuk 3, Algemene regels) ten behoeve van het wijzigen van de bestemming in respectievelijk 'Detailhandel-PDV' en 'Verkeer'. De wijzigingsbevoegdheid naar 'Detailhandel-PDV' is bedoeld om vervolgfases van de te ontwikkelen PDV-locatie Belvédère op termijn mogelijk te maken. De wijzigingsbevoegdheid naar 'Verkeer' biedt de noodzakelijke flexibiliteit bij de positionering van de Bosscherlaan in combinatie met de aanlanding van de Noorderbrug.

Artikel 5: enkelbestemming Detailhandel-PDV

Deze bestemming is gelegd op de eerste fase van de ontwikkeling van de PDV-locatie Belvédère. Binnen deze bestemming is perifere detailhandel (PDV) mogelijk, conform de in de begripsbepalingen (artikel 1) opgenomen definiëring. Daarnaast zijn ook detailhandel in aanvullend assortiment, winkelondersteunende horeca en andere ondergeschikte functies mogelijk zoals bedrijfsgebonden buitenopslag en bedrijfsgebonden kantoren. Ook is de aanleg van parkeervoorzieningen mogelijk binnen deze bestemming. In de regels is een maatvoering voor de bouwactiviteiten opgenomen; via de wijzigingsbevoegdheid naar PDV, zoals opgenomen in artikel 17.9, is tevens de mogelijkheid geboden een klein deel van de bebouwing een hoogteaccent te geven; dit ter duiding en profilering van de PDV-locatie op deze plek in de stad. Een deel van het bestemmingsvlak is gelegen binnen de 'Wro-zone - wijzigingsgebied 2'; dit is een wijzigingsbevoegdheid die geregeld is in artikel 17.9 (in hoofdstuk 3, Algemene regels) ten behoeve van het wijzigen van de bestemming in de bestemming 'Verkeer'. Deze wijzigingsbevoegdheid biedt de noodzakelijke flexibiliteit bij de positionering van de Bosscherlaan in combinatie met de aanlanding van de Noorderbrug.

Artikel 6: enkelbestemming Groen

Deze bestemming is toegekend aan voornamelijk openbare groenvoorzieningen. Hierbinnen zijn, naast de gebruikelijke groene functies, tevens de aanleg van taluds, speelvoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen mogelijk. Daarnaast is binnen deze bestemming op de verbeelding een aanduiding 'specifieke vorm van natuur-leefgebied (sn-lg)' opgenomen; het gebied binnen deze aanduiding is bedoeld voor de instandhouding en ontwikkeling van leefgebied voor beschermde flora en fauna. Voorts is een deelgebied binnen deze bestemming gelegen binnen de aanduiding 'specifieke vorm van natuur-POG-compensatie (sn-POG)' en bedoeld voor natuurcompensatie ten behoeve van compensatie van verlies aan leefgebied. De noodzakelijke compenserende en mitigerende maatregelen zijn vastgelegd in artikel 16, lid 2. Een klein deel van het bestemmingsvlak is gelegen binnen de 'Wro-zone - wijzigingsgebied 1'; dit is een wijzigingsbevoegdheid die geregeld is in artikel 17.9 (in hoofdstuk 3, Algemene regels) ten behoeve van het wijzigen van de bestemming in de bestemming 'Detailhandel-PDV'. Deze wijzigingsbevoegdheid biedt de noodzakelijke flexibiliteit bij de ontwikkeling van de vervolgfases van de PDV-locatie Belvédère.

Artikel 7: enkelbestemming Verkeer

Deze bestemming is op de ontsluitingswegen Noorderbrug, Bosscherweg, Frontensingel en Bosscherlaan gelegd. Binnen deze bestemming zijn masten en portalen voor geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer

mogelijk, alsmede lichtmasten en kunstobjecten. Binnen het bestemmingsvlak is een aanduiding 'brug' opgenomen, om ongelijkvloerse kruisingen van de Noorderbrug mogelijk te maken (conform huidige situatie). Bij de bedrijfsgronden van Sappi is voor het gebied onder de brug een aanduiding 'specifieke vorm van bedrijfpapierfabriek' opgenomen, waardoor de bedrijfsactiviteiten onder de brug kunnen worden voortgezet. Voorts is een deelgebied binnen deze bestemming gelegen binnen de aanduiding 'specifieke vorm van natuur-POG-compensatie (sn-POG)' en bedoeld voor natuurcompensatie ten behoeve van compensatie van verlies aan leefgebied.

Artikel 8: enkelbestemming Verkeer-Uit te werken

Deze uitwerkingsplicht is opgenomen ten behoeve van de verkeers- en civieltechnische uitwerking van de aanlanding van de Noorderbrug en de kruising met de Bosscherlaan. Binnen deze uitwerkingsplicht is ruimte geboden voor wegverkeer, eventuele bescherming van het Rijksmonument, ecologische verbindingzones en reguliere groenvoorzieningen, taluds en additionele voorzieningen. Er is een aantal uitwerkingsregels opgenomen dat dient te worden gevolgd bij het opstellen van een uitwerkingsplan. Totdat de bedoelde uitwerking van kracht wordt geldt een bouwverbod. B&W kunnen via een afwijkingsbevoegdheid dit bouwverbod opheffen indien een ontwerp-uitwerkingsplan ter inzage is gelegd.

Artikel 9: dubbelbestemming Leiding - Gas

Deze dubbelbestemming regelt de beschermingszone voor de voorkomende gasleiding. Binnen deze zone mag niet worden gebouwd en mogen geen werkzaamheden worden uitgevoerd anders dan normaal onderhoud, zonder voorafgaande toestemming van de leidingbeheerder.

Artikel 10: dubbelbestemming Leiding - Riool

Deze dubbelbestemming regelt de beschermingszone voor de voorkomende rioolpersleiding. Binnen deze zone mag niet worden gebouwd en mogen geen werkzaamheden worden uitgevoerd anders dan normaal onderhoud, zonder voorafgaande toestemming van de leidingbeheerder.

Artikel 11: dubbelbestemming Leiding - Water

Deze dubbelbestemming regelt de beschermingszone voor de voorkomende waterleiding. Binnen deze zone mag niet worden gebouwd en mogen geen werkzaamheden worden uitgevoerd anders dan normaal onderhoud, zonder voorafgaande toestemming van de leidingbeheerder.

Artikel 12: dubbelbestemming Waarde - Maastrichts Erfgoed

De voor de dubbelbestemming Waarde-Maastrichts Erfgoed aangegeven gronden zijn bestemd voor de bescherming van het op die gronden aanwezige cultureel erfgoed. Iedere vorm van cultureel erfgoed (archeologie, kenmerkende of dominante bouwwerken, gemeentelijke monumenten, waardevolle groenelementen et cetera) is van een aparte regeling voorzien.

Artikel 13: dubbelbestemming Waterstaat – Stroomvoerend rivierbed

Deze dubbelbestemming regelt de bescherming van het stroomvoerend rivierbed van de Maas. In dit plan is alleen de overspanning van de Noorderbrug van deze dubbelbestemming voorzien. Alhoewel de brug geen fysieke belemmering vormt voor het rivierbed, dient deze dubbelbestemming op basis van de kaarten behorende bij het Waterbesluit. Binnen deze zone mag niet worden gebouwd, met uitzondering van bouwwerken, geen gebouwen zijnde en mogen geen werkzaamheden worden uitgevoerd anders dan normaal onderhoud, zonder voorafgaande toestemming van de waterbeheerder.

6.2.3 Hoofdstuk 3 Algemene regels (art. 14 t/m 22)

Dit hoofdstuk bevat de volgende algemene regels (deels ingegeven door de verplichting vanuit paragraaf 3.2 van het Bro deze bepalingen op te nemen in ieder bestemmingsplan):

- artikel 14: anti-dubbeltelbepaling (standaard uit het Bro);
- artikel 15: algemene bouwregels: hier zijn bepalingen omtrent ondergronds bouwen opgenomen;
- artikel 16: algemene gebruiksregels; naast de gebruikelijke bepalingen omtrent strijdig gebruik zijn in dit

artikel tevens de compenserende en mitigerende maatregelen opgenomen om de negatieve effecten van de planontwikkeling op de natuur te compenseren respectievelijk te verminderen. In twee tabellen zijn locatiespecifieke compenserende en mitigerende maatregelen opgenomen. In deze gebruiksregels is voorts een bepaling opgenomen waarin is aangegeven dat de bestemmingen niet mogen worden gerealiseerd voordat de op de betreffende bestemming betrekking hebbende maatregelen zijn gerealiseerd. Daarmee is een voorwaardelijke verplichting opgenomen; op deze wijze worden de noodzakelijke compenserende en mitigerende maatregelen in deze regels niet alleen mogelijk gemaakt, maar ook afgedwongen.

- artikel 17: algemene aanduidingsregels; hierin zijn alle gebiedsaanduidingen opgenomen die in het plan voorkomen:
 - geluidzone-bedrijf: het betreft de geluidcontour van het Industrierrein Bosscherveld en de geluidcontour van de papierfabriek. Deze zijn opgenomen op de verbeelding en in dit artikel voorzien van een regeling. Onderdeel hiervan is een wijzigingsbevoegdheid voor het aanpassen van deze contouren;
 - milieuzone-gezoned gebiedsruimte: deze zone geeft de begrenzing aan van het gezoned gebiedsruimte, op basis waarvan de geluidzone is berekend;
 - milieuzone-geurzone: deze aanduidingsregel verwijst naar de geurzones die in het plangebied zijn opgenomen ter plaatse van de (niet in het plangebied gelegen) rioolwaterzuivering (Rwzi), die een groot deel van het plangebied bestrijkt, en ter plaatse van het gemaal Veemarkt. Voor dit gemaal hanteert het Waterschapsbedrijf een geurzone van 30 meter. In dit artikel zijn tevens wijzigingsbevoegdheden opgenomen om de geurzone te verkleinen dan wel op te heffen na bedrijfsbeëindiging of veranderende bedrijfsvoering;
 - veiligheidszone-bevb: deze contour is opgenomen op basis van de bepalingen uit het Bevb, waarin is aangegeven dat binnen de 10^{-6} contour van een leiding geen (beperkt) kwetsbare functies mogen worden gerealiseerd;
 - veiligheidszone externe veiligheid: deze zone is opgenomen om twee redenen:
 1. ten behoeve van de veiligheidscontour van 25 meter vanwege externe veiligheid van het gasvoedingsstation aan de Lage Frontweg. Dit is geen Bevi-inrichting, maar valt onder het Activiteitenbesluit;
 2. ten behoeve van de 50 meter zone (de 100% lethaliteitsgrens) aan weerszijden van de gasleiding die van noord naar zuid door het plangebied loopt. Deze grens is niet opgenomen als gevolg van wettelijke bepalingen, maar de gemeente Maastricht wenst in deze zone geen (beperkt) kwetsbare objecten te positioneren. De verantwoordingsplicht binnen deze zone is zwaar. Bij de inrichting van het gebied mogen hier derhalve geen (beperkt) kwetsbare functies worden gerealiseerd. In concreto betekent dit voor de PDV-locatie dat in deze zone alleen parkeerplaatsen en opslagfaciliteiten mogen worden gerealiseerd en ter plaatse dus geen winkelvoorzieningen kunnen worden gebouwd.
 - veiligheidszone-lpg: op de gronden gelegen ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - lpg' mogen geen nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen worden gesitueerd;
 - vrijwaringszone – spoor: deze zone is gebaseerd op de bepalingen in de Spoorwegwet. Binnen de op de verbeelding aangegeven zone (van 11 meter vanaf hart spoorlijn) mag geen bebouwings plaatsvinden.

Binnen de aanduidingsregels zijn tevens de twee wijzigingsbevoegdheden 'Wro-zone - wijzigingsgebied' (1 en 2) opgenomen. Er is voor deze wijze (dat wil zeggen: in de gebiedsaanduidingen) van regelen gekozen omdat de wijzigingsmogelijkheden binnen verschillende bestemmingen mogelijk zijn. De

doelstelling van de wijzigingsbevoegdheden zijn reeds aan bod gekomen bij de bespreking van de betreffende bestemmingen. De twee bedoelde Wro-zones zijn:

- Wro-zone – wijzigingsgebied 1: wijziging naar ‘Detailhandel-PDV’;
- Wro-zone – wijzigingsgebied 2: wijziging naar ‘Verkeer’.

Aan deze wijzigingsbevoegdheden zijn wijzigingsregels gekoppeld, waaraan bij de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid dient te worden getoetst.

- artikel 18: algemene afwijkingsregels: hierin wordt bepaald waarvoor Burgemeester en Wethouders middels een omgevingsvergunning kunnen afwijken van het plan;
- artikel 19: algemene wijzigingsregels: hierin wordt bepaald onder welke voorwaarden Burgemeester en wethouders bevoegd zijn het plan te wijzigen; het betreft hier beperkte wijzigingen in algemene zin; specifieke wijzigingsbevoegdheden die van toepassing zijn op bepaalde bestemmingen zijn, waar nodig, de bestemmingsregels opgenomen;
- artikel 20: algemene procedureregels: hierin wordt geregeld welke procedure moet worden gevolgd in geval van toepassing van afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden en nadere eisen;
- artikel 21: voorrangstelling dubbelbestemmingen: hierin wordt de volgorde aangehouden van de dubbelbestemmingen die geldt indien er meer dan één dubbelbestemming op een bepaald deel van het grondgebied is gelegen;
- artikel 22 overige regels, hierin zijn verwijzingen opgenomen naar andere wettelijke regelingen.

6.2.4 Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels (art. 23 en 24)

In het overgangsrecht is bepaald dat bouwwerken, die op het moment van de tervisielegging van het plan aanwezig zijn, mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bouwregels. Het gebruik van grond en opstallen, dat afwijkt van de regels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag worden gehandhaafd. Dit overgangsrecht komt voort uit artikel 3.2.1 van het Bro en is een verplicht onderdeel van de regels. In de slotregel wordt aangegeven onder welke naam de regels kunnen worden aangehaald.

6.3 Crisis- en Herstelwet

Sinds 31 maart 2010 is de Crisis- en Herstelwet van kracht. Het project Belvédère is opgenomen in bijlage 2 van artikel 1.1 (eerste lid en tweede lid) van de Crisis- en Herstelwet en valt daarom volledig onder het regime van deze wet. Omdat dit bestemmingsplan een integraal onderdeel uitmaakt van de Belvédère, valt ook dit bestemmingsplan onder de werking van de nieuwe wet. Overigens valt dit bestemmingsplan ook onder de Crisis- en Herstelwet omdat het hier een ontwikkeling betreft van de herstructurering van een werkgebied en de verwezenlijking van werken ten behoeve van de aanleg of wijziging van wegen (bijlage 1 behorende bij art 1.1 eerste lid).

Hoofdstuk 7 Financiële uitvoerbaarheid

Op 22 februari 2011 heeft de gemeenteraad kennis genomen van het 'Ruimtelijk Mobiliteitspakket Maastricht Noord' en ingestemd met de hoofdkeuzen die in dit ontwikkelingsplan gemaakt zijn. Met het vaststellen van de definitieve tracékeuze, is voorts ook de exploitatieopzet voor de ontwikkeltaakstelling van de brug verder aangescherpt.

De aanpak van de infrastructuur behelst de aanpak van het kruispunt oost op het Trega-terrein, aanpassing van het bruglichaam, de ontsluiting van de binnenstad via de Sappi-knoop, de aanlanding in Bosscherveld en de Bosscherlaan Zuid. Zoals ook aangegeven in hoofdstuk 5.3.1 van het raadsvoorstel tot vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan, vormen deze onderdelen de scope van het bestemmingsplan dat nu voorligt.

De totaalaanpak infrastructuur behelst evenwel ook nog het gedeelte wegtracé vanaf de Bosscherlaan Zuid door het bedrijventerrein Bosscherveld tot op de Brusselseweg, zijnde de Bosscherlaan Noord. Over dit onderdeel van de totaalaanpak dat integraal onderdeel is van de opgave, beslist de raad in een later stadium als onderdeel van het bestemmingsplan Bosscherveld- Noord dat omstreeks de jaarwisseling gereed is (ontwerpfase). Om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen zijn de kosten die te maken hebben met de Bosscherlaan-Noord eveneens al gezien. Ook de kosten van de flankerende maatregelen in de buurten zijn in beeld gebracht.

Aan de zijde van de kostenkant is onderzoek gedaan naar kostenindicaties op het vlak van verwervingen, aanleg van de infrastructuur, bodem en milieusanering, flankerende buurtmaatregelen, natuur, mogelijke in stand houding van de Cokesfabriek, voorbereidingskosten waaronder de ambtelijke kosten etc. etc. Dit is gebeurd op basis van taxaties van beëdigd taxateurs voor wat betreft de verwervingen, waarbij er rekening mee is gehouden dat sommige percelen geheel of gedeeltelijk onteigend moeten worden. De kostenramingen op het vlak van de kosten van de infrastructuur van de totaalaanpak inclusief de Bosscherlaan-Noord zijn eveneens opgesteld door externe deskundigen. Dit geldt ook voor de kostenindicatie betreffende de belangrijkste asbestsaneringsoperaties, het treffen van natuurmaatregelen als gevolg van dit bestemmingsplan en het mogelijksterwijs in stand houden van (een deel van) de Cokesfabriek. Uit het oogpunt van lopende en nog te voeren onderhandelingen is het gebruikelijk dat deze bedragen niet verder worden gespecificeerd.

Aan de zijde van de dekkingskant heeft de gemeente de beschikking over de toegezegde Rijksbijdrage vanaf 2015 ter grootte van € 60 miljoen, de toegezegde provinciale bijdrage ter grootte van € 30 miljoen en de gemeentelijke bijdrage ter grootte van € 35 miljoen. Het budget van € 125 miljoen is beschikbaar. Dit bedrag dekt de berekende kosten.

De komende periode wordt het proces rondom de aanpak van de infrastructuur, het overleg met de bedrijven en de buurten voortgezet met alle dynamiek die daarbij hoort. Bij deze aanpak hoort een intensieve sturing procesmatig en inhoudelijk en met name financieel. Er zijn voldoende draaiknoppen in het kader van de financiële sturing, die ingezet kunnen worden om eventuele extra kosten te dekken zoals een verhoogde inspanning gericht op aanvullende subsidiemiddelen vanwege het regionale karakter van de Noorderbrug c.q. het nog verder naar voren halen van toegezegde subsidiemiddelen, aanbestedingsstrategieën, inbreng van WOM en andere gemeentegronden als het gaat om bedrijfsverplaatsingen, creatieve bodemsaneringsvarianten middels peilhoogten, financieringsvarianten en, last but not least, de relatie met de gebiedsontwikkeling Belvédère, die als gevolg van de uitvoering van de werkzaamheden effecten zal ondervinden. Het plan kan derhalve, hoe dan ook, worden uitgevoerd. De economische uitvoerbaarheid staat vast.

De ontwikkeling en realisatie van de PDV-locatie geschiedt voor rekening en risico van de WOM Belvédère BV.

Hoofdstuk 8 Handhavingsparagraaf

Een bestemmingsplan is voor de gemeente een belangrijk instrument om haar ruimtelijk beleid vorm te geven. Door middel van een combinatie van positieve bestemmingen en het uitsluiten van bepaalde activiteiten en functies kan sturing plaatsvinden van gewenste en ongewenste ontwikkelingen.

Een belangrijk aspect hierbij is de handhaving en het toezicht op de naleving van het bestemmingsplan. Deze handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen vasthouden. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle bewoners en gebruikers dienen door de gemeente op eenzelfde wijze daadwerkelijk aan het plan worden gehouden.

In dit bestemmingsplan is daarom allereerst gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van in het bijzonder de regels. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter in de praktijk de mogelijkheden om toe te zien op de naleving van het plan. Hoe minder knellend de regels zijn, hoe kleiner de kans dat het met de regels wat minder nauw wordt genomen. In de praktijk worden op den lange duur immers ook alleen die regels gerespecteerd waarvan door de betrokkenen de noodzaak en de redelijkheid wordt ingezien.

In de bouwregels zijn maten opgenomen die van toepassing zijn op gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Te realiseren gebouwen en andere bouwwerken moeten voldoen aan deze maatvoering, zo niet, dan kan het college van burgemeester en wethouders geen bouwvergunning verlenen.

Gebruiksregels worden opgenomen om gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken en ongewenste ontwikkelingen uit te sluiten. Toetsing aan de gebruiksregels is aan de orde bij functiewisseling of nieuwvestiging.

De doelstellingen van het ruimtelijke beleid kunnen slechts verwezenlijkt worden, indien de regels van het bestemmingsplan worden nageleefd. De gemeente dient op de eerste plaats zelf haar regels na te leven en vervolgens dient de gemeente er zorg voor te dragen dat anderen deze regels naleven.

Hoofdstuk 9 Communicatieparagraaf

9.1 Wettelijk vooroverleg instanties ex art. 3.1.1 Bro

In het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro is het voorontwerp van dit bestemmingsplan toegezonden aan de volgende instanties:

- VROM-Inspectie Regio Zuid;
- provincie Limburg;
- Watertoetsloket (Waterschap Roer en Overmaas);
- Regionale Brandweer Zuid-Limburg;
- Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten;
- Ministerie voor Economie, Landbouw en Innovatie;
- Rijkswaterstaat Limburg;
- Nederlandse Gasunie N.V.;
- Gemeente Eijsden-Margraten;
- Gemeente Meerssen;
- Gemeente Valkenburg aan de Geul;
- Gemeente Lanaken (B).

Binnen de gestelde termijn zijn van een aantal van deze instanties reacties ontvangen. Deze zijn opgenomen bijlage 2 van deze toelichting en beantwoord in de Nota vooroverleg ex art. 3.1 Bro, die eveneens in bijlage 2 is opgenomen. In deze beantwoording is tevens aangegeven op welke punten het plan is aangepast.

9.2 Zienswijzen ex art. 3.8 Wro

Het ontwerp van het bestemmingsplan 'Noorderbrug e.o.' heeft met ingang van 24 februari 2012 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen, waarbij de gelegenheid is geboden om binnen deze termijn zienswijzen met betrekking tot het ontwerp kenbaar te maken. Gedurende deze periode zijn 35 zienswijzen ingediend.

De ten behoeve van de beantwoording van de ingediende zienswijzen opgestelde zienswijzennota is als bijlage 2 bij het raadsvoorstel opgenomen. Het raadsvoorstel is tezamen met het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Noorderbrug e.o., de lijst van wijzigingen en de lijst van verplaatsende bedrijven, opgenomen in bijlage 3 van deze toelichting. Het bestemmingsplan is conform de lijst van wijzigingen aangepast en vervolgens vastgesteld in de raadsvergadering d.d. 26.06.2012.

9.3 Behandeling beroepen Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State

Tegen het vaststellingsbesluit d.d. 26.06.2012 zijn gedurende de beroepstermijn tien beroepschriften ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Tijdens de zitting de dato 20.03.2013 heeft de Afdeling uitspraak gedaan en daarin één beroepschrift niet ontvankelijk verklaard en de overige negen beroepschriften ongegrond verklaard. Het bestemmingsplan is hiermee onherroepelijk geworden. De uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is opgenomen in bijlage 4 van deze toelichting.

Bijlage 1 Inventarisatiekaart

Bijlage 2 Nota vooroverleg ex art. 3.1.1 Bro

Bijlage 3 Raadsvoorstel BP Noorderbrug e.o. d.d. 26.06.2012

(incl. raadsbesluit, zienswijzenbeantwoording, lijst van wijzigingen en lijst van verplaatsende bedrijven).

Bijlage 4 Uitspraak Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State