

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding	3
1.1 Algemeen	3
1.2 Grens van het plangebied	5
1.3 Leeswijzer	5
Hoofdstuk 2 Inhoud herziening	6
2.1 Aansluiting nieuwe aanlanding Noorderbrug op bestaande wegen	6
2.2 Vastleggen aanpassing geluidzone bedrijventerrein Bosscherveld	8
2.3 Overige milieuaspecten	12
2.4 Ecologie	18
Hoofdstuk 3 Juridische regeling	20
3.1 Algemeen	20
3.2 Opzet van de regels	20
3.3 Crisis- en herstelwet	21
Hoofdstuk 4 Financiële uitvoerbaarheid	22
Hoofdstuk 5 Communicatieparagraaf	23
5.1 Wettelijk vooroverleg instanties ex art. 3.1.1 Bro	23
5.2 Zienswijzen ex art. 3.8 Wro	23
Bijlage 1 Raadsvoorstel Partiële herziening bestemmingsplan Maastricht-West	24

Separate bijlagen:

Separate bijlage 1:	Artifex Terra, 'Vooronderzoek milieuhygiënische bodemkwaliteit partiële herziening bestemmingsplan Maastricht-West', projectnr. 2013.003.R1, d.d. 16.08.2013;
Separate bijlage 2:	dGmR, 'Wijziging geluidzone IT Bosscherveld Maastricht akoestisch onderzoek zoneverruiming', projectnr. M.2013.0228.o.N001, d.d. 21.08.2013;
Separate bijlage 3:	Oranjewoud, memo 'Externe veiligheid Maastricht-West', projectnr. 243621, d.d. 26.06.2013;

- Separate bijlage 4: ARCADIS, 'Quicksan natuurwetgeving bestemmingsplan partiële herziening Maastricht-West', projectnr. Bo2043.000305.0100, d.d.13.09.2013;
- Separate bijlage 5: Goudappel Coffeng, 'RMP Noorderbrugtracé, herberekening verkeersintensiteiten', projectnr. MTT104, Bnc/0991, d.d. 17.09.2013;
- Separate bijlage 6: Goudappel Coffeng, 'Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Maastricht-West', projectnr. MTT104, Kmc/0993, d.d. 17.09.2013;
- Separate bijlage 7: Goudappel Coffeng, 'Onderzoek luchtkwaliteit bestemmingsplan Maastricht-West', projectnr. MTT104, Kzj/0990, d.d. 17.09.2013.

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Aanleiding voor deze partiële herziening

De aanleiding voor het opstellen van de partiële herziening van bestemmingsplan 'Maastricht-West' is tweeledig. Enerzijds wordt de aansluiting van het nieuwe Noorderbrugtracé op het westelijk deel van de Fort Willemweg, Frans van de Laarstraat en Fagotstraat planologisch vastgelegd; anderzijds wordt de ondergeschikte aanpassing van de nieuwe geluidcontour van industrieterrein 'Bosscherveld', voor zover gelegen binnen bestemmingsplan 'Maastricht-West', vastgelegd.

1.Aansluiting nieuwe aanlanding Noorderbrug op bestaande wegen

In navolging op de besluitvorming omtrent het vaststellen van het Trechteringsdocument (december 2011), het bestemmingsplan 'Noorderbrug e.o.' (26 juni 2012), het verkeersontwerp voor de nieuwe infrastructuur (22 januari 2013), het uitwerkingsplan 'Aanlanding Noorderbrug' (23 april 2013) en het bestemmingsplan 'Bosscherveld Noord' (18 juni 2013) vormt dit bestemmingsplan 'Partiële herziening bestemmingsplan Maastricht West' de juridische vertaling van de 'Inpassing west'. Met de buurten in West en een aantal belangenorganisaties heeft een intensief traject plaatsgevonden om de precieze effecten van de verlegging van de aanlanding van Noorderbrug in beeld te krijgen en maatregelen te ontwikkelen om deze effecten te doen verminderen. Dit heeft geleid tot het bepalen van een aantal flankerende maatregelen voor de betreffende buurten in Maastricht-West in relatie tot het definitieve tracé en het bestemmingsplan Noorderbrug e.o. Het is een gegeven dat de definitieve tracékeuze Noorderbrug inhoudelijk eigenlijk los stond van deze flankerende maatregelen, temeer daar bij alle mogelijke tracévarianten binnen de gestelde bandbreedte wordt aangesloten op de Ravelijn ter hoogte van Fort Willem. Het is ook een gegeven dat een aantal straten in de buurten meer verkeer te verwerken krijgen met effecten op het vlak van geluid en luchtkwaliteit.

Over deze situatie is intensief met de buurten gesproken en dan vooral over de manier waarop de situatie verlicht kan worden. Daarbij heeft de buurt gekozen voor het principe uitgangspunt van leefbaarheid boven bereikbaarheid. En vervolgens zijn op basis van dit principe een groot aantal oplossingsrichtingen besproken op het vlak van onder andere doorstroming en bereikbaarheid, ruimtelijke inpassing, verkeersveiligheid en overstekbaarheid en het voorkomen van sluipverkeer.

Oplossingsrichtingen op het vlak van onder andere optimale verdeling van het verkeersaanbod door middel van verkeerslichten, vormgeving van kruispunten, aanpassing van de inrichting van wegen etc. etc., een en ander gekoppeld aan nieuwe verkeersberekeningen en milieueffecten. De maatregelen die na dit interactieve traject samen met de buurten zijn ontwikkeld en opgesteld, hebben gediend als basis voor de verdere uitwerking van de inpassing van de nieuwe verkeersstructuur in de bestaande verkeersstructuur van Maastricht west. Een en ander heeft geresulteerd in het verkeersontwerp Noorderbrug (vastgesteld door de raad op 22 januari 2013), hetgeen vervolgens planologisch vertaald is in het onderhavige bestemmingsplan voor wat betreft het deel 'Inpassing west'. De infrastructurele aanpassingen die worden gedaan aan het meest westelijke deel van de Fort-Willemweg, Frans van de Laarstraat en Fagotstraat passen gedeeltelijk niet binnen het wegtracé zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan 'Maastricht-west'.

Vandaar dat voor dit bestemmingsplan de voorliggende partiële herziening is opgesteld. Hiermee worden de bestemmingen in beide plannen op elkaar afgestemd en worden de noodzakelijke infrastructurele aanpassingen planologisch-juridisch mogelijk gemaakt. De bepalingen zoals opgenomen in bestemmingsplan 'Maastricht-West' zijn op deze partiële herziening onverkort van toepassing, met dien verstande dat de bouwhoogte van additionele voorzieningen wordt verhoogd van 3 naar 3,5 meter (deze laatstgenoemde wijziging vormt een wijziging van algemene strekking die in alle andere recent vastgestelde bestemmingsplannen is doorgevoerd). Het bestemmingsplan 'Maastricht-West' wordt hierna als 'moederplan' aangeduid.

2. Vastleggen aangepaste geluidzone industrielawaai bedrijventerrein Bosscherveld

Door het, in verband met de beoogde bedrijfsontwikkeling aan Het Rondeel, 'opschuiven' van een beperkt deel van de geluidzone industrielawaai van bedrijventerrein Bosscherveld in westelijke richting dient ook de thans op de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan 'Maastricht-West' vastgelegde 'geluidzone-industrielawaai' te worden aangepast aan de nieuwe situatie. Deze planologisch-juridische verankering is van belang om voldoende geluidruimte te kunnen creëren voor de beoogde bedrijvigheid aan Het Rondeel, met name in verband met te herhuisvesten bedrijven van bedrijventerrein Bosscherveld. Naast de aanpassing van de contour op de verbeelding behoeft voor deze contourverruiming geen aanpassing van de regels plaats te vinden; deze zijn reeds opgenomen in het moederplan en blijven onverkort van kracht.

Opbouw van het bestemmingsplan

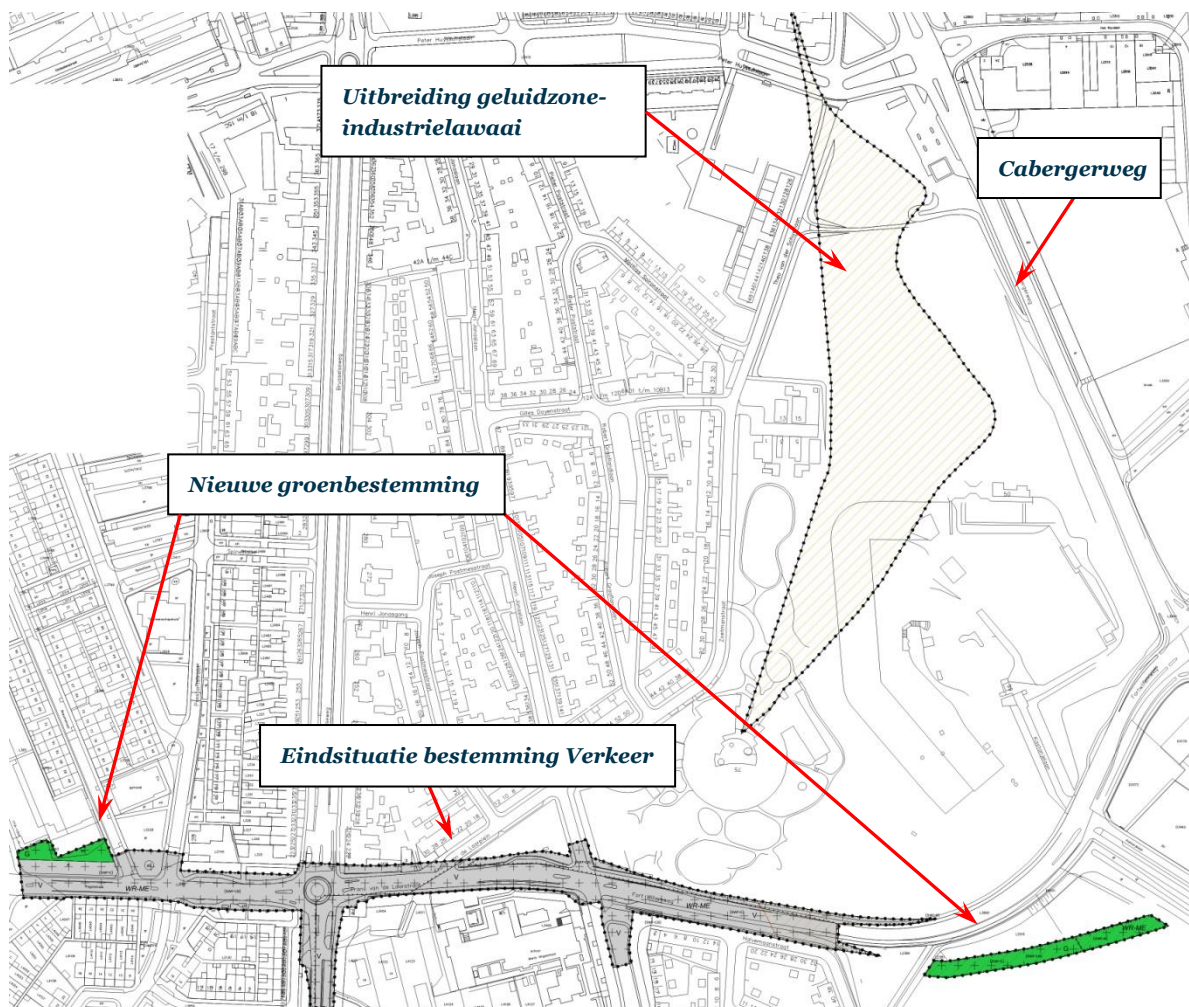
Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden door middel van de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en daarop betrekking hebbende regels de in het plan begrepen gronden voor bepaalde doeleinden aangewezen. De juridische regeling is opgebouwd conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012), 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 2012. 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.bpphMtrichtWest-vg01;
- regels; deze regels zijn in de SVBP zoveel mogelijk gestandaardiseerd (o.a. volgorde, indeling, benaming, begripsbepalingen, overgangsbepalingen en de slotbepaling).

Op de verbeelding van voorliggend plan zijn alleen de gronden opgenomen die ten opzichte van het moederplan wijzigen. De verbeelding is getekend op schaal 1:1.000. De regels van voorliggend plan bevatten een verwijzing naar de regels van het moederplan, waarbij is aangegeven op welk punt het moederplan juridisch wordt gewijzigd. Het bestemmingsplan gaat vergezeld van de voorliggende toelichting, waarin is aangegeven welk doel beoogd wordt met deze partiële herziening.

1.2 Grens van het plangebied

Op onderstaande afbeelding is de begrenzing van het plangebied van deze partiële herziening weergegeven. De gearceerde zone is de uitbreiding van de geluidzone industrielawaai Bosscherveld; de grijze en groene vlakken vormen respectievelijk de verkeers- en groenbestemmingen in deze partiële herziening. Bij de verkeersbestemming overlapt een groot deel van de gronden de vigerende bestemming 'Verkeer' uit het moederplan; in werkelijkheid zijn de nieuw tot verkeer te bestemmen delen veel kleiner. Om versnippering van het kaartbeeld te voorkomen is er voor gekozen het gehele bestemmingsvlak 'Verkeer' op te nemen in deze partiële herziening:



1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt kort ingegaan op de inhoud van deze partiële herziening. Hoofdstuk 3 handelt over de opbouw van de regels van deze partiële herziening. In hoofdstuk 4 komt de economische uitvoerbaarheid aan de orde en hoofdstuk 5 bevat een communicatieparagraaf. 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 Inhoud herziening

Zoals in het voorgaande hoofdstuk is aangegeven bestaat de partiële herziening uit twee onderdelen: de aansluiting van het nieuwe Noorderbrugtracé op de bestaande wegenstructuur en het vastleggen van de aangepaste geluidzone industrielawaai. De uitwerking van deze onderwerpen komt in paragraaf 2.1 respectievelijk 2.2. aan de orde.

2.1 Aansluiting nieuwe aanlanding Noorderbrug op bestaande wegen

Ter voltooiing van de verkeerskundige aansluiting van het nieuwe Noorderbrugtracé dienen, naast de aanpassingen die in de plangebieden van de bestemmingsplannen 'Noorderbrug e.o.' en 'Bosscherveld-Noord' zijn vastgelegd, ook infrastructurele aanpassingen te worden gedaan aan het meest westelijke deel van de Fort Willemweg en aan de in het verlengde daarvan gelegen Frans van de Laarstraat en Fagotstraat. De gronden van de delen van genoemde wegen waarop deze aanpassingen noodzakelijk zijn, zijn gelegen in bestemmingsplan Maastricht-West. Een en ander is in hoofdstuk 1 reeds toegelicht. De onderstaande uitsnede van het bestemmingsplan Maastricht-West geeft een beeld van de vigerende bestemmingen (met de rode lijn is de plangrens van de voorliggende partiële herziening aangegeven; grijs = bestemming 'Verkeer', groen = bestemming 'Groen', geel = bestemming 'Wonen', bruin = bestemming 'Maatschappelijk', lichtgroen = bestemming 'Agrarisch'):



Onderstaand wordt aan de hand van een uitsnede uit de verbeelding behorende bij de voorliggende partiële herziening beknopt de verkeerskundige eindsituatie beschreven van genoemde wegen. De eindsituatie op het niveau van het bestemmingsplan is als volgt (grijs = bestemming 'Verkeer', groen = bestemming 'Groen'):



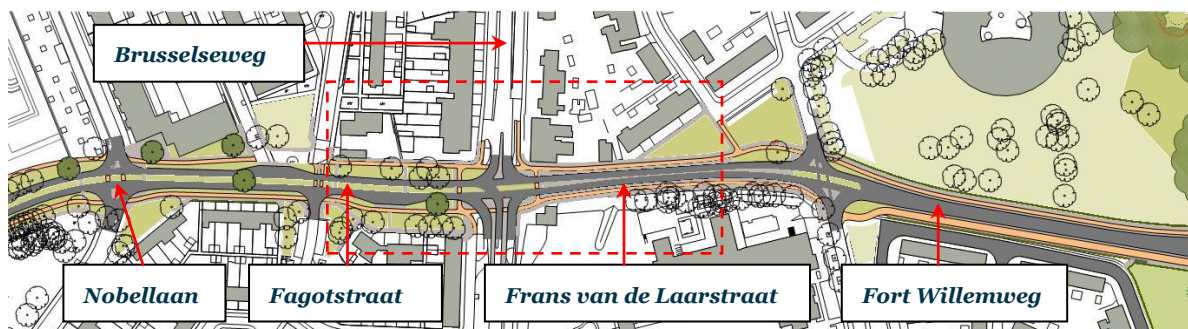
Er is in de eindsituatie sprake van twee resterende bestemmingen: 'Verkeer' en 'Groen'. Binnen de bestemming Verkeer zijn zowel gronden opgenomen die in het moederplan ook tot 'Verkeer' zijn bestemd, als ook gronden die in het moederplan tot 'Groen' zijn bestemd. Het is geenszins de bedoeling dat hierdoor al het groen uit het straatbeeld verdwijnt. Binnen de bestemming 'Verkeer' is namelijk ook de aanleg van groenvoorzieningen mogelijk. De keuze om voor de "overall"-bestemming 'Verkeer' te kiezen heeft te maken met het hoofddoel van deze partiële herziening (het bieden van voldoende ruimte voor het aanpassen van de bestaande wegen op het nieuwe Noorderbrugtracé) en het creëren van een duidelijk en overzichtelijk beeld van de toekomstige

bestemmingen. Ter hoogte van de Frans van de Laarstraat 2 zal de bestaande woning worden onteigend ten faveure van de aanpassing van de weg. In het moederplan is deze woning bestemd tot 'Wonen'.

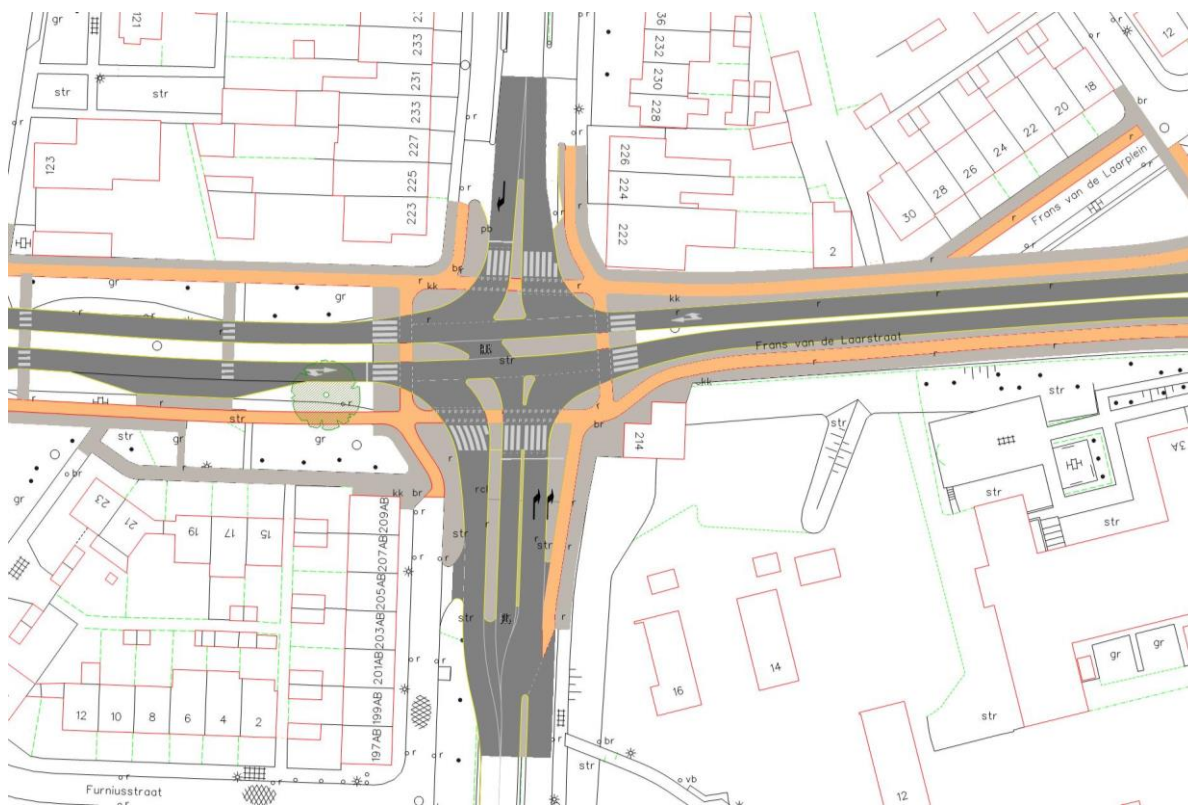
Binnen de bestemming Groen zijn aan de oostzijde van het plangebied gronden gelegen die in het moederplan zijn bestemd tot 'Agrarisch'. Het betreft een smalle strook tussen de Kastanjelaan en de Halvemaanstraat. Deze groene zone is nodig voor groene begeleiding van de weg. Aan de uiterste westzijde van het plangebied is een gebied bestemd tot groen dat in het moederplan is bestemd tot 'Wonen' (onbebouwd).

Illustratie beoogd plan

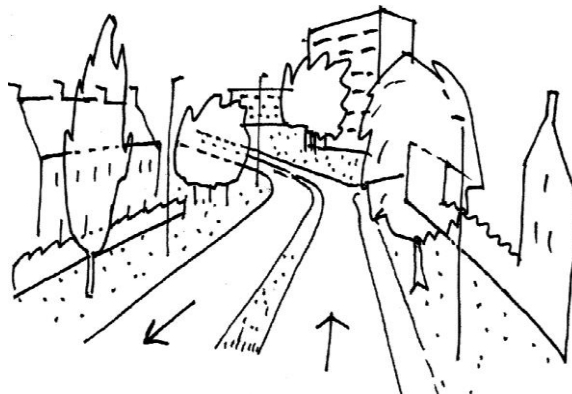
Onderstaand is een fragment uit het concept van het landschapsplan opgenomen. Het betreft het fragment dat het voorliggend plangebied (het gedeelte tussen de Fort Willemweg en de Nobellaan) omvat:



Op onderstaande tekening is de uitvergroting van de situatie in het gestippelde kader weergegeven. De weg wordt verbreed, waarbij een groene middenberm wordt aangelegd die de scheiding vormt tussen de twee rijbanen. Deze groene middenberm zorgt in samenspel met de bestaande bomen langs de weg voor een versterking van de al aanwezige laanstructuur. Naast de verbetering/verruiming van de weg worden ook gescheiden fietspaden aangelegd. De weginrichting en de vrijliggende fietspaden worden verder doorgetrokken naar de Nobellaan.



Op onderstaande foto is de bestaande situatie ter plaatse van de aansluiting met de Nobellaan weergegeven. Hier is nog geen sprake van een doorlopende middenberm. In het nieuwe plan is het de bedoeling dat een continue middenberm wordt gerealiseerd om de rijbanen te scheiden (zie onderstaande illustratie):



2.2 Vastleggen aanpassing geluidzone bedrijventerrein Bosscherveld

Zoals aangegeven in Hoofdstuk 1 dient in verband met de beoogde bedrijfsontwikkeling aan Het Rondeel een beperkt deel van de geluidzone industrielawaai van bedrijventerrein Bosscherveld in westelijke richting te worden opgeschoven.

Geluidzone Industrierterrein Bosscherveld

In de Wet geluidhinder (Wgh) is bepaald dat voor industrierterreinen waar de vestiging van 'grote lawaaimakers' is toegestaan, een geluidzone moet worden vastgesteld. Een geluidzone is gedefinieerd als het gebied tussen de grens van het industrierterrein en de zonegrens (minimaal gelijk aan de 50 dB(A) contour). Buiten de zonegrens mag de door alle bedrijven gezamenlijk veroorzaakte geluidsbelasting niet hoger zijn dan 50 dB(A) etmaalwaarde. Een geluidzone heeft tot doel de functie wonen en werken te scheiden, waardoor geluidsoverlast afkomstig van het industrierterrein in woonomgevingen zo veel mogelijk wordt beperkt, maar ook geluidgevoelige bestemmingen niet dicht bij het industrierterrein mogen worden gebouwd. De zone vormt daarmee een ruimtelijke scheiding tussen de industriële activiteiten en woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Het vaststellen van de geluidzone is gekoppeld aan het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan.

Het industrierterrein Bosscherveld is een bedrijventerrein met een oppervlakte van circa 170 hectare, waarbinnen ongeveer 130 bedrijven uit de sectoren handel, industrie, bouwnijverheid, logistiek en commerciële dienstverlening zijn gevestigd. Het industrierterrein Bosscherveld is van oudsher geschikt voor de vestiging van grootschalige, industriële bedrijven die behoren tot de 'zwaardere' milieucategorieën. Als gevolg hiervan is op 1 juli 1986 voor industrierterrein Bosscherveld een geluidzone vastgesteld. Het besluit tot vaststelling van de geluidzone is vertaald in een facetbestemmingsplan 'Uitsluiting A-inrichtingen' (vastgesteld door de gemeente Maastricht op 13 januari 1987 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 04.08.1987 en sinds 24.10.1987 onherroepelijk).

Gebleken is dat de vastgestelde geluidzone akoestisch vol is. Om deze situatie op termijn te verbeteren, geeft de Wet geluidhinder de mogelijkheid een geluidreductieplan vast te stellen. Daarnaast is ook een zonebeheerplan vastgesteld om ervoor te zorgen dat de zone in de toekomst niet opnieuw overschreden wordt. Zowel het 'Geluidreductieplan industrierterrein Bosscherveld' als het 'Zonebeheerplan industrierterrein Bosscherveld' zijn gelijktijdig vastgesteld met het bestemmingsplan 'Bosscherveld Noord' en vormen derhalve nu het uitgangspunt. Voor de volledigheid is onderstaand kort beschreven welke functie het geluidreductieplan respectievelijk het zonebeheerplan hebben.

Geluidreductieplan

Een geluidreductieplan is bedoeld voor industrieterreinen waar de geluidbelasting buiten de geluidzone de waarde van 50 dB(A) overschrijdt of op één of meer plaatsen binnen de geluidzone of op de zonegrens de geluidbelasting hoger is dan de ten hoogste toegestane geluidbelasting. Industrieterreinen waar dergelijke overschrijdingen voorkomen zijn akoestisch overvol. Een vergunningaanvraag (omgevingsvergunning Wabo) kan, op een dergelijk industrieterrein, zonder geluidreductieplan, alleen gehonoreerd worden als het bedrijf de geluidbelasting zodanig verlaagt, dat de overschrijding van de zone in één keer wordt weggenomen. Dit is in de praktijk in de meeste gevallen onmogelijk, omdat de overschrijding vaak door meerdere bedrijven gezamenlijk veroorzaakt wordt. Het verlenen van een omgevingsvergunning die een kleine bijdrage levert aan het oplossen van de aanwezige overschrijding is niet mogelijk. Dit creëert een onwenselijke situatie, waarin het beheer van een industrieterrein en het oplossen van problematiek niet haalbaar is.

Het vastgestelde geluidreductieplan bevat een beschrijving van het te voeren beleid om de geluidbelasting binnen en buiten de bestaande zone te beperken en de voorgenomen maatregelen om de geluidbelasting van het hele industrieterrein te verminderen tot beneden de bedoelde grenswaarden. Het geluidreductieplan heeft een werkingsduur van vijf jaar; dit betekent dat de voorgenomen maatregelen ter oplossing van de overschrijding vóór 18 juni 2018 tot stand dienen te komen. Na deze vijf jaar moet de geluidsbelasting zijn teruggebracht tot de vastgestelde vigerende grenswaarde.

Nieuwe ontwikkelingen- aanpassen zonemodel: zonebeheerplan

Door de ontwikkelingen rondom de aanlanding van de Noorderbrug vinden niet alleen wijzigingen plaats bij bestaande bedrijven op het bedrijventerrein, maar wordt ook de ontwikkeling van nieuwe bedrijven mogelijk gemaakt. Eén van die plekken is Het Rondeel-Zuid. Om realisatie van nieuwe bedrijven mogelijk te maken moet de overschrijding vanwege de aanwezige bedrijven verder worden teruggebracht dan de 50 dB(A) op de zonegrens. Daarnaast is een zonebeheerplan opgesteld om te garanderen dat wanneer de overschrijding is opgelost, ook bij de realisatie van nieuwe bedrijven de 50 dB(A)-grens niet wordt overschreden.

Onder zonebeheer wordt verstaan (definitie uit de Handreiking Zonebeheerplan van het Ministerie van VROM):

- het bewaren van overzicht over de beschikbare en te beheren geluidruimte;
- het toedelen van de nog beschikbare geluidruimte;
- het bewaken van de vastgestelde zonegrenswaarden.

Het zonebeheer biedt hiermee het kader voor het maken van keuzes over ontwikkelingen op en rondom het industrieterrein. Het zonebeheerplan heeft op hoofdlijnen een tweeledig doel:

1. Het realiseren van het acceptabel akoestisch leefklimaat voor omwonenden van het industrieterrein, door het respecteren van de vastgestelde geluidzone krachtens de Wet geluidhinder;
2. Het goed faciliteren van bedrijven, het akoestisch optimaal invullen van het industrieterrein en het adequaat uitvoeren van het zonebeheer.

In het zonebeheerplan voor bedrijventerrein Bosscherveld is op basis van het principe 'inwaarts zoner' het overige gebied zo optimaal mogelijk ingedeeld. Bij de inwaartse zonering is wel zo veel mogelijk rekening gehouden met belangrijke bestaande bedrijven. Deze reserveringen zijn voor de locaties waar nu (nog) geen bedrijven gevestigd zijn toegevoegd.

Uit de resultaten van de berekeningen ten behoeve van het nieuwe zonemodel blijkt dat het realiseren van nieuwe bedrijven zorgt voor extra overschrijdingen op de zonepunten 11, 12 en 15. Voor deze partiële herziening is met name zonepunt 11 ter hoogte van Het Rondeel relevant. In zonebeheerplan wordt nader in gegaan welke bedrijven volgens de inwaartse zonering momenteel niet op de juiste locatie gelegen zijn en hoe hiermee omgegaan dient te worden in de toekomst.

Om nieuwe bedrijfsvestigingen in te kunnen realiseren in het gebied Het Rondeel (dus nabij zonepunt 11) zijn volgens het zonebeheerplan twee oplossingen mogelijk:

- verruimen van de zone nabij zonepunt 11: hier liggen woningen op grote afstand en is zoneverruiming een relatief eenvoudige oplossing;

- dezoneren, de zone kan voor het gebied waar geen grote lawaaimakers zijn toegestaan worden opgeheven. Toets van bedrijven gaat dan afzonderlijk, echter de gemeente kan wel nog de beleidsmatige keuze maken om cumulatief te beoordelen.

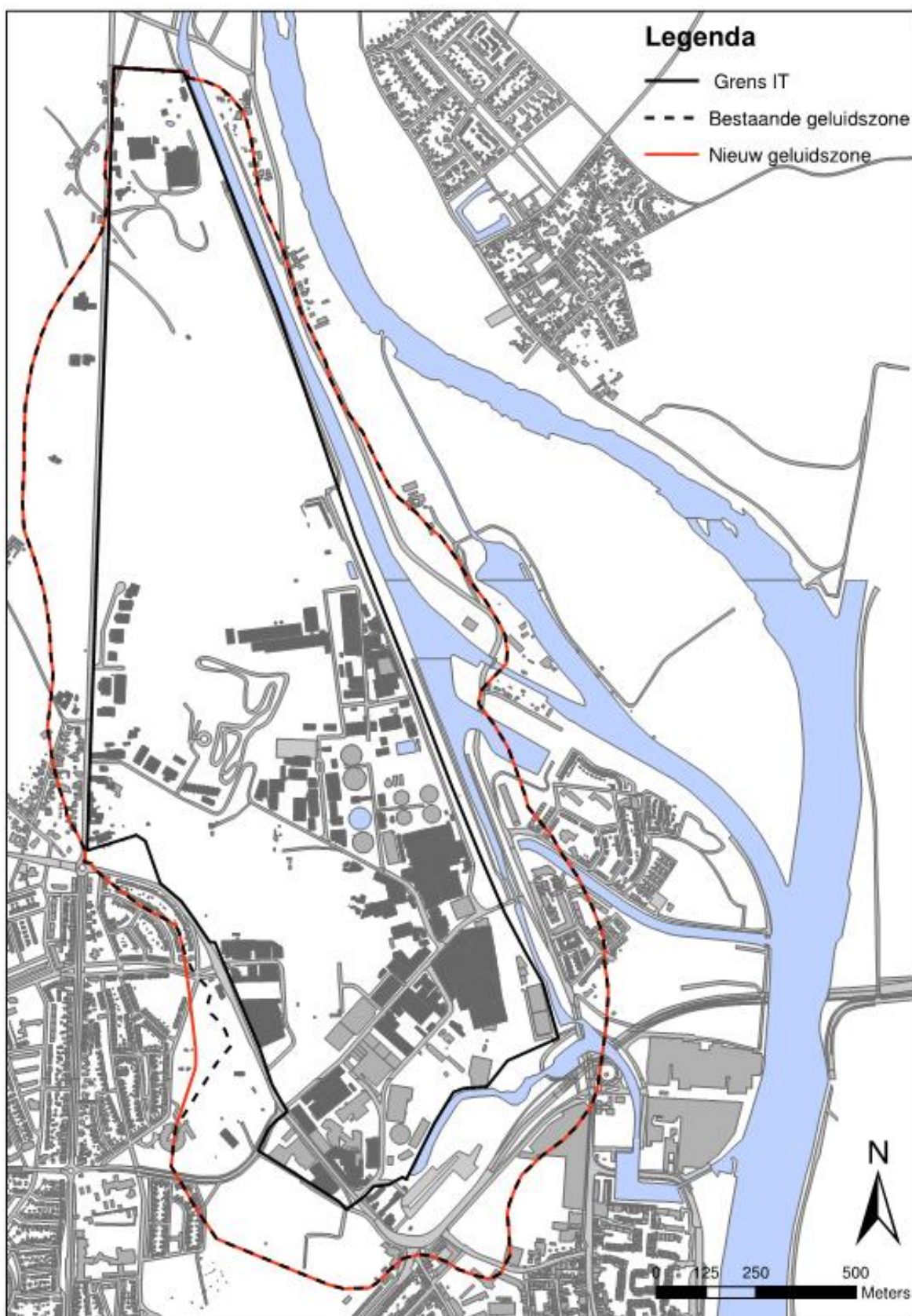
Zonder deze maatregelen moet er voor het te ontwikkelen gebied op het Rondeel uitgegaan worden van een kavelreservering van 50 dB(A)/m² in plaats van 55 dB(A)/m² zo als opgenomen in het zonebeheerplan totdat een van de hierboven genoemde maatregelen getroffen zijn.

De gemeente heeft ervoor gekozen de zone te verruimen. Dat gebeurt, evenals bij de vastlegging van de bestaande geluidzone, via het vastleggen van de aangepaste zone in een bestemmingsplan. De voorliggende partiële herziening van het bestemmingsplan 'Maastricht-West' voorziet derhalve in de aanpassen van de bestaande 'geluidzone-industrie' in westelijke richting.

Onderzoek wijziging geluidzone

Door dGmR is het onderzoek 'Wijziging geluidzone IT Bosscherveld Maastricht akoestisch onderzoek zoneverruiming' (projectnr. M.2013.0228.0.N001, d.d. 21.08.2013, separate bijlage 2 bij deze toelichting) uitgevoerd. Door middel van dit onderzoek is beoordeeld welke consequenties er zijn voor de omwonenden als gevolg van de verruiming van de geluidzone. Voor industrieterrein Bosscherveld is op basis van de benodigde 55 dB(A)/m² de ligging van de zone globaal bepaald. Uit analyse van de BAG is gekeken dat geen geluidgevoelige functies/bestemmingen gelegen zijn in de directe nabijheid van de zonepunten 11 en 12. Ten noorden van zonepunt 12 zijn wel geluidgevoelige functies/bestemmingen gelegen maar hier is voldoende ruimte om de zone logisch te laten aansluiten zonder dat extra geluidgevoelige functies/bestemmingen binnen de zone komen te liggen. De zoneverruiming geeft circa 1,2 dB(A) extra geluidruimte op zonepunt 11 en circa 0,5 dB(A) extra geluidruimte op zonepunt 12. Deze ruimte zal nog niet volledig opgevuld worden door de benodigde reservering van de locatie Het Rondeel. De toename voor de geluidgevoelige functies/bestemmingen zal door ontwikkeling van de locatie Het Rondeel (op basis van 55 dB(A)/m²) nabij de Zoetmanstraat ongeveer 0,3 dB(A) bedragen. Op de geluidgevoelige functies/bestemmingen die buiten de huidige en dus ook toekomstige zone liggen blijft het geluidniveau beneden de voorkeursgrenswaarde van 50 dB (A).

De oude en nieuwe geluidzone zijn op onderstaande kaart weergegeven (*bron: dGmR*):



2.3 Overige milieuaspecten

In het kader van de voorliggende partiële herziening zijn de milieuaspecten bodem, geluid en externe veiligheid relevant. Deze onderwerpen worden achtereenvolgens in deze paragraaf toegelicht.

2.3.1 Bodem

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient te worden nagegaan of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het huidige of toekomstige gebruik. Het belangrijkste uitgangspunt hierbij is dat aanwezige bodemverontreinigingen geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem en dat de bodemkwaliteit niet verslechtert door grondverzet.

Door Artifex Terra is het 'Vooronderzoek milieuhygiënische bodemkwaliteit partiële herziening bestemmingsplan Maastricht-West' (projectnr. 2013.003.R1, d.d. 16.08.2013, separate bijlage 1 bij deze toelichting) uitgevoerd. Het vooronderzoek heeft tot doel inzicht te verkrijgen in de bodemverontreiniging in het plangebied om zo een inschatting te kunnen maken welke inspanningen (sanerende maatregelen) nodig zijn om de nieuwe bestemmingen te realiseren. Uit de resultaten van het voorliggende onderzoek zijn de volgende conclusies getrokken:

- het plangebied heeft zich in de afgelopen eeuwen ontwikkeld van een hoofdzakelijk landbouwgebied tot een gebied met woningen en wegen. In de boven- (en sporadisch de ondergrond) zijn lichte tot sterke bijmengingen met puin, baksteen, slakken, asfalt en kooltjes aangetroffen. De sterke bijmengingen zijn vooral aanwezig onder en nabij de huidige wegen. In de groen-, woon- en agrarische gebieden zijn het vooral lichte bijmengingen. Alleen plaatselijk (onder wegen en trottoir van de Brusselseweg, Fort Willemweg en Frans van de Laarstraat) worden sterke verontreinigingen (gehalten groter dan de LMW/interventiewaarden) met zink en plaatselijk arseen aangetoond. Er bestaan hierbij geen aanwijzingen dat de sterke verontreinigingen het gevolg zijn van bedrijfsmatige activiteiten. Het gehele plangebied is daarnaast licht verontreinigd met zware metalen en PAK. Er zijn geen aanwijzingen dat de bodem als gevolg van bedrijfsmatige activiteiten sterk verontreinigd is;
- voor het realiseren van de nieuwe bestemmingen (verkeer en groen) in het plangebied zijn in relatie tot de tot nu toe bekende diffuse bodemverontreiniging ter plaatse, geen belemmeringen aanwezig. Er is geen sprake van het uitvoeren van bodemsaneringsmaatregelen en daarmee ook geen sprake van kosten voor het realiseren van de nieuwe bestemmingen;
- om over te gaan tot de daadwerkelijke (fysieke) bestemmingswijziging na de planvorming, is nog wel het uitvoeren van aanvullend en actualiserend bodemonderzoek noodzakelijk.

De gevraagde aanvullende en actualiserende onderzoeken worden door de gemeente Maastricht uitgevoerd.

2.3.2 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving als gevolg van gebruik en opslag van gevaarlijke stoffen bij bedrijven, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het water, het spoor en door buisleidingen. De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau van transport en aanwezigheid van 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 of inrichting bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route of binnen die inrichting. 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 GR geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde transportroute of inrichting. Het aantal personen dat in de omgeving van de route of inrichting verblijft, bepaalt daardoor mede de hoogte van het GR.

Voor de voorliggende partiële herziening is met name het transport van gevaarlijke stoffen over de weg relevant. Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is op 10 juli 2012 een nieuwe circulaire gepubliceerd voor de risiconormering voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (besluitnummer IENM/BSK-2012/125414, tot wijziging van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in verband met Basisnet Spoor en enige andere aanpassingen, Stc. 2012-14687, d.d. 20.07.2012). 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.

Plangebied partiële herziening

Door Oranjewoud is het memo 'Externe veiligheid Maastricht-West' (projectnr. 243621, d.d. 26.06.2013, separate bijlage 3 bij deze toelichting) opgesteld aangaande de externe veiligheidsaspecten ten aanzien van deze partiële herziening.

Op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) heeft de gemeente Maastricht een routing voor gevaarlijke stoffen vastgesteld. In deze routing zijn de wegtracés die in het voorliggende plan zijn gelegen niet opgenomen. Er kan weliswaar incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden, maar met zekerheid kan worden gesteld dat dit geen effect heeft op de risico's aangaande externe veiligheid. Ook na uitvoering van de werkzaamheden in het kader van de verlegging van de aanlanding van de Noorderbrug zal vervoer van gevaarlijke stoffen niet plaatsvinden over de wegen in het plangebied van deze partiële herziening. Het aspect externe veiligheid vormt derhalve geen belemmering voor het voorliggende plan.

2.3.3 Verkeersintensiteiten

Door Goudappel Coffeng is het onderzoek 'RMP Noorderbrugtracé, herberekening verkeersintensiteiten' (projectnr. MTT104, Bnc/0991, d.d. 17.09.2013, separate bijlage 5 bij deze toelichting) uitgevoerd.

Historie

In 2011 is het verkeersmodel van de gemeente Maastricht geactualiseerd (GVM 2.1). Voor de totstandkoming van dit verkeersmodel is gebruik gemaakt van vigerende beleidskaders zoals de Structuurvisie (met realisatie van de omleiding Smeermaas en de tramverbinding TVM), de stedelijke programmering en de verkeersstructuur Belvédère, conform het Structuurplan Belvédère. Het verkeersmodel GVM 2.1 is gebruikt om een inschatting te maken van de toekomstige verkeersstromen voor onder meer de projecten 'Verkeersstudie diverse alternatieve verkeerssystemen' (2011), 'bestemmingsplan Noorderbrug' (2012) en 'bestemmingsplan Bosscherveld-Noord' (2013).

Aanleiding

Op 22 januari 2013 heeft de gemeenteraad Maastricht ingestemd met het 'Voorlopig Ontwerp Noorderbrug'. Met dit raadsbesluit lag het verkeerssysteem inclusief de detaillering van kruispunten, wegvakken en verhardingen vast. Op 25 juni 2013 hebben Burgemeester en Wethouders een besluit genomen inzake het Definitieve Ontwerp inclusief de halte TVM. Dit leidt tot een aantal verschillen met het voorheen toegepaste verkeersmodel:

- toepassing zeer stil asfalt op diverse wegvakken (- 3dB(A) i.p.v. - 1dB(A));
- wijziging tracé Bosscherlaan-Noord (onder de Belvédèreberg i.p.v. om de Belvédèreberg);
- verkeersfunctie Carl Smulderssingel handhaven (i.p.v. downgraden) en gevolgen hiervan voor de Peter Huijssenslaan;
- kruispuntvorm Brusselseweg (verkeerslicht met afslagbeperkingen i.p.v. rotonde);
- afslagbeperkingen tracé Fort Willemweg - Frans van de Laarplein/-straat - Fagotstraat - Nobellaan;
- verkeersknooppunt Oost;
- verkeersknooppunt Bosscherweg.

Voorts is in het bestemmingsplan Noorderbrug een aantal woningen 'wegbestemd', terwijl inmiddels is besloten dat deze woningen gehandhaafd zullen blijven op het bedrijventerrein. Hierdoor verandert het aantal geluidgevoelige bestemmingen in het gebied.

Het bovenstaande leidt ertoe dat het gewenst is een geactualiseerde verkeers- en milieuberekening te doen voor project RMP Noorderbrug. In het verlengde hiervan is het ook raadzaam een nieuw Hogere Waarden Besluit te nemen voor het project. In het onderzoek zijn de volgende werkzaamheden gerapporteerd:

- herberekening doen voor verkeers- en milieumodel RMP Noorderbrug o.b.v. vastgesteld ontwerp Noorderbrug;
- actualiseren Hogere Waarden Besluit en actuele verkeers- en milieuberekeningen toepassen bij de partiële herziening van BP Bosscherveld-Noord en BP Maastricht-West.

De rapportage beschrijft de verkeerskundige component. De milieuaspecten zijn verwoord in separate rapportages voor geluid en lucht (zie subparagrafen 2.3.4. en 2.3.5).

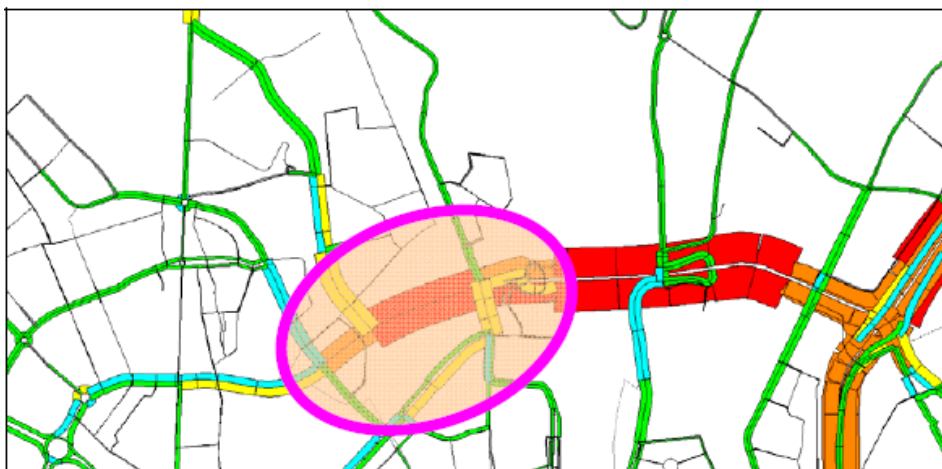
Resultaten

De onderstaande tabel geeft na de herberekening de intensiteiten weer op een aantal maatgevende locaties in het plangebied (*bron: Goudappel Coffeng*):

	locatie	huidig	autonoom	toekomst_oud	toekomst_nieuw
1	Noorderbrug	48.800	65.100	81.300	81.100
2	JF Kennedybrug	49.100	43.900	40.500	40.500
3	Frontensingel	38.300	52.100	16.600	16.900
4	Statensingel	17.200	18.100	12.900	16.100
5	Hertogsingel	21.100	20.800	16.300	17.600
6	Sint-Annalaan	14.800	15.600	9.600	10.700
7	Brusselseweg (noord)	11.700	15.700	7.000	6.600
8	Brusselseweg (midden)	4.800	6.500	5.000	800
9	Brusselseweg (zuid)	8.800	9.200	13.100	5.400
10	Bosscherweg (noord)	9.200	12.000	5.500	6.300
11	Bosscherweg (zuid)	14.500	16.500	10.400	11.600
12	Boschstraat	18.100	10.900	13.600	12.100
13	Maasboulevard	15.800	8.900	10.700	9.000
14	Cabergerweg (zuid)	25.900	36.000	9.900	10.000
15	Cabergerweg (noord)	14.100	18.000	12.300	17.100
16	Pieter Huyssenslaan	5.600	6.000	11.400	7.300
17	Papyrusingel	6.600	8.500	9.800	10.000
18	Fort Willemweg	11.100	12.400	21.600	21.200
19	Fagotstraat	6.900	8.200	11.700	17.000
20	Nobellaan	7.500	10.100	12.500	16.200
21	Porseleinstraat	1.500	1.700	1.400	3.400
22	Beeldsnijdersdreef	1.100	1.200	1.000	1.100
23	Ruttensingel	8.900	8.600	8.300	6.800
24	Tongerseweg	18.100	18.800	16.800	16.200
25	Willem Alexanderweg	13.000	9.100	13.500	5.400
26	Borgharenweg	6.400	6.900		8.600
27	Bosscherlaan (zuid)	-	-	32.200	28.600
28	Bosscherlaan (noord)	-	-	17.000	14.900
29	Westelijke aanlanding (oost)	-	-	57.900	54.600
30	Westelijke aanlanding (west)	-	-	31.800	32.000
31	Brusselseweg naar Smeermaas	11.000	15.200	23.600	20.800

De herberekening van het laatste ontwerp zorgt ervoor dat wijzigingen optreden in de verkeersstromen ten opzichte van de eerdere modelberekeningen. In de rapportage zijn voor alle deelgebieden ('Oost', 'West', 'Midden' en 'Noord') de gevolgen beschreven. Ten aanzien van het voorliggende plan zijn de resultaten van deelgebieden 'Midden' en 'West' relevant.

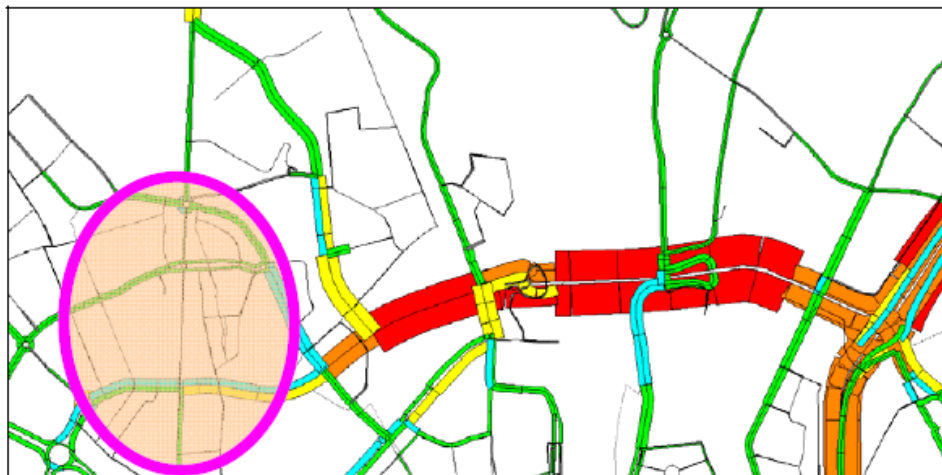
Deelgebied 'Midden'



De herberekening van de verkeersstromen geeft in het deelgebied 'Midden' merkbare verschillen. In de vorige modelberekeningen was ter hoogte van Sappi nog sprake van een zuidelijk gelegen op- en afrit. Deze bood een directere route naar de Boschstraat en de Frontensingel dan in het nieuwste ontwerp het geval is. Het nieuwe ontwerp zorgt ervoor dat minder verkeer via de Boschstraat de stad in rijdt. De Boschstraat en de Maasboulevard worden hierdoor iets rustiger. De Cabergerweg-Noord wordt drukker vanwege de afwaardering van de Brusselseweg en het in stand houden van de maximumsnelheid op de Carl Smulderssingel (50 km/h). De wijzigingen hebben geen effect op het tracé na de Cabergerweg. De Fort Willemweg blijft nagenoeg even druk (-400). De onderstaande tabel geeft de verkeersintensiteiten (mvt/etmaal) weer op de relevante meetpunten (bron: Goudappel-Coffeng):

locatie	toekomst_oud	toekomst_nieuw	verschil
3 Frontensingel	16.600	16.900	+300
12 Boschstraat	13.600	12.100	-1.500
13 Maasboulevard	10.700	9.000	-1.700
14 Cabergerweg (zuid)	9.900	10.000	+100
15 Cabergerweg (noord)	12.300	17.100	+4.800
18 Fort Willemweg	21.600	21.200	-400
29 Westelijke aanlanding (oost)	57.900	54.600	-3.300
30 Westelijke aanlanding (west)	31.800	32.000	+200

Deelgebied 'West'



De Brusselseweg wordt als gevolg van de gekozen kruispuntoplossing bij de Fagotstraat aanzienlijk rustiger. Verkeer kan vanuit de Brusselseweg-midden niet meer in zuidelijke richting doorrijden naar de Dr. Van Kleefstraat. Ook links afslaan richting de Fort Willemweg is niet meer mogelijk. De Brusselseweg-midden kan vanuit het zuiden slechts worden ingereeden vanuit de Fort Willemweg. De verkeersintensiteiten op de Brusselseweg-midden wordt hierdoor met 800 mvt/etmaal bijzonder laag. De maatregelen hebben ook effect op de Brusselseweg-zuid (-7.700). Het handhaven van de bestaande snelheid op de Carl Smulderssingel (50 km/h) zorgt ervoor dat de verkeersdruk op de Peter Huyssenslaan weer afneemt. Het verkeer wordt nu beter over beide wegen verdeeld. Deze wijzigingen zorgen er tevens voor dat de intensiteit op de Papyrussingel (in het verlengde van de Carl Smulderssingel) beperkt toeneemt. Door de afslagverboden in Maastricht-West blijft verkeer meer en langer op de oost-westroute rijden. De route Fagotstraat – Nobellaan wordt hierdoor met 3.700-5.300 motorvoertuigen per etmaal drukker. Deze toename is ook terug te zien op de verderop gelegen Porseleinstraat. Ter hoogte van de Beeldsnijdersdreef is dit effect nauwelijks meer terug te zien. De onderstaande tabel geeft de verkeersintensiteiten (mvt/etmaal) weer op de relevante meetpunten (bron: Goudappel-Coffeng):

	locatie	toekomst_oud	toekomst_nieuw	verschil
8	Brusselseweg (midden)	5.000	800	-4.200
9	Brusselseweg (zuid)	13.100	5.400	-7.700
16	Pieter Huyssenslaan	11.400	7.300	-4.100
17	Papyrussingel	9.800	10.000	+200
19	Fagotstraat	11.700	17.000	+5.300
20	Nobellaan	12.500	16.200	+3.700
21	Porseleinstraat	1.400	3.400	+2.000
22	Beeldsnijdersdreef	1.000	1.100	+100

Voor de beschrijving van de andere deelgebieden wordt verwezen naar de rapportage. De voorliggende gegevens hebben als basis gefungeerd voor de onderzoeken wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit.

2.3.4 Geluid-wegverkeerslawaaï

Bij het ontwikkelen van een ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder maar daarnaast ook in de Wet ruimtelijke ordening wanneer het gaat om de beoordeling of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Op basis van het hierboven geschetste geactualiseerde verkeersmodel en het verkeersontwerp voor de 'Inpassing west' zijn de gevolgen voor de lucht- en geluidssituatie voor het plangebied en zijn directe omgeving getoetst.

Op 26 juni 2012 is het bestemmingsplan Noorderbrug vastgesteld. Dit bestemmingsplan maakt onder andere de capaciteitsuitbreiding op de Noorderbrug mogelijk, in combinatie met een nieuwe aanlanding en een aantal nieuwe verbindingswegen. Deze wijzigingen hebben effecten op de verkeersdruk op de route Fort Willemweg-Fagotstraat-Nobellaan. Om deze gewijzigde verkeersstromen goed te verwerken dient de genoemde route te worden aangepast. Daarvoor is de voorliggende herziening van het bestemmingsplan 'Maastricht-West' opgesteld. Ten behoeve van deze bestemmingsplanprocedure heeft de gemeente inzicht nodig in de gevolgen van de plannen op de akoestische situatie, omdat sprake is van een reconstructie van wegen (route Fort Willemweg-Fagotstraat-Nobellaan en Brusselseweg)/ In dat kader dient conform de Wet geluidhinder akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden, waarbij ingegaan moet worden op de akoestische effecten voor de bestaande woningen binnen de geluidzone van de te reconstrueren wegen en op de akoestische gevolgen elders.

Door Goudappel Coffeng is het 'Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Maastricht-West' (projectnr. MTT104, Kmc/0993, d.d. 17.09.2013, separate bijlage 6 bij deze toelichting) uitgevoerd. In het navolgende worden de conclusies van dit onderzoek weergegeven. Voor achtergronden, berekeningsmethodieken en wettelijke uitgangspunten wordt verwezen naar de rapportage.

Reconstructie tracé Fort Willemweg – Fagotstraat – Nobellaan

Zoals ook reeds aangegeven in het akoestisch onderzoek behorende bij het bestemmingsplan 'Noorderbrug e.o.' zijn langs het hoofdtracé geluidtoenames te verwachten in de plansituatie ten opzichte van de autonome situatie. De geluidtoenames variëren van 2 tot 6 dB. Deze geluidtoenames worden veroorzaakt door de verwachte verkeerstoename en de gewijzigde wegligging. Daarmee is sprake van een juridische reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder. Om deze geluidstoename zoveel mogelijk te beperken worden de volgende geluidreducerende maatregelen getroffen:

- geluidreducerend asfalt (leidt tot een reductie van 3 dB) en ter hoogte van kruispunten toepassing van SMA NL8 asfalt (met een geluidreductie van circa 1 dB);
- verhogen van de keermuur ter hoogte van de Halvemaanstraat.

Met deze geluidreducerende maatregelen wordt het geluid ter plaatse van veel woningen sterk gereduceerd, maar kan niet bij alle woningen de voorkeursgrenswaarde worden gehaald. Voor deze woningen is het dan ook noodzakelijk te onderzoeken welke geluidwerende maatregelen aan de gevel nodig zijn om het maximaal toegestane wettelijke geluidsniveau in de woning te waarborgen. Tevens dienen voor deze woningen hogere grenswaarden te worden aangevraagd. De woningen waarvoor na toepassing van geluidreducerende maatregelen nog hogere grenswaarden nodig zijn, zijn weergegeven in de rapportage.

In het hogere grenswaarden besluit behorende bij het bestemmingsplan 'Noorderbrug e.o.' zijn voorwaarden opgenomen waaraan voldaan moest worden bij de verdere uitwerking van het verkeerskundig en stedenbouwkundig ontwerp. Eén van deze voorwaarden was, dat bij de verdere uitwerking van de verkeerskundige en stedenbouwkundig invulling van het plan onderzoek moet plaatsvinden naar de werkelijk optredende geluidsniveaus bij de bestaande woningen en de mogelijkheden om deze geluidsniveaus te verminderen tot de voorkeursgrenswaarde. Indien uit het akoestisch onderzoek blijkt dat dit niet het geval is moet gemotiveerd worden waarom verdere akoestische maatregelen niet mogelijk zijn. De geluidsbelasting ter plaatse van de bestaande woningen mogen in ieder geval niet meer bedragen dan de in het besluit hogere grenswaarden (Noorderbrug e.o.) genoemde hogere waarden. Uit het akoestische onderzoek behorende bij dit ontwerpbestemmingsplan is gebleken dat aan deze voorwaarden, behoudens één woning aan de Brusselseweg, wordt voldaan.

Ten aanzien van de appartementen aan de Tamboerijnstraat is in de plansituatie met toepassing van de hierboven beschreven maatregelen een geluidbelasting berekend die vergelijkbaar is met of lager is dan de eerder vastgestelde hogere waarden bij de bouw van de betreffende appartementen. De appartementen zijn in 2010 gebouwd waarbij de gevels zijn voorzien van geluidwerende voorzieningen die voldoen voor de gevelbelastingen, die nu zijn berekend in het akoestische onderzoek behorende bij het ontwerpbesluit hogere grenswaarden. Aanvullende geluidwerende voorzieningen en/of het aanvragen van nieuwe hogere grenswaarden zijn dan ook niet nodig.

Reconstructie Brusselseweg

In de plansituatie maakt naar verwachting minder verkeer gebruik van de Brusselseweg (zoals aangegeven in het bovenstaande onder 'aanpassing verkeersmodel'). Dit komt enerzijds door de nieuwe infrastructuur aan de oostzijde en anderzijds doordat het voor doorgaand verkeer niet meer mogelijk is om de Frans van de Laarstraat – Fagotstraat over te steken. Voor de aanliggende woningen is ten gevolge van het verkeer op de Brusselseweg dan ook een afname van de geluidsbelasting te verwachten. Nader onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen is in voorliggende situatie niet noodzakelijk.

Gevolgen elders

Ten westen van het plangebied zijn wel 'gevolgen elders' te verwachten als gevolg van het extra verkeer in de plansituatie. Het gaat daarbij om de panden langs de Nobellaan, Porseleinstraat en de Beeldsnijdersdreef. De geluidtoename bedraagt circa 2 tot 3 dB. Bij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dient op grond van het Hogere grenswaardenbeleid te worden beschouwd welke maatregelen mogelijk zijn. Dit kan zijn bijvoorbeeld het toepassen van een geluidreducerend wegdektype als een stille dunne deklaag of het aanbrengen van de geluidwerende voorzieningen bij de betreffende panden, dit overeenkomstig het HGW-beleid. Hierdoor zal de verwachte toename gereduceerd worden.

2.3.5 Luchtkwaliteit

Om de gevolgen van de aanpassingen aan de route Fort Willemweg-Fagotstraat-Nobellaan voor de luchtkwaliteit in beeld te brengen is door Goudappel Coffeng het ‘Onderzoek luchtkwaliteit bestemmingsplan Maastricht-West’ (projectnr. MTT104, Kzj/0990, d.d. 17.09.2013, separate bijlage 7 bij deze toelichting) uitgevoerd.

In beginsel zijn alle nieuw aan te leggen wegen en de wegen welke worden uitgebreid in het onderzoek beschouwd. Het betreft hier het gehele Noorderbrugtracé en de nieuwe wegen op het bedrijventerrein Bosscherveld-Noord. Daarnaast zorgt de voorliggende ontwikkeling ook voor toe- en afnamen in het aantal verkeersbewegingen op diverse wegen in de omgeving (zie subparagraaf 2.3.3). Het Noorderbrugtracé sluit aan de oostzijde aan op de Rijksweg A2. De luchtkwaliteit langs de Rijksweg A2 maakt geen onderdeel uit van deze studie. Het Noorderbrugtracé is beschouwd vanaf het viaduct over het spoor in de Viaductweg. Voor een uitvoerige beschrijving van de gebruikte rekenmethodiek in relatie tot de wet- en regelgeving aangaande luchtkwaliteit wordt verwezen naar de rapportage. Onderstaand zijn de resultaten van het uitgevoerde onderzoek weergegeven.

Uit het onderzoek is gebleken dat de jaargemiddelde norm voor stikstofdioxide, de jaargemiddelde norm voor fijn stof en de norm voor het aantal overschrijdingsdagen van de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof niet worden overschreden. Omdat aangetoond is dat tijdig aan de concentraties voor PM10 wordt voldaan, kan gesteld worden dat ook tijdig zal worden voldaan aan de normen voor PM2,5. De luchtkwaliteit vormt geen belemmering 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.

2.4 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 de ‘Quicksan natuurwetgeving bestemmingsplan partiële herziening Maastricht-West’ (projectnr. B02043.000305.0100, d.d.13.09.2013, separate bijlage 4 bij deze toelichting) uitgevoerd.

Resultaten

De resultaten van het uitgevoerde onderzoek zijn de volgende:

- uit de effectbeoordeling blijkt dat negatieve effecten van het bestemmingsplan Maastricht-West op de Provinciale Ontwikkelingszone Groen kunnen worden uitgesloten. Vervolgstappen in het kader van het Provinciaal Omgevingsplan van de provincie Limburg zijn om die reden niet noodzakelijk;
- uit de effectbeoordeling blijkt dat negatieve effecten van het bestemmingsplan Maastricht-West op het Beschermd natuurmonument Hoge Fronten en de omliggende Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. Een vervolgpcedure in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 is om die reden niet noodzakelijk;

- uit bovenstaande effectbeoordeling blijkt dat mogelijk negatieve effecten kunnen optreden op vleermuizen, Huismus, Gierzwaluw en algemene grondgebonden zoogdieren. In de in de bijgevoegde onderstaande tabel (*bron: ARCADIS*) is aangegeven welke verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet daarbij mogelijk worden overtreden. Daarbij is geen rekening gehouden met maatregelen die deze negatieve effecten kunnen voorkomen of mitigeren.

Soort/ soortgroep (beschermingsniveau Ff-wet)	Mogelijk effect door ingreep in plangebied	Overtreding verbodsbepalingen Flora- en faunawet				
		Art 8	Art 9	Art 10	Art 11	Art 12
Vleermuizen (tabel 3, HR)	Aantasting verblijfplaatsen en foerageergebied		x		x	
Algemene grondgebonden zoogdieren (Ree, Vos, Konijn, Huisspitsmuis) (tabel 1)	Verstoring leefgebied en individuen.		x		x	
Huismus (vogels, jaar rond beschermd)	Aantasting en verstoring nestlocaties en leefgebied		x		x	x
Gierzwaluw (vogels, jaar rond beschermd)	Aantasting en verstoring nestlocaties en leefgebied		x		x	x
Overige broedvogels (diverse soorten; vogels)	Aantasting en verstoring nestlocaties		x		x	x

Vervolgstappen algemene soorten

Voor de algemene soorten zoogdieren en overige algemene soorten die voorkomen in het plangebied geldt een vrijstelling voor overtreding van de Flora- en faunawet in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Een ontheffingsprocedure hoeft niet doorlopen te worden voor de aantasting van de vastgestelde en te verwachten tabel 1-soorten binnen het projectgebied. Wel dient in alle gevallen de Algemene Zorgplicht in acht te worden gehouden (artikel 2 Flora- en faunawet, zie bijlage 5). In het kader van de Algemene zorgplicht dienen de volgende maatregelen te worden uitgevoerd:

- de werkzaamheden gefaseerd in tijd en ruimte uitvoeren, zodat dieren voldoende ruimte en tijd hebben om te vluchten van het verstoorde gebied naar een aangrenzend geschikt en onverstoorde habitat;
- te rooien vegetaties vooraf aan de werkzaamheden controleren op aanwezigheid van dieren;
- dieren die zich langzaam voortbewegen (zoals egel) dienen verplaatst te worden tot buiten de zone waarin verstoring plaatsvindt, in een geschikt habitat.

Vervolgstappen ter voorkoming van overtredingen

Om te voorkomen dat de bovengenoemde verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet worden overtreden, dient in eerste instantie voorkomen te worden het leefgebied van de betreffende soorten wordt aangetast. Indien niet voorkomen kan worden dat de gebouwen of de boom, die mogelijk dienst doen als leefgebied voor vleermuizen, Huismus of Gierzwaluw, worden gesloopt resp. gekapt, dan is nader onderzoek naar deze soorten noodzakelijk. Uit dit nader onderzoek zal blijken of de gebouwen of de boom daadwerkelijk dienst doen als verblijfplaats of leefgebied voor deze soorten, en welke maatregelen genomen kunnen worden om negatieve effecten op deze soorten te voorkomen of te mitigeren. Tevens zal hieruit blijken of een ontheffingsprocedure voor deze soorten in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk is. Indien er een verblijfplaats verdwijnt als gevolg van de ingreep (overtreding artikel 11 Flora- en faunawet), zijn in de meeste gevallen voldoende mitigerende maatregelen te treffen om te voorkomen dat de gunstige staat van instandhouding van de populatie wordt aangetast (zoals het aanbrengen van vleermuiskasten of duurzame voorzieningen aan omliggende gebouwen). Wel is in dat geval een ontheffingsaanvraag in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk

Hoofdstuk 3 Juridische regeling

3.1 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 van het moederplan bestemmingsplan ‘Maastricht-West’ 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. Inmiddels is de nieuwe landelijke standaard SVBP 2012 van toepassing; deze dient voor alle plannen die vanaf 1 juli 2013 in de ontwerpfase verkeren, te worden toegepast. Ook het voorliggende plan is conform deze standaard opgebouwd. 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 gebedigde terminologie (afwijkingsregels, omgevingsvergunningen). De partiële herziening van het bestemmingsplan Maastricht-West bestaat formeel uit een verbeelding en regels. Deze gaan vergezeld van een toelichting waarin het onderwerp van de herziening is verwoord. De indeling van de regels is hierna beknopt aangegeven.

3.2 Opzet van de regels

De juridische regeling van deze partiële herziening bestaat uit drie hoofdstukken van elk één artikel:

- | | |
|---|--|
| - Hoofdstuk 1: Inleidende regels | → Artikel 1: Begrippen |
| - Hoofdstuk 2: Algemene regels | → Artikel 2: Van toepassing verklaring regels moederplan |
| - Hoofdstuk 3: Overgangs- en slotregels | → Artikel 3: Slotregel. |

In artikel 1 zijn de begripsbepalingen ‘plan’, ‘moederplan’ en ‘partiële herziening’ opgenomen ter duiding van de plannen en hun naamgeving en om verderop in de regels vast te kunnen leggen dat de regels van het moederplan onverkort van toepassing zijn op deze partiële herziening. In artikel 2 is de van toepassing verklaring van de regels van het moederplan geregeld. Artikel 3 bevat de slotregel, waarin de naam van de partiële herziening is vastgelegd.

Toelichting artikel 2

Naast de bepaling dat de regels van het moederplan ‘Maastricht-West’ onverkort van toepassing zijn op het voorliggende plan is een wijziging doorgevoerd ten aanzien van de maximaal toegestane bouwhoogte van additionele voorzieningen. Deze bedraagt volgens het vigerende bestemmingsplan 3 meter, maar mag op basis van deze partiële herziening maximaal 3,5 meter bedragen. Deze wijziging wordt vanaf heden in alle bestemmingsplannen van de gemeente Maastricht als standaard opgenomen. De bepaling inzake deze bouwhoogte is voor de bestemming ‘Groen’ opgenomen in artikel 8, lid 2.4 onder b. van het moederplan en voor de bestemming ‘Verkeer’ in artikel 13, lid 2.2. onder a. van het moederplan.

Dezelfde aanpassing geldt voor de in artikel 8 lid 4 (‘Groen’) respectievelijk artikel 13 lid 4 (‘Verkeer’) van het moederplan opgenomen afwijkingsbevoegdheden voor het realiseren van een hogere bouwhoogte van additionele voorzieningen dan 3 meter. Deze bepaling is in dit plan zodanig aangepast dat de afwijkingsbevoegdheid geldt vanaf 3,5 meter.

3.3 Crisis- en herstelwet

Sinds 31 maart 2010 is de Crisis- en Herstelwet van kracht. Op grond van artikel 1.1. eerste lid, juncto Bijlage 1 (categorie 3.4) valt een bestemmingsplan ten behoeve van de aanleg of wijziging van wegen onder de werking van de Crisis- en Herstelwet. Dit betekent dat afdeling 2 van de Crisis- en Herstelwet van toepassing is.

Hoofdstuk 4 Financiële uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12 Wro, lid 1 en 2 stelt de gemeenteraad bij de vaststelling van – onder andere – een bestemmingsplan een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. Het moet gaan om een bouwplan omdat de effectuering van het kostenverhaal op grond van het exploitatieplan gekoppeld is aan de verlening van de bouwvergunning. In artikel 6.2.1. van het Bro is aangegeven wat onder een bouwplan moet worden verstaan, te weten een bouwplan voor:

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met tenminste 1.000 m² of met een of meer woningen;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.000 m² bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m².

Het realiseren van een verkeersbestemming ten behoeve van de verbreding en optimalisatie van een wegverbinding (route Fort Willemweg-west-Frans van de Laarstraat-Fagotstraat) is geen bouwplan in de zin van bovenstaand artikel. Voor wat betreft de verruiming van de mogelijkheden tot vestiging van bedrijvigheid als gevolg van het gedeeltelijk oprekken van de geluidzone-industrielawaai van bedrijventerrein Bosscherveld geldt dat deze nieuwe bedrijfsmogelijkheden zijn gesitueerd in een ander bestemmingsplan (bestemmingsplan Bosscherveld-Noord); op de onderliggende bestemmingen van dat bestemmingsplan, is sprake van bouwplannen op gronden die eigendom zijn van de gemeente (WOM Belvédère). Het kostenverhaal hiervoor is via de overeenkomst met de WOM anderszins verzekerd. Er wordt derhalve afgezien van het vaststellen van een exploitatieplan.

De aanpak van de Noorderbrug, inclusief de ‘Inpassing West’ wordt gerealiseerd binnen de financiële kaders zoals beschreven in de het raadsbesluit omtrent de ‘herijking grondexploitatie Belvédère 2013’ (vastgesteld door de raad op 18 juni 2013).

Hoofdstuk 5 Communicatieparagraaf

5.1 Wettelijk vooroverleg instanties ex art. 3.1.1 Bro

Gezien het feit dat als gevolg van deze partiële herziening geen belangen van besturen, waterschap of diensten worden geschaad, is voor deze partiële herziening geen vooroverleg gevoerd.

5.2 Zienswijzen ex art. 3.8 Wro

Het ontwerp van deze partiële herziening heeft, conform het bepaalde in artikel 3.8 Wro met ingang van 14 oktober 2013 tot en met 25 november 2013 voor eenieder ter inzage gelegen, waarbij de gelegenheid is geboden binnen deze termijn zienswijzen met betrekking tot het ontwerp kenbaar te maken. Gedurende deze periode zijn drie zienswijzen ingediend, waarvan één heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan. In de ‘Zienswijzennota partiële herziening bestemmingsplan Maastricht-West’ (bijlage 2 van het raadsvoorstel dat integraal in bijlage 1 van deze toelichting is opgenomen) zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van beantwoording. Naast wijzigingen die zijn aangebracht vanwege de zienswijzen, zijn ook ambtshalve wijzigingen aangebracht. In deze Lijst van wijzigingen is aangegeven om welke punten in de verbeelding, regels en toelichting het gaat.

De voorliggende ‘Partiële herziening bestemmingsplan Maastricht-West’ is d.d. 18 februari 2014 door de gemeenteraad van Maastricht vastgesteld.

Bijlage 1 Raadsvoorstel Partiële herziening bestemmingsplan Maastricht-West

(incl. raadsbesluit, zienswijzenbeantwoording en lijst van wijzigingen)