Fietsbrug Maastricht RUON

Datum: 6 september 2022
Status: Ontwerp - Besluit

Gemeente Maastricht
Veiligheid en Leefbaarheid
Ontvangen op : 06-09-2022
Zaaknummer : 22-1154WB

Behoort bij **ontwerpbesluit** van B&W
d.d. 21 september 2022

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Ligging projectlocatie 4
1.3 Leeswijzer 5
Hoofdstuk 2 Projectbeschrijving 6
2.1 Huidige situatie 6
2.2 Projectbeschrijving 6
2.3 Strijdigheid bestemmingsplan 8
Hoofdstuk 3 Beleidskader 10
3.1 Rijksbeleid 10
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 10
3.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI) 11
3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening 12
3.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking 13
3.2 Provinciaal beleid 13
3.2.1 Omgevingsvisie Limburg (POVI) 13
3.2.2 Provinciale Omgevingsverordening Limburg 2014 14
3.3 Gemeentelijk beleid 14
3.3.1 Omgevingsvisie Maastricht 2040 14
Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten 17
4.1 Water 17
4.2 Geluid 19
4.3 Bodem 19
4.4 Verkeer 20
4.5 Geur 20
4.6 Natuurbescherming 20
4.7 Externe veiligheid 24
4.8 Luchtkwaliteit 24
4.9 Archeologie en Cultuurhistorie 24
4.10 M.e.r.-beoordeling 26
Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid 27
5.1 Economische uitvoerbaarheid 27
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 27
Bijlage 1 besluitvlak 31

Bijlage 2 Onderzoeken ecologie 33
Bijlage 3 Archeologie 35
Bijlage 4 Vergunning Waterwet 37

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Maastricht heeft het voornemen een verbeterde fietsverbinding te realiseren tussen Maastricht en Borgharen. Om dit te bewerkstelligen is een fietsbrug over de maas noodzakelijk. Een fietsbrug past niet in het vigerende bestemmingsplan daarom wordt in deze ruimtelijke onderbouwing een beschrijving gegeven van het project, wordt het project getoetst aan de relevante beleidsstukken en zijn de te verwachten effecten op gebied van milieu onderzocht en beoordeeld.

1.2 Ligging projectlocatie

De projectlocatie ligt in het zuidelijke deel van de Grensmaas en ligt net ten westen van stuw Borgharen. Aan de zuidzijde grenst de projectlocatie aan de wijk Bosscherveld van Maastricht en aan de noordzijde grenst de projectlocatie aan het dorp Borgharen.

Het projectgebied is weergegeven in figuur 1.1.

Figuur 1.1 Ligging projectlocatie

Figuur 1.2 Ligging fietspad en brug

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de huidige- en toekomstige situatie van het project beschreven. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens het beleidskader van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente uiteengezet. Hoofdstuk 4 gaat in op de omgevingsaspecten die voor dit projectgebied relevant zijn. Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Projectbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Het projectgebied is gelegen in het Bosscherveld. In het kader van de grensmaaswerken heeft weerdverlaging plaatsgevonden in het gebied.

Figuur 2.1 Impressie projectgebied, bron Bestemmingsplan Grensmaas 2018

2.2 Projectbeschrijving

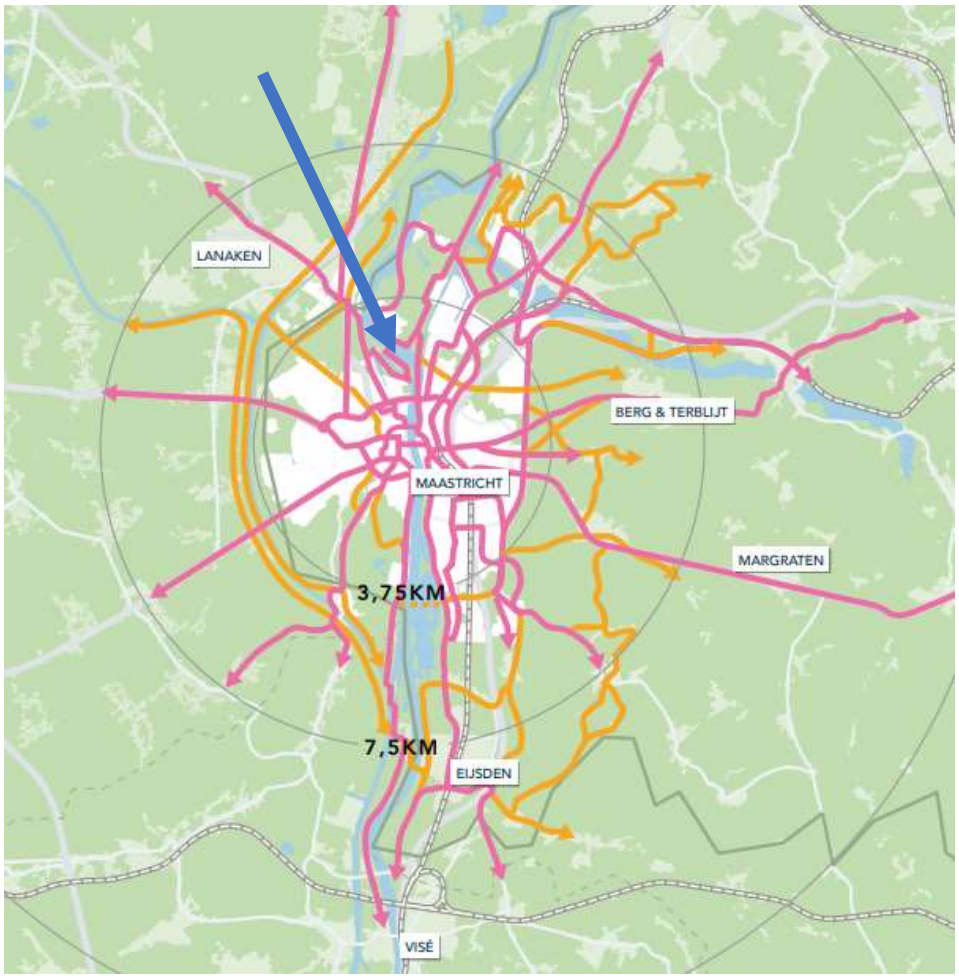
Het project voorziet in een fietsverbinding tussen Maastricht en Borgharen. Om de fietsverbinding tussen Maastricht en Borgharen te realiseren wordt een fietsbrug over de maas gerealiseerd. De aanlandingen voor de fietsbrug worden parallel aan de rivier gemaakt. Ter hoogte van het stuwencomplex wordt het fietspad aangesloten op het bestaande fietspad Boscherveld dat momenteel eindigt bij het stuwencomplex. Op de noordoever loopt het fietspad (vrijliggend) tussen de Sluisdijk en de rivier en wordt het fietspad aangesloten op de Sluisdijk, ter hoogte van de t-splitsing met de Schutkolkweg.

Figuur 2.1 Impressie van de fietsbrug in het gebied'

2.2 Nut en noodzaak fietsverbinding

De gemeente Maastricht neemt maatregelen om de zuidelijke binnenstad en het historisch centrum leefbaar en bereikbaar te houden. Hiervoor is en wordt veel geïnvesteerd in de hoofdinfrastructuur en het maaskruisend verkeer. Hierbij speelt een goed raamwerk van fiets- en wandelpaden een belangrijke rol. Hiermee wordt lopen en fietsen rondom de stad gestimuleerd.

Als uitwerking van de visie is het omgevingsprogramma “Actieplan Fietsen in Maastricht 2020-2025” opgesteld. Dit plan is gericht op het bevorderen van het fietsgebruik in Maastricht. Onderdeel van dit actieplan is een aantrekkelijk stedelijk fietsnetwerk dat aansluit op het regionale fietsnetwerk. De verbindingsroute naar Borgharen maakt hierbij onderdeel uit van zowel het stedelijke als het regionale fietsnetwerk met als status utilitaire route (woon – werk/schoolverkeer)



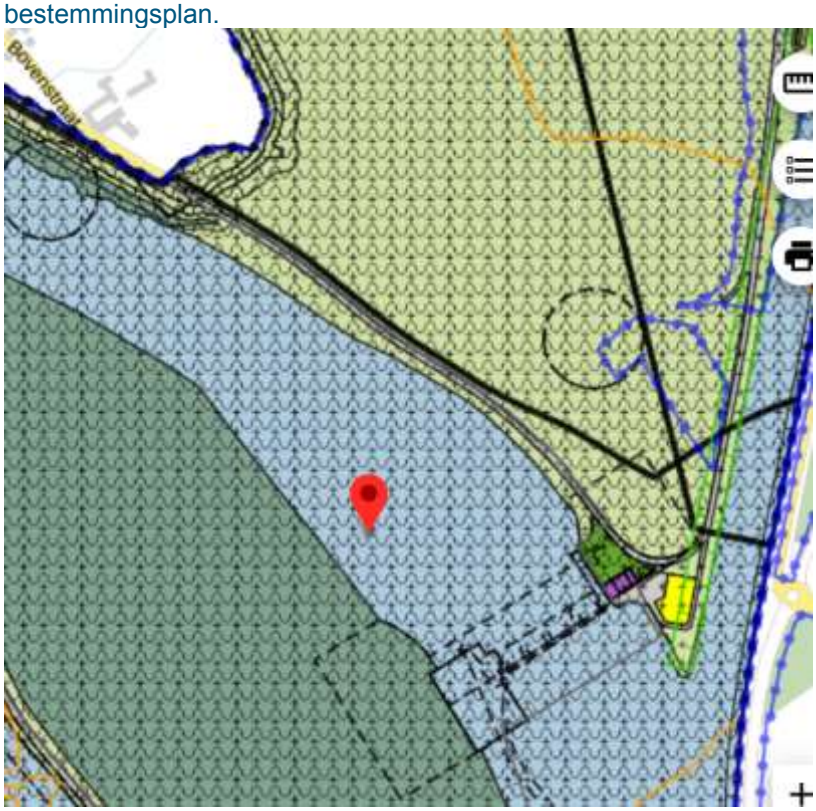
Figuur 2.2 Uitsnede Omgevingsvisie Maastricht

In deze route is de brug een onmisbare schakel. De brug is onder meer van belang voor:
Het verbinden van wandelroutes aan beide zijden van de Maas.
Het koppelen van recreatieve fietsroutes vanuit het Heuvelland via Geusselt, Buitengoed Geul & Maas (voorheen Landgoederenzone), Rivierpark Maasvallei (Grensmaas) en de Belgische Kempen.
Het vergroten van de toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht van het gebied.
Het beleefbaar maken van een toeristisch-recreatief aantrekkelijk (nieuw) gebied.
De realisatie van een grensoverschrijdend euregionaal Rivierpark Maasvallei.
De realisatie van een veilige, kort(ere) en aantrekkelijke fietsroute van en naar de binnenstad van Maastricht voor de dorpen Borgharen en Itteren.
Het stimuleren van de fiets als vervoersmiddel door het creëren van een veilige, toegankelijke en aantrekkelijke fietspadenstructuur.

Met de realisatie van deze verbinding worden fiets- en wandelroutes aan beide zijde aan de Maas met elkaar verbonden en wordt een directe koppeling van de recreatieve fietsroutes van het Heuvelland via Geusselt, Buitengoed Geul & Maas (voorheen Landgoederenzone), Rivierpark Maasvalei (Grensmaas) en de Belgische Kempen gemaakt.
Daarmee wordt de toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht van het gebied vergroot en dit draagt bij aan de realisatie van een grensoverschrijdend euregionaal Rivierpark Maasvalei. Daarnaast is deze route ook van groot belang als utilitaire fietsverbinding vanuit de dorpen Borgharen en Itteren, hierdoor ontstaat een korter(re), veilige en aantrekkelijke fietsroute naar de binnenstad van Maastricht.

2.3 Strijdigheid bestemmingsplan

Vigerende bestemmingsplan
Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Grensmaas' (vastgesteld 29 januari 2019). In dit bestemmingplan is wel rekening gehouden met de realisatie van een fietsbrug ten behoeve van het fietsnetwerk, maar deze was destijds voorzien direct naast de stuw. In afstemming met Rijkswaterstaat is besloten de fietsbrug ca. 250 meter stroomafwaarts van de stuw te realiseren. Op deze locatie is evenwel geen planologische functieaanduiding voorzien zodat het bouwwerk niet past in het bestemmingsplan.



Figuur 2.3 Vigerend bestemmingsplan (ruimtelijkeplannen.nl)

Op de locatie zijn verschillende enkelbestemmingen, dubbelbestemmingen en aanduidingen van kracht.

Op de zuid-oever hebben de gronden de bestemming Natuur – Natuur na ontgronding / opvulling. De rivier, inclusief de oevers hebben de bestemming Water. Op de noord-oever hebben de gronden de bestemming Agrarisch met Waarden.
Naast deze enkelbestemmingen gelden voor het gebied de volgende dubbelbestemmingen:

- Dubbelbestemming Waarde – Maastrichts Erfgoed
- Dubbelbestemming Waterstaat – Stroomvoerend rivierbed

Verder geldt voor het projectgebied de gebiedsaanduiding Overige zone – ecologische hoofdstructuur.

Het bestemmingsplan is deels in werking als gevolg van een gerechtelijke uitspraak, die heeft evenwel geen consequenties voor onderhavig plan.

Strijdigheid met bestemmingsplan
De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een fietspad en een fietsbrug.

De realisatie van het fietspad en het realiseren van een brug (voor zover gelegen binnen de bestemming Natuur) is niet toegestaan op grond van het bestemmingsplan. De bouw van de brug is daarnaast niet toegestaan op gronden met de bestemming Water. Binnen de bestemming is alleen ter plaatse van de aanduiding Brug (Br) een brug voor langzaamverkeer toegestaan. Op de locatie waar de brug gepland is, is deze aanduiding niet aanwezig. De aanleg van het fietspad is binnen de bestemming Agrarisch ook niet toegestaan.

Conclusie
Gelet op het bovenstaande is het beoogde project in strijd met het vigerende bestemmingsplan. Er zijn in het bestemmingsplan geen afwijkings- of wijzigingsbevoegdheden opgenomen op grond waarvan het project alsnog mogelijk kan worden gemaakt.

Om het project toch mogelijk te maken kan gebruik worden gemaakt van een buitenplanse omgevingsvergunningprocedure op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder c samen gelezen met artikel 2.12, eerste lid, onder a, sub 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Een verplicht onderdeel van deze procedure is een 'goede ruimtelijke onderbouwing'. Deze ligt thans voor.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Begin 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. De structuurvisie bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteits- en ruimtelijke ordeningsbeleid. Dit nieuwe beleid heeft onder meer de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040 vervangen. De structuurvisie heeft betrekking op:

- rijksverantwoordelijkheden voor basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water-)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden;
- rijksbelangen m.b.t. (inter-)nationale hoofdnetten voor mobiliteit en energie;
- rijksbeleid voor ruimtelijke voorwaarden die bijdragen aan versterking van de economische structuur.

Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt.

Daarnaast wordt (boven-)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Alleen in de stedelijke regio's met concentraties van topsectoren (waaronder Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking.

Overige sturing op verstedelijking, zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering, laat het Rijk los.

Het Rijk stelt heldere ambities voor Nederland in 2040; een visie hoe Nederland er in 2040 voor moet staan. Dit doet het Rijk op basis van de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven zowel bovengronds als ondergronds richting 2040 bepalen. Zo werkt het Rijk aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Een aantal ambities heeft raakvlakken met dit bestemmingsplan:

- De woon- en werklocaties in steden en dorpen passen bij de vraag van mensen
- Mensen wonen in een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit, zowel in stedelijk als in landelijk gebied, en zijn blijvend beschermd tegen overstromingen en beschikken over voldoende zoetwater in droge perioden.

Deze ambities zet het Rijk neer voor 2040. Het is niet enkel aan het Rijk om deze ambities waar te maken; dit vraagt samenwerking met decentrale overheden, marktpartijen en kennisinstellingen. Op basis van de ambities is het Rijk tot drie rijksdoelen gekomen. Dit zijn drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk “concurrerend, bereikbaar en leefbaar & veilig”. Voor deze drie hoofddoelen zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het Rijk verantwoordelijk is en waarop het Rijk resultaten wil boeken.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven.

Conclusie
Dit project maakt het mogelijk om op lokale schaal een fietsverbinding te creëren die woonplaatsen met elkaar verbindt. De ontwikkeling is een lokale ingreep en is niet in strijd met het nationale belangen.

3.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De NOVI is vastgesteld, maar nog niet in werking getreden. De NOVI komt voort uit de Omgevingswet, die naar verwachting op 1 juli 2022 in werking treedt. Uitgangspunt van de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kan in gebieden gekomen worden tot betere, meer geïntegreerde keuzes.

De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Denk aan het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving. Omgevingskwaliteit is daarmee het kernbegrip: dat wil zeggen ruimtelijke kwaliteit én milieukwaliteit.

De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het rijk.

Nationale belangen

Met de NOVI benoemt het Rijk 21 nationale belangen. De eerste drie nationale belangen zijn van een ander, meer overkoepelend karakter, dan de overige. Deze nationale belangen zijn:

1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.
3. Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties.
4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.
6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
7. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.
9. Zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten.
10. Beperken van klimaatverandering.
11. Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO_2-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur.
12. Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen.
13. Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie.
14. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit).
15. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
16. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.
17. Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit.
18. Ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie.
19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.
20. Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.
21. Ontwikkelen van een duurzame visserij.

Prioriteiten

Tevens geeft de NOVI richting met behulp van vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energiestrategie.
2. Duurzaam economisch groeipotentieel.
3. Sterke en gezonde steden en regio's.
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Afwegingsprincipes

Centraal bij de afweging van belangen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving, zowel van de boven- als de ondergrond. Zo wordt 'omgevingsinclusief' beleid gevoerd. De NOVI onderscheidt daarbij drie afwegingsprincipes:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies.
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal.

3. Afwentelen wordt voorkomen.

Uitgangspunten voor samenwerking
De uitvoering van de NOVI vraagt om nieuwe manieren van samenwerken met blijvende brede maatschappelijke betrokkenheid en inzet van overheden. Hierbij worden vier uitgangspunten gehanteerd:
1. Er wordt gewerkt als één overheid, samen met de samenleving.
2. De opgave staat centraal.
3. Er wordt gebiedsgericht gewerkt.
4. Er wordt permanent en adaptief gewerkt aan de opgaven.

Brede maatschappelijke betrokkenheid is een voorwaarde voor het slagen van gezamenlijke ambities. Daarom wordt in de NOVI tevens aandacht besteed aan participatie. Participatie vraagt om maatwerk per opgave, gebied en bestuurlijke situatie.

NOVI-gebieden
Ten slotte worden in de NOVI op vier thema's voorlopig acht zogenaamde NOVI-gebieden benoemd welke onderdeel worden van de Omgevingsagenda. Het Rijk zal in deze gebieden een actieve rol gaan spelen. Deze thema's en bijbehorende gebieden zijn:
1. Transities van havengebieden in Regio Rotterdam en Amsterdam
2. Transities landelijk gebied: De Peel en Groene Hart
3. Energie- en klimaattransities in relatie tot verstedelijking: Groningen en regio Zwolle
4. Transities in grensoverschrijdende context: Zuid-Limburg en de Zeeuwse havens/Zeeuws-Vlaamse kanaalzone.

Uitvoeringsagenda
De NOVI gaat vergezeld met een Uitvoeringsagenda, waarin staat hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd.
Zo helpt de NOVI om keuzes te maken waar dat moet. Want niet alles kan overal.

Conclusie
Dit project maakt het mogelijk om op lokale schaal een fietsverbinding te creëren die woonplaatsen met elkaar verbindt. De ontwikkeling is een lokale ingreep en is niet in strijd met het nationale belangen.

3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In het Barro zijn de verschillende nationale belangen vastgelegd die doorwerking moeten krijgen bij lagere overheden. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, project Mainportontwikkeling Rotterdam, kustfundament, grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, defensie, Ecologische Hoofdstructuur (inmiddels: Natuurnetwerk Nederland), erfgoederen van universele waarden, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeer-gebied.

Het deel van de Grensmaas waar de fietsbrug is gesitueerd is niet aangewezen als Rijksvaarweg. Zie hiervoor onderstaande uitsnede uit de legger Rijkswaterstaatswerken.

Het gebied maakt wel onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). In het bestemmingsplan is in dit kader ook de aanduiding Ecologische hoofdstructuur (de oude naamgeving voor het NNN) opgenomen.

Conclusie
Er zijn vanuit het Barro geen regels die van belang zijn voor deze ontwikkeling. De bescherming van het NNN vanuit het Barro is geborgd in het bestemmingsplan. In paragraaf 4.7 wordt ingegaan op de gevolgen voor het NNN.

3.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen neemt het Rijk enkel nog een 'ladder' voor duurzame verstedelijking op (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Deze ladder is als motiveringseis voor stedelijke ontwikkelingen, opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

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

In onderhavig plan is geen sprake van een stedelijke ontwikkeling waardoor het doorlopen van de treden van de ladder niet nodig is.

Conclusie
Een laddertoets is niet nodig voor onderhavig plan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Limburg (POVI)

De Omgevingsvisie Limburg (POVI) is op 1 oktober 2021 vastgesteld en sinds 25 oktober 2021 in werking getreden. Het POVI is een strategische en lange termijn visie (2030-2050) op de fysieke leefomgeving, waarin steeds een balans wordt gezocht tussen het beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving. De Omgevingsvisie stelt op strategisch niveau de kaders voor het provinciaal handelen bij toekomstige ontwikkelingen en activiteiten. De Omgevingsvisie bevat daarmee belangrijke keuzes ten aanzien van het te voeren beleid en vormt de basis voor verdere uitwerkingen en plannen en programma's.De Omgevingsvisie Limburg is een dynamisch document met een modulair karakter; hierdoor kan het steeds op onderdelen geactualiseerd worden.

De Provincie onderscheidt drie hoofdopgaven voor de fysieke leefomgeving, die Limburg-breed spelen:
1. Een aantrekkelijke, sociale, gezonde en veilige leefomgeving
   a. in stedelijk gebied c.q. bebouwd gebied
   b. in landelijk gebied
2. Een toekomstbestendige, innovatieve en duurzame economie (inclusief landbouwtransitie)
3. Klimaatadaptatie en energietransitie

De Omgevingsvisie omvat zowel een visie uitgewerkt naar verschillende thema's als een visie op de

drie regio's Noord-, Midden- en Zuid-Limburg.

Mobiliteit is uitgewerkt als thema. Hierbij wordt ingegaan op het belang van bereikbaarheid voor de ontwikkeling van de Limburgse economie, de leefbaarheid en een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat. Bovendien maakt het een brede deelname mogelijk aan het maatschappelijke leven, werk, sociale contacten, culturele bijeenkomsten en recreatie. De bereikbaarheid gaat verder dan de bereikbaarheid per auto, deze is redelijk om orde in Limburg. Naast bereikbaarheid in de zin van doorstroming onderscheiden we als mobiliteitsdoelen: veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Veiligheid gaat hierbij onder meer over de veilige staat van het wegennet, verkeersveiligheid in algemene zin en sociale veiligheid. Voor wat betreft duurzaamheid heeft de Provincie bijvoorbeeld het Klimaatakkoord ondertekend en daarmee een aantal mobiliteitsopgaven uit dit akkoord tot de hare gemaakt. Het realiseren van de CO2-reductiedoelstelling en de aanpak van de stikstofproblematiek, moeten bijdragen aan een duurzame samenleving.

Met de beoogde ontwikkeling wordt een fietsverbinding tot stand gebracht waarmee woon-werkverkeer en recreatief verkeer op een CO2 zuinige wijze kan plaatsvinden. Hiermee is het plan niet strijdig met de provinciale Omgevingsvisie.

3.2.2 Provinciale Omgevingsverordening Limburg 2014

In de Omgevingsverordening (POL2014) wordt onder meer aandacht geschonken Natura 2000. De rivier is aangewezen als Natura 2000 gebied. De omgevingsverordening stelt regels voor veehouderijen in de Natura 2000 gebieden. Er gelden geen specifieke regels voor de realisatie van een fietsverbinding. Op de gevolgen voor Natura 2000 wordt in paragraaf 4.6 ingegaan.

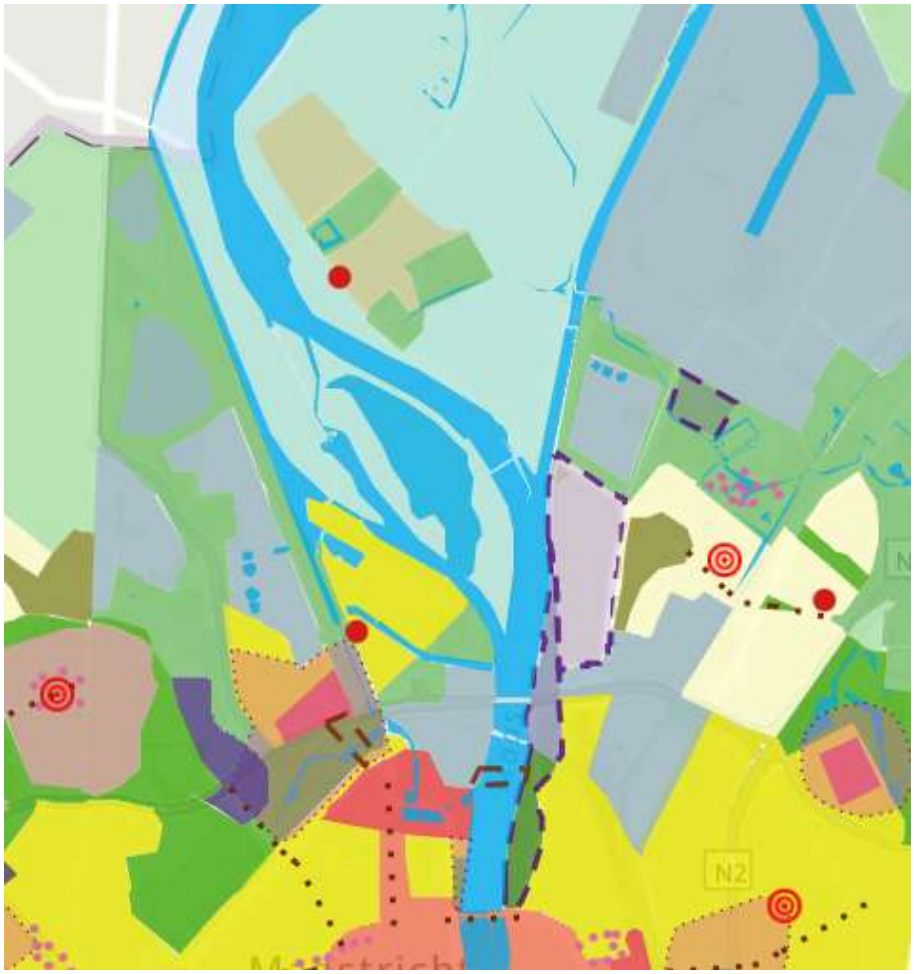
3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Maastricht 2040

Op 6 oktober 2020 is de Omgevingsvisie Maastricht 2040 door de gemeenteraad van Maastricht vastgesteld. In deze Omgevingsvisie staat beschreven hoe de gemeente de fysieke leefomgeving van Maastricht wil ontwikkelen en beheren tot 2040. Daarnaast richt de visie zich op nieuwe ontwikkelingen in de gemeente.

De Omgevingsvisie Maastricht 2040 bestaat uit twee delen. Deel 1 is de integrale visie voor de fysieke leefomgeving. In deel 2 worden onderwerpen als mobiliteit, wonen en energie uitgewerkt.

In deel 1 van de Omgevingsvisie wordt gewerkt met deelgebieden met verschillende ontwikkelingsuitgangspunten (gebiedsprofielen). Daarbij worden twaalf gebiedsprofielen onderscheiden. De voorliggende projectlocatie is gelegen in het gebiedsprofielen 'Rivierenlandschap, zie figuur 3.4. Er is geen specifieke visie beschreven voor het rivierenlandschap.



Figuur 3.4. Gebiedsprofielen conform de Omgevingsvisie Maastricht 2040

De visie stelt dat het Rivierenlandschap bestaat uit de Maas en het aangrenzende winterbed, waarin vanuit de Waterwet allerlei beperkingen gelden voor bouwen en andere activiteiten. Het beleid is gericht op natuurontwikkeling en, waar dat kan, het stimuleren van recreatief (mede)gebruik. Initiatieven zijn slechts mogelijk als ze een bijdrage leveren aan de waterafvoer en/of wateropslag. Levendigheid is met name gewenst aan de zuidoostelijke maasoever.

In deel 1 van de Omgevingsvisie wordt expliciet ingegaan op de hoofdinfrastructuur en maaskruisend verkeer. Hier wordt bij het onderdeel 3, het raamwerk van wandel- en fietsroutes ook de fietsverbinding naar Borgharen benoemd.

In Deel 2 van de Omgevingsvisie Maastricht 2040 is op het gebied van mobiliteit het volgende beleid omschreven.

1. het versterken van de (Eu)regionale netwerkfunctie van Maastricht, ten behoeve van de sociale en economische vitaliteit van de stad en (Eu)regio;
2. het investeren in een toekomstbestendige leefomgeving, die gezond en leefbaar is voor alle gebruikers van de stad: bewoners, werkers en bezoekers; en
3. het in stand houden en uitbreiden van plekken waar ontmoeting en beleving een bijdrage leveren aan de aantrekkelijkheid van Maastricht.

Ieder van deze thema's heeft een sterke relatie met mobiliteit. Voor het mobiliteitsbeleid van de stad Maastricht leidt dit tot vier opgaven:

1. verbeteren van de gezondheid van haar inwoners en leefbaarheid van de stad;
2. verbeteren van de bereikbaarheid in het belang van de bezoekstad, agglomeratiekracht en connectiviteit;
3. reductie van de CO2 -uitstoot ten behoeve van klimaatdoelstellingen en daarnaast de transitie naar een energieneutrale samenleving;
4. borgen van inclusieve mobiliteit door het verbeteren van de toegankelijkheid en verkeersveiligheid.

De fietsverbinding past binnen deze beleidsdoelstelling en maak onderdeel uit van het gewenste raamwerk aan fiets- en wandelverbindingen.

Conclusie
De beoogde ontwikkeling is niet in strijd met de Omgevingsvisie Maastricht 2040.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Water

Wettelijk kader
Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen. Het doel van de waterparagraaf is de waterhuishoudkundige doelstellingen zichtbaar en evenwichtig mee te nemen bij voorgenomen ontwikkelingen. Hierbij wordt ingegaan op de gevolgen van het plan op de waterhuishouding en wordt een beschrijving gegeven van de maatregelen die worden getroffen.

Landelijk en Europees beleid
De basisprincipes van het nationale beleid, Waterbeheer 21e eeuw (WB21) en het Europese beleid, de Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn uitgewerkt in een drietrapsstrategie voor waterkwaliteit en -kwantiteit:
- Waterkwantiteit: vasthouden, bergen, afvoeren;
- Waterkwaliteit: schoonhouden, scheiden, zuiveren.

Daarbij geldt als uitgangspunt dat meer ruimte voor water nodig is, niet afgewenteld mag worden in plaats en tijd en geen achteruitgang mag plaatsvinden van de huidige chemische en ecologische waterkwaliteit.

Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
Het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is een verdere uitwerking van het WB21-beleid. In het NBW hebben het rijk, provincies, gemeenten en waterschappen zich als taak gesteld om de wateropgave in beeld te brengen en oplossingsrichtingen uit te werken.
Het NBW-actueel is een actualisatie van het NBW uit 2003. Het NBW-actueel benadrukt de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het op orde krijgen en houden van het totale watersysteem. Het geeft aan welke instrumenten ingezet worden om de opgave te realiseren, welke taken en verantwoordelijkheden iedere partij daarbij heeft en hoe partijen elkaar in staat willen stellen hun taken uit te voeren.
De afspraak is ook dat kan worden vastgehouden aan de wateropgave zoals die volgens het WB21-middenscenario in beeld is gebracht.

Kaderrichtlijn Water
Een goede waterkwaliteit is belangrijk, daarom is sinds 2000 de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. Daarin zijn afspraken gemaakt die ervoor moeten zorgen dat uiterlijk in 2027 het water in alle Europese landen voldoende schoon (chemisch op orde) en gezond (ecologisch in evenwicht) is.
Om deze doelen te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen. Zowel om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, als om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken.

Rijkswaterstaat
Rijkswaterstaat is in het verkenningstraject nauw betrokken geweest bij een haalbaarheidsanalyse (d.d. 1 juli 2019) wat uiteindelijk heeft geresulteerd in een principeakkoord van Rijkswaterstaat voor de realisatie van de fietsverbinding over de Grensmaas ter hoogte van rivierkilometer 15.75 en de aansluiting op het fietsnetwerk. Rijkswaterstaat is bevoegd gezag voor de vergunning op grond van de Waterwet voor de brug. De vergunning wordt aangevraagd en deze zal ook, onder voorwaarden worden verleend. Tevens is een BPRW toets uitgevoerd. Deze is door Rijkswaterstaat akkoord bevonden.

Provincie Limburg
Het provinciaal waterbeleid is op hoofdlijnen vastgelegd in de Omgevingsvisie Limburg (POVI) en uitgewerkt in het Provinciaal Waterplan Limburg 2016-2021. Met dit project wordt invulling gegeven aan de vereisten van de Europese Kaderrichtlijn Water en aanvullende nationale kaders, waaronder het Nationaal Waterplan en het Deltaprogramma.

Belangrijke ontwikkelingen die relevant zijn voor het waterbeheer zijn klimaatverandering (toename wateroverlast en droogteschade, hittestress), waterkwaliteit (gezond ecologisch functioneren van wateren, lozingen en toename medicijngebruik), verbetering van de doelmatigheid van de waterketen en internationalisering (afstemmen beleid en beheer met het buitenland). Hierop heeft de Provincie Limburg vier speerpunten opgesteld:
- Een veilige en aantrekkelijke Maasvallei: hoogwaterbescherming en gebiedsontwikkeling

combineren om de ruimtelijke kwaliteit te versterken.
- Een veerkrachtig en klimaatbestendig regionaal watersysteem: beperken van wateroverlast, watertekort en hittestress in relatie tot de diverse ruimtelijke functies.
- Behoud en herstel van de natte natuur en verbetering waterkwaliteit: behoud, herstel en ontwikkeling van het ecologisch functioneren van wateren, de natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten van beken, beekdalen en van natte natuurgebieden uit het provinciaal natuurnetwerk.
- Duurzame drinkwaterwinning en grondwaterbeheer: hoge mate van zelfvoorziening en niet meer onttrekken dan aangevuld wordt, voorkomen dat negatieve effecten optreden voor de drinkwatervoorziening en de grondwaterafhankelijke natuur.

Om deze punten te realiseren zijn specifieke taken toegewezen aan het waterschap, de gemeenten, de Provincie Limburg en het Rijk.

Waterschap Limburg
Waterbeheerplan 2016-2021
Waterschap Limburg (voorheen waterschap Roer en Overmaas en Waterschap Peel en Maasvallei) heeft een Waterbeheerplan 2016-2021 opgesteld. Hierin is voor het regionaal watersysteem, onderdeel 'water en ruimte', opgenomen dat het waterschap verantwoordelijk is voor een correcte inpassing van water en de belangen van waterbeheer en waterveiligheid in ruimtelijke plannen.
Hierbij wordt de volgende strategie gehanteerd:
- Streven naar meer ruimte voor water.
- Streven naar het scheiden van vuil en schoon water.
- Veiligstellen van waterbelangen.

Het Waterschap Limburg streeft naar een volledig gescheiden inzameling van vuil- en hemelwater bij nieuwbouw, aangezien uit ervaring blijkt dat bij nieuwbouw vrijwel altijd een afkoppelmogelijkheid is. Het afkoppelbeleid van het waterschap staat beschreven in de 'Handreiking afkoppelen, afkoppelen in de provincie Limburg'. De voorkeursvolgorde is hergebruiken, vasthouden, bergen en afvoeren van gescheiden regenwater. Het waterschap hanteert daarbij ook de voorkeurstabel afkoppelen 'Regenwater schoon naar beek en bodem'.
De voorkeur voor het afkoppelen van regenwater gaat uit naar het bovengronds inzamelen en infiltreren van regenwater in de bodem. Hierbij mag het regenwater afkomstig van schone dakoppervlakken rechtstreeks in de bodem geïnfiltreerd worden. Infiltratie van regenwater afkomstig van overige verharde oppervlakken dient minimaal te geschieden via een bodempassage of, afhankelijk van het grondgebruik, niet worden afgekoppeld.

Keur
Naast het beleid zoals beschreven in het Waterbeheerplan 2016-2021, heeft het waterschap regels en voorschriften vastgelegd in de Keur ten aanzien van activiteiten die van invloed kunnen zijn op het watersysteem.
Omdat het risico op wateroverlast toeneemt ten gevolge van een verwachte klimaatverandering, wordt bij afvoer en lozing van hemelwater afkomstig van nieuw aangelegd verhard oppervlak het 'stand-still' beginsel (waterneutraal bouwen) gehanteerd. Dit wil zeggen dat er ten gevolge van de aanleg geen extra hemelwater mag worden geloosd ten opzichte van een lozing die vanaf onverhard terrein plaatsvindt (2 l/s/ha).
In artikel 10 'Lozen van hemelwater afkomstig van verhard oppervlak' van de beleidsregels van de Keur zijn de volgende eisen en randvoorwaarden opgenomen:
- "Bij uitbreiding van verhard oppervlak wordt regenwater middels dynamische bergings-/infiltratievoorzieningen door de initiatiefnemer terug in de bodem gebracht (waterneutraal bouwen).
- Onder dynamische berging wordt verstaan de berging die te allen tijde beschikbaar is voor het bergen van neerslagwater. Bij bergingen die in open verbinding staan met het grondwater hanteren we hiervoor de ruimte boven de Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand (GHG). Onder statische berging verstaan we de extra berging die mogelijk beschikbaar is bij gietwaterbassins van tuinders maar die niet gegarandeerd beschikbaar is.
- Ook bij kleine ontwikkelingen vangt de initiatiefnemer zijn eigen water op. We hanteren geen ondergrens.
- Dynamisch bergings/infiltratievoorzieningen dienen minimaal gedimensioneerd te worden op een neerslaggebeurtenis met herhalingstijd 1:100, gemiddeld klimaatscenario 2050. Voor Noord- en Midden-Limburg dient daarbij een buiduur van 24 uur te worden gehanteerd, zijnde 100mm. Voor Zuid-Limburg (heuvelland) geldt in afwijking hiervan bij maatwerk een buiduur van twee uur, zijnde 80 mm. Uitleg: in Zuid-Limburg is een korte bui meer bepalend voor de benedenstroomse belasting dan een langdurige bui.

- Als infiltreren aantoonbaar niet of nauwelijks mogelijk is kan een dynamische bergings-/infiltratievoorziening aangelegd worden met leegloopvoorziening. Om afwenteling naar benedenstrooms te voorkomen mag hiermee in Noord- en Midden-Limburg maximaal 2l/s/ha geloosd worden. In Zuid-Limburg mag met de leegloopvoorziening maximaal 10l/s/ha worden geloosd. Bij grote ontwikkelingen (>50 ha) dient de initiatiefnemer altijd modelmatig aan te tonen dat dit benedenstrooms niet tot problemen leidt. Uitleg: in Zuid-Limburg is in de bestaande situatie vaak ook al sprake van oppervlakkige afstroming. Ook bij een grotere leegloop wordt de piek al flink afgevlakt.
- Er dient boven de inhoud van de dynamische berging een waking gehanteerd te worden van minimaal 25 centimeter. Geadviseerd wordt om een waking van 50 centimeter te hanteren. Aan de bovenkant van de voorgeschreven dynamische berging dient een calamiteitenleegloop aangelegd te worden met een maximale leegloop van 10l/s/ha. Aan de bovenkant van de voorziening mag een noodoverlaat worden aangebracht.
- Als het neerslagwater verpompt wordt (zoals vaak bij pot- en containerteelt het geval is) dient ook in beeld gebracht te worden wat de gevolgen zijn bij een 1:100 bui van 10 minuten, zijnde 30 mm. E.e.a. kan leiden tot aanvullende eisen aan de noodzakelijke pompinstallatie.
- Bij wijziging van de lozingssituatie van bestaande verharde oppervlakken is realisering van voldoende waterberging niet in alle situaties redelijkerwijs mogelijk. In die situaties streeft het waterschap naar een redelijkerwijs zo maximaal mogelijke omvang van waterberging."

4.2 Geluid

Wettelijk kader

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt een toetsingskader voor het geluidniveau op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen. Het onderhavige project is niet gericht op het realiseren van geluidsgevoelige bestemmingen. Er worden ook geen ontwikkelen mogelijk gemaakt die geluid veroorzaken. Het aspect geluid behoeft geen verdere toelichting.

Conclusie

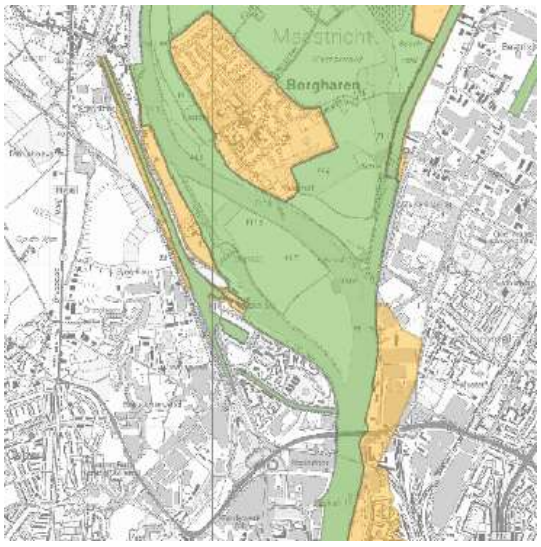
Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.3 Bodem

Wettelijk kader

In verband met de uitvoerbaarheid van het onderhavige project moet worden vastgesteld of de bodemkwaliteit in het projectgebied geschikt is voor de geplande ontwikkeling. Hiervoor is gebruik gemaakt van de gemeentelijke Nota Bodembeheer.

Het projectgebied is op grond van de Nota Bodembeheer gelegen in het deelgebied Maasdal. Voor dit gebied is geen Bodemkwaliteitskaart beschikbaar. De projectlocatie ligt volledig in het beheergebied van Rijkswaterstaat (beheer waterkwaliteit) en wordt als oppervlaktewater aangemerkt.



Afbeelding 4.1: Uitsnede Kaart Waterregeling (groen = waterkwaliteitsbeheer RWS)

Vastgesteld kan wordend dat de ondergrond geen belemmering vormt voor de geplande ontwikkeling. Er is geen sprake van een gevoelige bestemming. Het aspect bodem (van een oppervlaktewater) en met name de grondroeringen zijn afgestemd met Rijkswaterstaat.

4.4 Verkeer

De voorgenomen ontwikkeling zorgt voor een langzaamverkeerverbinding tussen Maastricht en Borgharen. Er is geen sprake van negatieve gevolgen door verkeersaantrekkende werking in de omgeving van de projectlocatie.

4.5 Geur

Wettelijk kader
Geur kan in de leefomgeving hinder veroorzaken en brengt om die reden ook gezondheidsrisico's met zich mee. Bij de voorgenomen ontwikkeling speelt het aspect geur geen rol.

4.6 Natuurbescherming

Wettelijk kader
De Wet natuurbescherming vormt het wettelijk kader voor de bescherming van flora en fauna (soortenbescherming), leefgebieden (gebiedsbescherming) en de bescherming van houtopstanden. Bij nieuwe ruimtelijke ingrepen en activiteiten dient te worden nagegaan of deze ingrepen en/of activiteiten eventueel negatieve gevolgen hebben voor aanwezige dier- en plantensoorten of houtopstanden in de omgeving of tot negatieve effecten leiden in onder de Wet natuurbescherming aangewezen gebieden.

Soortenbescherming
De Wet natuurbescherming heeft tot doel in het wild voorkomende planten- en diersoorten in stand te houden en te beschermen. De wet kent daardoor zowel verbodsbepalingen, gebiedsbescherming als een algemene zorgplicht. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden, maar er kan worden afgeweken van de verbodsbepalingen middels ontheffingen, te verlenen door bevoegd gezag.

Onderzoek
In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is onderzoek uitgevoerd door bureau Ecoplanning.

Quickscan
Bureau Ecoplanning heeft op 26 mei 2021 een quickscan uitgevoerd voor het gebeid (Bonder, M.C. (2021). Quickscan flora en fauna Fietsbrug Borgharen te Maastricht. Maastricht, Nederland: Ecoplanning).
Op basis van dit onderzoek is het volgende vastgesteld:

- Er zijn er potentiële rust- en voortplantingslocaties van de steenmarter, de gewone dwergvleermuis, de gewone grootoorvleermuis, de rosse vleermuis, de ruige dwergvleermuis, de watervleermuis, de boomvalk, de grote gele kwikstaart, de torenvalk, de hazelworm, de rugstreeppad, de elrits, de gestippelde alver, de zalm, de teunisbloempijlstaart en de wolfskers.
- De werkzaamheden aan het plangebied hebben een negatief effect op deze potentiële rust- en voortplantingslocaties en er is een risico op het overtreden van verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming (Wnb) artikelen3.1, 3.5 en 3.10.
- Er is een nader onderzoek nodig naar de aanwezigheid van rust- en voortplantingslocaties van de genoemde soorten, te weten: de gewone dwergvleermuis, de gewone grootoorvleermuis, de rosse vleermuis, de ruige dwergvleermuis, de watervleermuis, de boomvalk, de grote gele kwikstaart, de torenvalk, de rugstreeppad, de elrits, de gestippelde alver, de zalm, de teunisbloempijlstaart en de wolfskers.
- Indien de verwijdering van de begroeiing plaats vindt gedurende de vrijstellingsperiode van de steenmarter (15 augustus - februari) en de hazelworm (juli – september), is een onderzoek naar deze soorten niet nodig.
- Een ontheffing van de Wnb voor broedvogels of een nader broedvogelonderzoek is niet aan de orde indien de verwijdering van de begroeiing plaats vindt buiten het broedseizoen, dus plaats vindt in de periode september - maart.
- Verder is het van belang dat de Japanse duizendknoop vijf haarden heeft en dit van negatieve invloed kan zijn op de aan te leggen fietspad. De bestrijding hiervan is dus noodzakelijk.

Aanvullend onderzoek maart en juli 2022
In maart en juli 2022 heeft nader onderzoek plaatsgevonden (Bonder, M.C. (2021). Tussenrapportages nader onderzoek flora en fauna Fietsbrug Borgharen. Maart 2022 en Juli 2022 Maastricht, Nederland: Ecoplanning.)

In deze tussenrapportages is onderzoek gedaan naar de volgende soorten:

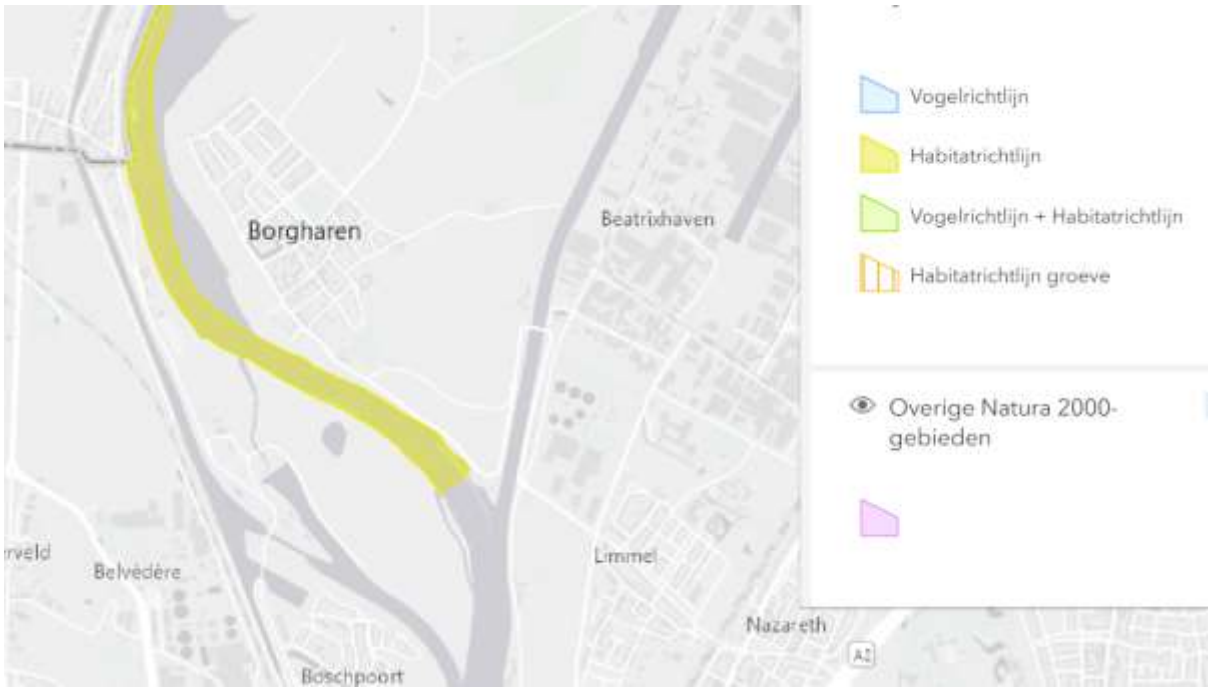
Soort	aangetroffen	Effect		Ontheffing nodig?
Grondgebonden zoogdieren				
Bever	ja	Ja, tijdelijk effect		Ja, reeds aangevraagd
Steenmarter	ja	nee		Nee
Overige soorten	nee	-		-
Vleermuizen				
Rosse vleermuis	Ja, verblijfplaatsen	Ja, verstoring		Ja, reeds aangevraagd
gewone dwergvleermuis	Ja	Nee		Nee
gewone grootoorvleermuis	Ja	Nee		Nee
ruige dwergvleermuis	Ja	Nee		Nee
watervleermuis	Ja	Nee		Nee
Overige soorten	Nee	-		-
Vogels				
boomvalk	Ja	Nee		Nee
Torenvalk	Ja	Nee		Nee
Grote gele kwikstaart	Ja	Nee		Nee
Overige soorten	Nee	-		-
Herpetofauna				
Hazelworm	Nee	-		-
Rugstreeppad	Nee	-		-
Overige soorten	Nee	-		-
Vissen				
Elrits	Nee	-		-
Gestippelde alver	Nee	-		-
Zalm	Nee	-		-
Overige soorten	Nee	-		-
Ongewervelden				
Teunisbloempijlstaart	Nee	-		-
Overige soorten	Nee	-		-
Planten				
Wolfskers	Nee	-		-
Overige soorten	Nee	-		-

De conclusie uit de tussenrapportages is dat er twee soorten zijn waarop een (tijdelijk) effect aanwezig is. Het betreft de Bever en de Rosse vleermuis. Voor deze soorten is inmiddels een ontheffing aangevraagd.

Conclusie
Voor de omgevingsvergunning voor het buitenplans afwijken van het bestemmingsplan, is het aspect 'soortenbescherming' geen belemmering, omdat voor de verwachte soort(groepen) Bever en Rosse vleermuis een ontheffing verkrijgbaar is en de economische uitvoerbaarheid daardoor gewaarborgd is.

Gebiedsbescherming
Door middel van gebiedsbescherming wordt een beschermingskader geboden voor de flora en fauna binnen aangewezen beschermde gebieden. Hieronder vallen de speciale beschermingszones volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000-gebieden) en gebieden die deel uitmaken van het natuurnetwerk Nederland (NNN, voormalige ecologische hoofdstructuur). Ook activiteiten buiten deze beschermde gebieden kunnen een negatieve invloed hebben op deze gebieden. Een voorbeeld hiervan is vermesting en verzuring door stikstofdepositie, o.a. afkomstig van de verbranding van fossiele brandstoffen.

Natura 2000-gebieden
Het projectgebied maakt onderdeel uit van Natura 2000-gebied Grensmaas.



Figuur 4.2 Ligging Natrua 2000-gebied Grensmaas

Het gebied betreft de sterk meanderende rivier met betrekkelijk ondiepe rivierloop die mede door de aanwezige zand- en grintbanken onbevaarbaar is. In het gebied vindt reeds lange tijd op grote schaal natuurontwikkeling plaats in het kader van het Grensmaasproject.

In het gebied zijn de volgende Habitats van belang:
- Beken en rivieren met waterplanten;
- Slikkige rivieroevers;
- Ruigten en zomen;
- Vochtige alluviale bossen;

Als gevolg van het ontwerp van de brug, zie hiervoor ook de BPRW toets, is de inbreuk op het Natura 2000 gebied zeer minimaal. Er is geen aantasting van de habitats Slikkige rivieroevers, Ruigten en zomen en Alluviale bossen. Als gevolg van de aanlanding en de pijlers is er wel een aantasting van de rivier zelf, maar uit het ecologisch onderzoek is niet gebleken dat als gevolg hiervan beschermde waterplanten verloren gaan.

De aangewezen soorten die in het gebied ondersteund moeten worden zijn de volgende:
- Rivierprik
- Zalm
- Bever
- Rivierdonderpad.

Ten aanzien van deze soorten is bepaald dat het project alleen op de Bever een tijdelijk effect heeft. Hiervoor is inmiddels ontheffing soortenbescherming aangevraagd.

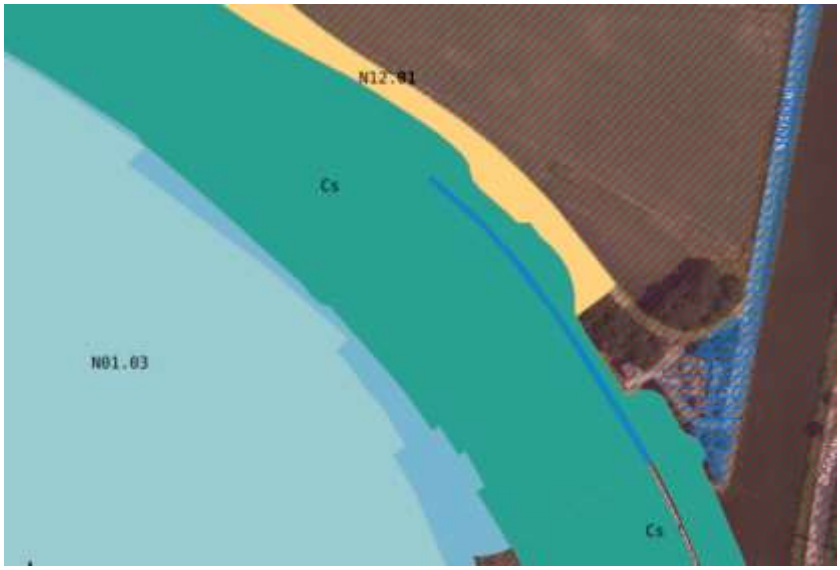
Gelet op de minimale aantasting van de habitats en het feit dat er, behoudens tijdelijke effecten voor de bever, geen aangewezen soorten zijn waarop effecten optreden, kan er ontheffing soortenbescherming worden verleend van de Wet natuurbescherming. Voor de overige doelen zijn geen significante effecten te verwachten. Hiervoor is ook geen toestemming nodig[1].
Omdat de brug ten behoeve van een fietspad wordt gerealiseerd, is er in de gebruiksfase geen sprake van verkeer aantrekkende werking met relevante emissies van stikstof. De bouwfase is vrijgesteld van ontheffingsplicht.

NNN
Het plangebied maakt onderdeel uit van de NNN, Goudgroene natuurzone.

Op grond van de provinciale omgevingsverordening (artikel 2.6.2.) zijn nieuwe activiteiten alleen mogelijk wanneer deze de wezenlijke kenmerken en waarden van gebied niet aantasten. De wezenlijke kenmerken voor het gebied betreffen de nagestreefde natuurdoeltypen zoals vastgelegd op de beheertypenkaart en de ambitiekaart van het Provinciaal Natuurbeheerplan.

Het plangebied voor de fietsbrug is in het Natuurbeheerplan aangewezen als “nog te realiseren natuur”.

[1] Per email bevestigd door de provincie Limburg d.d. 28 juli 2022



Uitsnede Natuurbeheerplan (Cs en Cm, nog om te vormen natuur)

Gesteld kan worden dat de fietsbrug en de aanlanding niet leidt tot een aantasting van de wezenlijke kenmerken van het gebied. De fietsverbinding en de daarvoor noodzakelijke aanlanding waren ook al voorzien in het vigerende bestemmingsplan Grensmaas 2018, zie ook paragraaf 2.3.

Houtopstanden
De bepalingen uit de Wet natuurbescherming ten aanzien van houtopstanden zijn van toepassing. Het verwijderen van de houtopstanden is meldingsplichtig. In het kader van de ontheffing Wet natuurbescherming, welke reeds is aangevraagd bij de provincie Limburg, kan dit worden meegenomen.

4.7 Externe veiligheid

Ten aanzien van de beoogde ontwikkeling is zowel het landelijk- beleidskader en het externe veiligheidsbeleid van de gemeente Maastricht van toepassing. De beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Maastricht geeft richtlijnen en kaders weer voor ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Maastricht.
Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's voor de omgeving, ten gevolge van het transport, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen waarbij dodelijke slachtoffers kunnen vallen. In het kader van een ruimtelijke ontwikkeling dient dit aspect te worden beschouwd met als doel om mensen te beschermen tegen de gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het onderdeel externe veiligheid is voor de voorgenomen ontwikkeling niet relevant.

4.8 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader
Het aspect luchtkwaliteit wordt bij de besluitvorming van ruimtelijke plannen betrokken. In dat kader wordt een plan of ontwikkeling getoetst aan de voorschriften van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm). Centraal daarbij staat artikel 5.16, eerste lid, van de wet.
Daarnaast moet het plan voorzien in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, op grond van het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is altijd van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen, ook wanneer besluiten op grond van artikel 5.16, eerste lid, van de Wm niet beoordeeld hoeven te worden. Tot slot heeft het bevoegd gezag volgens de Algemene wet bestuursrecht (Awb) als taak om belangen op een evenwichtige wijze af te wegen (art. 3.4) en besluiten deugdelijk te onderbouwen (art. 3.46).

Gelet op het feit dat de voorgenomen ontwikkeling een langzaamverkeerverbinding (fietsers) betreft is het aspect Luchtkwaliteit niet relevant voor de ontwikkeling.

4.9 Archeologie en Cultuurhistorie

Erfgoedwet

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. Deze wet bundelt meerdere wetten en regelingen op gebied van behoud en beheer van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1998. Het deel van de Monumentenwet dat betrekking heeft op de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet welke naar verwachting in 2023 in werking treedt. Tot die tijd valt dit onderdeel binnen de overgangsregeling van de Erfgoedwet. Hierin staat dat bij de vaststelling van een plan rekening dient te worden gehouden met de in de grond aanwezige danwel te verwachten monumenten.

Archeologie
In het kader van de voorgenomen ontwikkeling heeft Vestigia archeologisch onderzoek uitgevoerd.

Binnen het plangebied geldt een middelhoge archeologische verwachting voor het aantreffen van vindplaatsen daterend vanaf de Bronstijd tot de Nieuwe tijd. Dit is voornamelijk gebaseerd op de landschappelijke ligging van het plangebied in het stroomgebied van de Maas. Op hogere delen in een dergelijk stroomgebied kon al vroeg bewoning of gebruik plaatsvinden. Het plangebied is gelegen op de overgang van de holocene vlakte naar het Dryas terras. Op dit terras zijn bij eerdere onderzoeken op de hoger gelegen delen vindplaatsen daterend vanaf de Bronstijd tot Nieuwe tijd aangetroffen. Voor resten van vóór de Bronstijd zijn geen directe aanwijzingen rondom het plangebied, maar deze kunnen op voorhand niet uitgesloten worden, zoals ook blijkt uit de grootschalige inventarisatie die is gedaan voor het Maasdal. Deze vroege resten zijn door de riviersedimenten afgedekt en in de diepere ondergrond aanwezig of reeds geërodeerd door de rivierstromingen binnen het plangebied.

Archeologische resten kunnen voornamelijk verwacht worden in de top van de oude rivierklei (top van het Dryas terras). Deze vroege resten kunnen echter door overstromingen al geërodeerd zijn. Binnen het zuidelijke deel van het plangebied, ter hoogte van het Bosscherveld, hebben in de afgelopen 20 jaar al grootschalige verstoringen plaatsgevonden. Tijdens booronderzoek ter hoogte van het Bosscherveld is enkel jonge rivierklei op grind aangetroffen en is er geen sprake van een archeologisch niveau.

Conclusie
Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek, wordt de kans dat bij de voorgenomen ontwikkelingen een intacte archeologische vindplaats wordt geschaad, klein geacht. Het zuidelijke deel van het plangebied is al verstoord geraakt door werkzaamheden in de afgelopen 20 jaar. Deze verstoring is ook opgenomen in de beleidskaart.

Daarnaast heeft booronderzoek vastgesteld dat er geen archeologisch niveau aanwezig was in de top van de Oude rivierklei. Ter hoogte van de Maas worden vier bruggenpeilers aangelegd. Deze zullen een minimale verstoring opleveren en vormen als zodanig geen grote bedreiging voor mogelijk aanwezige archeologische vindplaatsen. Nader onderzoek op de zuidelijke oever is derhalve niet noodzakelijk.

Aan de noordzijde van het plangebied is sprake van een pakket Jonge rivierklei op de Oude rivierklei. Op basis van een booronderzoek dat is uitgevoerd op geringe afstand van het plangebied op een gelijkaardige maaiveld hoogte, ook op de overgang van de holocene riviervlakte naar het Dryas terras is de Oude rivierklei (Dryas terras) aangetroffen op een diepte van ca. 55 -76 cm onder maaiveld. Binnen het plangebied wordt een gelijkaardige diepte verwacht.

De aanleg van het fietspad aan de noordzijde blijft qua oppervlakteverstoring (ca. 959 m2 inclusief bruggenhoofd) binnen de vrijstellingsgrens van 2500 m2. De aanlegdiepte overschrijdt wel de maximale verstoringsdiepte (ca. 46 cm geplande verstoring, 40 cm maximale verstoringsdiepte) en blijft vermoedelijk binnen het pakket Jonge rivierklei (ca. 44,25 tot 44,75 m boven NAP). De aanleg van het bruggenhoofd zal dit niveau zeker wel verstoren (uitgraving tot ca. 1,50 m onder maaiveld). Omdat het een dynamisch gebied betreft valt het niet uit te sluiten dat ook het fietspad mogelijk toch het niveau van het Dryas terras raakt en verstoord.
Derhalve wordt voor de noordoever in het kader van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ) vervolgonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek geadviseerd.

4.10 M.e.r.-beoordeling

In de Wet milieubeheer (Wm) is in hoofdstuk 7 geregeld dat bij ruimtelijke plannen en/of besluiten met mogelijk grote milieugevolgen het verplicht is informatie te verzamelen over de eventuele milieugevolgen in het kader van een milieueffectrapportage(m.e.r.)-procedure. Het doel van de m.e.r.-procedure is het in beeld brengen van de milieueffecten van de voorgenomen maatregelen, zodat het milieubelang volwaardig kan meewegen bij de plannen en besluiten.

In bijlage C en D van het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in combinatie met de te doorlopen ruimtelijke procedure plan-m.e.r.-plichtig, project-m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Daarnaast moet het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten die opgenomen zijn in bijlage D, maar niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na gaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- Plaats van de activiteit
- Kenmerken van de activiteit
- Potentiële effecten van de activiteit

Deze omstandigheden dienen voorafgaand aan een ruimtelijk besluit inzichtelijk te worden gemaakt, middels een 'vormvrije mer-beoordelingsnotitie'. Het bevoegd gezag beslist op grond van deze notitie of voor de activiteit wel of geen milieueffectrapport (MER) opgesteld moet worden.

De realisatie van de langzaamverkeerverbinding is geen activiteit die voorkomt in de lijst van de bijlage behorende bij het Besluit m.e.r.. Een m.e.r.-beoordeling is derhalve niet nodig.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is in artikel 6.2.1 een opsomming gegeven van de plannen die worden beschouwd als bouwplan in de zin van artikel 6.12 Wro waarvoor een exploitatieplan dient te worden vastgesteld indien het kostenverhaal niet anderszins is geregeld (dat wil zeggen indien men geen anterieure privaatrechtelijke overeenkomst heeft kunnen sluiten met de ontwikkelende partij). In deze lijst is onder 6.2.1 sub b aangegeven dat
De realisatie van de fietsverbiding is geen aangewezen bouwplan. Kostenverhaal is derhalve niet aan de orde.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De wens voor de fietsverbinding bestaat al jaren. In de initiatiefase zijn de plannen uitvoerig besproken met de provincie Limburg. De provincie heeft in 2020 besloten tot cofinanciering. Hiermee is het plan uitvoerbaar.
De gemeente Maastricht heeft op …… een besluit genomen om de realisatie van de fietsverbinding aan te besteden. ….

Juridische inspraak mogelijkheden
Conform afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht (Awb) ligt ontwerpvergunning en bijbehorende stukken gedurende zes weken ter inzage. Gedurende deze periode is het voor eenieder mogelijk om een zienswijze op het planvoornemen in te dienen. Alle ontvangen en ontvankelijke zienswijzen worden samengevat en beantwoord in de Nota beantwoording zienswijzen. De zienswijzen worden betrokken bij de vaststelling van de omgevingsvergunning.

Vervolgens worden de definitieve besluiten genomen (dit gebeurt binnen zes maanden nadat de aanvragen zijn ingediend, met de eenmalige mogelijkheid om deze termijn te verlengen met zes weken). Deze besluiten worden gelijktijdig bekendgemaakt (zie artikel 3.32 Wro). Voor beroep worden de besluiten als één besluit aangemerkt (zie artikel 8.3 lid 1 Wro), waartegen in eerste en enige instantie beroep kan worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het ontwerp-besluit heeft vanaf …. (P.M.) gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn …. (P.M.) zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen hebben (P.M.) geleid tot aanpassing van de omgevingsvergunning.

Betrokkenheid burgers en maatschappelijke organisaties
De afgelopen 10 jaar is er gewerkt aan de brug tussen Borgharen en Bosscherveld. De bewoners van Borgharen en Bosscherveld zijn enorm enthousiast dat deze fiets verbinding er nu eindelijk komt. Deze fietsverbinding is onderdeel van de recreatieve fietsroute in het kader van Rivierpark Maasvallei, waardoor de bewoners daar over en weer gebruik van kunnen maken om via deze verbinding richting België te fietsen. En voor de bewoners een betere fietsroute naar het centrum van Maastricht. De inzet en doortastendheid van de bewoners hebben er mede voor gezorgd dat er op de goede kanalen is geschakeld waardoor er de laatste jaren subsidies zijn verstrekt door de provincie Limburg en Interreg om het financieel ook mogelijk te maken.
De klankbordgroepen Borgharen/Itteren/Bosscherveld, bestaande uit afgevaardigden van Rijkswaterstaat, Waterschap, Rivierpark Maasvallei, Consortium Grensmaas, Staatsbosbeheer, gemeente Maastricht, gemeente Meerssen en bewoners vanuit Itteren/Borgharen/Boscherveld, zijn middels deze klankbordgroepen vanaf het begin meegenomen in de ontwikkeling en haalbaarheid van deze brug. Ook de stand van zaken en het proces wat we doorlopen tot de realisatie wordt besproken in de klankbordgroepen. In de laatste klankbordgroep (22 februari 2022) is door de aannemer de eerste plaatjes gepresenteerd van het ontwerp van de brug en de aanlandingen. Op 9 maart jl. hebben we gezamenlijk met alle bovengenoemde partijen een bouwbord geopend om aan te kondigen dat de brug gerealiseerd wordt. In september zullen er nog drie bewoners avonden (in Itteren, Borgharen en Bosscherveld) worden georganiseerd om het definitieve ontwerp en kleurstellingen van de brug te presenteren.

Verder is ook regelmatig overleg gevoerd met Rijkswaterstaat omtrent de voorwaarde waar de brug aan dient te voldoen, dit heeft geleid tot een uiteindelijke keuze en ontwerp. Er is op 28 april 2022 een Waterwetvergunning aanvraag ingediend. Ook is er met de provincie Limburg in het kader van de Wet Natuurbescherming overleg geweest na van de eerste rapportages van flora en fauna, en er is 8 april 2022 een Ontheffingsaanvraag gedaan voor de Bever en de Rosse Vleermuis die binnen het plangebied is aangetroffen. Provincie Limburg is bevoegd gezag voor deze ontheffing.

Bijlagen

Bijlage 1 besluitvlak

Bijlage 2 Onderzoeken ecologie

Bijlage 3 Archeologie

Bijlage 4 Vergunning Waterwet