



**Ruimtelijke onderbouwing t.b.v. een
omgevingsvergunning voor de verlegging
van de gasleiding Gronsveld-Meerssen**

Gemeente Maastricht

COLOFON

Opdrachtgever:	Gasunie Transport Services BV
IDN-nummer:	NL.IMRO.0935.ovGasViaductweg-
Versie:	vg01
Status:	vastgesteld
Datum:	21 april 2016
Auteur:	
2 ^e lezer:	
Kwaliteitscontrole:	
Projectnummer:	VPA 2015.48

Inhoud

1 Inleiding	3
2 Ruimtelijke onderbouwing	4
2.1 Ligging en beschrijving projectlocatie en omgeving	4
2.2 Het plan	6
2.3 Vigerend bestemmingsplan	6
2.4 Beleidskader	9
2.5 Milieuaspecten	17
2.6 Water	25
2.7 Archeologie	26
2.8 Flora en Fauna	28
2.9 Overige milieuaspecten	29
2.10 Ruimtelijke effecten van het plan op de omgeving	29
2.11 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	29
2.12 Economische uitvoerbaarheid	29
3 Motivering	30
Bijlage Verbeelding bij omgevingsvergunning	31

Separate bijlagen:

- 1) Historisch vooronderzoek ten behoeve van het leidingtracé Z-500-01 KR011 Maastricht Noorderbrug langs de Viaductweg te Maastricht, Antea Group, rapportnummer 275566-HO2, d.d. 18.06.2015;
- 2) Verkennend bodem- en asbestonderzoek ten behoeve van het leidingtracé Z-500-01-KR011 langs de Viaductweg in Maastricht, Antea Group, rapportnummer 275566B, d.d. 12.12.2015;
- 3) Kwantitatieve risicoanalyse gastransportleiding Z-500-01 te Maastricht, DNV GL Oil & Gas, rapportnummer 74106856.067 (Rev. 0), d.d. 29.06.2015;
- 4) Archeologisch bureau- en booronderzoek voor het gasleidingtracé s-1886 langs de Viaductweg te Maastricht, Antea Group, rapportnummer 275566 (revisie 0A), d.d.15.07.2015;
- 5) Verkennende inventarisatie en beoordeling natuurwaarden in het kader van de Flora- en faunawet te behoeve van het tracé Z-500-01-KR011 Maastricht langs de Viaductweg, rapportnummer 275566-NT-02 (revisie 00), d.d. 25.06.2015.



1 Inleiding

Gasunie Transport Services B.V. is voornemens een nieuwe gastransportleiding (Z-500-01 (KR011), tracé 'Gronsveld-Meerssen') aan te leggen. Deze nieuwe leiding is geprojecteerd ten noorden van de Viaductweg, nabij de kruising Viaductweg-Meerssenerweg, in het noordoosten van Maastricht.

Omdat het voornemen strijdig is met de vigerende bestemmingsplannen 'Maastricht Noordoost' en 'Maastricht Uitbreidingsplan in Hoofdzaken', dient middels een omgevingsvergunning ex artikel 2.1, eerste lid, onder c./2.12, eerste lid, onder a., sub 3^o Wabo van het vigerende bestemmingsplan afgeweken te worden. Als onderdeel van de genoemde procedure ten behoeve van de omgevingsvergunning dient een 'goede ruimtelijke onderbouwing' te worden opgesteld, waarin het plan en de beleidsmatige en ruimtelijk-stedenbouwkundige afweging ten behoeve van de realisatie van het plan dienen te zijn verwoord. Het voorliggende document voorziet in deze vereisten. De ten behoeve van deze omgevingsvergunning te volgen procedure is geregeld in paragraaf 3.3 Wabo.

Documenten bij deze ruimtelijke onderbouwing

Bij de voorliggende ruimtelijke onderbouwing is een verbeelding (een eenvoudige verbeelding (IDN-code: NL.IMRO.0935.ovGasViaductweg-ow01) met de begrenzing van projectlocatie en een koppeling naar de ruimtelijke onderbouwing met bijlage). De analoge versie van deze verbeelding is opgenomen in deze ruimtelijke onderbouwing;

Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 vormt de feitelijke ruimtelijke onderbouwing. In dit hoofdstuk wordt in paragraaf 2.1 de projectlocatie beschreven en wordt in paragraaf 2.2 het plan voor deze locatie besproken. In paragraaf 2.3 wordt de planologisch-juridische regeling zoals opgenomen in de vigerende bestemmingsplannen toegelicht. Paragraaf 2.4 behandelt de relevante ruimtelijke beleidskaders van de verschillende overheidslagen. Vervolgens wordt in paragraaf 2.5 aandacht besteed aan de milieuhygiënische aspecten dit in het kader van deze planvorming van belang zijn.

De aspecten water, archeologie, flora en fauna en overige milieuaspecten komen in respectievelijk paragraaf 2.6, 2.7, 2.8 en 2.9 aan bod. Paragraaf 2.10 geeft de ruimtelijke effecten van de ontwikkeling op de omgeving aan en in paragraaf 2.11 wordt de voor deze omgevingsvergunning noodzakelijke procedure aangegeven. Het hoofdstuk wordt afgesloten met de economische uitvoerbaarheid in paragraaf 2.12. Hoofdstuk 3, getiteld "Motivering" vat het verhaal samen en vormt de eindconclusie van deze ruimtelijke onderbouwing.



2 Ruimtelijke onderbouwing

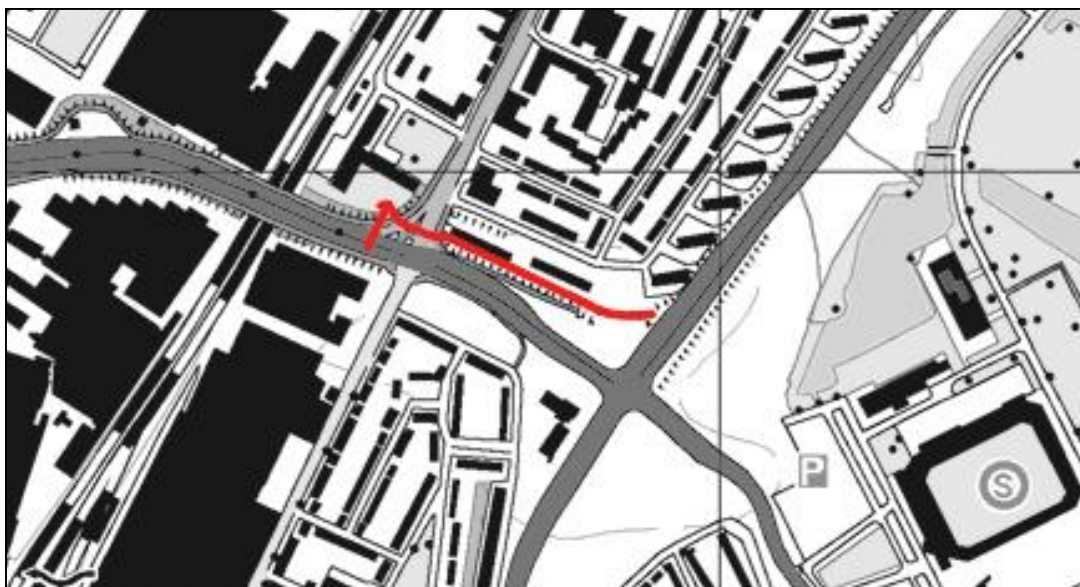
2.1 Ligging en beschrijving projectlocatie en omgeving

Algemeen

De projectlocatie van het voorliggende plan behelst het tracé van de nieuw aan te leggen leiding, de gronden waar de af te koppelen leiding zich bevindt en een deel van de projectlocatie bestaat uit een stuk van het leidingtracé dat reeds is aangelegd in verband met de reconstructie van de kruising Meerssenerweg-Viaductweg en nu planologisch vastgelegd dient te worden. De projectlocatie is gelegen ten oosten van de Maas, in het noordoosten van Maastricht. De gronden waar de bestaande leiding komt te vervallen worden bij de onderhavige projectlocatie opgenomen, omdat hier tevens de beschermingszone van de voormalige buisleiding komt te vervallen.

Het westelijke deel van de projectlocatie is gelegen aan de westzijde van de kruising Meerssenerweg-Viaductweg. Vervolgens kruist de projectlocatie de Meerssenerweg en strekt zich vervolgens ten noorden van de Viaductweg in oostelijke richting uit tot aan de autosnelweg A2. De nieuw aan te leggen leiding heeft een lengte van circa 225 meter. De ontgraving heeft een diepte van circa 1,65 meter beneden maaiveld. De projectlocatie heeft een totale lengte van circa 348 meter en een breedte van 8 meter (4 meter aan weerszijden van de leiding).

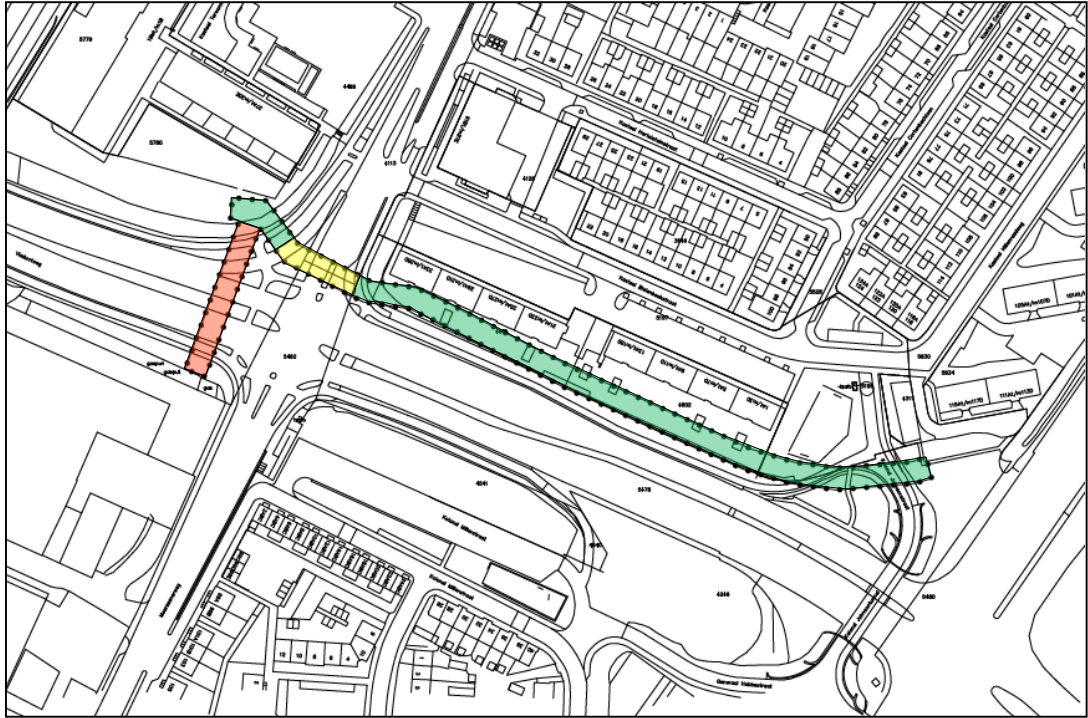
Op het onderstaande topografische kaartje is het oude en toekomstige tracé van de nieuwe gasleiding middels een rode lijn weergegeven:



De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt 2.760 m². De te verwijderen leiding heeft een lengte van 68 meter. De leiding die reeds aangelegd is en thans planologisch wordt vastgelegd heeft een lengte van 42 meter en de nieuw aan te leggen leidingdelen hebben een totale lengte van 238 meter.

Op de onderstaande afbeelding is een uitsnede van de verbeelding behorende bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen. De te verwijderen leiding is op deze uitsnede met de kleur rood aangeduid. Het reeds aangelegde deel van de buisleiding is middels een gele kleur aangeduid en de nieuw aan te leggen leiding is middels een groene kleur aangeduid:





Ten noordwesten van de projectlocatie ligt de flat (9-laags) aan de Kasteel Liebeekstraat. Ten noorden van de projectlocatie, ter hoogte van het nieuw aan te leidingtracé, ligt de flat (4-laags) aan de Kasteel Bleienbeekstraat. Ten oosten van de projectlocatie ligt het A2-knooppunt Geusselt en ten zuiden van de projectlocatie ligt de Viaductweg. Aan de westzijde van de projectlocatie voert de Viaductweg verder in westelijke richting, alwaar de weg overgaat in de Noorderbrug.

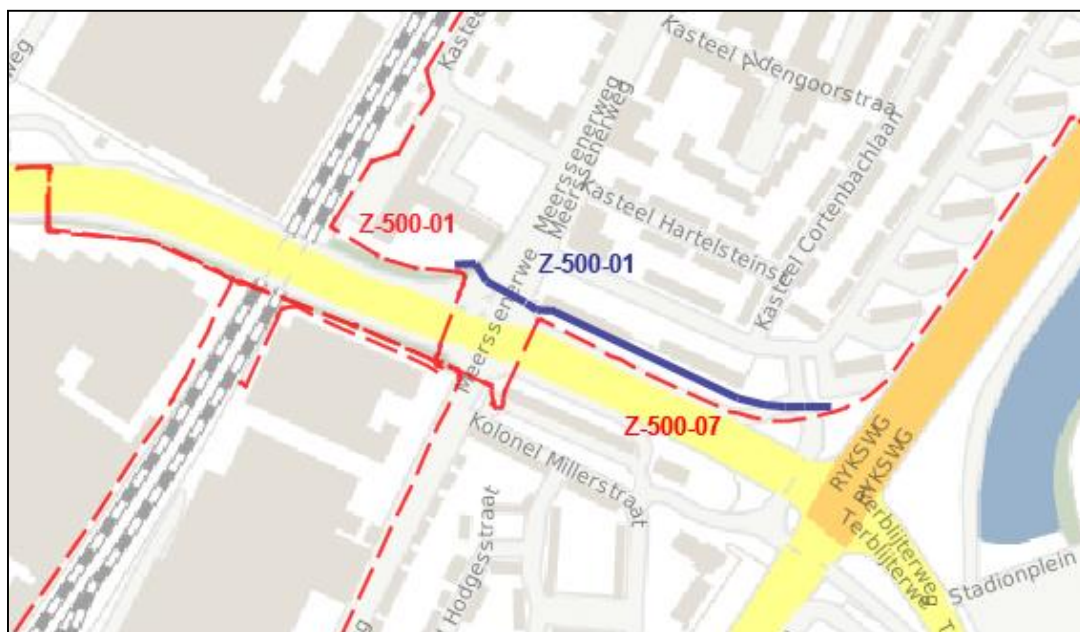
Op de onderstaande luchtfoto is de projectlocatie middels een rode lijn weergegeven:



2.2 Het plan

Het plan voorziet in de aanleg van een aardgastransportleiding (Z-500-01-KR011) met een totale lengte van 238 meter (225 + 13 meter). Hierbij wordt tevens een nieuw schema geplaatst (S-8861). De leiding heeft een diameter van 219,1 mm, een wanddikte van minimaal 5,5 mm en een ontwerpdruk van 40 bar. De leiding wordt aangelegd middels een open ontgraving (sleufdiepte circa 1,65 m-mv, bovenbreedte sleuf circa 5 meter, onderbreedte sleuf circa 0,8 m). Zoals reeds aangegeven, is een deel van het leidingtracé reeds aangelegd in verband met de reconstructie van het kruispunt Meerssenerweg-Viaductweg.

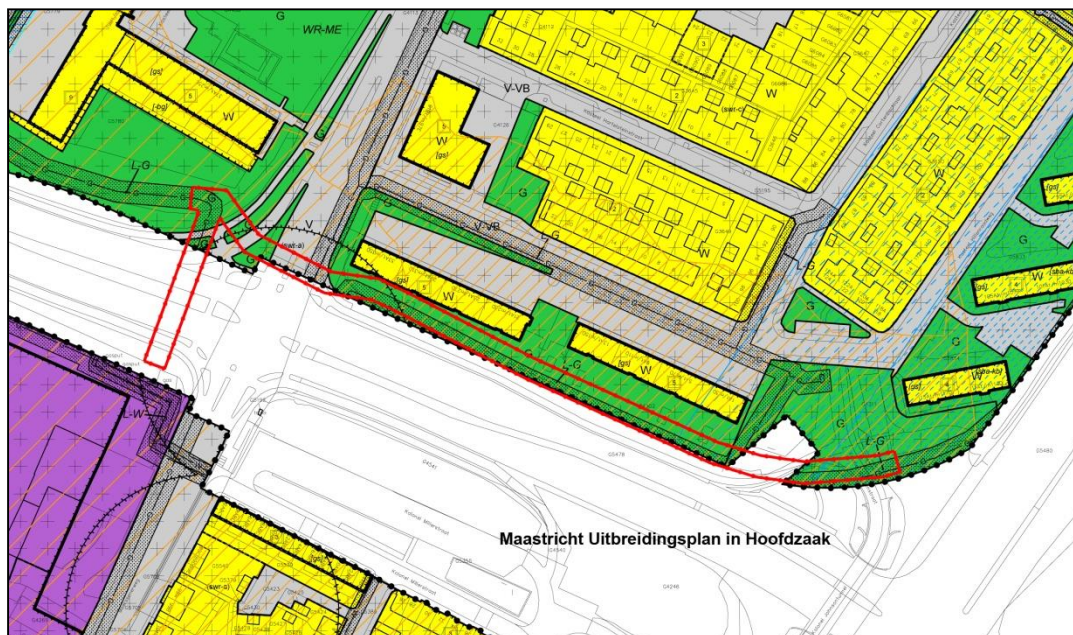
Op de onderstaande afbeelding zijn de bestaande gasleidingen middels een rode stippellijn weergegeven. Het tracé van de nieuwe gasleiding is op deze afbeelding middels een blauwe lijn weergegeven:



2.3 Vigerende bestemmingsplannen

De projectlocatie is grotendeels gelegen binnen het vigerende bestemmingsplan 'Maastricht Noordoost' (vastgesteld door de raad van de gemeente Maastricht d.d. 13.01.2015). Het westelijke uiteinde van de projectlocatie en een klein stuk van het oostelijke deel van de projectlocatie zijn gelegen binnen het vigerende bestemmingsplan 'Maastricht Uitbreidingsplan in Hoofdzaken' (vastgesteld door de raad van de gemeente Maastricht d.d. 05.10.1954 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg d.d. 24.10.1954). In het navolgende worden de onderliggende vigerende bestemmingen uit beide bestemmingsplannen kort beschreven.

Op de onderstaande afbeelding is de projectlocatie geprojecteerd op de twee genoemde vigerende bestemmingsplannen:



Bestemmingsplan 'Maastricht Noordoost'

De gronden die gelegen zijn binnen het vigerende bestemmingsplan 'Maastricht Noordoost' zijn voorzien van de enkelbestemmingen 'Groen' en 'Verkeer'. Daarnaast is de projectlocatie gedeeltelijk voorzien van de dubbelbestemmingen 'Waarde – Maastrichts Erfgoed' en 'Leiding – Gas' en tevens binnen de functieaanduiding 'archeologische zone c' en de gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone – weg'.

Enkelbestemming 'Groen'

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- groenvoorzieningen;
- park;
- plantsoen;
- bomen en beplantingen;
- speelvoorzieningen en hangplekken;
- water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- voorzieningen voor langzaam verkeer;
- additionele voorzieningen.

De aanleg van de beoogde aardgastransportleiding is binnen deze enkelbestemming niet toegestaan.

Enkelbestemming 'Verkeer'

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- wegverkeer;
- groenvoorzieningen;
- water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- additionele voorzieningen.

Ook binnen deze enkelbestemming is de aanleg van het nieuwe leidingtracé niet toegestaan.



Dubbelbestemming 'Leiding - Gas'

De zuidelijke rand van de projectlocatie is voorzien van de dubbelbestemming 'Leiding – Gas'. Deze dubbelbestemming is opgenomen vanwege de leiding (Z-500-07), die ten zuiden van de projectlocatie is gelegen.

Gronden met de dubbelbestemming 'Leiding – Gas' zijn, behalve voor de andere voorkomende bestemming(en), primair bestemd voor de aanleg, instandhouding en/of bescherming van de aanwezige hogedruk gastransportleiding.

Dubbelbestemming 'Waarde – Maastrichts Erfgoed'

Gronden met de dubbelbestemming 'Waarde – Maastrichts erfgoed' zijn, behalve voor de andere voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van het op die gronden aanwezige cultureel erfgoed.

Archeologische zones

Als onderdeel van de dubbelbestemming 'Waarde – Maastrichts Erfgoed' is het Maastrichts grondgebied ingedeeld in archeologische zones. Er worden drie zones onderscheiden: 'archeologische zone a', 'archeologische zone b' en 'archeologische zone c'.

Archeologische zone a

Een klein gedeelte van de projectlocatie is gelegen binnen de 'archeologische zone a'. Dit betreft echter het gedeelte waar de nieuwe gasleiding reeds is aangelegd en waar geen verdere grondwerkzaamheden worden uitgevoerd.

Archeologische zone c

De overige gronden binnen de projectlocatie zijn geheel gelegen binnen de 'archeologische zone c'. Binnen deze zone is het verrichten van archeologisch onderzoek noodzakelijk indien graafwerkzaamheden plaatsvinden over een oppervlakte groter dan 2.500 m² tot een diepte van meer dan 40 cm beneden het maaiveld. In het onderhavige plan is dit niet aan de orde, waardoor archeologisch onderzoek achterwege kan blijven.

Gebiedsaanduiding 'Geluidzone – industrie (50-55 dB(A))'

Het westelijke deel van de projectlocatie is gelegen binnen de gebiedsaanduiding 'Geluidzone – industrie (50-55 dB(A))'. Deze zone betreft de geluidscontour van de Mosa, gelegen ten westen van de projectlocatie. Binnen deze zone mogen geen nieuwe woningen of andere geluidgevoelige bebouwing worden opgericht.

Gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone – weg (50-100 meter)'

Het oostelijke uiteinde van de projectlocatie is gelegen binnen de gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone – weg (50-100 meter)'. Deze vrijwaringszone is opgenomen vanwege de ligging nabij de autosnelweg A2. Binnen deze zone mag pas worden gebouwd nadat overleg heeft plaatsgevonden met en overeenstemming is bereikt met de wegbeheerder, zijnde Rijkswaterstaat.

'Maastricht Uitbreidingsplan in Hoofdzaken'

Het zuidwestelijke deel van het plangebied (op het bovenstaande kaartje in het witte gedeelte) is gelegen binnen het 'Maastricht Uitbreidingsplan in Hoofdzaken (vastgesteld door de raad van Maastricht d.d. 05.10.1954 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 24.10.1954). Binnen dit plan zijn de gronden bestemd voor:

'parken, sport, en speelvelden, met dien verstande dat deze terreinen kunnen worden bebouwd met gebouwen voor bijzondere doeleinden, voor zover zij overeenkomstig een goedgekeurd uitbreidingsplan in onderdelen hiervoor bestemd zullen zijn'.



2.4 Beleidskader

2.4.1 Rijksbeleid

Vogel- en habitatrichtlijn

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

Onder werking van de Natuurbeschermingswet vallen:

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

Het Natura 2000-netwerk bevat dus de gebieden die zijn aangewezen onder de Vogel- en Habitatrichtlijn en zijn daarmee geselecteerd op grond van het voorkomen van soorten en habitattypen die vanuit Europees oogpunt bescherming nodig hebben. Voor die gebieden geldt dat aanwijzingsbesluiten zijn opgesteld waarin staat voor welke soorten en habitats het betreffende gebied is aangewezen en welke instandhoudingdoelstellingen er gelden voor deze soorten en habitats.

Het plangebied ligt niet in de directe omgeving van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde gebied, de Grensmaas, ligt op ca. 1.400 meter afstand, maar de maatregelen zijn zeer lokaal. Het plangebied is gescheiden van de N2000 door delen van de stad Maastricht, en wegen. De modificatie is beperkt en zal geen invloed hebben buiten het plangebied. Voor de geplande modificatie is een voortoetsing aan de Natuurbeschermingswet niet aan de orde (*bron: ecologisch onderzoek Antea Group, zie hoofdstuk 2.8 van deze ruimtelijke onderbouwing*).

De Vogel- en Habitatrichtlijn vormt dan ook geen belemmering voor de realisatie van het plan.

Structuurvisie Infrastructuur en Milieu (SVIR)

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

Doel	Nationaal belang
<i>Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk- economische structuur van Nederland</i>	1. een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van ruimte voor het hoofdnetwerk 2. voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;



	3. ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen; 4. efficiënt gebruik van de ondergrond.
<i>Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat</i>	5. een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen; 6. betere benutting van de capaciteit van het bestaande Mobiliteitssysteem; 7. het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.
<i>Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke en cultuurhistorische waarden behouden zijn</i>	8. verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's; 9. ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling; 10. ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten; 11. ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten 12. ruimte voor militaire terreinen en activiteiten; 13. zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

De SVIR kent een realisatieparagraaf, waarin per nationaal belang de aanpak is uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Deze zijn of worden opgenomen in het Barro (zie hierna). Van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, (dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie), door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van een bestemmingsplan.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het kabinet heeft in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Mainportontwikkeling Rotterdam, het kustfundament, de grote rivieren, de Waddenzee en het Waddengebied, defensie, ecologische hoofdstructuur, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte). Er zijn ten behoeve van onderhavig bouwplan geen onderwerpen van Rijksbelang uit het Barro die in het kader van het voorliggende projectafwijakingsbesluit dienen te worden beschouwd.



Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. De ladder voor duurzame verstedelijking is per 1 oktober 2012 in het Bro opgenomen. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen dienen op basis van deze ladder te worden gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ruimtevraag, de beschikbare ruimte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt. De motivering van de duurzame verstedelijking voor het onderhavig plan is onderstaand weergegeven.

Ladder van duurzame verstedelijking

Overheden dienen nieuwe stedelijke ontwikkelingen te motiveren met drie opeenvolgende stappen. De stappen bewerkstelligen dat de wens om een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken, nadrukkelijk wordt gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ruimtevraag, de beschikbare ruimte en de ontwikkeling van de omgeving waarin dit gebied ligt. De motivering is, afhankelijk van de locatie, in drie treden opgebouwd:

- *trede 1:* bepalen regionale vraag: is er een regionale behoefte?
- *trede 2:* is (een deel van) de regionale behoefte op te vangen in bestaand stedelijk gebied? (indien het antwoord op deze vraag positief is en geen sprake is van ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied, is de motivering afgerond);
- *trede 3:* zo nee, zoek een locatie die multimodaal ontsloten kan worden voor de (resterende) regionale behoefte.

Onderhavig plan*Stedelijke ontwikkelingen*

De ladder van duurzame verstedelijking is van toepassing op stedelijke ontwikkelingen die plaatsvinden buiten het bestaand stedelijk gebied van een gemeente. De definitie van een 'stedelijke ontwikkeling' is beschreven in artikel 1.1.1, lid 1, sub i van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het begrip 'stedelijke ontwikkeling' staat in dit artikel als volgt omschreven:

"Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen".

Geconcludeerd kan worden dat het onderhavige plan, dat voorziet in de aanleg van een nieuwe ondergrondse gasleiding, niet als een stedelijke ontwikkeling kan worden beschouwd. De Ladder van duurzame verstedelijking is daarom niet van toepassing op het plan.

Europese kaderrichtlijn water

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

- aquatische ecosystemen en de hiervan afhankelijke wetlands en terrestrische ecosystemen voor verdere achteruitgang worden behoed en beschermd en verbeterd worden;
- duurzaam gebruik van water wordt bevorderd, op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn;
- er wordt bijgedragen tot afzwakking van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

Uitgangspunten hierbij zijn:

- een gebiedsgerichte aanpak, waarbij wordt uitgegaan van een indeling in stroomgebiedsdistricten;



- het uitwerken van maatregelen, onder meer uitgaande van een gecombineerde aanpak door beperking van verontreiniging aan de bron door middel van emissiegrenswaarden en door het vastleggen van milieukwaliteitsnormen;
- het bereiken van de milieukwaliteitsdoelstellingen, namelijk de goede ecologische toestand voor het oppervlaktewater en de goede chemische toestand voor het grondwater;
- het behoeden van aquatische ecosystemen en de hiervan afhankelijke wetlands en terrestrische ecosystemen voor verdere achteruitgang;
- duurzaam gebruik van water wordt bevorderd, op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn;
- het leveren van een bijdrage aan de afzwakking van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

Verdrag van Valetta (Malta)

Het Europese Verdrag van Valletta, ook wel het Verdrag van Malta genoemd, beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. Het gaat bijvoorbeeld om grafvelden, gebruiksvoorwerpen en resten van bewoning. Op iedere plaats in de bodem kan dit soort erfgoed zich bevinden. Vaak werden archeologen laat bij de ontwikkeling van plannen betrokken. Hierdoor werd de aanwezigheid van archeologische waarden vaak pas ontdekt als projecten, zoals de aanleg van wegen of stadsvernieuwing, al in volle gang waren.

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) in werking getreden. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta. De wet is een raamwet, die regelt hoe Rijk, provincies en gemeenten bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem. De gemeenten zijn in deze wet tot bevoegd gezag aangewezen en dienen de archeologische belangen op een goede manier te verweven in het ruimtelijk beleid. De wijze waarop met het aspect archeologie rekening is gehouden in relatie tot dit bouwplan is verwoord in paragraaf 2.7 van deze ruimtelijke onderbouwing.

2.4.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2014

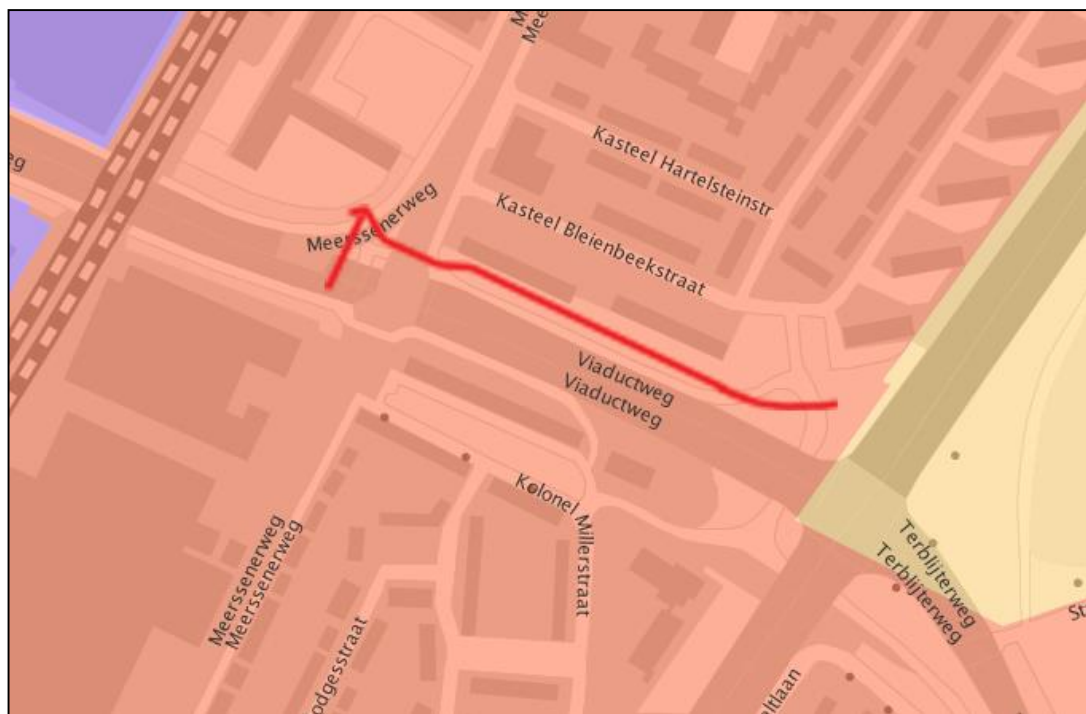
Op 12 december 2014 is het POL2014 vastgesteld. De centrale ambitie van de provincie Limburg komt voort uit de Limburgagenda: een voortreffelijk grensoverschrijdend leef- en vestigingsklimaat, dat eraan bijdraagt dat burgers en bedrijven kiezen voor Limburg: om er naar toe te gaan en vooral ook om hier te blijven. In het POL staan de fysieke kanten van het leef- en vestigingsklimaat centraal. Belangrijke uitdagingen zijn het faciliteren van innovatie, het aantrekkelijk houden van de regio voor jongeren en arbeidskrachten, de fundamenteel veranderde opgaven op het gebied van wonen en voorzieningen, de leefbaarheid van kernen en buurten en het inspelen op de klimaatverandering. Kwaliteit staat daarbij centraal. Dat komt tot uiting in het koesteren van de gevarieerdheid van Limburg onder het motto 'meer stad, meer land', het bieden van ruimte voor verweving van functies, in kwaliteitsbewustzijn, en in dynamisch voorraadbeheer dat moet resulteren in een nieuwe vorm van groeien. Algemene principes voor duurzame verstedelijking sluiten hierop aan, zoals de ladder van duurzame verstedelijking en de prioriteit voor herbenutting van cultuurhistorische en beeldbepalende gebouwen.

Woningen, bedrijventerreinen, kantoren en winkels zijn er in Limburg genoeg, in toenemende mate zelfs te veel. Tegelijkertijd is de kwaliteit steeds minder toegesneden op de behoefte. Op al deze gebieden liggen nog grote kwalitatieve opgaven. Blijvende vernieuwing en innovatie zijn dan ook van groot belang. De uitdaging is om een omslag te maken 'van kwantiteit naar kwaliteit' en meer schaarste te creëren.



Er zullen per regio visies gemaakt worden waarin gezamenlijke ambities, principes en werkwijze zijn uitgewerkt. Voor sommige thema's gaat het ook om gezamenlijke programmering. Die vormen de basis voor bestuursovereenkomsten tussen regiogemeenten en provincie. De provincie borgt de uitvoering van die afspraken met voorzorgbepalingen in de Omgevingsverordening. De visies richten zich op het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande voorraad, de mogelijke aanpak van overmatige leegstand en het schrappen van plannen die niet goed passen bij de beoogde kwaliteit. Er is onder voorwaarden ruimte voor het toevoegen van goede nieuwe voorraad, maar dan wel in combinatie met het schrappen van bestaande voorraad. Dit moet in de visies vorm en inhoud krijgen. De precieze aanpak kan per onderwerp en regio uiteenlopen.

De onderhavige projectlocatie is gelegen in de zone 'Overig bebouwd gebied'. Onderstaand is een uitsnede voor het plangebied uit het POL2014 opgenomen:



Kaart 1: Zoning Limburg

Bebouwd gebied

- Bedrijventerrein
- Overig bebouwd gebied
- Stedelijk centrum

Landelijk gebied

- Bronsgroene landschapszone
- Buitengebied
- Goudgroene natuurzone
- Zilvergroene natuurzone



‘Overig bebouwd gebied’

De zone ‘Overig bebouwd gebied’ bestaat uit gemengde woon- en werkgebieden met voorzieningen, deels met een stedelijk karakter, deels met een dorps karakter. Deze zone omvat de huidige situatie en ruimtelijke dimensie van de steden en de plattelandskernen. Een aantrekkelijke woon- en leefomgeving is een belangrijk uitgangspunt binnen deze zone. Een voortreffelijk leef- en vestigingsklimaat kan niet zonder een woon- en leefomgeving van goede kwaliteit, waarin burgers graag wonen, toeristen graag op vakantie komen en ondernemers graag hun bedrijf vestigen en waar het gezond en veilig leven is. Die leefomgeving heeft een fysieke en een sociale kant. De sociale kant omvat aspecten zoals sociale cohesie, sociale veiligheid, verenigingsleven, toegang tot sport en cultuur. De beleidsaccenten in de zone ‘overige bebouwd gebied’ liggen op de transformatie van de regionale woningvoorraad, het verbeteren/optimaliseren van de bereikbaarheid, de balans in voorzieningen en detailhandel, ontwikkeling van stedelijk groen en water en kwaliteit van de leefomgeving.

Onderhavig plan voorziet in de aanleg van een nieuwe ondergrondse gastransportleiding. Er vinden geen bovengrondse ontwikkelingen, zoals de toevoeging van bouwmassa of oppervlakteverharding, plaats. Na aanleg van de nieuwe leiding wordt de bovengrondse situatie teruggebracht in de oude staat. Er vinden bovengronds geen blijvende veranderingen plaats. Bovendien levert een degelijke (ondergrondse) infrastructurele voorziening een belangrijke bijdrage om te komen tot een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. De aanleg van een nieuwe aardgastransportleiding ten behoeve van de gasvoorziening binnen Maastricht levert hieraan een belangrijke bijdrage.

De ontwikkeling is derhalve niet in strijd met de beleidsdoelstellingen die gelden binnen de zones ‘Buitengebied’ en ‘Bronsgroene landschapszone’ uit het POL2014.

2.4.3 Gemeentelijk beleid

Beleid externe veiligheid

In deze beleidsvisie is aan de hand van drie thema's omschreven hoe de gemeente Maastricht omgaat met externe veiligheid binnen haar gemeente. De gemeente Maastricht streeft naar een optimale combinatie van gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Het is daarbij van belang dat de gemeente een veilige plek is om te werken, wonen, winkelen en recreëren en dat dit door de gebruikers ook zo ervaren wordt. Bedrijven, maar ook spoor-, weg- en watertransport moeten de mogelijkheid hebben om zich te vestigen en activiteiten te ontplooiën, terwijl bezoekers en bewoners van de gemeente Maastricht en omgeving daar geen schadelijke gevolgen van mogen ondervinden. Echter is de afgelopen jaren gebleken dat op basis van de landelijke wetgeving het aantal en de omvang van de onderzoeken die nodig zijn binnen de aandachtsgebieden voor externe veiligheid vaak niet in verhouding staan tot de omvang van het project. Daarom heeft de gemeente Maastricht in deze beleidsvisie externe veiligheid haar ambities vastgelegd die binnen de wettelijke kaders mogelijk zijn. Deze beleidsvisie is tot stand gekomen in nauwe samenwerking tussen medewerkers van de gemeente Maastricht en de Veiligheidsregio Zuid Limburg.

Er zijn drie concrete probleemstellingen te onderscheiden:

1. externe veiligheid is een complex onderwerp;
2. omgaan met externe veiligheid is het maken van keuzes;
3. omgaan met externe veiligheid vraagt verregaande samenwerking.

Een risicoloze gemeente bestaat niet, maar veiligheid is wel te optimaliseren tot een maatschappelijk aanvaardbaar niveau. Op de eerste plaats dient voldaan te worden aan de basisveiligheid (voldoen aan de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico). Gebleken is dat binnen de gemeentegrenzen van Maastricht geen urgente knelpunten met het plaatsgebonden risico bestaan; de gemeente voldoet dus aan de wettelijke basisveiligheid. Naast de basisveiligheid dient de gemeente invulling te geven aan het groepsrisicobeleid.



Zoals gesteld is het groepsrisicobeleid niet normatief; dit betekent dat de gemeente zelf keuzes kan en moet maken. In dit thema worden keuzes omschreven die de gemeente maakt ten aanzien van de locatiekeuze van risicobronnen en de planologische kaders voor invulling van de verantwoordingsplicht. De verantwoordingsplicht is daarbij verdeeld in drie categorieën (1, 2 en 3). Op basis van de aard en omvang van een plan en de ligging ten opzichte van externe veiligheidsbronnen wordt per geval bezien welke verantwoordingsgraad voor het groepsrisico van toepassing is.

In de beleidsvisie is de huidige situatie in de gemeente Maastricht op het gebied van externe veiligheid geïnventariseerd en vastgelegd. Per onderwerp van externe veiligheid (buisleidingen, gevaarlijk transport, inrichtingen, luchthaven) is aangegeven hoe de situatie is en hoe met nieuwe ontwikkelingen in de nabijheid van risicobronnen moeten worden verantwoord. Per ruimtelijk plan zal in het kader van een goede ruimtelijke ordening moeten worden bekeken of de ontwikkeling past binnen het hier aangegeven beleidskader. Bij nieuwe ontwikkelingen dient te worden getoetst aan dit beleid.

Ter voorbereiding op de realisatie van het voorliggende plan zijn in het kader van externe veiligheid onderzoeken verricht. De resultaten van deze onderzoeken zijn in hoofdstuk 2.5.3 van deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

Nota Bodembeheer (2012)

De nadere uitwerking van het bodembeleid wordt in een aantal onderliggende nota's beschreven. Met deze aanpak waarbij de gedetailleerde uitwerking van het bodembeleid in een aantal nota's plaatsvindt, wordt een flexibel bodembeleid gerealiseerd. Het Bodembeheerplan moet beschouwd worden als één van de onderliggende nota's. De uitvoering van het bodembeleid krijgt vorm via verschillende regelingen die hun basis vinden in vier verschillende wettelijke kaders: de Wet bodembescherming, de Wet milieubeheer, de Woningwet en de Wet Ruimtelijke Ordening.

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

Maar omdat het uitgangspunt van het Maastrichtse bodembeleid is om alle situaties gelijk te beoordelen, is dit plan feitelijk van toepassing op alle situaties en procedures waarbij de bodemkwaliteit beoordeeld moet worden. Daarnaast kan dit Bodembeheerplan in een aantal gevallen ook gebruikt worden bij de aanpak van immobiele puntverontreinigingen. De bodemkwaliteitsdoelstellingen zullen door de gemeente Maastricht worden gehanteerd bij het beoordelen van de bodemkwaliteit bij bouwaanvragen, grondverzet, bestemmingswijzigingen en in situaties waar gesaneerd moet worden. Ten behoeve van de realisatie van het onderhavige plan is zowel een historisch vooronderzoek als een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in hoofdstuk 2.5.1 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Beleidsnota Springlevend Verleden 2007-2012

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



beleidsnota wordt aangegeven is “behoud door behoedzame ontwikkeling”. Er worden twee soorten bedreigingen genoemd voor het cultureel erfgoed van Maastricht:

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

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

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

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

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

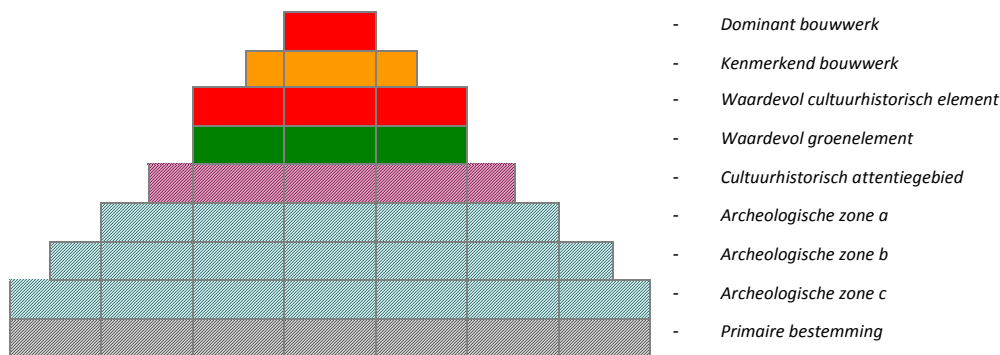
- behoud gaat voor vernieuwen of ontwikkelen;
- vernieuwen of ontwikkelen dient plaats te vinden binnen de cultuurhistorische randvoorwaarden;
- op aanverwante wijze gaat bij archeologie behoud in situ vóór behoud ex situ (opgraving).

Een van de grote voordelen van het MPE is de mogelijkheid van gradaties in beschermingsniveau. Dit wil zeggen dat niet het volledige cultureel erfgoed dezelfde bescherming krijgt maar dat verschil



in het beheer gemaakt wordt. Stedenbouwkundige structuren vragen om een ander beschermingsniveau dan architectonisch waardevolle objecten. Interventies bij het hoogst gewaardeerde erfgoed zal bijvoorbeeld op meer punten afgestemd moeten worden op de bestaande waarden.

Concreet betekent dit dat binnen de dubbelbestemming 'Waarde - Maastrichts erfgoed' een aantal verschillende beschermingsgradaties zijn opgenomen:



Het leidingtracé is gelegen binnen 'archeologische zone c'. De wijze waarop in dit plan rekening is gehouden met het gemeentelijk beleid ten aanzien van cultuurhistorie en archeologie is verwoord in hoofdstuk 2.7 van deze ruimtelijke onderbouwing.

2.5 Milieuaspecten

In deze paragraaf worden de milieuaspecten behandeld die bij een ruimtelijke ontwikkeling dienen te worden bestudeerd. Achtereenvolgens komen bodem, geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit en bedrijfshinder in de omgeving aan de orde. Indien voor een bepaald aspect geen onderzoek noodzakelijk is, is dit aangegeven. Indien dit wel het geval is, wordt het onderzoek benoemd en worden de conclusies ervan samengevat. Het onderzoek is vervolgens als separate bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

2.5.1 Bodem

Voorafgaand aan het volgen van een ruimtelijke procedure dient te worden nagegaan of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het huidige of toekomstige gebruik. Het belangrijkste uitgangspunt hierbij is dat eventueel aanwezige bodemverontreinigingen geen onaanvaardbare risico's opleveren voor de gebruikers van de bodem en dat de bodemkwaliteit niet verslechtert door grondverzet.

In opdracht van N.V. Gasunie Nederland is door Antea Group in juni 2015 in eerste instantie een historisch vooronderzoek uitgevoerd en in een later stadium zal tevens een verkennend bodem- en asbestonderzoek plaatsvinden. In deze paragraaf worden de resultaten van deze onderzoeken beknopt beschreven.

Historisch vooronderzoek

Historisch vooronderzoek ten behoeve van het leidingtracé Z-500-01 KR011 Maastricht Noorderbrug langs de Viaductweg te Maastricht, Antea Group, rapportnummer 275566-HO2, d.d. 18.06.2015



Het doel van het historisch vooronderzoek is het verzamelen van relevante informatie met betrekking tot onder andere het voormalige en huidige gebruik, om zodoende potentieel verdachte activiteiten en/of bekende verontreinigingen in beeld te brengen. Het historisch vooronderzoek dient tevens als onderbouwing voor de benodigde vergunningaanvragen.

Conclusies en aanbevelingen

De verzamelde informatie geeft aanwijzingen voor de aanwezigheid van relevante bodembedreigende activiteiten ter plaatse van het tracé:

- het toekomstige tracé bevindt zich in een deelgebied waar licht tot sterk verhoogde gehalten van met name zware metalen in de grond worden verwacht (op basis van de bodemkwaliteitskaart);
- het terrein is in verband met de aanwezigheid van puinbijmengingen en op basis van de bodemkwaliteitskaart (deelgebied Ophoging) verdacht voor de aanwezigheid van asbest.

Aanbevolen wordt een asbestonderzoek op basis van de NEN5707 en/of NEN5897 uit te voeren. Ten aanzien van de chemische verontreinigingen in de grond zijn in beginsel voldoende gegevens bekend (licht tot sterk verhoogde gehalten op basis van de bodemkwaliteitskaart). Er kan worden afgeleid dat een BUS-melding noodzakelijk is (>25 m³ verontreinigde grond) en dat de werkzaamheden onder 3T-condities dienen te worden uitgevoerd. Aangezien er asbestonderzoek noodzakelijk is kan echter met weinig inspanning de verontreinigingsgraad met chemische verontreinigingen ter plaatse van de werklocatie worden bepaald. Hiermee kunnen bijvoorbeeld de afvoerkosten van de grond nauwkeuriger worden bepaald en de veiligheidsklasse worden gecontroleerd.

Uitgangspunt is dat het verwijderen van de leiding en het aanleggen van de nieuwe leiding met afsluiterschema ter plaatse van de verdachte locaties wordt gerealiseerd met een open ontgraving.

Het rapport van het vooronderzoek is als separate bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Verkennd bodem- en asbestonderzoek

Verkennd bodem- en asbestonderzoek ten behoeve van het leidingtracé Z-500-01-KR011 langs de Viaductweg in Maastricht, Antea Group, rapportnummer 275566B, d.d. 12.12.2015.

Conclusies

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt het volgende:

- in de lemige bodem zijn bijmengingen met onder andere mijnsteen, kolen, baksteen, brokken, asfalt en slakken aangetroffen;
- in de geroerde bodemlagen zijn licht tot matig verhoogde gehalten aangetoond aan zware metalen, PCB's en minerale olie. De verontreinigingen passen binnen de zone 'Ophoging' en betreft diffuse gebiedseigen verontreinigingen;
- lokaal is in de bovengrond een sterk verhoogd gehalte aan PAK aangetoond. De omvang van de sterke PAK-verontreiniging in de grond bedraagt maximaal 20 m³;
- in het grondwater is een licht verhoogde concentratie aan kwik aangetoond;
- in de bovengrond (asbestverdacht) zijn zintuiglijk geen puinbijmengingen en/of asbestverdachte materialen waargenomen. Daarnaast zijn in de bovengrond geen tot maximaal sporen baksteen aangetroffen. Conform het beleid van de gemeente Maastricht is de bovengrond met hierin maximaal sporen puin/baksteen niet asbestverdacht. Wel zijn in de ondergrond bij de boringen 1, 2 en 3 sterk puinhoudende lagen aangetroffen met een dikte van 0,5 meter (traject tussen 1,2 en 2,0 m-mv). Conform het beleid van de gemeente Maastricht zijn deze puinlagen in de ondergrond niet asbestverdacht. Uitgangspunt van de gemeente is dat deze puinlagen vóór 1940 zijn aangebracht en dat in de periode vóór 1940 niet of nauwelijks asbest werd toegepast.



Aanbevelingen

- conform het beleid van de gemeente Maastricht zijn geen procedures in het kader van de Wet bodembescherming van toepassing, omdat er sprake is van een diffuse gebiedseigen verontreiniging en de omvang van de hoeveelheid sterk verontreinigde grond minder dan 25 m³ bedraagt;
- het is in het kader van de CROW132 noodzakelijk om door de aannemer een definitief V&G-plan op te stellen en om veiligheidsmaatregelen te treffen in relatie tot verontreinigde grond (basisklasse en deels onder veiligheidsklasse 3T).

Het rapport van het verkennend bodem- en asbestonderzoek is als separate bijlage 2 bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

2.5.2 Geluid

Wet geluidhinder

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.

Het aspect geluid kent voor een aantal bestemmingen (zoals wonen) in combinatie met een aantal typen geluidbronnen een wettelijk kader dat van belang is bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Zo zijn in de Wet geluidhinder voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen grenswaarden opgenomen voor industrielawaai, wegverkeerlawaai en spoorweglawaai. Voor andere geluidsbronnen bestaan geen wettelijke kaders. Andere geluidbronnen kunnen wel noodzaken tot een aanvullende beoordeling van het aspect geluid in het kader van een goede 'ruimtelijke ordening'.

Onderhavig plan voorziet in de aanleg van een ondergrondse gasleiding. Er worden geen geluidgevoelige functies gerealiseerd. Ook zal de ondergrondse gasleiding geen geluiduitstraling richting de omgeving veroorzaken. Geconcludeerd kan worden dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan.

2.5.3 Externe veiligheid

Risicobenadering 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.



Wet- en regelgeving*Externe veiligheid risicovolle bedrijven*

Bij de beoordeling van de risico's voor de externe veiligheid worden de normen voor het PR en GR gehanteerd, zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid voor inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid voor inrichtingen (Revi). Bij de besluitvorming dient het bevoegd gezag een verandering van het GR te verantwoorden. Het gebied waarbinnen de verantwoordingsplicht van toepassing is voor categoriale inrichtingen (zoals LPG tankstations) is wettelijk vastgelegd in het Revi.

Transport van gevaarlijke stoffen

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is op 1 april 2015 de Wijzigingswet Wet vervoer gevaarlijke stoffen, enz. (Wet basisnet) in werking getreden. Deze bestaat uit drie onderdelen: spoor, weg en water. Het doel van het Basisnet is een duurzaam evenwicht tussen de belangen van:

- het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- het gebruik van de ruimte langs het Basisnet en;
- een maatschappelijk aanvaardbaar veiligheidsniveau in de nabijheid van het Basisnet.

Daarnaast is de Regeling basisnet van kracht geworden, waarin risicoplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn opgenomen. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten nu voldoen aan het Besluit externe veiligheid transport (Bevt). Tevens zijn bouwkundige voorschriften ingevoerd voor nieuwbouw in zogeheten PlasbrandAandachtsgebieden (PAG).

Externe veiligheid buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) in werking getreden. In dit besluit worden in lijn met het Bevi normen gesteld aan het PR en het GR voor buisleidingen.

Externe veiligheid hoogspanningskabels

In het advies met betrekking tot hoogspanningslijnen van de Staatsecretaris van VROM is aangegeven dat, zo veel als redelijkerwijs mogelijk is, vermeden dient te worden dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven in het gebied rond bovengrondse hoogspanningslijnen waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld hoger is dan 0,4 microtesla (μT), de magneetveldzone. Binnen deze 0,4 μT zone wordt geadviseerd geen nieuwe gevoelige bestemmingen (woningen, scholen, kinderopvangplaatsen) te realiseren.

Gemeente Maastricht

Binnen de gemeente Maastricht zijn diverse risicobronnen aanwezig die bepalend zijn voor het externe veiligheidsbeleid van de gemeente. Deze risicobronnen zijn in het Beleid externe veiligheid voor de hele gemeente uitgewerkt. Het betreft de volgende bronnen:

1. Transport van gevaarlijke stoffen:

- over het spoor;
- over de weg (rijkswegen- en provinciale en gemeentelijke wegen);
- door buisleidingen;
- over het water.

2. Stationaire activiteiten, zoals:

- LPG tankstations;
- grote opslagen van gevaarlijke stoffen;
- BRZO bedrijven;
- grote ammoniak koelinstallaties;
- grote compressorstations van het gastransport;
- spoorwegemplacement.



Analyse risicobronnen gemeente Maastricht

1. Transport van gevaarlijke stoffen:

Spoor

Over de spoorlijn Geleen - Maastricht - Belgische grens worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Ook in de toekomst zal over dit spoor vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Voor de spoorlijn geldt dat:

- er geen knelpunten zijn vanuit het plaatsgebonden risico;
- met de komst van het Basisnet het groepsrisico mogelijk afneemt tot onder de oriëntatiewaarde;
- met de komst van het Basisnet de spoorlijn geen veiligheidszone krijgt;
- de spoorlijn geen plasbrandaandachtsgebied krijgt;
- de spoorlijn een invloedsgebied heeft van ruim 995 meter aan weerszijden van het spoor. Hierbinnen is de verantwoordingsplicht van.

De spoorlijn Geleen-Maastricht-Belgische grens is gelegen ten westen van de projectlocatie op een afstand van bijna 100 meter. De projectlocatie ligt hiermee binnen het invloedsgebied van deze spoorlijn.

Wegen

Rijkswegen

Door de gemeente Maastricht loopt de Rijksweg A2 waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Voor de gemeente Maastricht geldt dat:

- er geen knelpunten zijn vanuit het plaatsgebonden risico;
- de oriëntatiewaarde van het groepsrisico nergens overschreden wordt;
- alleen voor de A2 (excl. gedeelte N2) een plasbrandaandachtsgebied komt van 30 meter;
- de Rijksweg A2 is opgenomen in het Basisnet. Op basis van de telgegevens van Rijkswaterstaat geldt een inventarisatieafstand van 80 meter (obv transporten LT2).

De projectlocatie ligt binnen het invloedsgebied van de A2. De afstand tussen de projectlocatie en de A2 bedraagt circa 27 meter. De projectlocatie ligt daarmee binnen het plasbrandaandachtsgebied van 30 meter.

Gemeentelijke wegen

Ten zuiden van de projectlocatie, op een afstand van circa 1.725 meter, ligt de Rijksweg N278. Over deze weg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Dit vervoer van gevaarlijke stoffen is echter dusdanig beperkt, dat de weg geen plaatsgebonden risicocontour heeft. Het groepsrisico is lager dan 0,1 x de oriëntatiewaarde.

Buisleidingen

De gemeente Maastricht wordt doorkruist door meerdere hogedruk aardgastransportleidingen. In de directe nabijheid van de projectlocatie bevinden zich de buisleidingen Z-500-05, Z-500-06 en Z-500-07. Deze buisleidingen hebben geen 10⁻⁶-risicocontour. Deze buisleidingen vormen dan ook geen belemmering voor de realisatie van het onderhavige plan.

Water

De Maas is in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen gecategoriseerd als zwarte route (belangrijke binnenvaartroute). De vaarweg heeft geen plaatsgebonden risicocontour die buiten de oevers ligt. Het invloedsgebied van de vaarweg is 1.000 meter en een groepsrisicoberekening en verantwoording is alleen nodig wanneer de bevolkingsdichtheid hoger is dan 1.500 pers/ha. dubbelzijdig of 2.250 per/ha. enkelzijdig. De Maas krijgt een plasbrandaandachtsgebied van 25 meter vanaf de oeverlijn.



De projectlocatie ligt op circa 745 meter van de rivier de Maas en derhalve buiten het invloedsgebied. Het plasbrandaandachtsgebied van de Maas ligt 25 meter buiten de oeverlijn van de Maas. Ook hier valt de projectlocatie buiten. Een groepsrisicoberekening- en verantwoording is alleen aan de orde wanneer de bevolkingsdichtheid hoger is dan 1.500 personen per hectare. Dit is in de onderhavige situatie niet het geval.

Risicovolle inrichtingen

In het Bevi zijn bedrijven aangewezen welke vanuit het oogpunt van externe veiligheid als meer risicovol worden beschouwd. Het gaat hier om LPG-tankstations en overige risicovolle inrichtingen. De projectlocatie is niet gelegen binnen het invloedsgebied van een LPG-tankstation. Ook is de projectlocatie niet gelegen binnen de invloedssfeer van andere risicovolle inrichtingen.

Kwantitatieve risicoanalyse (QRA) buisleiding Z-500-01 KR011

Ter voorbereiding op de realisatie van het voorliggende plan is een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd voor de buisleiding Z-500-01 KR011.

Kwantitatieve risicoanalyse gastransportleiding Z-500-01 te Maastricht, DNV GL Oil & Gas, rapportnummer 74106856.067 (Rev. 0), d.d. 29.06.2015

Het uitgevoerde onderzoek behelst een risicoanalyse waarin plaatsgebonden (PR) en groepsrisico berekeningen (GR) zijn uitgevoerd voor gastransportleiding Z-500-01. De risicoanalyse is uitgevoerd in verband met een verlegging van de leiding.

De risicostudie is uitgevoerd conform de door de overheid gestelde richtlijnen voor het uitvoeren van risicoanalyse aan ondergronds gelegen hogedruk aardgastransportleiding /1,2,3/. De analyse is uitgevoerd met het pakket CAROLA, versie 1.0.0.52. Het gebruikte parameterbestand heeft versienummer 1.3. De bedrijfsspecifieke parameters van N.V. Nederlandse Gasunie zijn toegepast in de berekeningen.

Uit de berekeningen wordt het volgende geconcludeerd:

Plaatsgebonden risico Z-500-01

Het plaatsgebonden risico van het te verleggen leidingdeel van gastransportleiding Z-500-01 voldoet aan de door de Nederlandse overheid in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) /1/ en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen /4/ gestelde voorwaarde dat het PR op een afstand van vier meter gemeten vanuit het hart van de leiding, die een ontwerpdruk van 40 bar heeft, niet hoger is dan 10^{-6} per jaar.

Ook voor het bestaande, ongewijzigde deel van de beschouwde leiding geldt dat het niveau van 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risico niet wordt bereikt en dus wordt voldaan aan de voorwaarde dat er zich geen kwetsbare objecten binnen de risicocontour van 10^{-6} per jaar bevinden.

Groepsrisico Z-500-01

Het groepsrisico nabij de voorgenomen leidingverlegging van de gastransportleiding Z-500-01 is zowel voor als na de verlegging kleiner dan in het Bevb /1/ gestelde oriëntatiewaarde van $F \cdot N^2 < 10^{-2}$ per km per jaar, waar F de frequentie is van een ongeval met N of meer slachtoffers.

De maximale overschrijdingsfactor voor het beschouwde gedeelte van gastransportleiding Z-500-01 in de huidige situatie bedraagt 0.1 (naar boven afgerond) en wordt gevonden bij 26 slachtoffers (N) en een frequentie (F) van $1.28 \cdot 10^{-6}$ per jaar.

De maximale overschrijdingsfactor voor het beschouwde gedeelte van gastransportleiding Z-500-01 in de toekomstige situatie bedraagt 0.0 en wordt gevonden bij 38 slachtoffers (N) en een frequentie (F) van $2.14 \cdot 10^{-7}$ per jaar.



Het rapport van de kwalitatieve risicoanalyse van de gastransportleiding Z-500-01 is als separate bijlage 3 bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Verantwoording groepsrisico

Inleiding

Het plangebied en de geprojecteerde ontwikkeling bevindt zich op grote afstand van de risicobron. Op deze afstand is het toxisch scenario maatgevend. Effecten als gevolg van een plasbrand of BLEVE reiken niet tot het plangebied.

Ontwikkeling groepsrisico

Vanwege de grote afstand tot de risicobron zal een toename van personendichtheden niet significant doorwerken in de rekenkundige hoogte van het groepsrisico. De beschouwing van het groepsrisico en de verantwoording daarvan is om deze reden volledig kwalitatief uitgevoerd.

Mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico

De mogelijkheid tot beperking van het groepsrisico door het beïnvloeden van de personendichtheid is op deze grote afstand van de risicobron geen item. Zoals gesteld heeft op deze afstand een toe- of afname van personendichtheid geen invloed op het groepsrisico. Daarnaast is de kans te overlijden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen in deze gebieden vele malen kleiner dan 1/1.000.000. Veiligheidsmaatregelen bij de bron zijn daarom niet realistisch.

De bestrijdbaarheid van de omvang van een ramp of zwaar ongeval

Ook het bestrijdbaarheid vraagstuk speelt op deze afstand van de risicobron niet. Bestrijding vindt plaats bij de bron.

Mogelijkheden tot zelfredzaamheid

Blootstelling aan een toxisch gas is het bepalende scenario. In geval van een calamiteit dienen personen te schuilen. De mate waarin deze bouwwerken afsluitbaar zijn tegen de indringing van toxisch gas en de tijdsduur dat deze bouwwerken worden blootgesteld zijn hierbij parameters.

Nieuwe bouwwerken zijn goed geïsoleerd, waardoor ze een goede bescherming bieden tegen het binnendringen van het toxisch gas. Belangrijk is wel dat luchtbehandelinginstallaties met één druk op de knop uit te schakelen zijn.

Daarnaast dient in geval van een calamiteit tijdig gewaarschuwd te worden. Dit gebeurt door het in werking stellen van het WAS als onderdeel van de algemene rampenbestrijding. Het grondgebied van Maastricht valt grotendeels binnen de dekking van de sirenepalen. Het kleine deel dat niet gedekt is betreft gebieden met weinig bebouwing.

Deze verantwoording dient gelezen te worden in combinatie met de Beleidsvisie externe veiligheid Maastricht en de daarin gemaakte keuzes.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan.

2.5.4 Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer en nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in de Wet Milieubeheer. Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. De hoofdlijnen van de nieuwe regeling zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm), ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit. Deze wetgeving introduceerde een programmasystematiek voor maatregelen en projecten, hetgeen geconcretiseerd is in het



Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit: het NSL. Daarnaast is de term 'niet in betekende mate' besloten geïntroduceerd, waarbij geen toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen nodig is, omdat deze projecten niet of zeer weinig bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een project draagt in betekende mate (IBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit wanneer de planbijdrage groter is dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Projecten met een kleinere concentratietoename dragen 'niet in betekende mate' (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

In het NSL werken de Rijksoverheid en de decentrale overheden samen om overal in Nederland tijdig (binnen de verkregen derogatietermijn) te voldoen aan de Europese grenswaarden voor fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2). Het NSL bevat niet alleen de maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren, maar ook de ruimtelijke plannen die de luchtkwaliteit verslechteren. Voor een project dat past binnen de reikwijdte van de grondslag in artikel 5.16 lid 1 sub d Wm, geldt dat de toetsing aan de grenswaarden verschuift van het besluit naar het programma. De wettelijke basis voor deze programma aanpak ligt in de Wet milieubeheer (paragraaf 5.2.3, titel 5.2 Wm). In het NSL is geborgd dat vanaf 1 januari 2015 wordt voldaan aan de Europese grenswaarden voor NO_2 . Tot die tijd heeft Nederland uitstel en vrijstelling (derogatie) gekregen. Een uitzondering hierop vormt de agglomeratie Heerlen/Kerkrade. Voor dit gebied heeft de commissie slechts uitstel verleend tot 1 januari 2013. In het NSL is tevens geregeld dat tijdig (vanaf 11 juni 2011) aan de Europese grenswaarden voor PM_{10} werd voldaan. De derogatietermijn voor fijn stof is inmiddels verlopen.

Normen en grenswaarden

In de Wet Luchtkwaliteit zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO_2), stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen, ozon, arseen, cadmium en nikkel. Er vinden in Nederland langs wegen geen overschrijdingen plaats van de richt- of grenswaarden van de zware metalen (lood, arseen, cadmium en nikkel) en ozon; derhalve zijn deze stoffen niet opgenomen in de rekenmodellen. Voor de stoffen NO_2 en PM_{10} zijn in de Wet Luchtkwaliteit grenswaarden gesteld van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Daarnaast geldt een grenswaarde van de uurgemiddelde concentratie voor NO_2 ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3$) die maximaal 18 keer per jaar mag worden overschreden. De uurgemiddelde grenswaarde van NO_2 wordt eenmaal per jaar overschreden bij een jaargemiddelde concentratie van iets minder dan $54 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De norm van maximaal 18 keer overschrijding van de uurgemiddelde grenswaarde wordt bereikt bij een jaargemiddelde grenswaarde van $82 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Er zijn in Nederland geen plaatsen waar deze norm wordt overschreden.

Voor de toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen zijn in de praktijk drie normen van toepassing:

- jaargemiddelde concentratie NO_2 ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$);
- jaargemiddelde concentratie PM_{10} ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$);
- aantal dagen overschrijding van de grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie PM_{10} (maximaal 35 dagen per jaar $> 50 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Besluit gevoelige bestemmingen

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

- is gelegen binnen 300 meter vanaf Rijkswegen (wegen in beheer van het Rijk);



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

Projectlocatie

In het onderhavige plan wordt de verlegging van een aardgastransportleiding mogelijk gemaakt. Deze ontwikkeling behelst niet de toevoeging van een gevoelige functie in het kader van de Wet luchtkwaliteit. Voor de procedure tot het afwijken van het bestemmingsplan is het uitvoeren van onderzoeken in het kader van de luchtkwaliteit dan ook niet aan de orde.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de realisatie van onderhavig plan.

2.6 Water

Watertoets

De watertoets is een procesinstrument dat als doel heeft te komen tot een betere inbreng van waterspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De kern bestaat uit een set van procedure afspraken, vormvereisten en inhoudelijke aandachtspunten en wordt toegepast binnen de bestaande procedures en regelgeving. Voor initiatiefnemers van ruimtelijke plannen en besluiten, met name gemeenten en waterschappen, is het van belang om te weten dat de provincie toeziet of in ruimtelijke plannen en besluiten aan de watertoets gevolg wordt en is gegeven. De watertoets is van toepassing op bestemmingsplannen en projectafwijkingbesluiten (grotere projecten). De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dient in principe de watertoets uit te voeren en de uitkomsten daarvan aan te geven in een waterparagraaf. De waterhuishoudkundige aspecten omvatten onder meer veiligheid voor water, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging.

De gemeente Maastricht valt in de zin van wateraangelegenheden binnen de Keur van het Waterschap Roer en Overmaas. Conform het stroomschema van het Waterschap Roer en Overmaas dienen bestemmingsplannen te worden ingediend bij het watertoetsloket.

Waterbeheerplan Waterschap Roer en Overmaas 2010-2015

Het Waterbeheerplan Waterschap Roer en Overmaas 2010–2015 is het centrale beleidsplan van het Waterschap. Het bevat de beleidsvoornemens voor de periode 2010–2015. Daarnaast wordt een globale doorkijk geboden naar de verdere toekomst. In het waterbeheerplan zijn onder andere de richtlijnen opgenomen voor het omgaan met hemelwater binnen een plangebied. De volgende uitgangspunten van het Waterschap zijn van belang:

- streven naar 100% niet aankoppelen van het verhard oppervlak;
- retentievoorzieningen dienen gedimensioneerd te worden op 35 mm. neerslag in 45 minuten (herhalingsdij van T=25 jaar);
- doorkijk naar de situatie bij een herhalingsdij van T=100 jaar uitgaande van 45 mm neerslag gedurende 30 minuten. In een dergelijke situatie mogen ter plaatse van infrastructuur en bebouwing niet problemen ontstaan;
- voldoende ruimte in het plan om retentie- en infiltratievoorzieningen te realiseren;
- retentieruimte dient na 24 uur weer volledig beschikbaar te zijn, dus een gedoseerde leegloop naar oppervlaktewater is mogelijk;
- het gebruik van uitlogende materialen / chemische bestrijdingsmiddelen / strooizout alsmede het wassen van auto's op straat is binnen het plan niet toegestaan.

De genoemde uitgangspunten impliceren een regenwatersysteem met de navolgende kenmerken:

- regenwatersysteem dat gebaseerd is op infiltratie van in principe 100% van het verhard oppervlak;
- regenwatersysteem met een zuiverende werking zodat olie en andere bodemvreemde stoffen niet in de ondergrond doordringen;



- regenwaterretentievoorziening afgestemd op het plan;
- en watersysteem met een noodoverloop zodat ten tijde van neerslagextremen geen overlast ontstaat ter plaatse van bebouwingen.

Aanvullende noten:

- gedacht kan worden aan de toepassing van groene daken;
- bij het infiltreren van hemelwater verdient het voorkomen van vervuiling van de bodem aandacht. Het gebruik van uitlogbare bouwmaterialen dient daarom voorkomen te worden. Om hierin te voorzien en duurzame ontwikkelingen te stimuleren zijn de Duurzaam Bouwen richtlijnen op alle planvormingsfasen van toepassing. Zowel op het gebied van stedenbouw als op bouwplanniveau dienen de maatregelen uit de lijsten van de richtlijnen uitgevoerd te worden.

De infiltratievoorziening dient zodanig gedimensioneerd te zijn dat:

- gedurende 45 minuten 35 mm regenwater in de infiltratievoorziening geborgen kan worden;
- een 100 jaarsbui (45 mm in 30 minuten) geen wateroverlast veroorzaakt;
- de infiltratievoorziening binnen 24 uur geledigd is;
- de infiltratievoorziening voorzien wordt van een noodoverlaat.

Projectlocatie

Onderhavig plan voorziet in de verlegging van een ondergrondse aardgastransportleiding. Hiertoe wordt gedeeltelijk een nieuw tracé (leiding Z-50-01) aangelegd. Er vinden geen bovengrondse ontwikkelingen, zoals het toevoegen van bebouwing of oppervlakteverharding, plaats. Het doorlopen van een Watertoets is derhalve niet aan de orde.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect water geen belemmering vormt voor de realisatie van het onderhavige plan.

2.7 Archeologie

De Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) is op 1 september 2007 in werking getreden. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta. De wet is een raamwet, die regelt hoe Rijk, provincies en gemeenten bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem. De gemeenten zijn in deze wet tot bevoegd gezag aangewezen en dienen de archeologische belangen op een goede manier te verweven in het ruimtelijk beleid.

Het uitgangspunt is dat archeologisch erfgoed moet worden beschermd op de plaats waar het wordt aangetroffen. Gezien dit uitgangspunt mogen bekende archeologische monumenten niet aangetast worden en moet in geval van voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden die volgens de in beleidsnota "Springlevend Verleden, Beleidsnota Cultureel Erfgoed 2007-2012" in aanmerking komen, een nader onderzoek plaatsvinden naar archeologische waarden. Als het niet mogelijk is de archeologische waarden te behouden en het bodemarchief verstoord raakt, moet de veroorzaker de kosten voor zijn rekening nemen die nodig zijn om de archeologische informatie die in de bodem ligt opgeslagen, veilig te stellen en de resultaten uit te werken.

In juni 2015 heeft Antea Group in opdracht van N.V. Nederlandse Gasunie een archeologisch onderzoek uitgevoerd voor het betreffende leidingtracé. De huidige hogedruk gasleiding wordt voor dit tracé vervangen. Het tracé begint ten westen van de Meerssenerweg, kruist de Meerssenerweg en loopt dan parallel aan de Viaductweg, bijna tot de snelweg A2. De aanleg van de gasleiding gaat gepaard met een gemiddelde verstoringsdiepte van 1,55 m-mv, maximaal 2 m-mv.



Archeologisch bureau- en booronderzoek voor het gasleidingtracé s-1886 langs de Viaductweg te Maastricht, Antea Group, rapportnummer 275566 (revisie 0A), d.d.15.07.2015

Onderstaand zijn de bevindingen uit het onderzoek kort samengevat.

Het gehele leiding-tracé valt binnen het bestemmingsplan 'Maastricht Noordoost', dat op 13 januari 2015 door gemeente Maastricht is vastgesteld en heeft hierin de functieaanduiding 'specifieke vorm van waarde – archeologische zone c'. In deze zone is preventief archeologisch onderzoek verplicht indien graafwerkzaamheden plaatsvinden dieper dan 40 cm-mv en met een oppervlakte groter dan 2.500 m².

Op basis van het bureauonderzoek werd verwacht dat in de top van de komafzettingen van de Maas, die uit sterk of uiterst siltige klei bestaan, archeologische waarden vanaf het Mesolithicum aanwezig kunnen zijn. Eventueel aanwezige waarden manifesteren zich als een archeologische laag; een humeuze ontkalkte laag met verschillende typen indicatoren voor de verschillende archeologische perioden. Omdat de Meerssenerweg vermoedelijk het tracé van de Via Belgica volgt, geldt een hoge verwachting voor archeologische resten uit de Romeinse tijd in het westen van het plangebied. Naast de weg worden onder andere villa's en grafvelden verwacht. Waarschijnlijk is de weg uit de Romeinse tijd door latere aanlegfases van de Meerssenerweg verstoord geraakt.

Boven de komafzettingen is waarschijnlijk een pakket overstromingsleem afgezet. Dit worden de overlaatafzettingen genoemd. Dit pakket dateert waarschijnlijk uit de 19^e of 20^e eeuw. De precieze dikte van dit pakket in het plangebied is onbekend. In het westen van het plangebied is in de 20^e eeuw de Heugemse Overlaat ingericht en hier wordt de grootste verstoring verwacht. Het is mogelijk dat in het oosten van het plangebied de komafzettingen relatief ondiep onder het maaiveld voorkomen. Latere infrastructurele werken hebben in het hele plangebied voor grootschalige verstoringen gezorgd.

Op basis van deze gespecificeerde verwachting is in het plangebied een verkennend booronderzoek uitgevoerd. Hierbij zijn langs het tracé op een onderlinge boorafstand van 25 meter 12 boringen gezet, zoveel mogelijk tot een diepte van 230 cm-mv. drie van de boringen zijn op respectievelijk 50, 150 en 20 cm-mv gestuit op puin of verhardingslagen.

In het westen van het plangebied is in de ondergrond een pakket uiterst siltige klei aangetroffen dat geïnterpreteerd wordt als komafzettingen van de Maas. Omdat in de top hiervan fragmenten steenkool aanwezig zijn, is dit pakket waarschijnlijk in de 19^e of 20^e eeuw omgewerkt. Boven de komafzettingen zijn de overlaatafzettingen aangetroffen. In het hele plangebied is dit pakket overlaatafzettingen aanwezig en waarschijnlijk ook in een groot deel van het plangebied tot dieper dan 230 cm-mv. De aangetroffen overlaatafzettingen dateren waarschijnlijk uit de 19^e of 20^e eeuw, want er zijn fragmenten steenkool en piepschuim aangetroffen. Op de kruising van de Meerssenerweg en de Viaductweg is tot tenminste 230 cm-mv recente, opgebrachte grond aanwezig. Op basis van het veldonderzoek worden binnen de ontgravingsdiepte geen archeologische waarden verwacht.

Geadviseerd wordt daarom om het plangebied vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkeling. Dit is een selectieadvies ter beoordeling aan de bevoegde overheid inzake het aspect archeologie, in deze de gemeente Maastricht.

Het archeologisch onderzoeksrapport is als separate bijlage 4 opgenomen bij deze ruimtelijke onderbouwing.



2.8 Flora en Fauna

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. Nederland heeft daarmee de Europese wetgeving in de nationale wetgeving verankerd. Door voorafgaand aan een (bouw)project of 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.

Ter voorbereiding op de geplande werkzaamheden is door Antea Group een ecologisch onderzoek verricht. In het navolgende worden de resultaten van het onderzoek kort beschreven.

Verkennde inventarisatie en beoordeling natuurwaarden in het kader van de Flora- en faunawet te behoeve van het tracé Z-500-01-KR011 Maastricht langs de Viaductweg, rapportnummer 275566-NT-02 (revisie 00), d.d. 25.06.2015

In het onderstaande worden de bevindingen uit het onderzoek kort beschreven.

Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

Er worden geen bomen gekapt of gesnoeid, maar er moeten mogelijk wel meerdere bomen en veel struiken worden uitgegraven en herplant. Er worden geen watergangen aangetast. De voorgenomen werkzaamheden ten behoeve van de modificatie zijn tijdelijk van aard. Het karakter van de gebieden waar de werkzaamheden worden uitgevoerd wordt in geen geval blijvend veranderd.

Flora- en faunawet

Er zijn mitigerende maatregelen voor vogels en vleermuizen van toepassing. Voor overige fauna binnen het plangebied geldt natuurlijk de zorgplicht.

Ecologische hoofdstructuur

Het plangebied ligt niet in de Ecologische Hoofdstructuur. Derhalve is een toetsing aan de NNN (Nationaal Natuurnetwerk Nederland) niet benodigd.

Natura 2000 (Natuurbeschermingswet)

Het plangebied ligt niet in de directe omgeving van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde gebied, de Grensmaas, ligt op circa 1.400 meter afstand, maar de maatregelen zijn zeer lokaal. Het plangebied is gescheiden van de Natura 2000 door delen van de stad Maastricht en wegen. De modificatie is beperkt en zal geen invloed hebben buiten het plangebied. Voor de geplande modificatie is een voortoetsing aan de Natuurbeschermingswet niet aan de orde.

Aanbevelingen

Er moeten diverse mitigerende maatregelen worden uitgevoerd:

- vogels (indien gewerkt wordt in het broedseizoen);
- vleermuizen.

Het onderzoeksrapport van Antea Group is als separate bijlage 5 bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.



2.9 Overige milieuaspecten

Geurhinder

Het plan betreft geen toevoeging van een geurhindergevoelige functie. Er is derhalve geen nader onderzoek noodzakelijk.

Lichthinder

Het plan betreft geen toevoeging van een lichthindergevoelige functie. Er is derhalve geen nader onderzoek noodzakelijk.

Trillingshinder

Het plan betreft geen toevoeging van trillingsgevoelige bestemmingen. Er is derhalve geen nader onderzoek noodzakelijk.

2.10 Ruimtelijke effecten van het plan op de omgeving

De aanleiding van het nieuwe gasleidingtracé zal geen nadelige ruimtelijke effecten op de omgeving bewerkstelligen. Het plan voorziet uitsluitend in ondergrondse aanpassingen. Bovengronds worden wel bomen en struiken ontgraven, maar deze worden na afloop van de werkzaamheden weer herplant.

Er kan dan ook worden vastgesteld dat de aanleg van de nieuwe gasleiding geen nadelige effecten oplevert voor de omgeving en derhalve aanvaardbaar wordt geacht.

2.11 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Procedure

Op de voorbereiding van een omgevingsvergunning ex artikel 2.1 c / 2.12 eerste lid 1, onderdeel a, sub 3° Wabo is, conform het bepaalde in de Wabo (paragraaf 3.3) de uitgebreide procedure van toepassing, met dien verstande dat het ontwerpbesluit gedurende zes weken ter inzage ligt. Binnen zes maanden dient op de aanvraag omgevingsvergunning te zijn beslist waarbij de eenmalige mogelijkheid geboden wordt deze termijn met zes weken te verlengen.

De ontwerpbeschikking met bijbehorende stukken zijn op 05.02.2016 gepubliceerd en hebben tot en met 18.03.2016 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen tegen het besluit kenbaar te maken. Er is geen gebruik gemaakt van de gelegenheid tot het inbrengen van zienswijzen.

2.12 Economische uitvoerbaarheid

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is in artikel 6.2.1 een opsomming gegeven van de bouwplannen die worden beschouwd als bouwplan in de zin van 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).

Onderhavig plan wordt niet gerekend tot de in artikel 6.2.1 Bro aangewezen bouwplannen. Derhalve is het opstellen van een anterieure overeenkomst voor dit plan niet noodzakelijk.



3 Motivering

Gasunie Transport Services B.V. is voornemens een nieuwe gastransportleiding (Z-500-01 (KR011), tracé 'Gronsveld-Meerssen') aan te leggen. Deze nieuwe leiding is geprojecteerd ten noorden van de Viaductweg, nabij de kruising Viaductweg-Meerssenerweg, in het noordoosten van Maastricht.

Omdat het voornemen strijdig is met de vigerende bestemmingsplannen 'Maastricht Noordoost' en 'Maastricht Uitbreidingsplan in Hoofdzaken', dient middels een omgevingsvergunning ex artikel 2.1, eerste lid, onder c./2.12, eerste lid, onder a., sub 3^o Wabo van het vigerende bestemmingsplan afgeweken te worden. Als onderdeel van de genoemde procedure ten behoeve van de omgevingsvergunning dient een 'goede ruimtelijke onderbouwing' te worden opgesteld, waarin het plan en de beleidsmatige en ruimtelijk-stedenbouwkundige afweging ten behoeve van de realisatie van het plan dienen te zijn verwoord. Het voorliggende document voorziet in deze vereisten. De ten behoeve van deze omgevingsvergunning te volgen procedure is geregeld in paragraaf 3.3 Wabo.

De in deze ruimtelijke onderbouwing beschreven ontwikkeling wordt in ruimtelijk en planologisch opzicht aanvaardbaar geacht omdat:

- het plan geen veranderingen in de bestaande ruimtelijk-stedenbouwkundige structuur oplevert;
- het plan past binnen de beleidskaders van Rijk, provincie, regio en gemeente;
- de waterhuishouding op de projectlocatie door het plan niet nadelig wordt beïnvloed;
- geen archeologische waarden worden verstoord;
- geen beschermde faunistische of floristische waarden worden verstoord;
- er geen overige milieubelemmeringen zijn;
- geen onevenredige aantasting van het woongenot plaatsvindt voor omwonenden;
- de economische uitvoerbaarheid gewaarborgd is.

Resumerend kan worden geconcludeerd dat de realisering van het voornoemd plan in planologisch en ruimtelijk-stedenbouwkundig opzicht aanvaardbaar is.



Bijlage Verbeelding bij omgevingsvergunning

