

vandewall
planologisch advies

**Ruimtelijke onderbouwing t.b.v.
omgevingsvergunning voor bouw
Keersluis Limmel te Maastricht
cf. Tracébesluit Zandmaas/Maasroute**

Gemeente Maastricht

- vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Maastricht d.d. 12 juni 2015.

IDN-code : NL.IMRO.0935.ovKeersluisLimmel-vg01

Inhoud

1 Inleiding	4
2 Ruimtelijke onderbouwing	6
2.1 Ligging en beschrijving projectlocatie en omgeving	6
2.2 Het bouwplan	8
2.3 Vigerende bestemmingsplannen	14
2.4 Beleidskader	19
2.5 Milieuaspecten	29
2.6 Water	38
2.7 Archeologie	41
2.8 Natuurbescherming en flora en fauna	42
2.9 Explosievenonderzoek	44
2.10 Overige milieuaspecten	45
2.11 Ruimtelijke effecten van het plan op de omgeving	45
2.12 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	46
2.13 Economische uitvoerbaarheid	46
3 Motivering	48
Bijlage 1 Kaart ruimtebeslag (uit Tracébesluit Zandmaas/Maasroute)	49
Bijlage 2 Vooroverlegreacties	50
Bijlage 3 Verbeelding bij omgevingsvergunning	51

Separate bijlagen:

1. Kaart 'Beheer waterkwaliteit en drogere oevergebieden' van Rijkswaterstaat met nr. 6 van 97;
- 2a. Envita, 'Verkennd bodemonderzoek nieuwe keersluis in Limmel (gem. Maastricht), rapp.nr. KHeB02-30535, d.d. 30.09.2010;
- 2b. Envita, 'Aanvullend bodem- en verhardingsonderzoek nieuwe keersluis in Limmel, rapp.nr. 201949-10/R01, d.d. 12.03.2012;
3. HaskoningDHV, 'Verkennd waterbodemonderzoek en landbodemonderzoek gelegen aan en nabij de Kanjel, uitgevoerd in het kader van de aanleg van fietspaden en de vernieuwing van keersluis Limmel in de gemeente Maastricht', dossier BB4045-100-100, regist.nr. IS-MA20130388, versie 1 d.d. 05-2013;
4. MH Poly Consultants & Engineers BV, 'milieukundig waterbodemonderzoek Julianakanaal rapportage vak 1 Sluis Limmel', proj.nr. W10.121.X2 d.d. 07.11.2012;
- 5a. MOS Milieu B.V., 'Grondonderzoek t.b.v. keersluis Limmel', rapp.nr. 31084960, d.d. 28.02.2014;
- 5b. MOS Milieu B.V., 'Aanvullende analyses waterbodemonderzoek ter plaatse van sluis Limmel, Maastricht, rapp.nr. 1400213, d.d. 02.07.2014;
6. Rijkswaterstaat, 'Memo Wijzigingen in grondwaterstand tijdens realisatiefase Keersluis Limmel', d.d. 30.04.2014;
7. ArcheoPro, 'Inventariserend veldonderzoek Keersluis Limmel, gemeente Maastricht', rapp.nr. 13041, d.d. september 2013;
8. Gemeente Maastricht, selectiebesluit Keersluis, d.d. 15.10.2013;
9. Rijkswaterstaat, 'Brede afspraak archeologie', versie 2.1, d.d. 03.07.2014;
10. Bureau Waardenburg B.V., 'Effecten van de vervanging van de keerschutsluis te Limmel op beschermde gebieden', rapp.nr. 14-072, d.d. 28.10.2014;
11. Bureau Waardenburg B.V., 'Effecten van de vervanging van de keerschutsluis te Limmel op beschermde soorten', rapp.nr. 14-071, d.d. 29.01.2015;
12. Bureau Waardenburg B.V., 'Activiteitenplan Flora- en faunawet', rapp.nr. 14-175, d.d. 29.01.2015;



13. ECG, 'Vooronderzoek naar het risico op het aantreffen van conventionele explosieven in het onderzoeksgebied Keersluis te Limmel', rapp.nr. 372-012-VO-02, d.d. 17.01.2014.



1 Inleiding

Aanleiding/doel

Projectorganisatie De Maaswerken¹ is belast met de planvorming en de uitvoering van de deelprojecten vanuit het Tracébesluit 'Zandmaas/Maasroute', dat d.d. 12.03.2002 is vastgesteld door de staatssecretaris van (het toenmalige ministerie van) Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van (het toenmalige ministerie van) Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Het project Zandmaas/Maasroute bestaat uit het 'deelproject Maasroute' en het 'deelproject Zandmaas'. Het project Zandmaas/Maasroute beoogt:

- het verbeteren van de Maasroute van Weurt tot Ternaaien (de grens met België) tot klasse 'Vb' (tweebaksduwvaart en 3-4 laags containervaart), waarbij de vaarroute minimaal geschikt is voor schepen met een diepgang van 3,5 meter;
- het realiseren van een beschermingsniveau tegen overstromingen langs de onbedijkte Maas van 1:250 achter de kaden;
- het realiseren van beperkte natuurontwikkeling langs de Maas.

Het doel van het 'deelproject Maasroute' is de noord-zuidtak van de Maasroute (bestaande uit de Maas, het Maas-Waalkanaal, het Lateraalkanaal en het Julianakanaal) veiliger, vlotter en beter toegankelijk te maken voor goederentransport over het water. Binnen het Trans Europese Net van Vaarwegen (TEN) is de Maasroute opgenomen in het vaarwegennet Antwerpen, Rotterdam, Duistland en Oost-België (ook wel de 'Ruit' genoemd).

(Bouw)plan

Ten behoeve van het deelproject 'Maasroute' is in het Tracébesluit een pakket aan maatregelen vastgelegd dat dient te worden uitgevoerd om de beoogde doelstellingen te bereiken². Een deel van de maatregelen is uitgevoerd in de periode tussen 2002 en 2010; een ander deel van de maatregelen dient in de periode tussen 2010 en 2015 te worden uitgevoerd, waarbij de volgorde van uitvoering afhankelijk is van de ontwikkeling van de vervoersstromen op de Maasroute. Eén van de maatregelen die in de laatstgenoemde periode dient te worden uitgevoerd is het vervangen van de huidige schutsluis in Limmel door een keersluis. De huidige schutsluis vormt een permanente barrière voor de doorvaart van klasse Vb-schepen naar Maastricht en België vanwege de beperkte breedte en diepte van de sluis. Aangezien de huidige schutsluis slechts zeer beperkt wordt gesloten is ervoor gekozen alleen een keersluis te bouwen. Deze nieuwe keersluis wordt alleen bij zeer hoge waterstanden gesloten en levert bij normale waterafvoeren geen hinder op voor de scheepvaart. Het bouwplan en het inrichtingsplan voor de keersluis en de directe omgeving daarvan zijn thans gereed. De bouw van de keersluis wordt uitgevoerd door bouwbedrijf BESIX Group en wordt gefinancierd door Rijkswaterstaat en mede-investeerder Rebel Valley. Deze partijen hebben d.d. 22.01.2015 een contract gesloten over de bouw en dertig jaar onderhoud van de keersluis.

Procedure

De uitvoering van de bouw van de Keersluis Limmel is in strijd met (delen van) de vigerende bestemmingsplannen 'Grensmaas' en 'Bedrijventerrein Beatrixhaven'. De gemeente Maastricht heeft ervoor gekozen de strijdigheid met voornoemde bestemmingsplannen weg te nemen middels het volgen van een omgevingsvergunningsprocedure ex artikel 2.1, eerste lid, onder c./2.12, eerste lid, onder a., sub 3^o Wabo ('projectafwijakingsbesluit' genoemd). 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.

¹ De Maaswerken is een samenwerkingsverband van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Limburg en het ministerie van Economische Zaken.

² Ook voor het 'deelproject Zandmaas' is in het Tracébesluit een pakket van maatregelen vastgelegd. Aangezien de voorliggende projectlocatie niet is gelegen binnen het deelproject Zandmaas wordt hier in dit document niet verder op ingegaan.



Het voorliggende document voorziet in deze vereiste. 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.ovKeersluisLimmel-vg01) toegevoegd met de begrenzing van de projectlocatie en een koppeling naar de voorliggende ruimtelijke onderbouwing met (separate) bijlagen. De analoge versie van deze verbeelding is opgenomen als bijlage 3 van 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 bouwplan voor deze locatie plan besproken. In paragraaf 2.3 wordt de planologisch-juridische regeling zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan 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, 2.9 en 2.10 aan bod. Paragraaf 2.11 geeft de ruimtelijke effecten van de ontwikkeling op de omgeving aan en in paragraaf 2.12 wordt de voor deze omgevingsvergunning noodzakelijke procedure aangegeven. Het hoofdstuk wordt afgesloten met de economische uitvoerbaarheid in paragraaf 2.13. Hoofdstuk 3, getiteld "Motivering" vat het verhaal samen en vormt de eindconclusie van deze ruimtelijke onderbouwing.

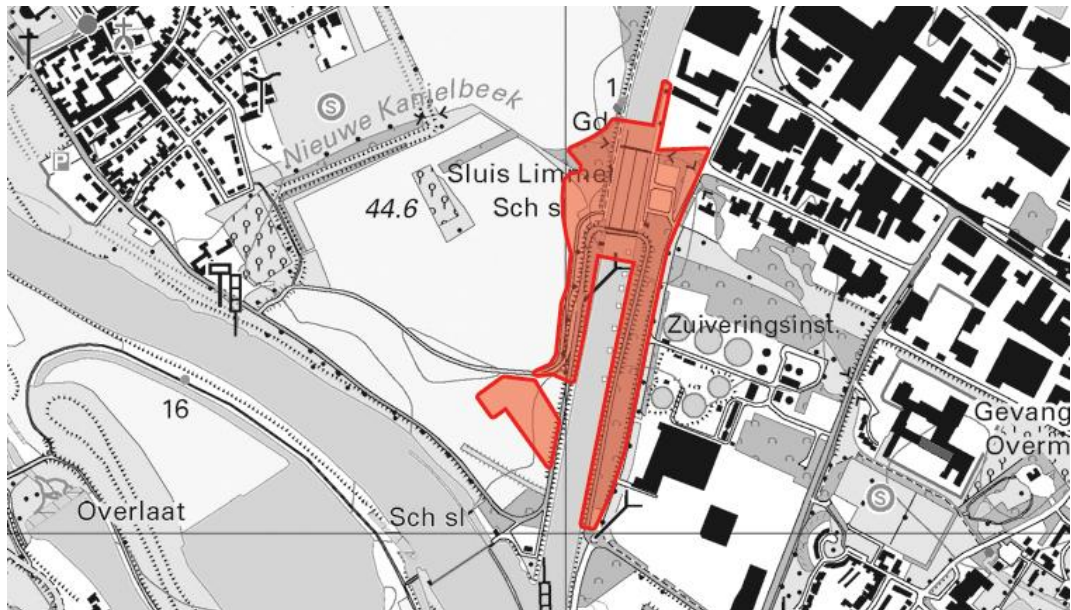


2 Ruimtelijke onderbouwing

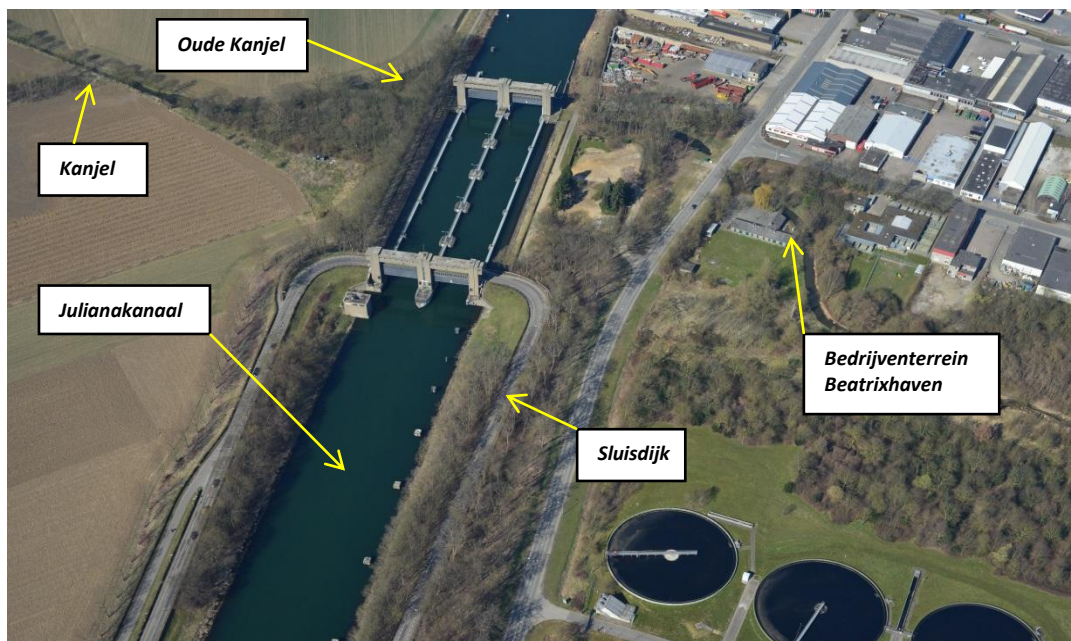
2.1 Ligging en beschrijving projectlocatie en omgeving

Algemeen

De projectlocatie is gelegen in en rond het Julianakanaal in het noorden van de gemeente Maastricht, ten zuidwesten van het bedrijventerrein Beatrixhaven. De over de schutsluis gelegen oeververbinding Sluisdijk vormt de verbindingsweg tussen Maastricht en de kern/wijk Borgharen. Op onderstaande topografische kaart is de ligging van de projectlocatie aangeduid:



Op onderstaande luchtfoto (bron: gemeente Maastricht) is de projectlocatie weergegeven. Daarop is tevens de ligging van de waterlopen Oude Kanjel en Kanjel aangeduid:

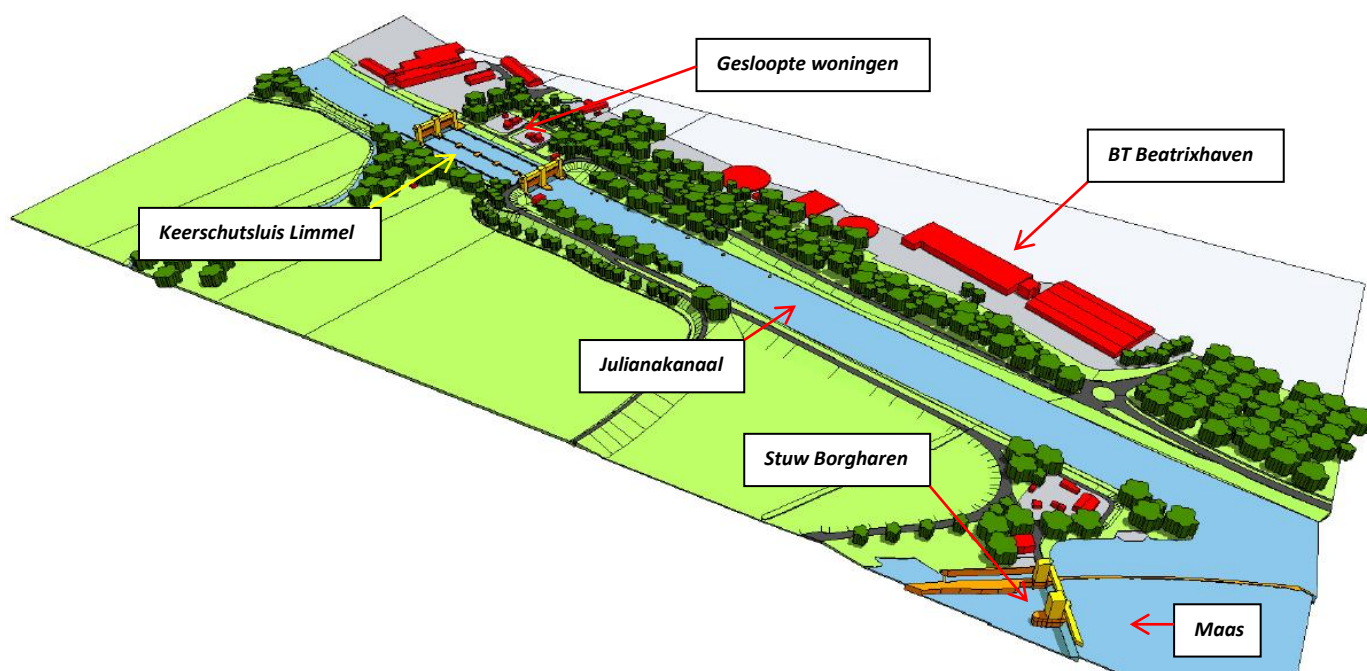


Schutsluis Limmel in noordelijke richting



Bestaande situatie sluis

Ten noorden van Maastricht ligt in de Maas de stuw Borgharen. Net voor de stuw begint het Julianakanaal. Circa 750 meter verderop in het Julianakanaal ligt de huidige keerschutsluis Limmel. Aan de westzijde van het kanaal ligt de kern Borgharen, aan de oostzijde de kern Limmel. Beide kernen behoren tot de gemeente Maastricht. De bestaande keerschutsluis bestaat uit een boven- en een benedenhoofd met daartussen een zogenaamde groene sluiskolk, bestaande uit natuurlijke oevers. Aan weerszijden en in het midden van het Julianakanaal zijn stalen aanlegsteigers aangebracht. De sluishoofden zijn van beton en zijn elk voorzien van twee stalen hefdeuren. Over het bovenhoofd kruist de verbindingsweg tussen Borgharen en Limmel het Julianakanaal. Onder het benedenhoofd ligt een duiker voor de kruising van de beek de Kanjel met het Julianakanaal. Aan de westzijde van de sluis, de kant van Borgharen, ligt het overstromingsgebied van de Maas, voornamelijk bestaande uit weilanden en akkerland. Aan de oostzijde van de sluis, de kant van Limmel, liggen op het sluisterrein twee woningen, die voorheen bij de keerschutsluis hoorden. Deze woningen zijn inmiddels gesloopt. Achter deze huizen ligt de Ankerkade, een doorgaande weg waaraan de waterzuivering ligt en het industrieterrein Beatrixhaven. Onderstaand is de bestaande situatie als 3D-model abstract weergegeven (bron ondergrond: 'Ambitiedocument Zicht op Sluis Limmel, ambitie ten aanzien van inpassing en vormgeving'):



Julianakanaal

Het Julianakanaal loopt van Limmel (Maastricht) naar Maasbracht. Bij de zuidelijke entree van het Julianakanaal in Maastricht is vóór de sluis bij Limmel een opstelruimte gecreëerd waar schepen kunnen wachten, wanneer gesloten moet worden (slechts enkele dagen per jaar). Direct na de sluis maakt het kanaal een flauwe bocht en is er gelegenheid tot afmeren bij bedrijven. Kort daarop volgt de toegang naar bedrijventerrein Beatrixhaven. Verderop verloopt het kanaal in de richting van het sluisencomplex Born. De brug over het Julianakanaal vormt een belangrijke ontsluitingsroute voor Borgharen en Itteren. De toeritten lopen parallel aan het kanaal omhoog en maken een haakse bocht achter de heftorens van de sluisdeuren om. De weg wordt veel door fietsers gebruikt, zowel voor woon-werk- als recreatief verkeer. Vanuit Borgharen is de Schutkolkweg aan de westzijde van het kanaal een fietsvriendelijke route door de weilanden, maar vlak voor de sluis moeten de fietsers invoegen of oversteken naar de andere zijde van de weg. Samen met het gemotoriseerde verkeer moeten zij de sluis en het Julianakanaal over. Voor fietsers is dit een minder veilige route. Aan de oostzijde van het kanaal maken fietsers en gemotoriseerd verkeer samen gebruik van de weg tot aan de rotonde aan de Ankerkade. Het jaagpad langs de



westzijde van het Julianakanaal wordt naast recreërende fietsers en voetgangers ook veel gebruikt voor woon-werkverkeer en scholieren vanuit Itteren, omdat dit de kortste en veiligste route is. Dit jaagpad is vanaf de brug te bereiken via een stenen trap en vanaf de weg via een verhard pad in het talud van de toerit. De akkers en weilanden ten westen van het Julianakanaal vormen het overstromingsgebied van de Maas.

Kanjelzone

Ten oosten van het Julianakanaal ligt tussen de kern Limmel en het industrieterrein Beatrixhaven een groene zone met de beek de Kanjel. De Kanjel stroomt van oost naar west en kruist het Julianakanaal middels een duiker. Deze duiker ligt nu onder het noordelijk gelegen benedenhoofd van de schutsluis. De beek de Kanjel is bij de aanleg van de bestaande sluis Limmel verlegd en volgt sindsdien niet meer zijn oorspronkelijke loop. De oevers van de Kanjel vormen een groene passage haaks op het Julianakanaal. De bermen langs het Julianakanaal worden gevormd door bloemrijk grasland. Aan weerszijden van het kanaal staan bomen, maar er is niet overal sprake van een duidelijke laanbeplanting. In de taluds van de weg over de sluis staan volgroeide bomen en struikgewas, die het uitzicht vanaf de brug en de sluis belemmeren. Voorts verbergen deze bomen de bestaande sluis Limmel in het landschap.

2.2 Het bouwplan

Sloop bestaande keerschutsluis c.a.

De bestaande keerschutsluis wordt pas gesloopt nadat het nieuwe keermiddel en de brug volledig zijn gerealiseerd. De onderstaande foto's geven een impressie van de bestaande sluis en omgeving:



Overzichtsfoto keerschutsluis Limmel



Brug over bovenhoofd sluis



Aanzicht sluis (zuidzijde)

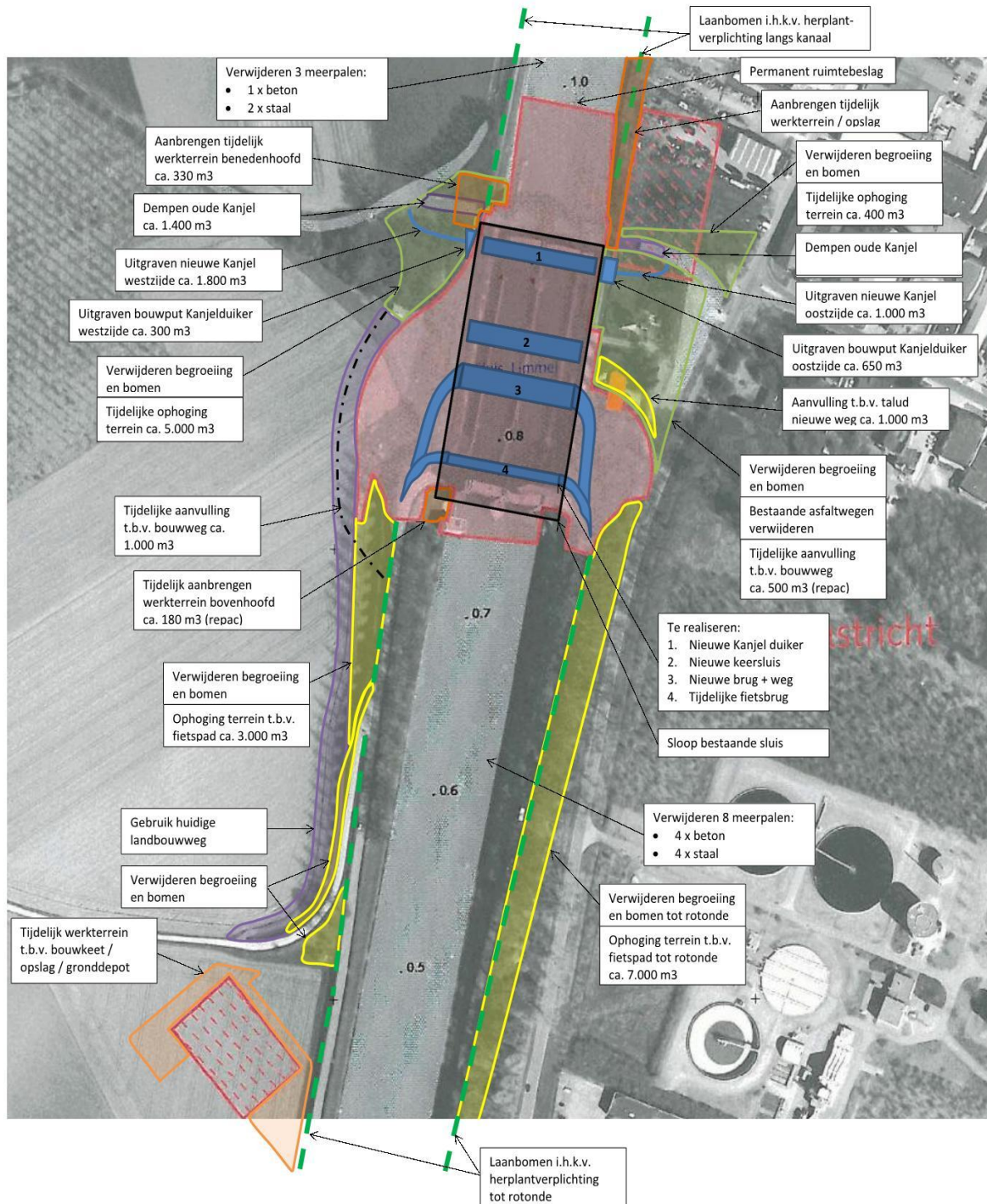


Sluisdijk



Totaaloverzicht uit te voeren werkzaamheden

Onderstaand is een schets opgenomen van de werkzaamheden die ten behoeve van de bouw van de nieuwe keersluis c.a. dienen te worden uitgevoerd. Het rood gearceerde gebied is het ruimtebeslag van het Tracébesluit (bron: BESIX Group):



Bouw nieuwe keersluis en brug

Het civieltechnisch ontwerp voor de nieuwe keersluis is vervaardigd door Lieveense; het architectonisch ontwerp is vervaardigd door Quist Wintermans Architecten BV.

Keersluis

Er wordt een nieuwe keersluis gebouwd op de locatie van de bestaande, te slopen keerschutsluis. De bestaande keerschutsluis heeft twee doorvaartopeningen van circa 16 meter breedte met een diepgang van 3,5 meter en een doorvaarthoogte van 7 meter. De nieuwe keersluis krijgt één grote opening met een breedte van 46,9 meter, met een diepgang van 5,5 meter en een doorvaarthoogte van 9,1 meter. De vrije doorvaarthoogte onder de brug neemt derhalve toe van 7 tot ruim 9 meter. De vrije overspanning van de brug wordt bijna drie keer zo groot, waardoor de benodigde dikte van het brugdek met ca. 1 meter toeneemt. Hierdoor komt de bovenkant van het brugdek in de nieuwe situatie circa 3 meter hoger te liggen dan het huidige brugdek. Dit heeft consequenties voor de helling en de lengte van de toeritten naar de brug en voor het ruimtebeslag van de taluds. Voor gemotoriseerd verkeer is een steilere helling geen probleem, voor fietsers wel. Bij het ontwerp van de brug is daarom rekening gehouden met het maximaal toegestane hellingspercentage voor fietspaden. Hierdoor worden de toeritten langer en komt de brug verderop te liggen.

Uitgangspunten bij het ontwerp

In een voorafgaand aan het ontwerp uitgevoerde vormenstudie is aangegeven dat de constructie van de keersluis wordt losgekoppeld van de verkeersbrug. Daarbij dient er voldoende ruimte te blijven tussen de keersluis en de verkeersbrug, opdat vandalen niet op de hefdeur kunnen klimmen, noch vanaf de verkeersbrug graffiti op de torens kunnen aanbrengen.

Om te voorkomen dat de torens van de keersluis en de taluds voor de verkeersbrug één onduidelijke bouwmassa vormen, is de hoofdoverspanning van de verkeersbrug aan beide zijden verlengd. Zo is een brugdek met één overspanning ontstaan. Door de ligging van de brug ten zuiden van het nieuwe keermiddel (de keersluis) heeft de weggebruiker een volledig overzicht over de brug en het keermiddel. Daar de zwakke weggebruikers aan de zijde van het keermiddel de oversteek maken, hebben zij het beste zicht op het keermiddel.

De op de verschillende niveaus aanwezige balustrades, randafwerkingen, schaduwvlakken, hagen langs de fietspaden en steunbermen in de taluds voorzien de grondlichamen van de toeritten van een verticale geleiding, waardoor deze visueel minder hoog overkomen.

De openbare verlichting wordt gepositioneerd tussen de rijweg en het fietspad. Op de toeritten, in de bochten en op de brug volgen de lichtpunten op een vloeiende en regelmatige wijze het horizontale en verticale alignement van de weg en het fietspad. Om het keermiddel en de verkeersbrug 's avonds en 's nachts het best tot hun recht te laten komen, worden ze aangeschoten met een bescheiden verlichting. Dit geeft diepte en richting in het samenstel van objecten.

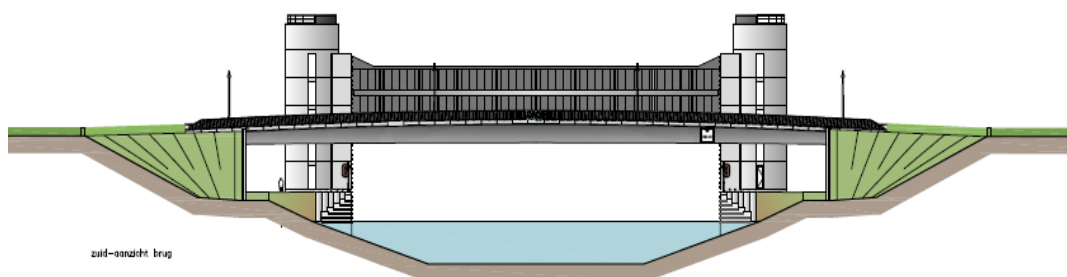
De keersluis vormt de zuidelijke entree van het Julianakanaal, de verkeersbrug met het lager gelegen fietsdek volgt de vormtaal en de materialisering van de kruisingen van het Julianakanaal, maar dan op een eigentijdse bouwwijze. De duiker voor de Kanjel kruist het kanaal op voldoende afstand van de keersluis en de verkeersbrug.



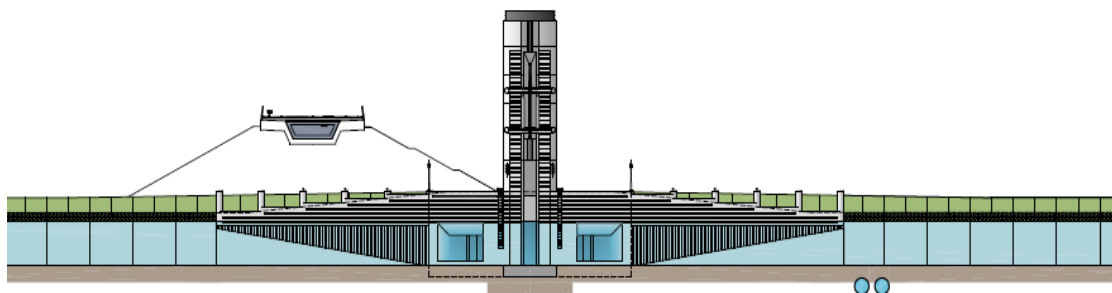
Onderstaand is de eindsituatie van de keersluis met nieuwe brug weergegeven (bron: BESIX Group):



Onderstaande doorsnedes geven een beeld van het ontwerp van de keersluis. Deze wordt vormgegeven door twee torens met een hoogte van 22 meter.



Aanzicht brug en keersluis vanuit zuidelijke richting



Lengtedoorsnede over het Julianakanaal



Brug met opritten

Tezamen met de keersluis wordt een nieuwe brug gerealiseerd met een doorvaarthoogte van, zoals hiervoor aangegeven, 9,1 meter. Deze brug wordt op circa 30 meter ten zuiden van de keersluis gebouwd en is bestemd voor alle soorten wegverkeer. Het brugdek wordt verdeeld in een gedeelte voor gemotoriseerd verkeer en een gedeelte voor fiets- en voetgangers. Er is veel aandacht besteed aan de verkeersveiligheid en aan de sociale veiligheid. Zo wordt het fietspad vrijliggend uitgevoerd en achter de ontsluiting voor het autoverkeer om gelegd. Ook is aandacht besteed aan een goede verlichting.

De opritten/toeleidende wegen worden aangepast om te kunnen aansluiten op de nieuwe brug. Tijdens de bouw van de nieuwe brug wordt een tijdelijke fietsbrug aangelegd, die in de bouwperiode als oeververbinding voor het fietsverkeer zal fungeren. Het huidige keermiddel en de huidige brug blijven hun functie behouden tot aan de openstelling van de nieuwe verkeersbrug en keersluis.

Onderstaand is een schematisch bovenaanzicht opgenomen van de eindsituatie van de opritten, met de nieuwe keersluis en de nieuw aan te leggen laanbeplanting:



Onderstaand is de eindsituatie van de brug weergegeven, met op de achtergrond de eindsituatie van de sluis (bron: BESIX Group):



Verlegging Kanjel en vervanging duiker Kanjel

Ten behoeve van de bouw van de nieuwe keersluis dient de Kanjel gedeeltelijk te worden verlegd. Als gevolg hiervan dient ook de bestaande duiker onder het Julianakanaal te worden verlegd in zuidelijke richting. Er wordt iets ten zuiden van de bestaande duiker een nieuwe duiker aangelegd. De bestaande duiker blijft, evenals de loop van de Kanjel, tijdens de bouw intact. Na de bouw wordt de verlegde Kanjel aangesloten op een nieuwe aangelegde duiker en kan de oude duiker worden geamoveerd; de oude loop van de Kanjel wordt gedempt. De vormen van en de materialisering voor de inlaten, overstorten, vuilvang, roosters en hekwerken wordt afgestemd op het kleinschalige karakter van de beek. De Kanjel krijgt een meer natuurlijke en ecologisch waardevollere profilering waardoor de beplanting zich natuurlijk kan ontwikkelen.

Overige (tijdelijke) werkzaamheden en activiteiten

Ten behoeve van de ophoging van de Sluisdijk worden delen van de aanwezige struikbeplanting en een aantal (laan)bomen gerooid. De (laan)bomen worden in het kader van het nieuwe inrichtingsplan, na afronding van de infrastructuur, herplant. Daarnaast worden, verspreid over de projectlocatie, enkele tijdelijke werkterreinen aangelegd ten behoeve van de plaatsing van een bouwkeet, voor opslag en voor gronddepots. Tenslotte worden bestaande landbouwwegen gereed gemaakt voor tijdelijk gebruik door bouwverkeer.

Planning

De in gezamenlijkheid opgestelde planning van het project laat zien dat gestart wordt in september 2015. In februari 2017 is de nieuwe sluis gereed. Ook is dan de nieuwe brug gereed en kan het verkeer deze in gebruik nemen. Vervolgens begint de ontmanteling van de bestaande sluis en de verwijdering van tijdelijke voorzieningen en afwerking van de omgeving. Uiteindelijk is de afronding van het project voorzien in februari 2018.



2.3 Vigerende bestemmingsplannen

De projectlocatie is gelegen in de volgende vigerende bestemmingsplannen: bestemmingsplan 'Grensmaas' en de bijbehorende herziening ('Bestemmingsplan Grensmaas: herziening ex artikel 30 WRO') en bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Beatrixhaven'. In deze paragraaf is aangegeven welke onderliggende bestemmingen binnen de projectlocatie van kracht zijn. Het voorliggende projectafwijkingbesluit wijzigt de bestemmingen van de gronden niet, maar omvat slechts een afwijking van deze bestemmingen en bijbehorende voorschriften (thans 'regels' genoemd).

Bestemmingsplan 'Grensmaas'

De projectlocatie is deels gelegen binnen het bestemmingsplan 'Grensmaas' (vastgesteld door de raad van de gemeente Maastricht d.d. 27.06.2006 en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg d.d. 19.12.2006). Binnen dit plan zijn de navolgende onderliggende bestemmingen van toepassing (met daarbij aangegeven of het plan strijdigheid bevat met deze voorschriften):

Bestemming 'Bosgebied' (deels strijdig + aanlegvergunning noodzakelijk)

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor het behoud, herstel en ontwikkeling van de aldaar voorkomende dan wel daaraan eigen natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden, ondergeschikte houtproductie, extensieve dagrecreatie en tijdelijke voorzieningen ten behoeve van het Grensmaasproject. In de beschrijving in hoofdlijnen wordt verder het belang van het duurzaam in stand houden van het bos (ten behoeve van de bos ecologie en het bos ecosysteem) aangegeven. Bouwen is binnen deze bestemming niet toegestaan. Er is een aanlegvergunningstelsel opgenomen voor werken, geen bouwwerken zijnde of van werkzaamheden zoals grondverzet, het aanleggen of verharderen van wegen en ondergrondse leidingen en het aanleggen van oeverbeschoeiingen, verleggen van waterlopen, enzovoorts.

Bestemming 'Water' met aanduiding 'waterstaatkundige kunstwerken' (deels strijdig)

De gronden binnen deze bestemming zijn, wat betreft het Julianakanaal, (.....) bestemd voor de scheepvaart, alsmede voor waterstaatsdoeleinden, waaronder in elk geval beheersing van de waterstand. Ter plaatse van de aanduiding 'waterstaatkundige kunstwerken' zijn additionele voorzieningen, zoals waterstaatkundige kunstwerken (bruggen, sluizen, waterkeringen e.d.) toegestaan. Verkeersdoeleinden zijn niet toegestaan binnen deze bestemming.

Bestemming 'Agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarden' (deels strijdig + aanlegvergunning noodzakelijk)

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor behoud en/of herstel van de aldaar voorkomende dan wel daaraan eigen landschappelijke, bodemkundige, cultuurhistorische, natuurlijke waarden en/of ter bescherming van de waarden van het aangrenzende natuurgebied en/of ter bescherming van het aangrenzende bosgebied. Daarnaast zijn de gronden ook bestemd voor duurzaam agrarisch grondgebruik en extensief recreatief medegebruik. Bouwen is binnen deze bestemming niet toegestaan. Er is een aanlegvergunningstelsel opgenomen voor werken, geen bouwwerken zijnde of van werkzaamheden zoals grondverzet, het aanleggen of verharderen van wegen, het vellen of rooien van houtgewas, het aanbrengen van beplanting/planten van bomen, enzovoorts. Het gebruik van landbouwwegen voor bouwverkeer is niet toegestaan.

Bestemming 'Verkeersdoeleinden' (strijdig)

Binnen deze bestemming mogen verkeersdoeleinden en parkeervoorzieningen worden gebouwd alsmede doeleinden van openbaar nut, groenvoorzieningen en tijdelijke voorzieningen ten behoeve van het Grensmaasproject (zoals werkwegen, gronddepots en geluidwerende voorzieningen). Binnen deze bestemming mag niet worden gebouwd, met uitzondering van bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van de bestemming. Water is niet toegestaan binnen deze bestemming.



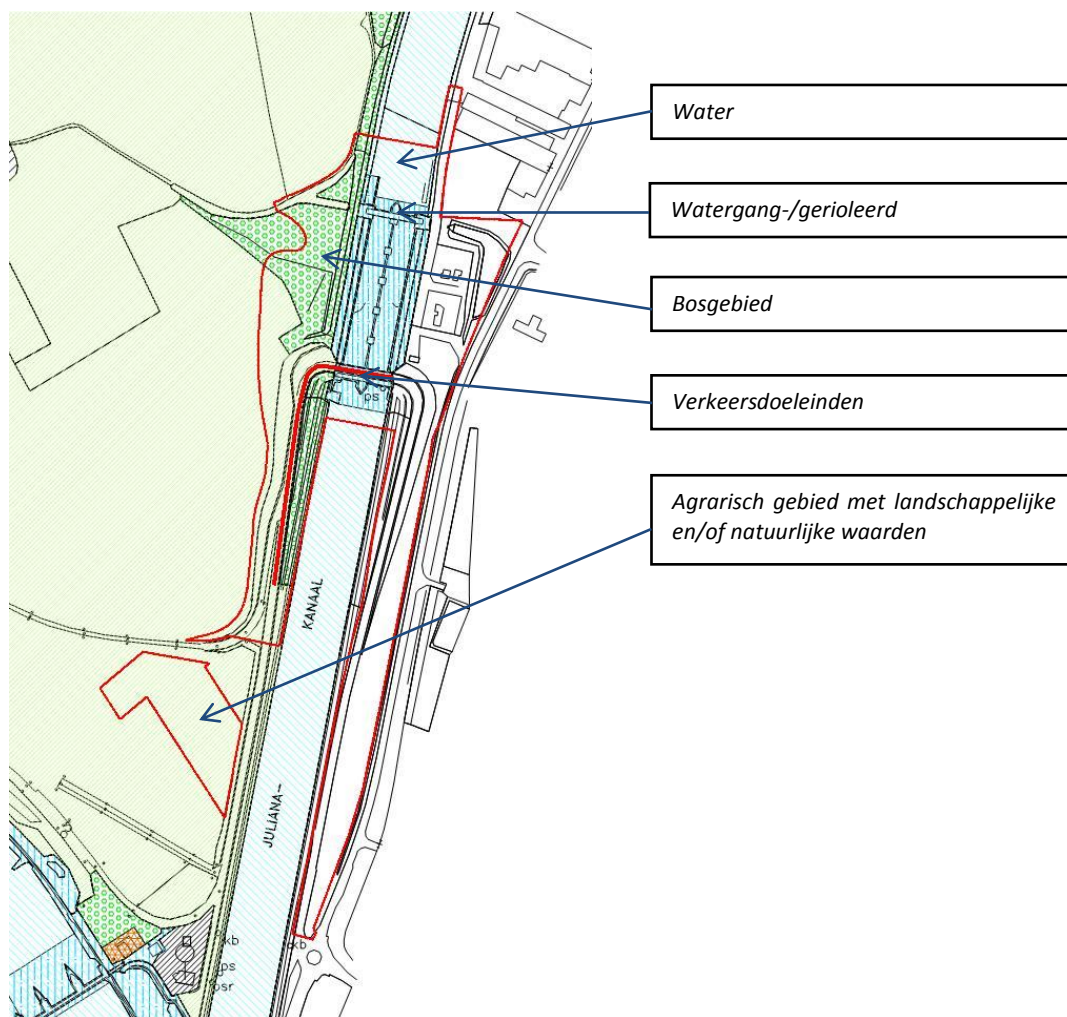
Bestemming 'Watergang-/gerioleerd' (strijdig)

De gronden binnen deze bestemming zijn, met inachtneming van de op de plankaart B aangegeven profielen, bestemd voor doeleinden die betrekking hebben op natuurlijke afvloeiing van water, de (tijdelijke) berging van water en behoud, herstel en ontwikkeling van de natuurlijke en landschappelijke waarden. Op deze gronden mag niet worden gebouwd met uitzondering van bouwwerken geen gebouwen zijnde, welke qua aard en afmetingen bij deze bestemming passen en noodzakelijk zijn voor het beheer en onderhoud van de watergang.

Bestemmingsplan Grensmaas: herziening ex artikel 30 WRO

Deze herziening (reparatieplan, vastgesteld d.d. 18.9.2007) van het bestemmingsplan Grensmaas betreft enkele tekstuele wijzigingen ten opzichte van het moederplan. Voor de voor deze projectlocatie relevante bestemmingen 'Water', 'Watergang-/gerioleerd', 'Bosgebied', 'Agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarden' en 'Verkeersdoeleinden' heeft dit met name betrekking op de begripsbepaling van 'tijdelijke voorzieningen' en 'werkwegen' in relatie tot het Grensmaasproject. Deze bepalingen zijn voor dit projectbesluit niet relevant.

Op onderstaande afbeelding (fragment uit 'plankaart A' van bestemmingsplan 'Grensmaas') is de begrenzing van de projectlocatie aangeduid binnen de rode lijn. Daarbij zijn de in het voorgaande genoemde bestemmingen weergegeven:



Daarnaast zijn over delen van de projectlocatie ook de volgende dubbelbestemmingen van kracht:



Dubbelbestemming 'Stroomvoerend rivierbed'

Voor de projectlocatie betreft dit het Julianakanaal ten zuiden van de Sluis Limmel en het gebied ten westen van het Julianakanaal. Deze gronden zijn, behalve voor doeleinden van andere krachtens dit plan aan deze gronden gegeven bestemmingen, primair bestemd voor de afvoer van het Maaswater. Op of in de voor "Stroomvoerend rivierbed" aangegeven gronden mag uitsluitend ten behoeve van riviergebonden activiteiten en ter bescherming van solitaire bebouwing worden gebouwd mits de andere aan deze gronden gegeven bestemmingen dit toelaten. Er mag voorts ten behoeve van de uitbreiding van bestaande bebouwing worden gebouwd mits de andere aan deze gronden gegeven bestemmingen dit toelaten en door de uitbreiding het bestaande bebouwde oppervlak met niet meer dan 10% wordt vergroot.

Dubbelbestemming 'Grondwaterbeschermingsgebied'

Het betreft een deelgebied ter hoogte van de Kanjel en de Oude Kanjel. Deze gronden zijn, behalve voor doeleinden van de andere krachtens dit plan aan deze gronden gegeven bestemmingen tevens bedoeld voor de bescherming van de kwaliteit van het grondwater ten behoeve van de openbare drinkwatervoorziening. Op of in de als "grondwaterbeschermingsgebied" aangegeven gronden mag niet worden gebouwd.

Tenslotte zijn de volgende aanduidingen van kracht op delen van de projectlocatie:

Aanduiding 'Rooilijn vaarwegen'

Het betreft een bebouwingsvrije zone aan weerszijden van het Julianakanaal (vanwege de plangrens met bestemmingsplan 'bedrijventerrein Beatrixhaven' betreft het in dit plan alleen de zone gelegen aan de westoever van het Julianakanaal), ten behoeve van de bescherming en het onderhoud van de vaarweg. Op de gronden gelegen tussen de als 'rooilijn vaarwegen' aangegeven lijn en het Julianakanaal mag ongeacht het overige bepaalde in dit plan geen bebouwing worden opgericht.

Aanduiding 'Rioolwatertransportleiding WBL'

Dit is een beschermingszone voor een ondergrondse rioolwatertransportleiding. Binnen het ruimtebeslag van deze leiding mag niet worden gebouwd. Er is een aanlegvergunningstelsel opgenomen voor werken, geen bouwwerken zijnde of van werkzaamheden zoals grondverzet, het aanleggen of verharderen van wegen, het vellen of rooien van houtgewas, het aanbrengen van beplanting/planten van bomen, enzovoorts.

Aanduiding 'Contour industrielaai bedrijfsterrein Beatrixhaven'

Een deel van de projectlocatie is gelegen binnen de 50 dB(A)-geluidcontour van het bedrijventerrein Beatrixhaven. Binnen deze contour mogen geen nieuwe geluidgevoelige functies worden gerealiseerd.

Bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Beatrixhaven'

De projectlocatie is deels gelegen binnen het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Beatrixhaven' (vastgesteld door de raad van de gemeente Maastricht d.d. 18.06.2013). Binnen dit plan zijn de navolgende onderliggende bestemmingen van toepassing:

Bestemming 'Groen' (deels strijdig)

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen, parken, plantsoenen, bermen en beplantingen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, voorzieningen voor langzaam verkeer en additionele voorzieningen. Wegen voor autoverkeer zijn niet toegestaan. Op of in deze gronden mogen geen nieuwe gebouwen worden gebouwd, met uitzondering van gebouwen ten behoeve van additionele voorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Bestaande gebouwen mogen niet worden uitgebreid.

Bestemming 'Verkeer' (passend)

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor wegverkeer, wegen en paden, groenvoorzieningen verband houdende met het (weg)verkeer, water en waterhuishoudkundige



voorzieningen en additionele voorzieningen. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd, met uitzondering van gebouwen ten behoeve van additionele voorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Bestemming 'Verkeer-Keersluis' (passend)

De voor 'Verkeer-Keersluis' aangewezen gronden zijn bestemd voor een keersluis met bijbehorende voorzieningen (conform Tracébesluit), wegen, bruggen en paden, wegverkeer, groenvoorzieningen verband houdende met het (weg)verkeer, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en additionele voorzieningen. Deze bestemming is opgenomen om de voorliggende keersluis te kunnen bouwen. De maatvoering is hier ook op afgestemd. Het gebied is echter te beperkt om het gehele bouwplan te kunnen realiseren.

Bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' (passend)

De voor 'Verkeer-Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor wegverkeer, wegen, paden en verblijfsgebied, groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en additionele voorzieningen.

Bestemming 'Water-Primair water' (passend)

De voor 'Water-Primair water' aangewezen gronden zijn bestemd voor waterhuishoudkundige doeleinden: het ontvangen, vasthouden, (tijdelijk) bergen en afvoeren van water, eventueel gecombineerd met infiltratie van water in de bodem en ondergeschikt de instandhouding en ontwikkeling van natuurlijke en landschappelijke waarden. Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de (bescherming van de) genoemde bestemming worden opgericht.

Op onderstaande afbeelding (fragment uit de verbeelding behorende bij bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Beatrixhaven') is de begrenzing van de projectlocatie aangeduid binnen de rode lijn. Daarbij zijn de in het voorgaande genoemde bestemmingen weergegeven:



Daarnaast zijn over delen van de projectlocatie ook de volgende dubbelbestemmingen van kracht:

Dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering'

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor dijken, kaden en andere voorzieningen ten behoeve van waterkering, en de daarbij behorende groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Hier mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd, mits passend binnen de bestemming.

Dubbelbestemming 'Waterstaat-Beschermingszone Waterkering'

De voor 'Waterstaat - Beschermingszone waterkering' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de bescherming, het beheer en het onderhoud van de waterkering. Bebouwing is uitsluitend mogelijk ten behoeve van de waterstaat en/of waterkering.

Dubbelbestemming 'Leiding-Gas'

Deze dubbelbestemming regelt de beschermingszone van de hier aanwezige hogedruk gasleiding. Binnen deze bestemming mag niet worden gebouwd, met uitzondering uitsluitend na toestemming van de leidingbeheerder.

Dubbelbestemming 'Maastrichts Erfgoed'

Deze dubbelbestemming is opgenomen ter bescherming van de archeologische waarden in de bodem. De projectlocatie is gelegen in het gebied 'archeologische zone c', hetgeen betekent dat bij bodemverstoringen groter dan 2,500 m² en dieper dan 0,40 meter archeologisch onderzoek noodzakelijk is.

Tenslotte zijn de volgende (gebieds)aanduidingen van kracht op delen van de projectlocatie:

Vrijwaringszone - vaarweg

Het betreft een bebouwingsvrije zone aan weerszijden van het Julianakanaal (vanwege de plangrens met bestemmingsplan 'Grensmaas' betreft het in dit plan alleen de zone gelegen aan de oostoever van het Julianakanaal). Op de gronden ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - vaarweg' mogen, ongeacht het bepaalde in de afzonderlijke bestemmingen, geen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht dan wel opslag plaatsvinden. Afwijking is mogelijk na toestemming van de beheerder van de vaarweg.

Geluidzone - industrie

Op de gronden gelegen binnen de aanduiding 'geluidzone - industrie' mogen, ongeacht het bepaalde in de afzonderlijke bestemmingen, geen nieuwe geluidgevoelige objecten worden gebouwd zonder het aanvragen van een hogere grenswaarde.

Specifieke vorm van bedrijf - technische voorzieningen hoogwater

Binnen deze aanduiding mogen technische voorzieningen ten behoeve van de hoogwaterbestrijding worden gerealiseerd.

Keuze begrenzing projectlocatie/besluitgebied

Omdat binnen de projectlocatie binnen de vigerende bestemmingsplannen een groot aantal bestemmingen, dubbelbestemmingen en aanduidingen van kracht is, waarbinnen delen van het bouwplan wel en delen van het bouwplan niet uitvoerbaar zijn, zou het resultaat van een analyse van mogelijkheden en onmogelijkheden leiden tot een sterk versnipperd besluitgebied. Om dit te voorkomen is ervoor gekozen de projectlocatie in zijn geheel als besluitgebied aan te merken. Het voordeel hiervan is dat bij de afgifte van de omgevingsvergunning één toetsingskader ontstaat in de vorm van de voorliggende ruimtelijke onderbouwing. De definitieve planologisch-juridische vertaling vindt later plaats bij de actualisering van bestemmingsplan 'Grensmaas' of van bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Beatrixhaven' dan wel (partiële) herzieningen van deze plannen.



2.4 Beleidskader

2.4.1 Rijksbeleid

Tracébesluit Zandmaas/Maasroute

Zoals reeds in Hoofdstuk 1 is aangegeven is Projectorganisatie De Maaswerken belast met de planvorming en de uitvoering van de deelprojecten vanuit het Tracébesluit 'Zandmaas/Maasroute', dat d.d. 12.03.2002 is vastgesteld. Het project Zandmaas/Maasroute bestaat uit het 'deelproject Maasroute' en het 'deelproject Zandmaas'. Het project Zandmaas/Maasroute beoogt:

- het verbeteren van de Maasroute van Weurt tot Ternaaien (de grens met België) tot klasse 'Vb' (tweebaksduwvaart en 3-4 laags containervaart), waarbij de vaarroute minimaal geschikt is voor schepen met een diepgang van 3,5 meter;
- het realiseren van een beschermingsniveau tegen overstromingen langs de onbedijkte Maas van 1:250 achter de kaden;
- het realiseren van beperkte natuurontwikkeling langs de Maas.

Het voorliggende bouwplan voor de vervanging van de keerschutsluis Limmel met bijbehorende infrastructurele voorzieningen door een nieuwe keersluis is één van de maatregelen die als gevolg van het Tracébesluit worden uitgevoerd binnen het 'deelproject Maasroute'. Het bouwplan is in paragraaf 2.2 van deze ruimtelijke onderbouwing toegelicht. In het Tracébesluit is een kaart opgenomen waarop het permanent en tijdelijk ruimtebeslag van de maatregel (keersluis Limmel) is aangegeven. Deze kaart is als bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

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'. 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. In het kader van dit bouwplan is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten op beschermde gebieden (Natuurbeschermingswet) in de omgeving van de projectlocatie. De resultaten van dit onderzoek zijn beknopt weergegeven in paragraaf 2.8 ('Natuurbescherming/Flora en fauna') van deze ruimtelijke onderbouwing.

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 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 bestemmingsplannen.

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: Rijkswaarwegen, 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). Ten behoeve van onderhavig projectafwijkingbesluit is met name de bescherming van de Rijkswaarsweg Julianakanaal van belang. De volgende aspecten komen daarbij aan de orde:

- langs het Julianakanaal is een waterkering gelegen; deze waterkering dient gevrijwaard te blijven van bebouwing. Het betreft de Maasdijk (binnendijs in beheer van het waterschap



- Roer en Overmaas), de schutsluis (in beheer van Rijkswaterstaat) en de Maasdijk (buitendijks in beheer van het waterschap Roer en Overmaas);
- de bovengenoemde waterkering heeft ook een beschermingszone; ook deze dient gevrijwaard te blijven van gebouwen;
- een klein deel van de projectlocatie is gelegen in het 'stroomvoerend rivierbed' van de Maas;
- tenslotte is er een vrijwaringszone ten behoeve van de vaarweg van kracht; dit is de zone die gevrijwaard dient te blijven van zichtbelemmering ten behoeve van de vaarroute.

Genoemde zones kunnen alleen in een bestemmingsplan worden vastgelegd in de vorm van dubbelbestemmingen of gebiedsaanduidingen met een bijbehorende juridische regeling. In een ruimtelijke onderbouwing bij een projectafwijkingbesluit bestaat die mogelijkheid niet. De onderliggende bestemmingsplannen 'Bedrijventerrein Beatrixhaven' en 'Grensmaas' voorzien wel in deze dubbelbestemmingen en (gebieds)aanduidingen, waardoor het Rijksbelang in dezen voldoende gewaarborgd is. De projectorganisatie, waarvan Rijkswaterstaat zelf partner is, heeft bij de planvorming rekening gehouden met deze belangen uit het Barro.

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

De ladder van duurzame verstedelijking is van toepassing op nieuwe stedelijke ontwikkelingen. 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".

Het vervangen en nieuw bouwen van een keersluis is geen stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 1.1.1, lid 1 sub i. van het Bro. De ladder van duurzame verstedelijking is derhalve op voorliggend plan niet van toepassing.



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.

Het voorliggende plan is enerzijds bedoeld ter bescherming van het achterland tegen wateroverlast of overstromingen. Daarmee draagt het plan bij aan het bereiken van de doelen uit de Europese Kaderrichtlijn. De bestaande, functioneel niet meer op alle punten efficiënte, keerschutsluis wordt vervangen door een nieuwe keersluis zonder schutfunctie. Anderzijds wordt met de bouw van de nieuwe keersluis een betere, vlottere en ruimere doorvaart gecreëerd voor de steeds grootschaliger wordende beroepsscheepvaart.

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 nieuwe 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.

De belangrijkste uitdaging die in het POL2014 wordt gesteld is het maken van een omslag 'van kwantiteit naar kwaliteit' en zo meer schaarste te creëren. Per regio worden visies opgesteld waarin gezamenlijke ambities, principes en werkwijze zijn uitgewerkt. Die 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.

Gezien de aard van het voorliggende projectafwijakingsbesluit voert het te ver de hoofdbeleidsuitgangspunten van het POL2014 van alle beleidsvelden te bespreken. Wel is vermeldenswaardig dat niet meer gesproken wordt van 'perspectieven' maar van 'zones'. Het aantal zones is beperkt ten opzichte van het aantal perspectieven uit het voorgaande POL2006. In onderstaand schema is de zone-indeling weergegeven ten opzichte van de indeling in perspectieven uit het POL2006:

POL2006: Perspectieven	POL2014: Zones
P1 Ecologische Hoofdstructuur	Goudgroene natuurzone (incl. Natura2000-gebieden)
	Zilvergroene natuurzone
P2 Provinciale ontwikkelingszone Groen	Bronsgroene landschapszone
P3 Veerkrachtig watersysteem	
P4 Vitaal landelijk gebied	
P5a Ontwikkelingsruimte landbouw en toerisme	
P5b Dynamisch landbouwgebied	
P8 Stedelijke ontwikkelingszone	Buitengebied
P10 Werklandschap	
P6a Plattelandskern Noord en Midden Limburg	
P6b Plattelandskern Zuid-Limburg	Onderscheid verval. Samengevoegd tot Landelijke kern (excl. bedrijventerreinen)
P7 Corridor	Verval, wegen zijn aparte beleidselementen, geen zone
P9 Stedelijke bebouwing	Stedelijk centrumgebied
	Stedelijk gebied (excl. bedrijventerreinen)
Onderdelen van P6a, P6b, P9 (en P10)	Bedrijventerreinen



Op de onderstaande uitsnede uit de Zoneringskaart van het POL2014 is de begrenzing van de projectlocatie geprojecteerd binnen de rode belijning:



Projectlocatie

De projectlocatie is gelegen binnen de zoneringen 'Buitengebied' en 'Bronsgroene landschapszone'. In het navolgende is aangegeven welke uitgangspunten in deze gebieden gelden.

'Bronsgroene landschapszone'

De bronsgroene landschapszone omvat de landschappelijk waardevolle beekdalen en bufferzones rond bestaande natuurgebieden met de daarin aanwezige (extensievere) landbouwgebieden, monumenten, kleinere landschapselementen, waterlopen e.d. Een kwart van de bronsgroene landschapszone wordt gevormd door het winterbed van de Maas. In Zuid-Limburg omvatten deze zones ook de steilere hellingen, droogdalen en de belangrijkste landschappelijke verbindingen naar het Maasdal.

De bronsgroene landschapszone is een samenvoeging, aanpassing en verkleining van de voormalige POL-perspectieven P2 (Provinciale Ontwikkelingszone Groen) en P3 (ruimte voor veerkrachtige watersystemen). In deze zone zijn ook beekdalen opgenomen. Beekdalen zijn belangrijk zowel voor het vasthouden en bergen van wateroverschot als voor het bereiken van de ecologische doelstellingen vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water. Ze fungeren als ecologische verbinding tussen natuurkernen en vormen het landschappelijk raamwerk. Ze zijn daarmee belangrijk voor de toeristische en recreatieve aantrekkelijkheid van Limburg. Beekdalen zijn lager gelegen gebieden (beekdal- en droogdalbodems, bron- en kwelgebieden en laagten) waar het neerslagoverschot en vaak ook het uittredende grondwater (kwelzones en bronnen) via beken wordt afgevoerd. De beekdalen zijn onderdeel van de bronsgroene landschapszone, voor zover zij geen onderdeel zijn van de goudgroene of zilvergroene natuurzone.

Het provinciaal beleid in de bronsgroene landschapszone is er op gericht de (huidige) landschappelijke kernkwaliteiten van de bronsgroene landschapszone te behouden, te beheren, te ontwikkelen en te beleven. Ontwikkelingen binnen de ruimte die het beleid voor de verschillende



thema's biedt zijn mogelijk mits de kernkwaliteiten behouden blijven of versterkt worden ('ja-mits'). Het accent is gelegd op:

- de kwaliteit en het functioneren van het regionaal watersysteem;
- ontwikkeling van de landbouw in balans met de omgeving;
- versterken van de kernkwaliteiten van landschap en cultuurhistorie;
- recreatief medegebruik.

'Buitengebied'

Deze zone omvat een breed scala aan gebieden variërend van landbouwgebieden in algemene zin, glastuinbouwgebieden, ontwikkelingsgebieden intensieve veehouderij, verblijfsrecreatieve terreinen, stadsrandzones tot linten en clusters van bebouwing. Het zijn alle andere gronden in het landelijk gebied buiten de natuur- en landschapszones. In deze zone is ruimte voor de ontwikkeling van landbouw, tuinbouw en de vrijetijdseconomie. Het accent is gelegd op:

- ontwikkelingsmogelijkheden voor nieuwe bedrijfslocaties landbouw;
- terugdringen van milieubelasting vanuit landbouw;
- goede kwaliteit en functioneren van de ondergrond.

Projectlocatie/bouwplan

Het onderhavige bouwplan betreft de vervanging van een keerschutsluis door een nieuwe keersluis, waarbij als gevolg van de hogere overspanning vanwege de hogere doorvaarthoogte tevens de toelidende opritten dienen te worden aangepast. Met de uitvoering van dit plan worden twee doelen gediend: het verbeteren van de hoogwaterbeveiliging voor het achterland en het verbeteren van de waterinfrastructuur voor de containervaart, waardoor economische ontwikkelingen worden gestimuleerd. De waarden en uitgangspunten die gelden binnen de twee zones waarbinnen het projectlocatie is gesitueerd, worden met de uitvoering van dit plan niet aangepast of belemmerd. Het bouwplan past dan ook binnen de uitgangspunten van het POL2014.

2.4.3 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie 2030 (actualisatie 2008)

In juni 2005 werd de Stadsvisie 2030 vastgesteld. Daarmee staat de koers van de stad Maastricht vast. In deze visie zijn twaalf economische, fysieke en sociale speerpunten gepresenteerd op basis waarvan de stad zich verder dient te ontwikkelen. Voor het onderhavige plan zijn met name de speerpunten 1 en 3 van toepassing:

Speerpunt 1: Realisatie en behoud van een brede economische structuur

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

Speerpunt 3: Versterking van de economische infrastructurele voorzieningen

De aantrekking, het behoud en de binding van nieuwe bedrijvigheid, nieuwe werknemers en bezoekers is voor de stad van essentieel belang. De stad is in korte tijd zowel qua bedrijven als werkgelegenheid opmerkelijk gegroeid en geëvolueerd tot een belangrijk centrum van het Euregionale stedelijk gebied. De bestaande infrastructuur moet daaraan worden aangepast; vanuit de economie worden hiervoor grote inspanningen geleverd. Daarnaast moeten er voldoende,



veilige en kwalitatief goede bedrijfsterreinen, én starters- en kantoorlocaties én bedrijfsverzamelgebouwen beschikbaar zijn, ook op wijkniveau.

Met de bouw van de nieuwe keersluis wordt onder andere een grotere doorvaarthoogte mogelijk gemaakt voor de steeds groter en belangrijker wordende containervaart. Dit biedt kansen voor bestaande bedrijven op bedrijventerrein Beatrixhaven maar ook voor nieuwe bedrijvigheid. Naast het aspect van hoogwaterbescherming is dit economische aspect van groot belang voor de stad.

Het plan past uitstekend binnen bovengenoemde speerpunten omdat het plan een positieve bijdrage levert aan het versterken van de economische (infra)structuur van de gemeente Maastricht. De beoogde ontwikkeling past dan ook binnen de uitgangspunten welke in de Stadsvisie 2030 van de gemeente Maastricht zijn geformuleerd.

Structuur- en Mobiliteitsbeeld (2006)

Het Structuur- en Mobiliteitsbeeld is een uitwerking van de Stadsvisie 2030. Deze beleidsnota geeft niet tot in detail aan wat het ruimtelijk beeld en mobiliteitsbeeld van de stad is, maar formuleert hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Dat geldt wel voor het structuurbeeld. De afgelopen decennia is zorgvuldig aan de stad gewerkt waarbij consequent keuzes zijn gemaakt vanuit de kwaliteit, eigenheid en historiciteit van de stad. Ook in de toekomst vormt dit succesvolle beleid het uitgangspunt. De komende jaren zal worden ingezet op kwaliteitsverbetering van het bestaand stedelijk gebied, waaronder het creëren van voldoende stedelijkheid en voldoende dynamiek. Een brede economische structuur en een vitale innovatieve bevolking vormen het vliegwiel voor de verdere ontwikkeling van de stad. De koers voor 2030 wordt bepaald door de kenmerken van de stad te confronteren met de drie doelen uit de Stadsvisie. De koers wordt vertaald in keuzes in het Mobiliteitsbeeld en het Structuurbeeld. De doelen vereisen forse veranderingen in de stad. Hiervoor is dynamiek nodig. De dynamiek van de stedelijke ontwikkeling kan gesymboliseerd worden door een vliegwiel. Zeker in een tijd van economische en/of demografische krimp is het van groot belang het vliegwiel van de stad draaiende te houden. Met fysieke ingrepen kan op twee manieren het vliegwiel in beweging worden gebracht: door te investeren in het leefmilieu (aanbod van woningen; stedelijke voorzieningen; onderwijs, landschappelijke kwaliteit; milieu etc.) en in het werkmilieu (aanbod bedrijventerreinen, kantoren, atelierruimtes, toerisme etc.). Voor een evenwichtige ontwikkeling van Maastricht moeten beide zijden van het vliegwiel in evenwicht zijn.

Het voorliggende plan draagt deels bij aan het verbeteren van de brede economische structuur van de stad. Het plan is dan ook in overeenstemming met het Structuur- en Mobiliteitsbeeld van de gemeente Maastricht.

Structuurvisie Maastricht 2030, ruimte voor ontmoeting

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

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

De wijze waarop Maastricht aan deze ruimtelijke thema's gaat werken zal verschillen ten opzichte van de afgelopen periode. Door de onzekerheid over de toekomstige behoefte van de stad en de



financiële mogelijkheden, zal het accent komen te liggen op een geleidelijke transformatie van het bestaande. Toch is er behoefte aan een visie op de toekomst. Deze visie betreft in hoofdzaak het raamwerk van infrastructuur, landschap, openbare ruimtes en ontmoetingsplekken. Binnen dit raamwerk spelen thema's als herbestemming, flexibiliteit en tijdelijk gebruik een meer voorname rol. Meer kleinschalige en flexibele stadsontwikkeling en de nadruk op herbestemmen biedt kansen om in te spelen op het dagelijks leven van bewoners en gebruikers met een groeiende behoefte aan meer vrijheid, invloed en diversiteit. Herbestemming, flexibiliteit en tijdelijk gebruik gaan een meer voorname rol spelen in het gemeentelijk beleid; mede om een antwoord te geven op dreigende leegstand. Maastricht wil initiatieven van inwoners, bestaande en nieuwe ondernemers en partners zoveel mogelijk faciliteren en ruimte bieden voor starters, tijdelijke functies, experimenten en broedplaatsen. Dit binnen de programmatische kaders die gelden voor bijvoorbeeld woningbouw en kantoren. Voor de functie wonen geldt dat als een plek wordt gezocht voor de realisatie van een bepaald type woningen, zoveel mogelijk aangesloten worden bij het bijbehorende woonmilieu.

In de Structuurvisie is aangegeven dat het winterbed van de Maas ten noorden van Maastricht zich via de uitvoering van de plannen voor het Rivierpark Maasvallei ontwikkelt tot een nat natuurgebied. In dit gebied liggen de kernen Borgharen en Itteren, die via kaden zijn beschermd tegen hoogwater. Gestreefd wordt naar betere fietsverbindingen vanuit dit gebied naar de rest van de stad. Enerzijds van Borgharen naar Boschpoort; anderzijds via de sluis van Limmel. Het voorliggende project levert een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de fietsverbinding tussen Maastricht en Borgharen/Itteren en vormt daarmee een concrete invulling van één van de doelstellingen uit de Structuurvisie 2030.

Nota Bodembeheer (2012)

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

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

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



situaties gelijk te beoordelen, is dit plan feitelijk van toepassing op alle situaties en procedures waarbij de bodemkwaliteit beoordeeld moet worden. 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. De wijze waarop in dit plan rekening is gehouden met het aspect bodem is beschreven in paragraaf 2.5.1 van deze ruimtelijke onderbouwing.

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 er geen urgente knelpunten met het plaatsgebonden risico bestaan in de gemeente; 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 gezien 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. Voor dit plan is dit verwoord in paragraaf 2.5.3 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Luchtkwaliteitplan Maastricht

Op 19 september 2006 heeft de gemeenteraad van Maastricht het Luchtkwaliteitplan inclusief de uitvoeringsmaatregelen vastgesteld. Deze uitvoeringsmaatregelen hebben tot doel de luchtkwaliteit in Maastricht te verbeteren zodanig dat in 2010 voldaan kan worden aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. De uitvoering van het luchtkwaliteitplan is in november 2006 ter hand genomen. Naast het uitvoeren van concrete maatregelen is een platform



luchtkwaliteit Maastricht in het leven groepen. In dit platform zijn uit diverse velden maatschappelijke partijen vertegenwoordigd. Doel van het platform is om bij deze partijen vroegtijdig draagvlak te verkrijgen voor de te treffen maatregelen. Het platform luchtkwaliteit Maastricht zal gedurende de gehele doorlooptijd van het luchtkwaliteitplan blijven meedenken over de uitvoering van het Luchtkwaliteitplan. Voor dit plan is dit verwoord in paragraaf 2.5.4 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer (2014)

De dato 09.09.2014 heeft het College van B&W het Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer (Ggb) vastgesteld. Aanleiding tot dit gebiedsplan is de aanwezigheid van meerdere omvangrijke grondwaterverontreinigingen binnen de gemeente Maastricht waarvoor de gemeente organisatorisch, juridisch en financieel verantwoordelijkheid heeft. Daarnaast spelen diverse maatschappelijke ontwikkelingen (zoals bodemenergiesystemen en bouwputbemalingen) waardoor het treffen van maatregelen om verspreiding van deze verontreinigingen te voorkomen, noodzakelijk is. Omdat het technisch en financieel onmogelijk is elk geval van verontreiniging separaat te laten onderzoeken (het grondwater beweegt in de gemeente van het hoogterras aan de oostzijde naar het laagterras richting de Maas die het water afvoert, waardoor iedere ingreep van invloed kan zijn op het totale systeem) is gebiedsgericht waterbeheer een oplossing voor gebieden waar meerdere belangen spelen.

In het Ggb zijn doelstellingen voor de korte termijn (eind 2015), de middellange termijn en de lange termijn (meerdere decennia) opgenomen. Op de korte termijn worden locaties met risico's voor de gezondheid aangepakt. Daarnaast dient te worden gezorgd dat onacceptabele verspreiding wordt voorkomen en dat ruimtelijke ontwikkelingen worden gefaciliteerd. Op de middellange termijn is grondwaterkwaliteitsverbetering ten doel gesteld. De ingreep die hierbij het meest effectief worden geacht is de aanpak van bronlocaties. De doelstelling voor de lange termijn is bereikt als monitoring, gebruiksbeperkingen en sturing op functiecombinaties niet meer noodzakelijk zijn dan wel geen toegevoegde waarde meer hebben.

De voorliggende projectlocatie is niet gelegen in het invloedsgebied van het GGB 2014. Verwezen wordt naar het aspect 'water' in paragraaf 2.6 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.

Land- of waterbodem en bevoegde bestuursorganen

De projectlocatie is volgens de kaart 'Beheer waterkwaliteit en drogere oevergebieden' van Rijkswaterstaat kaartblad 003 (separate bijlage 1) deels binnen 'Beheer Waterkwaliteit'-gebied gelegen en deels binnen 'Droge oevergebieden'. 'Beheer Waterkwaliteit'-gebieden worden als droge of natte waterbodem en 'Droge oevergebieden' worden als landbodem beschouwd. Uit de



kaart kan worden afgeleid dat het Julianakanaal en het gedeelte van de projectlocatie ten westen van het kanaal als waterbodembodem en het gebied ten oosten van het kanaal als landbodembodem kan worden beschouwd. Uitzondering hierop vormt de Kanjelbeek ten oosten van het Julianakanaal, dit deel van de beek dient eveneens als waterbodembodem te worden beschouwd.

Voor de projectlocatie (zoals in separate bijlage 1 aangegeven) zijn de volgende instanties bevoegd gezag:

- Kanjelbeek ten oosten en westen van het Julianakanaal: Waterschap Roer en Overmaas;
- het gebied ten oosten van de Borgharenweg: gemeente Maastricht;
- Borgharenweg (kades Limburg), Julianakanaal en oever ten westen van de Borgharenweg: Rijkswaterstaat.

Projectlocatie bodem- en waterbodembodem

1. *Envita, 'verkennd bodemonderzoek nieuwe keersluis in Limmel' (gem. Maastricht)', rapp.nr. 30535/RdN/KHe d.d. 30.09.2010 (separate bijlage 2a).*

Het verkennd bodemonderzoek is uitgevoerd volgens de NEN 5740 strategie 'grootschalig onverdacht' (ONV-GR), waarbij dient te worden opgemerkt dat op verzoek van de opdrachtgever geen grondwateronderzoek heeft plaatsgevonden. Daarnaast is in verband met de bodemopbouw (sterk grindhoudend) een groot aantal boringen niet tot de beoogde einddiepte uitgevoerd. Aanleiding voor het onderzoek vormt de aanleg van een nieuwe keersluis. Middels het verkennd onderzoek is de milieukundige hoedanigheid van de bodem en vrijkomende materialen vastgesteld. Op basis van het vooronderzoek is ter plaatse van de onderzoekslocatie mogelijk sprake van een diffuse verontreiniging met zware metalen en PAK. Uit het onderzoek (analyses op C2 pakket) blijkt dat de bovengrond overwegend licht verontreinigd is met een aantal zware metalen en PAK. Lokaal (boring 1 en 5) is de bovengrond matig tot sterk verontreinigd met PAK en/of minerale olie. De bovengrond in deelgebied 2 (reservegebied) is matig verontreinigd met zink. De ondergrond is licht verontreinigd met cadmium en zink.

Uit het asfaltonderzoek blijkt dat lokaal sprake is van teerhoudend asfalt. Verder komt het fundatiemateriaal ter plaatse van boring 1 niet in aanmerking voor hergebruik (PAK en olie > samenstellingswaarden voor bouwstoffen). De aanwezigheid van puinlagen / asbest is niet vastgesteld. Aanbevolen is een nader onderzoek uit te voeren om de omvang van de matige verontreiniging met PAK ter plaatse van boring 5 vast te stellen.

2. *Envita, 'aanvullend bodem- en verhardingsonderzoek nieuwe keersluis in Limmel', rapp.nr. 201949-10/R01 d.d. 12.03.2012 (separate bijlage 2b).*

Het aanvullend bodemonderzoek is uitgevoerd in aanvulling op onderzoek Envita, 'Verkennd bodemonderzoek nieuwe keersluis in Limmel' (gem. Maastricht)' (vermeld onder 1). Destijds is vastgesteld dat de binnen het onderzoeksgebied aanwezige asfaltverharding (deels) teerhoudend is. Onder de asfaltverharding is een funderingslaag van grind aanwezig. Grind wordt beschouwd als bodem. Op één boorlocatie (boring 1 in Sluisdijk) is in de grindlaag een sterke verontreiniging met PAK en minerale olie vastgesteld die gerelateerd is aan aanwezige asfaltbrokjes.

Uit het aanvullend onderzoek blijkt dat ter plaatse van 3 boorlocaties (nr. 1, 103 en 105) een sterke verontreiniging met PAK en/of minerale olie in de bodem is aangetoond. De verontreiniging heeft een oppervlakte van ca. 260 m². Bij een verspreidingsdiepte van 0,4 meter is de omvang berekend op ca. 100 m³. De conclusie dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging is formeel onjuist, aangezien de locatie gelegen is in waterbodembodemgebied (voor een toelichting hierop zie vervolgonderzoeken / afstemming / procedures). De fundatielaag in gebied 1 bestaat uit grind c.q. grond welke licht verontreinigd is met enkele zware metalen, PAK en minerale olie. Het asfalt is deels wel en deels niet teerhoudend.



3. *MH Poly Consultants & Engineers BV, 'milieukundig waterbodemonderzoek Julianakanaal rapportage vak 1 Sluis Limmel, proj.nr. W10.121.X2 d.d. 07.11.2012 (separate bijlage 4).*

Aanleiding voor het onderzoek zijn geplande onderhouds- en verbredingswerkzaamheden in het Julianakanaal. Doel van het onderzoek is het vastleggen van de milieuhygiënische kwaliteit van de waterbodem. In het vak dat grenst aan de noordzijde van onderhavige projectlocatie bestaat de toplaag (0,0-0,5 m-mwb) van de waterbodem in het Julianakanaal uit 'klasse B' specie.

4. *MOS Grondmechanica, 'grondonderzoek t.b.v. keersluis Limmel (zaaknummer 31084960)', kenm. R1303249-HE_1 d.d. 28.02.2014 (separate bijlage 5a).*

Aanleiding voor het onderzoek vormt de aanpassing van de keersluis. In het kader van het onderzoek zijn 2 boringen uitgevoerd tot een diepte van 27 en 28 m-mv met behulp van een sonische boormethode. De boringen zijn afgewerkt met peilbuizen. Daarnaast is een aantal falling-head testen uitgevoerd om de doorlaatfactor (m/d) te bepalen en zijn 4 pulsboringen in de sluiskolk geplaatst.

Uit de boringen blijkt dat onder de ongewapende kolkbodem zeer grof, zwak tot matig zandig grind aanwezig is. Er zijn 8 monsters geanalyseerd op een C2 pakket waterbodem. Uit de toetsing T.1-beoordeling kwaliteit van grond en baggerspecie voor toepassing op of in de bodem blijkt dat als gevolg van verhoogde gehalten aan chroom deze laag niet toepasbaar is op landbodem. Er heeft in het onderzoek geen toetsing aan de normen voor waterbodem plaatsgevonden. Volgens een aanvullend indicatief uitgevoerde toetsing blijkt dat het grind naar verwachting voldoet aan de eisen voor waterbodem 'klasse B' en hiermee in aanmerking komt voor hergebruik als waterbodem conform het BBK.

5. *MOS Milieu BV, 'aanvullende analyses waterbodemonderzoek ter plaatse van Sluis Limmel, Maastricht', kenm. 1400213 d.d. 02.07.2014 (separate bijlage 5b).*

Naar aanleiding van hoge chroomwaarden in onderzoek 4 zijn 2 kolomproeven uitgevoerd op de fijne en grove fractie om te bepalen of er uitloging van chroom naar de omgeving plaatsvindt. Uit kolomproeven blijkt dat het gehalte aan chroom in beide eluaatmonsters de detectielimiet / max. emissiewaarde voor chroom niet overschrijdt. Er is derhalve geen sprake van uitloging van chroom.

6. *Royal HaskoningDHV, 'verkennend waterbodem en landbodemonderzoek gelegen en nabij de Kanjel, uitgevoerd in het kader van de aanleg van fietspaden en de vernieuwing van keersluis Limmel in de gemeente Maastricht', dossier BB4045-100-100, regist.nr. IS-MA20130388, versie 1 d.d. 30-05-2013 (separate bijlage 3).*

Het onderzoek dat is uitgevoerd in opdracht van Rijkswaterstaat Maaswerken betreft een land- en waterbodemonderzoek ter plaatse van en nabij de Kanjel en dient ten behoeve van de aanleg van een fietspad langs het Julianakanaal en de aanleg van een nieuwe keersluis te Limmel. Dit onderzoek is een uitbreiding op de eerder uitgevoerde onderzoeken van Envita (2010) en DHV (2012, niet voorhanden).

In de boven- en ondergrond ter plaatse van het nieuw aan te leggen fietspad overschrijden de gehalten van enkele zware metalen de achtergrondwaarde. Ter plaatse van het herinrichtingsgebied van de Kanjel (oostzijde Julianakanaal) overschrijden in de bovengrond enkele zware metalen, PAK, PCB en minerale olie de achtergrondwaarde. In de ondergrond tot een max. diepte van 3,0 m-mv overschrijden enkele zware metalen de achtergrondwaarde. De overige parameters zijn kleiner of gelijk aan de achtergrondwaarde. De bovengrond (0,0-0,5 m-mv) van de droge waterbodem ten westen van het Julianakanaal is gekwalificeerd als 'nooit toepasbaar' op basis van de parameter cadmium en ten zuiden van de Kanjel als waterbodem 'klasse B'. De ondergrond van de droge waterbodem is gekwalificeerd als 'klasse A'.



Bij uitvoering van de veldwerkzaamheden is gelet op de mogelijke aanwezigheid van asbestverdacht materiaal in of op de bodem. Hierbij zijn geen asbestverdachte materialen aangetroffen. Ook zijn geen verdachte materialen zoals puindelen in de bemonsterde bodem aangetroffen. De locatie wordt als niet verdacht op het voorkomen van asbest aangemerkt. In het onderzoek is een samenvatting van het onderzoek van DHV uit 2012 opgenomen. Hieruit blijkt dat ter plaatse van de locatie Ankerkade 198 in de grond tot de maximaal onderzochte diepte licht verhoogde gehalten met zware metalen en plaatselijk PAK zijn aangetroffen. Tevens is er plaatselijk een matig verhoogd gehalte met zink aangetroffen.

Vervolgonderzoeken/afstemming/procedures

Uit de onderzoeken welke binnen/direct nabij de projectlocatie bekend zijn kan worden afgeleid dat de onderzoeken (nog) niet volledig dekkend zijn voor de projectlocatie. Gezien de gefaseerde uitvoering van het project zal betreffend onderzoek conform de NEN 5720 (waterbodembodem) dan wel NEN 5740 (landbodembodem) voor het opstarten van een betreffende fase worden uitgevoerd. De landbodembodem is volgens de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Maastricht gelegen in het verdachte gebied 'Beatrixhaven'. Dit gebied is als verdacht te beschouwen voor het aantreffen van asbest in de bodem. Het bodemonderzoek zal derhalve daar waar (nog) van toepassing worden uitgebreid met een asbestonderzoek conform de NEN 5707. De onderzoeksopzet en de onderzoeksresultaten zullen voor uitvoering van (graaf)werkzaamheden worden afgestemd met/ter toetsing worden voorgelegd aan het betreffende bevoegd gezag. Middels deze onderzoeken wordt voor zover van toepassing tevens de nulsituatie binnen de projectlocatie vastgelegd.

Indien uit het landbodemonderzoek mocht blijken dat sprake is van een overschrijding van interventiewaarde is conform de Wet Bodembescherming (Wbb) mogelijk sprake van een 'geval van ernstige bodemverontreiniging'. Er is sprake van een 'geval van ernstige bodemverontreiniging' indien meer dan 25 m³ bodemvolume verontreinigd is tot boven de interventiewaarde. Mocht dit aan de orde zijn dan zal hiervoor te zijner tijd een BUS procedure bij de gemeente Maastricht gevolgd worden. Mocht sprake zijn van interventiewaarde overschrijding, maar is geen sprake van een 'ernstig geval van bodemverontreiniging' (< 25 m³), dan zal hiervoor voor aanvang van de (graaf)werkzaamheden een plan van aanpak worden opgesteld dat ter goedkeuring zal worden voorgelegd aan het gemeente Maastricht.

Waar de Wbb een saneringsplicht kent voor verontreinigde landbodems, kent de Waterwet indien blijkt dat sprake is van een overschrijding van de interventiewaarde in waterbodems, geen dergelijke plicht. Indien sprake mocht zijn van een interventiewaarde overschrijding vindt hierover tijdig afstemming plaats met het betreffende bevoegd gezag, Rijkswaterstaat dan wel Waterschap Roer en Overmaas.

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 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'.



De bouw van een keersluis en van bijbehorende infrastructuur is geen geluidgevoelige functie in de zin van de Wet geluidhinder. Akoestisch onderzoek is daardoor niet noodzakelijk.

Geluid bij uitvoering project

Er zal een akoestisch onderzoek plaatsvinden naar de geluidemissies ten tijde van de uitvoering van het project. Dit onderzoek wordt momenteel voorbereid. Tijdens de werkzaamheden zal getracht worden de geluidemissie zoveel mogelijk te beperken. Geconcludeerd kan worden dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor het onderhavige 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 januari 2010 een circulaire gepubliceerd voor de risiconormering voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen). Deze Circulaire is in juli 2012 gewijzigd in verband met Basisnet Spoor en enige andere aanpassingen (Stc. 2012-14687, d.d. 20.07.2012). Voor de risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor of waterweg wordt in navolging van het Bevi gewerkt aan een Besluit externe veiligheid voor transportroutes. Met betrekking tot veiligheidsaspecten van transport over de weg, het water en het spoor, wordt momenteel beleid geformuleerd in het kader van het Basisnet Weg, Basisnet Water en Basisnet Spoor. De Eerste en Tweede Kamer hebben inmiddels ingestemd met wetsvoorstel voor het Basisnet Water. Hieruit blijkt dat bij zelfs een zeer extreme groei van het transport, er nagenoeg nergens een 10^{-6} contour op de oever terecht komt en er ook geen overschrijdingen van de oriëntatiewaarde voor het GR optreden. Wel is er een extra veiligheidsambitie gesteld. Voor het meest voorkomende transport (brandbare vloeistoffen LF1/LF2) wordt hiermee rekening gehouden door plasbrandaandachtsgebieden vast te stellen.



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.

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 projectlocatie1. 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;
- de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet overschreden wordt;
- 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 1.500 meter aan weerszijden van het spoor. Hierbinnen is de verantwoordingsplicht van toepassing wanneer sprake is van toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde.

De spoorlijn Geleen-Maastricht-Belgische grens is gelegen ten oosten van de projectlocatie op een afstand van circa 975 meter. De projectlocatie ligt hiermee binnen het invloedsgebied van het spoor. Verantwoording van het groepsrisico is binnen het invloedsgebied noodzakelijk indien sprake is van toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde. Door de realisatie van de keersluis vindt geen toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde plaats omdat het aantal omwonenden niet toeneemt. Daarnaast is de bouw van de keersluis een vervanging van een bestaande keerschutsluis, waardoor de functionele situatie in feite gelijk blijft.

*Wegen*Rijkswegen

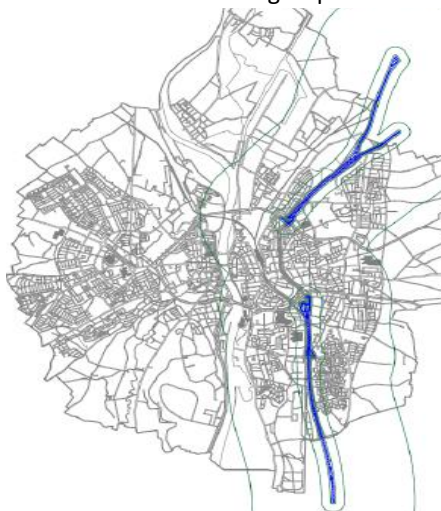
Over gedeelten van de autosnelweg A2 en A79 vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. De route voor gevaarlijke stoffen verloopt conform de blauwe lijnen op onderstaande afbeelding (zie



onderstaande kaart ter linkerzijde, afkomstig uit de Beleidsvisie Externe Veiligheid van de gemeente Maastricht). Ter hoogte van de oostelijke grens van het plangebied is deze lijn onderbroken (ter plaatse van de N2) omdat de N2 geen Rijksweg betreft. Over de N2 kan aanvullend worden aangegeven dat hierop geen transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Uit divers onderzoek, onder meer in het kader van het Basisnet geldt voor de A2 in Maastricht 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 Rijkswegen een invloedsgebied hebben van ruim 1.500 meter aan weerszijden van de weg. Hierbinnen is de verantwoordingsplicht van toepassing wanneer er sprake is van toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde.



gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen afgebeeld.

Op het onderstaande rechterkaartje (uit de voornoemde beleidsvisie) is de routing van het transport van



Gevaarlijk transport Rijkswegen

Gevaarlijk transport gemeentelijke wegen

De projectlocatie ligt op circa 1.450 meter van de A2 en bevindt zich deels nog net binnen het invloedsgebied. De projectlocatie ligt ver buiten het plasbrandaandachtsgebied van 30 meter. Verantwoording van het groepsrisico is binnen het invloedsgebied noodzakelijk indien sprake is van toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde. Door de realisatie van de keersluis vindt geen toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde plaats



omdat het aantal omwonenden niet toeneemt. Daarnaast is de bouw van de keersluis een vervanging van een bestaande keerschutsluis, waardoor de functionele situatie in feite gelijk blijft.

Provinciale wegen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over provinciale wegen is geen risicoplafond vastgelegd in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Uit berekeningen van de provincie blijkt dat over de provinciale wegen N278 en N590 vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, maar dat dit dusdanig beperkt is dat de wegen geen plaatsgebonden risicocontour hebben en het groepsrisico lager is dan 0,1 x de oriëntatiewaarde. Beide genoemde wegen liggen op circa 3 kilometer van de uiterste plangrens van dit plangebied en zijn hierop niet van invloed.

Gemeentelijke wegen

De gemeente Maastricht beschikt daarnaast over een routing vervoer gevaarlijke stoffen. Gezien het beperkt aantal risicovolle inrichtingen dat via deze routing bevoorraad wordt, is de verwachting dat de intensiteit van het vervoer van gevaarlijke stoffen gering is. De wegen hebben geen plaatsgebonden risicocontour en het groepsrisico zal nihil zijn. De Viaductweg en de Brusselseweg zijn de meest nabij de projectlocatie gelegen gemeentelijke wegen waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Deze wegen zijn gelegen op respectievelijk 1 en bijna 2 kilometer van de uiterste grens van de projectlocatie. De projectlocatie ligt derhalve binnen het invloedsgebied (1.500 meter) van de Viaductweg. Verantwoording van het groepsrisico is binnen het invloedsgebied noodzakelijk indien sprake is van toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde. Door de realisatie van de keersluis vindt geen toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde plaats omdat het aantal omwonenden niet toeneemt. Daarnaast is de bouw van de keersluis een vervanging van een bestaande keerschutsluis, waardoor de functionele situatie in feite gelijk blijft.

Buisleidingen

De gemeente Maastricht wordt doorkruist door meerdere hogedruk aardgastransportleidingen. Ter plaatse van de projectlocatie is de hogedruk gasleiding Z-530-01 gelegen, die over en onder de Sluisdijk doorloopt. Deze buisleiding heeft een 10^{-6} -risicocontour. Gasunie is voornemens deze gasleiding binnen het plangebied buiten gebruik te stellen en te verwijderen vóór 1 juni 2015. Deze leiding vormt dan ook geen belemmering voor de realisering 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 het kruispunt van de Maas en het Julianakanaal en derhalve binnen het invloedsgebied. Het plasbrandaandachtsgebied van de Maas ligt 25 meter buiten de oeverlijn van de Maas. Ook hier valt de projectlocatie deels binnen. 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 volgens de Risicokaart Limburg niet gelegen binnen de invloedssfeer van andere risicovolle inrichtingen.



Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de realisatie van het onderhavige 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 betekenende 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 betekenende 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 betekenende 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-uurgemiddelde concentratie PM_{10} (maximaal 35 dagen per jaar $> 50 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Huidige jaargemiddelde concentraties: NSL-Monitoringstool 2013

Uit de monitoringstool van het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, Atlas voor de Leefomgeving) volgt dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide



(NO₂) en fijn stof (PM₁₀) in de directe omgeving van de projectlocatie lager liggen dan de grenswaarden die voor deze stoffen zijn vastgesteld (voor beiden 40 µg/m³). De NO₂-concentratie bedraagt minder dan 25 µg/m³. Ook de PM₁₀-concentratie bedraagt eveneens minder dan 25 µg/m³. In de huidige situatie is geen sprake van overschrijding van concentraties luchtverontreiniging.

Niet in betekenende mate (NIBM)

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Het onderhavige plan kan niet worden toegewezen aan één van de beschreven categorieën uit de regeling.

Gesteld kan echter worden dat de vervanging van een keerschutsluis met bijbehorende infrastructurele werken geen aanvullende verkeersaantrekkende werking heeft ten opzichte van de bestaande situatie.

Voor de volledigheid en ter afspiegeling wordt opgemerkt dat het 'omslagpunt' voor wat betreft de luchtverontreiniging ligt bij de realisatie van 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen.

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

2.6 Water

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 projectafwijdingsbesluiten (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.

Water in relatie tot het Rijksbelangen

Zoals reeds in subparagraaf 2.4.1 is aangegeven is er een aantal aspecten dat binnen deze projectlocatie relevant is vanuit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het betreft de volgende aspecten:

- langs het Julianakanaal is een waterkering gelegen; deze waterkering dient gevrijwaard te blijven van bebouwing. Het betreft de Maasdijk (binnendijs in beheer van het waterschap Roer en Overmaas), de schutsluis (in van Rijkswaterstaat) en de Maasdijk (buitendijs in beheer van het waterschap Roer en Overmaas);
- de bovengenoemde waterkering heeft ook een beschermingszone; ook deze dient gevrijwaard te blijven van gebouwen;
- een klein deel van de projectlocatie is gelegen in het 'stroomvoerend rivierbed' van de Maas;
- tenslotte is er een vrijwaringszone ten behoeve van de vaarweg van kracht; dit is de zone die gevrijwaard dient te blijven van zichtbelemmering ten behoeve van de vaarroute.



Met deze aspecten is rekening gehouden in het uitvoeringsplan. Deze belangen kunnen alleen planologisch worden verankerd in bestemmingsplannen (via dubbelbestemmingen of gebiedsaanduidingen) of meegenomen worden in de randvoorwaardelijke sfeer bij omgevingsvergunningen. Het voorliggende projectafwijakingsbesluit wijzigt de vigerende bestemmingsplannen, waarin de genoemde belangen zijn verankerd, niet.

Water in relatie tot het provinciaal waterbeleid

Op grond van Europese en nationale kaders en provinciale ambities heeft de provincie Limburg het Ontwerp Provinciaal Waterplan Limburg 2016-2021 opgesteld. Het is de opvolger van het Provinciaal Waterplan Limburg 2009-2015 en een uitwerking van het waterbeleid in het POL2014, noodzakelijk om aan de vereisten van de Kaderrichtlijn Water en de Waterwet te voldoen. Samen met het Nationale Waterplan van het Rijk en het Waterbeheersplan Limburg van de beide Limburgse waterschappen vormt het een onderdeel van het Stroomgebiedbeheersplan Maas.

Het Provinciaal Waterplan Limburg (PWP, dat thans nog de status 'ontwerp' heeft) bevat de ambities, opgaven en op hoofdlijnen de maatregelen die de komende zes jaar worden uitgevoerd op gebied van de hoogwaterbescherming in de Maasvallei, de aanpak van regionale wateroverlast en watertekort (mede in het licht van de klimaatverandering en het Nationale Deltaprogramma), de inrichting van de beken en waterrijke natuurgebieden als ook de verbetering van de ecologische en chemische waterkwaliteit, de drinkwatervoorziening en het grondwaterbeheer (mede als opdracht vanuit de Kaderrichtlijn Water).

De provincie wil hoogwaterbescherming met gebiedsontwikkeling combineren en daarbij de ruimtelijke kwaliteit versterken. De rol van de provincie ligt hierbij vooral op het vlak van de ruimtelijke ordening. Bij de totstandkoming van een nieuw programma van hoogwaterbeschermingsmaatregelen en bij gebiedsontwikkelingen zal de provincie een regisserende, stimulerende en/of faciliterende rol spelen. Op basis van de Waterwet beoordeelt de provincie projectplannen voor dijkversterking en letten daarbij met name op ruimtelijke aspecten. Alleen bij een integrale regionale aanpak kan de hoogwateropgave een kans bieden voor een leefbare en duurzame Maasvallei. De unieke en bijzondere karakteristiek(en) van de Limburgse Maasvallei zijn daarbij uitgangspunt. Meebewegen met de natuur van de rivier leidt daarbij tot het meest houdbare resultaat. Meekoppelkansen liggen er onder andere bij de herstructurering en ontwikkeling in de grote steden, vervangingsinvesteringen van de grote infrastructurele werken (bruggen, leidingen, stuwen), de lopende dijkverbeteringsplannen en in de combinatie van hoogwatermaatregelen met regionale ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor regionale cofinanciering gegenereerd kan worden.

Het PWP heeft met name betekenis voor de hoogwaterveiligheid langs de Maas, de functietoekenningen van het regionale watersysteem en het beleid ten aanzien van natte natuurgebieden, natuurbeken, beekdalen en grondwaterbeschermingsgebieden. Voor het voorliggende bouwplan zijn in het PWP geen specifieke uitgangspunten opgenomen.

Water in relatie tot de Legger en Keur van Waterschap Roer en Overmaas

De gemeente Maastricht valt in de zin van wateraangelegenheden binnen het beheergebied van het Waterschap Roer en Overmaas. De legger en de Keur van het Waterschap zijn leidend bij de borging van waterbelangen bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen.

Legger

Op de legger van Waterschap Roer en Overmaas is aangegeven welke waterinfrastructuur in beheer is van het waterschap. Voor het waterschap is de legger, samen met de Keur, hét instrument om te zorgen voor veilige dijken, droge voeten en voldoende en schoon water. De legger bestaat uit een set van kaarten die samen onder meer aangeeft waar de primaire en secundaire watergangen zijn gelegen en welke gebods- en verbodsbepalingen daarvoor gelden. Ook geeft de legger aan wie waarvoor onderhoudsplichtig is.



Binnen de projectlocatie is één waterloop gelegen die in beheer is bij het Waterschap Roer en Overmaas. Het betreft de Kanjel. Deze waterloop loopt via een duiker onder het Julianakanaal door. De Kanjel zal als gevolg van het bouwplan worden verlegd en via een nieuw aan te leggen duiker onder het Julianakanaal worden geleid.

Keur

De regels in de Keur hebben betrekking op het lozen, afvoeren, onttrekken of aanvoeren van grondwater en water uit sloten en andere watergangen. Ook kent de Keur gebods- en verbodsbepalingen over zaken die niet mogen in of om watergangen, dijken en lijnvormige elementen. Bij alle werkzaamheden of activiteiten in en om water of dijken dient de Keur te worden geraadpleegd.

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 (herhalingsstijd van T=25 jaar);
- doorkijk naar de situatie bij een herhalingsstijd van T=100 jaar uitgaande van 45 mm neerslag gedurende 30 minuten. In een dergelijke situatie mogen ter plaatse van infrastructuur en bebouwing net geen 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 uitloogbare 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.



Onderhavig plan voorziet in de realisatie van een keersluis ter vervanging van de bestaande keerschutsluis Limmel. De hoeveelheid verharding (gebouw keersluis en bijbehorende infrastructuur) blijft gelijk ten opzichte van de bestaande situatie. Deze verhardingen worden vervangen ten behoeve van de aanpassing van de opritten naar de nieuwe, verhoogde, brug. Het plan valt onder de ondergrens van de watertoets. Afvoer van hemelwater kan plaatsvinden via de aanpalende bermen en taluds

Grondwaterstand

Door Rijkswaterstaat is het 'Memo Wijzigingen in grondwaterstand tijdens realisatiefase Keersluis Limmel' (d.d. 30.04.2014, separate bijlage 6) opgesteld. Afhankelijk van de uitvoeringswijze is conform de Keur van Waterschap Roer en Overmaas een vergunning vereist. Door het Waterschap is meegegeven dat buiten de projectlocatie tijdens de realisatiefase een toename van ca. 0,2 meter boven de gemiddeld hoogste seizoensgrondwaterstand en een afname van ca. 0,2 meter onder de gemiddeld laagste seizoensgrondwaterstand vermoedelijk geen negatieve effecten zal geven op de omgeving. Afhankelijk van de gekozen werkwijze zal de opdrachtnemer in het kader van de watervergunning van het Waterschap Roer en Overmaas moeten bepalen welke mate van verandering in grondwaterstand optreedt en wat de invloed daarvan is op verschillende aspecten zoals ecologie, landbouw, archeologie, woningen, enzovoort.

Uitvoering van eerdere gelijkwaardige projecten met dezelfde methode als bij dit project heeft aangetoond dat een wijziging van de grondwaterstand/grondwaterstroming nihil is, waardoor een eventuele beïnvloeding van de puntbronnen zoals vermeld in het 'Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer (Ggb)' niet aan de orde is. Desalniettemin staat op dit moment een studie naar eventuele wijzigingen in de grondwaterstand gepland voor uitvoering van het sloopwerk begin 2017. Mocht dit tot een ander inzicht leiden dan zal hierover afstemming plaatsvinden met het bevoegd gezag Wbb gemeente Maastricht.

Nadere onderzoeken

In aanvulling op het besproken onderzoeken in subparagraaf 2.5.1 ('Bodem') van deze ruimtelijke onderbouwing wordt nog aanvullend milieuhygiënisch onderzoek gedaan naar de bodem, het grondwater, het slib en het oppervlaktewater in de kolk.

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.

Projectlocatie

Door ArcheoPro is het 'Inventariserend veldonderzoek Keersluis Limmel, gemeente Maastricht' (rapp.nr. 13041, d.d. september 2013, separate bijlage 7) uitgevoerd. Volgens het op basis van het bureauonderzoek opgestelde gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel heeft de projectlocatie een middelhoge tot hoge archeologische verwachtingswaarde voor wat betreft de



aanwezigheid van archeologische nederzettings- en offsite-resten, daterend vanaf het paleolithicum tot en met de vroege middeleeuwen. Het oostelijk deel van de projectlocatie is daarbij sterk verstoord als gevolg van de aanleg van bedrijventerrein Beatrixhaven. Verwacht wordt dat de bodem in het westelijk deel van de projectlocatie nog grotendeels intact is. Het westelijk deel wordt naar verwachting doorsneden door de Heugemer Geul, een vroege restgeul die vroeger langdurig watervoerend is geweest. Nederzettingen kunnen met name voorkomen op de oevers van deze voormalige restgeul. Uit het verrichte booronderzoek blijkt dat de bodem intact is en dat de restgeul (oorspronkelijk circa 3,5 meter diep en 125 tot 150 meter breed) goed te duiden is, waarbij de zuidelijke oeverrand exact is bepaald. De archeologische verwachtingswaarde blijft daardoor hoog. Er zijn ook afgedekte grindruggen, waardevolle klei- en veenafzettingen en geulsedimenten aangetroffen.

Naar aanleiding van het uitgevoerde inventariserend onderzoek is een selectiebesluit opgesteld door de gemeente Maastricht (bevoegd gezag). Het betreffende selectiebesluit is selectiebesluit Keersluis (d.d. 15.10.2013, separate bijlage 8). Het bevoegd gezag onderschrijft de rapportage van ArcheoPro en adviseert de graafwerkzaamheden ten behoeve van het bouwplan archeologisch te laten begeleiden. Hiertoe zal vooraf een programma van eisen worden opgesteld.

Rijkswaterstaat en archeologie

Door Rijkswaterstaat is de 'Brede afspraak archeologie' (versie 2.1, d.d. 03.07.2014, separate bijlage 9) opgesteld. Dit is een afsprakenkader, waarin is aangegeven dat Rijkswaterstaat het noodzakelijke archeologische (vervolg)onderzoek uitvoert. De opdrachtnemers/uitvoerders van het werk dienen vervolgens een bepaalde standaard werkwijze te hanteren om adequaat met de uit de onderzoeken resulterende archeologische waarden om te gaan. Zo zijn bijvoorbeeld de eisen die gesteld worden aan archeologische begeleiding aangegeven; ook is aangegeven hoe moet worden omgegaan met toevalsvondsten.

In het onderhavige project zijn, aan het westelijke deel van de projectlocatie buiten de huidige kanaaldijk, archeologische waarden aanwezig. Het is de verplichting van de opdrachtnemer/uitvoerder om overeenkomstig deze "Rijkswaterstaat Brede Afspraak Archeologie" te zorgen voor het op juiste wijze verlopen van het archeologisch vervolgproces (opgraven, begeleiding en/of fysieke bescherming).

2.8 Natuurbescherming en 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.

Projectlocatie

Gebiedsbescherming

Door Bureau Waardenburg B.V. is het rapport 'Effecten van de vervanging van de keerschutsluis te Limmel op beschermde gebieden' (rapp.nr. 14-072, d.d. 28.10.2014, separate bijlage 10) opgesteld. Dit rapport is het resultaat van een toets van het bouwplan aan de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwt) en het beleid van de Provinciale Ecologische Structuur (PES). In het onderzoek zijn de



effecten van de voorgenomen ingreep op beschermde gebieden beoordeeld en zijn maatregelen benoemd om negatieve effecten te voorkomen of te verzachten.

Conclusies

Effecten van verstoring door de ingreep op de Natura 2000-gebieden Grensmaas, Sint Pietersberg & Jekerdal, Savelsbos en Uiterwaarden langs de Limburgse Maas met Vijverbroek kunnen niet worden uitgesloten. Het gaat om tijdelijke effecten van verstoring in de aanlegfase van het project op rivierprik, zalm, rivierdonderpad, meervleermuis en bever. Het effect op de vissen is minimaal (er is een kans dat een enkel individu wordt beïnvloed) en heeft geen gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden, die voor deze soorten zijn aangewezen.

Door het verwijderen van het bosje langs de Kanjel ten westen van de keerschutsluis verdwijnen twee beverburchten, waarvan één in gebruik is als kraamburcht. Hoewel de burchten zich buiten een Natura 2000-gebied bevinden, heeft de vernietiging ervan waarschijnlijk wel invloed op de beverpopulaties van de Natura 2000-gebieden Grensmaas en Uiterwaarden langs de Limburgse Maas met Vijverbroek. Deze populaties verliezen door de ingreep een kraamlocatie. Desondanks is geen sprake van een significant negatief effect. De autonome ontwikkeling van de beverpopulaties in Nederlands en Belgisch Limburg is positief. Tevens neemt door het natuurlijker maken van het Maasdal het aantal potentiële burchtlocaties in en nabij de twee Natura 2000-gebieden toe. De instandhoudingsdoelstellingen van de twee Natura 2000-gebieden lopen door de ingreep geen gevaar.

In alle gevallen blijkt de bijdrage in stikstofdepositie als gevolg van het project zo minimaal dat de effecten te verwaarlozen zijn. De achtergronddepositie als gevolg van andere stikstofbronnen is vele malen hoger dan de kritische depositiewaarden van de habitattypen, waardoor de bijdrage door het project bijna nihil is. Daar komt bij dat de bijdrage door het project eenmalig is en op veel plaatsen door het gevoerde beheer snel uit het gebied wordt verwijderd. Vervolgens blijkt ook dat er geen negatieve effecten op Natura 2000-gebied Grensmaas te verwachten zijn. Geconcludeerd wordt dat negatieve effecten op Natura 2000-gebieden en beschermde natuurmonumenten ten gevolge van vervanging van de sluis zijn uitgesloten.

Vergunning Natuurbeschermingswet

Omdat sprake is van (weliswaar verwaarloosbare) effecten, kan het project formeel alleen doorgang vinden met een vergunning Natuurbeschermingswet. Daartoe is een vergunningaanvraag ingediend bij het Ministerie van Economische zaken.

Aanbevelingen

In het rapport worden voorts de volgende aanbevelingen gedaan:

- het is onbekend of de beverburchten ten westen van de sluis op dit moment worden gebruikt. Indien zij niet in gebruik zijn kunnen ze zonder preventieve maatregelen worden verwijderd. Om inzicht in het gebruik van de burchten te krijgen wordt aanvullend onderzoek aangeraden.
- effecten van de geringe toename van de stikstofdepositie zijn uit te sluiten. Desalniettemin loont het de moeite om onnodige uitstoot in de aanlegfase te voorkomen. Aanbevolen wordt om de ingreep uit te (laten) voeren met behulp van materieel met de minste uitstoot. Hiervoor kunnen Europese normen worden gebruikt.

Soortenbescherming (flora en fauna)

Door Bureau Waardenburg B.V. is het rapport 'Effecten van de vervanging van de keerschutsluis te Limmel op beschermde soorten' (rapp.nr. 14-071, d.d. 29.01.2015, separate bijlage 11) opgesteld. In dit rapport wordt het resultaat besproken van de uitgevoerde toets van het beoogde bouwplan aan de Flora- en faunawet.

Resultaten



De conclusies zijn als volgt:

- bij de werkzaamheden in de noordwestelijke bosschage ter hoogte van de Kanjel en de oeverzones zal rekening moeten worden gehouden met groeiplaatsen van Daslook en Wilde marjolein (beiden Tabel 2). Met de aanwezigheid van Wilde marjolein dient tevens rekening te worden gehouden bij werkzaamheden in de huidige wegbermen (i.v.m. kabels en leidingen) en als zwaar materiaal in de berm terecht komt. Aantasting van de groeiplaatsen betekent overtreding van verbodsbepalingen in artikel 8 en hiervoor is het aanvragen van een ontheffing artikel 75 van de Flora- en faunawet vereist.
- bij het verwijderen van het bosje langs de Kanjel ten westen van de keerschutsluis moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van twee beverburchten. Vernietiging of verstoring hiervan is een overtreding van verbodsbepalingen in artikel 11 en hiervoor is het aanvragen van een ontheffing artikel 75 van de Flora- en faunawet vereist.
- bij het verwijderen van de keerschutsluis moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van vleermuizen. Verstoring van vleermuizen is een overtreding van verbodsbepalingen in artikel 11 en hiervoor is het aanvragen van een ontheffing artikel 75 van de Flora- en faunawet vereist.
- bij het uitvoeren van werkzaamheden 's nachts moet rekening worden gehouden met vleermuizen die in het plangebied jagen of doortrekken. Verstoring van deze dieren door licht of geluid is een overtreding van verbodsbepalingen in artikel 11 en hiervoor is het aanvragen van een ontheffing artikel 75 van de Flora- en faunawet vereist.
- de bosschages en oeverzones in het plangebied hebben betekenis voor algemene soorten amfibieën en zoogdieren (van Tabel 1 van de AmvB art. 75) en planten van de Rode Lijst. Voor deze soorten geldt een vrijstelling ten aanzien van ruimtelijke ingrepen. Wel worden enkele aanbevelingen conform de zorgplicht voorgesteld.
- tevens dient bij het verwijderen van de beplanting/bosschages rekening te worden gehouden met het broedseizoen van algemene broedvogels. In de beplanting zijn nesten van algemene vogelsoorten aanwezig.

Vervolgens worden in de rapportage aanbevelingen gedaan om de mogelijke verstoring van soorten flora en fauna te voorkomen en wordt ook aandacht gegeven aan de zorgplicht. Voor een uitvoerige beschrijving van deze maatregelen wordt verwezen naar de rapportage.

Activiteitenplan Flora- en faunawet

Door Bureau Waardenburg B.V. is het 'Activiteitenplan Flora- en faunawet' (rapp.nr. 14-175, d.d. 29.01.2015, separate bijlage 12) opgesteld. Dit rapport is opgesteld ter onderbouwing van een ontheffingsaanvraag op grond van de Flora- en faunawet. In dit activiteitenplan wordt verslag gedaan van bronnen- en veldonderzoek, de bepaling van de effecten op beschermde soorten planten en dieren en mogelijkheden voor mitigatie van de effecten. Voor de inhoudelijke aspecten wordt verwezen naar de rapportage.

Door Rijkswaterstaat wordt een vergunning Natuurbeschermingswet aangevraagd en een ontheffing van de Flora- en faunawet. Naar verwachting wordt de vergunning respectievelijk de ontheffing in de zomer van 2015 verleend. Geconcludeerd kan worden dat op adequate wijze wordt omgegaan met gebiedsbescherming en het aspect flora en fauna in het onderhavige plan.

2.9 Explosievenonderzoek

Op een onbekend aantal plaatsen in Nederland liggen nog bommen, granaten en andere munitieartikelen uit de Tweede Wereldoorlog. Volgens mondiale, militaire inschatting is van al het explosieve materieel dat gedurende de Tweede Wereldoorlog (1939-1945) is ingezet, verschoten of afgeworpen, tussen de zeven en vijftien procent om verschillende redenen niet tot ontploffing gekomen. Wanneer deze explosieven bij werkzaamheden worden aangetroffen, kunnen deze gevaar opleveren voor de publieke veiligheid.



Door bureau ECG is het 'Vooronderzoek naar het risico op het aantreffen van conventionele explosieven in het onderzoeksgebied Keersluis Limmel' (rapp.nr. 372-012-VO-02, d.d. 17.01.2014, separate bijlage 13) uitgevoerd. Het betreft een bureaustudie naar de mogelijke aanwezigheid van conventionele explosieven op het projectlocatie en haar omgeving. Mocht de kans hierop aanwezig zijn, dan dient dit onderzoek tevens om het verdachte gebied in horizontale en verticale dimensie af te bakenen.

Conclusies

De conclusies van het onderzoek luiden als volgt:

- Op basis van de geraadpleegde bronnen is feitelijk vastgesteld dat er binnen en direct grenzend aan het onderzoeksgebied militaire activiteiten hebben plaatsgevonden. Naar aanleiding van de achterhaalde indicaties dient gesteld te worden dat het onderzoeksgebied als (deels) verdacht op de mogelijke aanwezigheid van conventionele explosieven dient te worden aangeduid.
- Met name op basis van beeldvergelijking is feitelijk vastgesteld dat er in de naoorlogse periode werkzaamheden binnen en nabij het onderzoeksgebied hebben plaatsgevonden waarbij bodemingrepen zijn gepleegd. Deze werkzaamheden omvatten onder meer het verwijderen van kazemat 45, nieuwbouw ten zuiden van de sluis en de aanleg van de Ankerkade, parallel aan het onderzoeksgebied. Derhalve kan geconcludeerd worden dat op enkele locaties binnen en nabij het onderzoeksgebied het risico op het aantreffen van conventionele explosieven is verminderd.
- Naar aanleiding van de voorgaande deelconclusies kan gesteld worden dat het onderzoeksgebied (deels) verdacht is op het aantreffen van conventionele explosieven. De soort, verschijningsvorm en nationaliteit zijn opgenomen in tabel 4 in paragraaf 4.3 van de rapportage. Met betrekking tot de hoeveelheid te verwachten verdachte objecten kan geen feitelijke conclusie worden getrokken.

Voorafgaand aan de grondverzetwerkzaamheden zal in de (deel)gebieden waar sprake is van een verdachte situatie met gespecialiseerde apparatuur worden onderzocht of daadwerkelijk sprake is van aanwezige explosieven.

2.10 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 functie. Er is derhalve geen nader onderzoek noodzakelijk.

2.11 Ruimtelijke effecten van het plan op de omgeving

Stedenbouw

De bouw van de nieuwe keersluis Limmel inclusief de aanpassing van de bijbehorende infrastructurele voorzieningen is een vervanging van de bestaande voorzieningen in de huidige



situatie. Het grootschalige en langgerekte sluisgebouw/-bouwwerk van de huidige keerschutsluis zal worden vervangen door een verticaal element (alleen een keersluis) dat slechts een beperkt deel van het ruimtebeslag van de huidige sluis inneemt. De impact van het nieuwe sluisgebouw op het gebied is vanuit stedenbouwkundig en landschappelijk oogpunt aanmerkelijk beperkter dan het bestaande sluisgebouw. De nieuwe brug wordt vrij van het sluisgebouw aangelegd, in tegenstelling tot de huidige situatie, waar de brug onderdeel uitmaakt van het sluiscomplex. Deze nieuwe situatie levert een veel transparanter, overzichtelijker en lichter ruimtelijk beeld op, waardoor het geheel een minder massale aanblik krijgt vergeleken met de huidige situatie.

Landschap

De nieuwe brug wordt aanzienlijk hoger vanwege de vereiste doorvaarthoogte van 9,1 meter, waardoor de toeritten van de brug aan weerszijden van het Julianakanaal dienen te worden opgehoogd. Hiertoe worden bomen en beplanting gerooid. Bij de afwerking van het terrein zullen bomen worden herplant langs de toeritten en wordt de laanstructuur aanzienlijk aangevuld en versterkt. Uit landschappelijk oogpunt is de uiteindelijke laanstructuurversterking een positieve ontwikkeling.

Verkeersveiligheid

De bestaande oeververbinding (brug), die uit het oogpunt van verkeersveiligheid verbetering behoeft, vervangen door een nieuwe brug met gescheiden fietspaden, waarbij ook passende moderne en adequate verlichting wordt aangebracht. Daarmee wordt de verkeersveiligheid van deze oeververbinding aanzienlijk verbeterd.

Resumerend kan worden aangegeven dat de beoogde ontwikkeling geen nadelige ruimtelijke effecten oplevert (met uitzondering van mogelijke hinder van bouwactiviteiten tijdens de bouw- en aanlegwerkzaamheden) voor de omgeving en derhalve aanvaardbaar wordt geacht.

2.12 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Wettelijk vooroverleg

Ten aanzien van de voorbereiding van de omgevingsvergunning die een Wabo-projectafwijkingsbesluit bevat, bepaalt artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) dat artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) van overeenkomstige toepassing is. Volgens het gestelde in artikel 3.1.1 van het Bro is het projectafwijkingsbesluit voor vooroverleg toegezonden aan het Waterschap Roer en Overmaas, Rijkswaterstaat, de Gasunie en de provincie Limburg. De reacties uit dit vooroverleg zijn opgenomen in bijlage 2 van deze ruimtelijke onderbouwing. De opmerkingen zijn in overleg met deze instanties besproken en verwerkt in de ruimtelijke onderbouwing.

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.

2.13 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.

De bouw van de keersluis wordt uitgevoerd door bouwbedrijf BESIX Group en wordt gefinancierd door Rijkswaterstaat en mede-investeerder Rebel. Deze partijen hebben d.d. 22.01.2015 een contract gesloten over de bouw en dertig jaar onderhoud van de keersluis. De uitvoering van het project is hiermee verzekerd.



3 Motivering

Ten behoeve van het 'deelproject 'Maasroute' van het Tracébesluit 'Zandmaas/Maasroute' is een pakket aan maatregelen vastgelegd dat dient te worden uitgevoerd om de beoogde doelstellingen zoals vastgelegd in het Tracébesluit (verbeteren Maasroute, hoogwaterbescherming en beperkte natuurontwikkeling) te bereiken.

Eén van deze maatregelen is het vervangen van de huidige schutsluis in Limmel door een keersluis. De huidige schutsluis vormt een permanente barrière voor de doorvaart van klasse Vb-schepen naar Maastricht en België vanwege de beperkte breedte en diepte van de sluis. Aangezien de huidige schutsluis slechts zeer beperkt wordt gesloten is ervoor gekozen alleen een keersluis te bouwen. Deze nieuwe keersluis wordt alleen bij zeer hoge waterstanden gesloten en levert bij normale waterafvoeren geen hinder op voor de scheepvaart. Het bouwplan en het inrichtingsplan voor de keersluis en de directe omgeving daarvan zijn thans gereed. De bouw van de keersluis wordt uitgevoerd door bouwbedrijf BESIX Group en wordt gefinancierd door Rijkswaterstaat en mede-investeerder Rebel Valley. Deze partijen hebben d.d. 22.01.2015 een contract gesloten over de bouw en dertig jaar onderhoud van de keersluis.

Omdat het voornemen gedeeltelijk strijdig is met de vigerende bestemmingsplannen 'Grensmaas' en 'Bedrijventerrein Beatrixhaven', dient middels een omgevingsvergunning ex artikel 2.1, eerste lid, onder c./2.12, eerste lid, onder a., sub 3^o Wabo van de vigerende bestemmingsplannen 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 past binnen de bestaande ruimtelijk-stedenbouwkundige en landschappelijke structuur;
- het bouwplan past binnen de beleidskaders van Rijk (Tracébesluit), provincie 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 de nieuwe keersluis Limmel met bijbehorende infrastructurele voorzieningen in planologisch en ruimtelijk-stedenbouwkundig opzicht aanvaardbaar is.



Bijlage 1 Kaart ruimtebeslag (uit Tracébesluit Zandmaas/Maasroute)



Bijlage 2 Vooroverlegreacties



Bijlage 3 Verbeelding bij omgevingsvergunning

